

**Akoestisch onderzoek
Wegverkeerslawaaï
Strijbeekseweg 33-33a te Strijbeek**

Colofon

Rapportnummer:	R2023.033
Versie:	1
Plaats en datum:	Breda, 20 juli 2023
Opdrachtgever:	Van Dun Advies BV Raadhuisstraat 32 5126 CJ Gilze
Contactpersoon:	-
Onderzoekslocatie:	Strijbeekseweg 33-33a te Strijbeek 4856 AA Strijbeek
Contactpersoon:	-
Uitgevoerd door:	Gbs Milieuadvies A. van Bergenstraat 95 4811 SN Breda
Contactpersoon: E-mail: Telefoon:	dhr. J. Gildbrandsen info@gbsmilieuadvies.nl 076 888 13 56
Auteur:	dhr. ing. J. Gildbrandsen

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of anderszinds zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of van Gbs Milieuadvies.

Inhoudsopgave

Pagina

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	5
2.1.	Zones langs wegen	5
2.2.	Normen wegverkeerslawaaï	5
2.3.	Aftrek conform artikel 110g van de Wgh	6
2.4.	Gecumuleerde geluidbelasting	7
2.5.	Gemeentelijk geluidbeleid	7
3.	Uitgangspunten	8
3.1.	Situatie	8
3.2.	Verkeersgegevens	9
3.3.	Rekenmodel ten behoeve van de overdrachtsberekening	10
3.3.1.	Gehanteerd rekenmodel	10
3.3.2.	Modelgegevens	10
3.3.3.	Situatie	10
3.3.4.	Bodemfactor/overdracht	11
3.3.5.	Rekenpunten	11
4.	Rekenresultaten	12
4.1.	Wegverkeerslawaaï	12
4.1.1.	Zoneplichtige wegen	12
4.2.	Gecumuleerde geluidbelastingen	13
5.	Conclusie	15
5.1.	Wet geluidhinder	15
5.2.	Bronmaatregelen	15
5.3.	Overdrachtsmaatregelen	16
5.4.	Hogere waarde procedure	16
5.5.	Geluidwering gevels ($G_{A,K}$)	16

Figuren

- 1 Situatieschets
- 2 Modelgegevens, objecten/bodemgebieden/wegen
- 3 Situering waarneempunten

Bijlagen

- 1 Mailcontact ABG Gemeenten/verkeerscijfers
- 2 Modelgegevens
- 3 Rekenresultaten L_{den} vanwege de zoneplichtige wegen
- 4 Rekenresultaten gecumuleerde geluidbelasting
- 5 Rekenresultaten L_{den} bronmaatregel Strijbeekseweg

1. Inleiding

In opdracht van Van Dun Advies BV is door Gbs Milieuadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de bepaling van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ter plaatse van het plangebied aan de Strijbeekseweg 33-33a te Strijbeek.

Initiatiefnemer is voornemens om de bestaande woonboerderij aan de Strijbeekseweg 33-33a te Strijbeek te splitsen in twee wooneenheden. Het onderzoek is derhalve uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

De woning is gelegen binnen de geluidzone van de Strijbeekseweg, Daesdonkseweg en de Notselseweg.

De in het onderhavige onderzoek gehanteerde wegverkeersgegevens zijn opgevraagd bij de ABG Gemeenten. De in de nabijheid van het plangebied gelegen objecten, wegen en bodemgebieden zijn herleid uit Google Maps, Google Earth, Bing Maps en Bagviewer kadaster.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het toetsingskader beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de uitgangspunten (situatie/verkeersgegevens/modellering). Hoofdstuk 4 geeft de rekenresultaten weer en tot slot volgt in hoofdstuk 5 de conclusie.

2. Wettelijk kader

2.1. Zones langs wegen

Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh), eerste lid, hebben alle wegen een geluidzone, met uitzondering van:

- 1^e wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen;
- 2^e wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Geluidzones

Een geluidzone is een aandachtsgebied dat zich aan weerszijden van een weg even ver uit de as uitstrekt en waar een onderzoeksplicht van toepassing is in het kader van de Wgh, indien daarbinnen sprake is van, onder andere, oprichting of wijziging van gevoelige bestemmingen (waaronder woningen). De ruimte boven en onder een weg behoort eveneens tot de zone van een weg.

De breedte van een zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving: stedelijk dan wel buiten stedelijk gebied (zie tabel 2.1.1). Volgens artikel 1 van de Wgh moet als stedelijk gebied worden aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs auto(snel)wegen.

Tabel 2.1.1: Breedte van de geluidzone in relatie tot gebiedstypering en het aantal rijstroken.

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone (m)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

Opmerking: de breedte van de geluidzone wordt gerekend vanaf de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

2.2. Normen wegverkeerslawaai

Bij de beoordeling van een (toekomstige) akoestische situatie worden normen gehanteerd zoals vermeld in de Wgh. Deze normen hebben betrekking op *geluidgevoelige bestemmingen*, zoals woningen. Per type geluidgevoelige bestemming zijn ervoor op de gevel, afhankelijk van de situatie, twee normen: een voorkeursgrenswaarde (streefwaarde) en een maximale ontheffingswaarde (norm die nimmer overschreden mag worden). Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden kan, mits voldaan wordt aan bepaalde criteria, ontheffing worden verleend tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde.

