

**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Stökskesweg ong. te Bergeijk
(2111/106/CW-01, versie 0)**



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Crijns Rentmeesters
T.a.v. mevrouw E. Cadée
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN SOMEREN

betreffende locatie

Stökskesweg ong.
Bergeijk

documentkenmerk

2111/106/CW-01

versie

0

vestiging

Nuenen

datum

27 januari 2022

opgesteld door:

ing. C.P. Kuijken
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. M.C.J. van de Ven - Verrijt
Senior projectleider geluid & bouwfysica

Op dit rapport is een disclaimer van toepassing; zie <https://www.tritium.nl/disclaimer/29-04-2021/>

Tritium Advies B.V.

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel >> Neer >> Nuenen >>

Prinsenbeek >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	3
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wgh	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
3.3 Geluidbeleid gemeente Bergeijk	6
4 Rekenresultaten en toetsing	8
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	8
4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	8
5 Samenvatting en conclusie	9

Bijlagen

Bijlage 1:	Situatietekening van het plan
Bijlage 2:	Verkeersgegevens wegverkeer
Bijlage 3:	Invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
Bijlage 4:	Grafische weergave akoestisch model wegverkeerslawaaï
Bijlage 5:	Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van Crijns Rentmeesters is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van een woning op een locatie aan de Stökskesweg ong. (ten noordwesten van huisnummer 67) te Bergeijk. Het akoestisch onderzoek is nodig ten behoeve van het omzetten van de locatie naar een woonbestemming en de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (verder: Wgh) en is aangegeven wat hiervan de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing is vervolgens beoordeeld of voor de woning extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten spoorweglawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Bergeijk en is kadastraal gelegen binnen perceelnummer 1553, sectie I van de gemeente Bergeijk. In bijlage 1 is een planologische verbeelding van het plangebied opgenomen. Het onderhavige planvoornemen betreft de te realiseren woonbestemming.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen diverse geluidgezoneerde wegen. Vanwege de nieuwe landbouwsloop op de Hooge Berkt (tussen de Stökskesweg en de oversteek met de nieuwe Diepveldenweg) zullen de nabijgelegen wegen Stökskesweg en Hooge Berkt enkel nog worden gebruikt door bestemmingsverkeer. Conform opgave van de gemeente Bergeijk zijn deze wegen derhalve akoestisch niet relevant.

In het onderhavige akoestisch onderzoek is enkel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de nieuwe Diepveldenweg onderzocht.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de Diepveldenweg zijn door de provincie Noord-Brabant aangeleverd middels een in Geomilieu in te voeren shape-bestand van het BBMA2018. Van deze weg zijn prognosegegevens voor 2030 en 2040 voorhanden. Voor het onderhavige wegvak wordt tussen 2030 en 2040 een afname in verkeer verwacht. Derhalve is worst-case de etmaalintensiteit van het jaar 2030 aangehouden. Aangezien de specifieke asfaltdeklaag op de Diepveldenweg niet bekend is, wordt voor deze weg worst-case uitgegaan van referentiewegdek.

De verkeersinvoergegevens inclusief de maximumsnelheid en wegdektype worden gepresenteerd in tabel 2.1.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Diepveldenweg

Diepveldenweg			
maximumsnelheid: 60 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2030		etmaalintensiteit: 5919 mvt.	
jaar: 2040		etmaalintensiteit: 5824 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,70	3,07	0,92
lichte mvt. (%)	81,01	86,23	81,71
middelzware mvt. (%)	17,28	11,15	15,18
zware mvt. (%)	1,71	2,62	3,11

2.3 Modellerings

De exacte locatie en afmetingen van de beoogde woning is nog niet bekend, derhalve is een bouwblok gemodelleerd ter grootte van het bouwvlak op basis van de door de opdrachtgever opgegeven regels en het in bijlage 1 opgenomen woonvlak.

Als maatgevende toetshoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is respectievelijk 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

Voor de omgeving van het plangebied is gebruik gemaakt van een akoestisch model in Geomilieu, versie 2021.1. Alle gebouwen zijn verkregen uit de dataset 3D geluid zoals beschikbaar gesteld op PDOK. De invoergegevens van deze objecten zijn steekproefsgewijs gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd of aangevuld.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. De akoestisch harde bodemgebieden betreffen wegen en diverse verhardingen. De akoestisch half harde/zachte bodemgebieden betreffen tuinen.

Voor het lokale maaiveld is 31 meter +NAP aangehouden. Er zijn geen significante hoogteverschillen in de omgeving aanwezig. Derhalve zijn in het rekenmodel in de omgeving van het plangebied geen hoogteverschillen in het maaiveld opgenomen.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast. Tevens zijn er geen akoestisch relevante kruispunten of rotondes in de directe omgeving van het bouwplan aanwezig.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaardrekenmethode 2" zoals beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wgh

3.2.1 Inleiding

De maat voor de geluidbelasting van een weg wordt uitgedrukt in de L_{den} -waarde. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar, zoals omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wgh hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

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

3.2.3 Artikel 110g

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.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wgh is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Volgens artikel 1 van de Wgh wordt onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wgh, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;

- c. uitgeborsteld beton;
- d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wgh geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wgh geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wgh weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een 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 locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het stedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van een woning. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB.

3.3 Geluidbeleid gemeente Bergeijk

De gemeente Bergeijk heeft geen eigen geluidbeleid met betrekking tot het verlenen van hogere waarden vastgesteld. Desondanks is het aannemelijk dat bij het verlenen van een hogere waarde aansluiting gezocht zal worden bij het "Ontheffingenbeleid Wgh" d.d. 10 februari 1998 van de provincie Noord Brabant.

Conform dit beleidsstuk kan pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wgh en aan de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. Deze subcriteria zijn als volgt:

- dorps- en of stadsvernieuwing;
- doelmatige afscherming;
- grond- en/of bedrijfsgebondenheid;
- opvullen open plaats;
- vervanging bestaande bebouwing.

Daarnaast dient te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- iedere woning dient te beschikken over een geluidluwe buitengevel;
- tenminste één verblijfsruimte dient aan de geluidluwe gevel te worden gesitueerd;
- in principe is de buitenruimte gelegen aan de geluidluwe gevel. Wanneer dit niet mogelijk