Voor toetsing van het geluidniveau vanwege wegverkeers- en spoorweglawaai *aan de buitenzijde* van een geluidgevoelige bestemming aan de normen van de Wgh wordt gebruik gemaakt van het begrip L_{den} . Deze grootheid staat voor de geluidbelasting, uitgedrukt in dB, op een bepaalde plaats en vanwege een bepaalde geluidbron over alle perioden van de dag – van 07.00 – 19.00 uur (dagperiode), van 19.00 – 23.00 uur (avondperiode) en van 23.00 – 07.00 uur (nachtperiode) – gemiddeld over een jaar.

Hierbij wordt rekening gehouden met de hinderbeleving in de verschillende onderscheiden delen van de dag: voor de avondperiode wordt een ‘straffactor’ van 5 dB meegenomen en voor de nachtperiode een factor van 10 dB.

Tabel 2.2.1

Normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in stedelijk gebied	
Voorkeursgrenswaarde	48 dB
Maximale ontheffingswaarde	63 dB
Maximale ontheffingswaarde, vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 2.2.2

Normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in buitenstedelijk gebied	
Voorkeursgrenswaarde	48 dB
Maximale ontheffingswaarde	53 dB
Maximale ontheffingswaarde, agrarische bedrijfswoning	58 dB
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De planlocatie is reeds in gebruik en bestemd als woonbestemming. Voor de te splitsen woning wordt dan ook uitgegaan van vervangende nieuwbouw. Omdat er sprake is van een buitenstedelijke situatie, geldt ter plaatse van de te projecteren woning voor het aspect wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde op de gevel van 48 dB L_{den} , met een maximale ontheffingswaarde van 58 dB L_{den} conform artikel 83 lid.7 Wgh. Het maximale binnenniveau mag op grond van het Bouwbesluit niet meer bedragen dan 33 dB.

2.3. Aftrek conform artikel 110g van de Wgh

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting op de gevel van woningen of op andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wgh 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wgh 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wgh.

2.4. Gecumuleerde geluidbelasting

Indien een geluidgevoelige bestemming geprojecteerd is binnen meerdere zones, dan dient ingevolge artikel 110f Wgh onderzoek uitgevoerd te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Deze gecumuleerde geluidbelasting dient vastgesteld te worden als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron.

Allereerst wordt vastgesteld of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien van een geluidbron de zogenaamde voorkeurswaarde wordt overschreden. In dat geval dient bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting rekening gehouden te worden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen. De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

2.5. Gemeentelijk geluidbeleid

De ABG-gemeenten beschikt voor zover bekend niet over een beleid hogere waarden, waarin nadere eisen en voorwaarden zijn opgenomen waaraan moet worden voldaan bij het vaststellen van hogere waarden.

3. Uitgangspunten

3.1. Situatie

Initiatiefnemer is voornemens om de bestaande woonboerderij op de planlocatie te splitsen in twee wooneenheden, waardoor in het noordelijke gedeelte van de woonboerderij een nieuwe woning wordt gerealiseerd. De woning in het zuidelijke gedeelte van de woonboerderij inclusief bijgebouwen zal niet veranderen, zie figuur 1.

De te splitsen woning is gelegen binnen de geluidzone van de Strijbeekseweg, Daesdonkseweg en de Notselseweg.

Voor alle wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km per uur. De Daesdonkseweg en de Strijbeekseweg beschikken over referentieasfalt, de Notselseweg over klinkers in keperverband, zie mailverkeer bijlage 1.



Figuur 1: Situatietekening beoogde situatie

3.2. Verkeersgegevens

In de Wgh is voorgeschreven dat voor nieuwe situaties (bijvoorbeeld bouw van een woning) een bepaling van de geluidbelasting moet plaatsvinden voor een toekomstige situatie die tenminste 10 jaar verder ligt dan de datum van het vaststellen van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning. Voor de berekeningen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai is uitgegaan van de verkeersgegevens (2033), zoals deze zijn verkregen van de ABG Gemeenten, zie bijlage 1. Voor wat betreft de verdeling kan worden aangesloten bij de procentuele verdeling van de Strijbeekseweg uit 2021 (zie bijlage 1) voor de Strijbeekseweg en de Daesdonkseweg. Voor de Notselseweg geldt een lager percentage middelzwaar en zwaar verkeer omdat hier sprake is van een vrachtwagenverbod voor vrachtwagens zonder aantoonbare bestemming. Hier is echter tevens worstcase aangesloten bij de verdeling horende bij de Strijbeekseweg, zie tevens mailverkeer bijlage 1.

In tabel 3.2.1 t/m 3.2.3 zijn de verkeersintensiteiten voor het peiljaar 2033 weergegeven. In deze tabellen zijn tevens de maximaal toegestane rijsnelheden en wegdekverharding gepresenteerd.

Tabel 3.2.1: verkeersparameters de Strijbeekseweg

Weg:	Strijbeekseweg		
Etmaalintensiteit 2033:	5100		
Type wegdekverharding:	Asfalt (referentiewegdek)		
Snelheid:	60 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,96	2,86	0,63
Lichte motorvoertuigen	95,14	97,05	93,64
Middelzware motorvoertuigen	2,15	1,48	2,12
Zware motorvoertuigen	2,71	1,48	4,24

Tabel 3.2.2: verkeersparameters de Daesdonkseweg

Weg:	Daesdonkseweg		
Etmaalintensiteit 2033:	2100		
Type wegdekverharding:	Asfalt (referentiewegdek)		
Snelheid:	60 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,96	2,86	0,63
Lichte motorvoertuigen	95,14	97,05	93,64
Middelzware motorvoertuigen	2,15	1,48	2,12
Zware motorvoertuigen	2,71	1,48	4,24

Tabel 3.2.3: verkeersparameters de Notselseweg

Weg:	Notselseweg		
Etmaalintensiteit 2033:	500		
Type wegdekverharding:	klinkers (keperverband)		
Snelheid:	60 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,96	2,86	0,63
Lichte motorvoertuigen	95,14	97,05	93,64
Middelzware motorvoertuigen	2,15	1,48	2,12
Zware motorvoertuigen	2,71	1,48	4,24

3.3. Rekenmodel ten behoeve van de overdrachtsberekening

3.3.1. Gehanteerd rekenmodel

Het programma dat is gebruikt voor het opbouwen van het akoestisch rekenmodel en het uitvoeren van de berekeningen is Geomilieu V2021.1 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV. Dit programma voldoet aan de eisen die gesteld worden aan software voor het gedetailleerd bepalen van geluidbelastingen. Het is daarmee gekwalificeerd als Standaard Rekenmethode II (SRM II), conform het Rmg2012; de regeling van 12 juni 2012, houdende regels voor het berekenen en meten van geluidbelasting ingevolge de Wgh.

3.3.2. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In bijlage 2 zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in numerieke vorm opgenomen. Alle bodemgebieden, gebouwen e.d. zijn verkregen uit de dataset 3D geluid zoals beschikbaar gesteld op PDOK. De invoergegevens van deze objecten zijn gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd of aangevuld.

3.3.3. Situatie

De volgende situatie is doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege de Strijbeekseweg, Daesdonkseweg en de Notselseweg.
2. De gecumuleerde geluidbelasting.

3.3.4. Bodemfactor/overdracht

In het rekenmodel zijn diverse bodemgebieden ingevoerd. De wegdekverharding van de maatgevende wegen, voet- en fietspaden zijn als volledig hard ingevoerd. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt gerekend met een bodemfactor van 1,0. Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante rotondes in de directe omgeving van het bouwplan aanwezig.

3.3.5. Rekenpunten

De rekenpunten zijn gelegen ter plaatse van de gevels van de nieuw te realiseren woning op een hoogte van 1,5 en 4,5 meter boven lokaal maaiveld. Zie figuur 3 (bijlage) voor een grafische weergave van de rekenpunten.

4. Rekenresultaten

In dit hoofdstuk worden de berekende resultaten behandeld.

4.1. Wegverkeerslawaaï

4.1.1. Zoneplichtige wegen

In onderstaande tabellen staan de rekenresultaten weergegeven van de berekeningen. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder (5 dB), zie bijlage 3 voor de rekenresultaten.

Tabel 4.1.1.1 Geluidbelasting vanwege de Strijbeekseweg in dB L_{den}

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Voorgevel	58	58
2	Zijgevel	54	54
3	Achtergevel	38	40

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Strijbeekseweg ten hoogste 58 dB (inclusief aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g Wgh) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt overschreden.

Tabel 4.1.1.2 Geluidbelasting vanwege de Daesdonkseweg in dB L_{den}

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Voorgevel	32	33
2	Zijgevel	28	32
3	Achtergevel	-	-

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Daesdonkseweg ten hoogste 33 dB (inclusief aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g Wgh) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt derhalve op geen enkel punt overschreden.

Tabel 4.1.1.3 Geluidbelasting vanwege de Notselseweg in dB L_{den}

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Voorgevel	29	30
2	Zijgevel	21	<10
3	Achtergevel	21	21

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Notselseweg ten hoogste 30 dB (inclusief aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g Wgh) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt derhalve op geen enkel punt overschreden.

4.2. Gecumuleerde geluidbelastingen

Woon- en leefklimaat

Voor een beoordeling van het woon- en leefklimaat is inzicht in de gecumuleerde geluidbelasting noodzakelijk.

Bij de gecumuleerde geluidbelasting worden in dit geval alle wegen betrokken. Bij het beoordelen van het woon- en verblijfsklimaat is de aftrek conform artikel 3.4 niet meegenomen.

Voor het beoordelen van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van de te realiseren woonunits wordt gebruik gemaakt van de 'kwaliteitsindicatie geluid' van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). In tabel 4.2.1 is de classificering van de milieukwaliteit bij verschillende waarden van de cumulatieve geluidbelasting (in L_{den}) weergegeven.

Tabel 4.2.1 Milieukwaliteit L_{den}

L_{den} cumulatief	Milieukwaliteit
< 45 dB	Zeer goed
46 - 50 dB	Goed
51 – 55 dB	Redelijk
56 – 60 dB	Matig
61 – 65 dB	Slecht
> 65	Zeer slecht

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten weergegeven van de gecumuleerde geluidbelasting, zie bijlage 4 voor de rekenresultaten.

Tabel 4.2.2 Gecumuleerde geluidbelasting in dB L_{den}

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Voorgevel	63	64
2	Zijgevel	59	60
3	Achtergevel	43	45

Op basis van de classificering van de milieukwaliteit kan het volgende worden geconcludeerd:

- Woningen: zeer goed-slecht

5. Conclusie

5.1. *Wet geluidhinder*

De toetsingswaarde als gevolg van wegverkeerslawaaï bedraagt ten hoogste 58 dB L_{den} ter plaatse van de voorgevel als gevolg van de Strijbeekseweg. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt derhalve niet voldaan. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB L_{den} conform artikel 83 lid.7 wordt niet overschreden.

De toetsingswaarde als gevolg van wegverkeerslawaaï bedraagt ten hoogste 33 dB L_{den} als gevolg van de overige wegen (Daesdonkseweg en de Notselseweg). Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt derhalve voldaan.

5.2. *Bronmaatregelen*

Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximumsnelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch;
- verlaging van de maximumsnelheid: op een verlaging van het snelheidsregime op een weg kan de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed uitoefenen;
- geluidreducerend wegdek: een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek. In onderhavige situatie zou de huidige asfaltlaag van de Strijbeekseweg kunnen worden vervangen door bijvoorbeeld een dunnere deklaag. Een reductie van 3 dB kan hiermee worden bereikt., zie bijlage 5 voor de rekenresultaten. Bij een reductie van 3 dB wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} nog steeds overschreden. Het toepassen van stiller asfalt is dan ook niet doelmatig.

Echter op indicatief niveau kan worden aangenomen dat de kosten van deze maatregel niet in verhouding zijn met de nieuw te bouwen woning waarvoor de maatregel zou worden toegepast.

Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van circa € 300,- per strekkende meter die dit met zich meebrengt kan dragen. Bij een lengte van 200 strekkende meters resulteert dit in een extra uitgave van circa € 60.000,-.

5.3. Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Het aanleggen van een geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Het scherm dient om doelmatig te zijn namelijk dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger geplaatst te worden.

Tevens dient het scherm relatief hoog te zijn om doelmatig te zijn voor de 1^e verdieping. Het aanleggen van een geluidscherm ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. De kosten van een geluidscherm bedragen circa € 400,-/m² zodat het vanuit financieel oogpunt niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Bij een hoogte van 5 meter en een lengte van 20 meter resulteert dit reeds in een extra uitgave van circa € 40.000,-

5.4. Hogere waarde procedure

Omdat er sprake is van een buitenstedelijke situatie, geldt ter plaatse van de te projecteren woning voor het aspect wegverkeerslawaaai een voorkeursgrenswaarde op de gevel van 48 dB L_{den}, met een maximale ontheffingswaarde van 58 dB L_{den} conform artikel 83 lid.7 Wgh.

Uit de vorige paragrafen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet voldoende efficiënt zijn om deze grenswaarde te bereiken. Hierdoor dienen ontheffingswaardes te worden aangevraagd vanwege wegverkeerslawaaai, conform onderstaande tabel.

Tabel 5.4.1 Rekenresultaten maximale geluidbelasting (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)

Punt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Maatgevende weg	Geluidbelasting (dB L _{den})	Hogere waarde (Ja/nee)
1	Voorgevel	1,5/4,5	Strijbeekseweg	58/58	Ja
2	Zijgevel	1,5/4,5	Strijbeekseweg	54/54	Ja

5.5. Geluidwering gevels (G_{A;K})

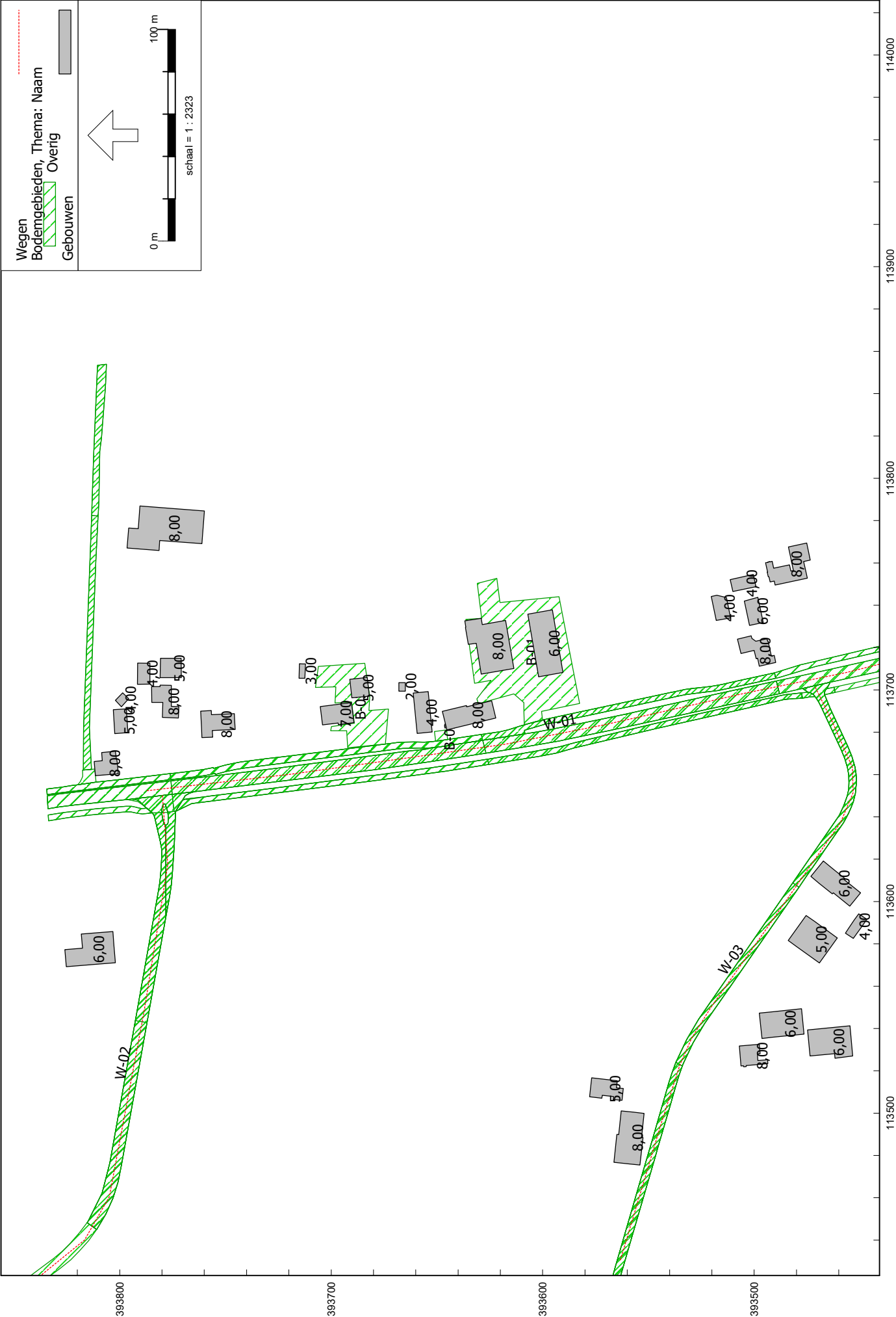
In geval van transformatie moet voldaan worden aan het rechtens verkregen niveau. Het rechtens verkregen niveau zijn de waarden zoals deze in de oorspronkelijk bouwvergunning zijn opgenomen. Waarschijnlijk is dat gezien de bouwperiode hier niet het geval. Gesteld kan worden dat het rechtens verkregen niveau onvoldoende bescherming tegen geluid biedt in het geval van transformatie. Vanuit het bouwbesluit worden echter formeel geen eisen gesteld aan de geluidwering.

Het bevoegd gezag dient te beoordelen of een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels noodzakelijk is.

Figuren



113400 Wegverkeerslaaai - RMG-2012, wegverkeer, [versie van Strijbeekseweg - Bronmaatregel], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Vlix Akoestiek en Lawaai beheersing



Wegverkeerslawazi - RMG-2012, wegverkeer, [versie van Strijbeekseweg - Bronmaatregell], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Vlix Akoestiek en Lawaai beheersing

Modelgegevens, objecten/bodemgebieden/wegen



Bijlage 1

Onderwerp: RE: Opvragen verkeerscijfers Strijbeek

Van: [REDACTED]

Datum: 14-7-2023 09:37

Aan: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Beste Jerry,

Bij deze ook de gegevens voor de ontwikkeling aan de Strijbeekseweg.

Intensiteiten 2033:

Strijbeekseweg	5.100 mvt/etmaal
Daesdonkseweg	2.100 mvt/etmaal
Notselseweg	500 mvt/etmaal

Voor alle wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km per uur. De Daesdonkseweg en de Strijbeekseweg beschikken over referentieasfalt, de Notselseweg over klinkers in keperverband.

Voor wat betreft de verdeling kan worden aangesloten bij de procentuele verdeling van de Strijbeekseweg uit 2021 (zie bijlage) voor de Strijbeekseweg en de Daesdonkseweg. Voor de Notselseweg geldt een lager percentage middelzwaar en zwaar verkeer omdat hier sprake is van een vrachtwagenverbod voor vrachtwagens zonder aantoonbare bestemming. Daarom kan hier er categorie uitgegaan worden van 1% per categorie.

Ik hoop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met Vriendelijke Groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker milieu
Cluster Leefomgeving
Fysiek Domein



Werkt voor de gemeenten Alphen-Chaam, Baarle Nassau en Gilze en Rijen

[REDACTED]
[REDACTED]

 please consider the environment before printing this email

Van: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Verzonden: maandag 26 juni 2023 08:51

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Opvragen verkeerscijfers Strijbeek

Beste [REDACTED]

In het kader van een herziening van een bestemmingsplan ben ik momenteel bezig met een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï. Het betreft de locatie aan de Strijbeekseweg 33 te Strijbeek (zie figuur bijlage voor uitsnede).

Hiervoor zou ik graag de volgende gegevens willen opvragen van de volgende relevante wegen:

- Strijbeekseweg;
- Notselseweg;
- Daesdonckseweg.

Van deze wegen ben ik tevens op zoek naar de volgende gegevens:

- maximum snelheid;
- wegdektype;
- verdeling lichte, middelzware en zware motorvoertuigen verdeeld over de dag-, avond- en nachtperiode;
- etmaalintensiteiten;
- ophogingspercentage telgegevens naar het maatgevende jaar 2033 (indien prognosecijfers voor dit jaar niet aanwezig zijn).

--

Met vriendelijke groet,
ing. J. Gildbrandsen (Jerry)
Adviseur



Adriaan van Bergenstraat 95, 4811 SN Breda
T (076) 888 13 56 - M (06) 160 457 48
www.gbsmilieuadvies.nl

— Bijlagen: —

export_73968 (1).pdf

724 KB

Info

Telpunt	
Weg	Strijbeekseweg
Wegvak	Tussen Markweg en Erikaweg
Plaats	Strijbeek
Gemeente	Alphen en Chaam

Meting	
Meetperiode	29-09-2021 t/m 15-10-2021
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L	Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter)
M	Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 meter)
Z	Zwaar verkeer (3 of meer assen)
Rijrichting 1	Ri. Noord (Erikaweg)
Rijrichting 2	Ri. Zuid (Markweg)
Meetmethode	Telslangen
In opdracht van	Gemeente Alphen en Chaam
Uitgevoerd door	Dufec

Intensiteiten

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	4878	100,0%	4736	100,0%	2277	2255	2601	2481
Dag (7-19u)	4059	83,2%	3955	83,5%	1836	1838	2223	2118
Avond (19-23u)	572	11,7%	541	11,4%	341	314	231	228
Nacht (23-7u)	248	5,1%	239	5,1%	100	104	147	136
Ochtendspits (7-9u)	589	12,1%	479	10,1%	149	128	440	351
Avondspits (16-18u)	954	19,6%	888	18,8%	457	433	497	455

Voertuigverdeling								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	4604	94,4%	4508	95,2%	94,5%	95,3%	94,2%	95,1%
Middelzwaar verkeer (M)	122	2,5%	100	2,1%	2,5%	2,1%	2,5%	2,1%
Zwaar verkeer (Z)	153	3,1%	128	2,7%	3,0%	2,6%	3,2%	2,8%

Snelheid			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gemiddelde	65	65	65
V85	76	76	76

Etmaalcijfers		
30-09-2021	4544	
01-10-2021	5756	
02-10-2021	4896	
03-10-2021	3332	
04-10-2021	4402	
05-10-2021	4606	
06-10-2021	5069	
07-10-2021	4782	
08-10-2021	5752	
09-10-2021	4914	
10-10-2021	4376	
11-10-2021	4338	
12-10-2021	4738	
13-10-2021	4661	
14-10-2021	5118	

Uurverloop





Uurcijfers weekdag

	Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal
0-1u	26	1	0	27	17	0	0	17	10	0	0	10
1-2u	12	0	0	13	8	0	0	8	5	0	0	5
2-3u	6	0	0	7	4	0	0	4	2	0	0	2
3-4u	6	0	1	8	4	0	0	4	3	0	1	4
4-5u	8	1	2	11	4	0	1	5	4	0	1	6
5-6u	31	1	2	34	10	1	1	11	21	1	1	23
6-7u	86	1	5	92	22	0	2	25	63	1	3	67
7-8u	196	6	8	210	39	3	4	46	156	3	4	164
8-9u	254	7	8	269	73	4	4	81	181	3	4	188
9-10u	227	7	11	245	96	4	5	104	132	3	6	141
10-11u	256	6	9	272	125	4	5	134	131	2	4	138
11-12u	281	7	10	299	138	4	5	147	144	3	5	152
12-13u	298	8	10	317	150	4	5	159	149	4	5	158
13-14u	333	9	11	353	161	4	5	170	172	4	6	183
14-15u	358	8	10	376	175	3	4	182	183	5	6	194
15-16u	387	7	9	403	184	3	4	190	203	4	5	212
16-17u	442	9	9	461	208	3	3	213	234	7	6	248
17-18u	414	6	7	427	215	2	3	220	199	4	4	207
18-19u	314	5	5	324	184	4	3	191	130	2	3	134
19-20u	227	4	3	233	129	2	2	133	97	2	1	100
20-21u	135	2	2	140	79	1	2	81	56	1	1	58
21-22u	94	1	2	97	55	1	1	57	39	1	1	40
22-23u	70	1	1	71	41	0	1	42	28	0	1	29
23-24u	46	1	0	48	29	0	0	29	17	1	0	18

Strijbeekseweg

Jaar

Verkeerscijfers Strijbeekseweg

etmaal	licht	niddelzwaa	zwaar	intensiteit
dag	3760	85	107	3952
avond	526	8	8	542
nacht	221	5	10	236
		etmaalintensiteit		4730

2033

5100

verdeling per uur

	licht	niddelzwaa	zwaar
dag	313,33	7,08	8,92
avond	131,5	2	2
nacht	27,625	0,63	1,25

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	6,96	2,86	0,62
licht	95,14	97,05	93,64
middelzwa	2,15	1,48	2,12
zwaar	2,71	1,48	4,24

	Lmv	Mv	Zmv
07/08		196	6
08/09		254	7
09/10		227	7
10/11		256	6
11/12		281	7
12/13		298	8
13/14		333	9
14/15		358	8
15/16		387	7
16/17		442	9
17/18		414	6
18/19		314	5
19/20		227	4
20/21		135	2
21/22		94	1
22/23		70	1
23/24		46	1
0/01		26	1
01/02		12	0
02/03		6	0
03/04		6	0
04/05		8	1
05/06		31	1
06/07		86	1

Totaal etmaal

0

	lmv	Mv	Zmv
Dag	3760	85	107
Avond	526	8	8
Nacht	221	5	10
	4507	98	125

Bijlage 2

Modelgegevens Gebouwen

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Omtrek	Vorm	X-1	Y-1	Zwevend
33-33a	1723100000002562	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	64,99	Polygoon	113615,95	393463,40	False
	1723100000000000	2,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	14,26	Polygoon	113703,45	393667,96	False
	1723100000009999	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	51,47	Polygoon	113515,35	393564,78	False
	1723100000002560	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	65,58	Polygoon	113685,97	393646,48	False
	1723100000002595	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	37,23	Polygoon	113741,94	393504,62	False
37	1723100000002711	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	64,03	Polygoon	113547,74	393492,58	False
	1723100000002596	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	87,88	Polygoon	113753,17	393492,97	False
	1723100000002568	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	59,05	Polygoon	113724,01	393507,88	False
	1723100000002611	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	42,83	Polygoon	113666,20	393812,07	False
1	1723100000002580	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	65,61	Polygoon	113593,42	393475,40	False
2	1723100000002612	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	110,64	Polygoon	113786,53	393785,40	False
	1723100000002613	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	38,08	Polygoon	113705,80	393770,88	False
	1723100000002558	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	19,18	Polygoon	113712,27	393712,18	False
	1723100000002561	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	52,57	Polygoon	113684,39	393659,80	False
2	1723100000002573	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	73,93	Polygoon	113475,98	393558,94	False
31b	1723100000002567	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	90,95	Polygoon	113730,90	393628,51	False
	1723100000002043	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	31,39	Polygoon	113591,18	393452,72	False
	1723100000002566	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	35,56	Polygoon	113734,02	393511,18	False
	1723100000002513	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	76,21	Polygoon	113577,92	393817,60	False
	1723100000002554	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	56,83	Polygoon	113682,42	393761,33	False
	1723100000002551	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	31,47	Polygoon	113712,65	393791,47	False
	1723100000002556	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	34,32	Polygoon	113704,98	393691,18	False
	1723100000002553	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	34,86	Polygoon	113690,61	393803,02	False
	1723100000002559	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	83,56	Polygoon	113735,82	393607,03	False
	1723100000002552	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	18,07	Polygoon	113692,04	393799,14	False
31c	1723100000002555	7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	48,77	Polygoon	113684,51	393689,21	False
	1723100000002565	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	34,15	Polygoon	113746,47	393510,03	False
	1723100000002710	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	69,20	Polygoon	113539,31	393474,77	False
31a	1723100000002040	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	56,37	Polygoon	113701,58	393784,88	False
1a	1723100000002582	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	47,99	Polygoon	113522,35	393505,03	False

Modelgegevens Bodemgebieden

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
	rijbaan lokale weg/half verhard	113682,19	393817,07	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113662,11	393817,19	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	113662,11	393817,19	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113654,10	393827,16	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113448,27	393815,42	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113650,70	393829,48	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	113789,19	393813,00	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113642,03	393826,38	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113384,61	393882,74	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113543,75	393792,60	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113654,55	393719,47	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113674,44	393587,14	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113711,97	393477,71	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113524,07	393536,96	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113681,42	393595,77	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113662,22	393731,85	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113708,32	393429,47	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113667,39	393731,32	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113698,81	393461,73	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	113708,33	393470,23	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113685,79	393599,86	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113469,82	393553,29	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113650,70	393829,48	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113446,44	393560,09	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113654,10	393827,16	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113654,55	393719,47	0,00
	fietspad/open verharding/betonstraatstenen	113700,58	393465,61	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113449,09	393814,84	0,00
	fietspad/open verharding/betonstraatstenen	113698,59	393477,48	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113446,44	393560,09	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113449,09	393814,84	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113642,03	393826,38	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113706,47	393478,83	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113711,97	393477,71	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113650,70	393829,48	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding/betonstraa	113699,74	393466,44	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113654,10	393827,16	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113659,62	393679,23	0,00

Modelgegevens Bodemgebieden

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	113613,43	393775,06	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	113642,14	393777,20	0,00
B-01	Erfverharding	113683,68	393608,74	0,00
B-02	Erfverharding	113676,60	393645,03	0,00
B-03	Erfverharding	113672,63	393692,13	0,00

Modelgegevens Wegen

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Vorm	Lengte	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))
W-01	Strijbeekseweg	Polylijn	398,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W1	60	60	60	60	60	60	60	60
W-02	Daesdonkseweg	Polylijn	257,46	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W1	60	60	60	60	60	60	60	60
W-03	Notselseweg	Polylijn	302,95	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W13	60	60	60	60	60	60	60	60

Modelgegevens Wegen

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V (ZV (N))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	LE (D)	Totaal	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal
W-01	60	5100,00	6,96	2,86	0,63	95,14	97,05	93,64	2,15	1,48	2,12	2,71	1,48	4,24		109,90		105,78		99,71
W-02	60	2100,00	6,96	2,86	0,63	95,14	97,05	93,64	2,15	1,48	2,12	2,71	1,48	4,24		106,04		101,92		95,85
W-03	60	500,00	6,96	2,86	0,63	95,14	97,05	93,64	2,15	1,48	2,12	2,71	1,48	4,24		102,51		98,29		92,41

Modelgegevens Wegen

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Wegdek	ItemID
W-01	Referentiewegdek	2399
W-02	Referentiewegdek	2400
W-03	Elementenverharding in keperverband	2401

Modelgegevens Toetspunten

R2023.033
Bijlage 2

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Vorm	Hdef.	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
01	Voorgevel	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	113682,38	393639,63
02	Zijgevel	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	113684,80	393646,30
03	Achtergevel	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	113691,25	393641,90

Bijlage 3

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap	
Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	jerry
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	jerry op 16-7-2023
Laatst ingezien door	jerry op 20-7-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Rekenparameters Groepreducties

R2023.033
Bijlage 3

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Daesdonkseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Notselseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Strijbeekseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Rekenresultaten incl. aftrek art. 110g Wgh
Strijbeekseweg

R2023.033
Bijlage 3

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Strijbeekseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Voorgevel	1,50	58,3	54,2	48,1	58,4
01_B	Voorgevel	4,50	58,4	54,3	48,2	58,5
02_A	Zijgevel	1,50	54,1	50,0	43,9	54,2
02_B	Zijgevel	4,50	54,4	50,3	44,2	54,5
03_A	Achtergevel	1,50	38,2	34,1	28,0	38,3
03_B	Achtergevel	4,50	39,6	35,5	29,4	39,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten incl. aftrek art. 110g Wgh
Daesdonkseweg

R2023.033
Bijlage 3

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Daesdonkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Voorgevel	1,50	32,4	28,3	22,1	32,5	
01_B	Voorgevel	4,50	32,8	28,8	22,6	32,9	
02_A	Zijgevel	1,50	28,2	24,2	18,0	28,3	
02_B	Zijgevel	4,50	31,7	27,7	21,5	31,8	
03_A	Achtergevel	1,50	--	--	--	--	
03_B	Achtergevel	4,50	--	--	--	--	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten incl. aftrek art. 110g Wgh
Notselseweg

R2023.033
Bijlage 3

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Notselseweg
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Voorgevel	1,50	28,7	24,6	18,5	28,8	
01_B	Voorgevel	4,50	29,5	25,4	19,3	29,6	
02_A	Zijgevel	1,50	20,6	16,5	10,5	20,7	
02_B	Zijgevel	4,50	6,0	1,8	-4,2	6,1	
03_A	Achtergevel	1,50	20,7	16,5	10,5	20,8	
03_B	Achtergevel	4,50	21,1	17,0	11,0	21,2	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4

Rekenresultaten excl. aftrek art. 110g Wgh
Gecumuleerde geluidbelasting

R2023.033
Bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Voorgevel	1,50	63,3	59,2	53,1	63,4	
01_B	Voorgevel	4,50	63,4	59,3	53,2	63,5	
02_A	Zijgevel	1,50	59,1	55,0	48,9	59,2	
02_B	Zijgevel	4,50	59,5	55,4	49,3	59,6	
03_A	Achtergevel	1,50	43,3	39,2	33,1	43,4	
03_B	Achtergevel	4,50	44,7	40,6	34,5	44,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5

Rekenresultaten incl. aftrek art. 110g Wgh
Bronmaatregel Strijbeekseweg

R2023.033
Bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: Bronmaatregel
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Strijbeekseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Voorgevel	1,50	54,6	50,2	44,6	54,7
01_B	Voorgevel	4,50	54,7	50,3	44,8	54,9
02_A	Zijgevel	1,50	50,3	45,9	40,4	50,5
02_B	Zijgevel	4,50	50,8	46,4	40,8	50,9
03_A	Achtergevel	1,50	34,3	29,9	24,3	34,4
03_B	Achtergevel	4,50	35,9	31,5	25,9	36,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen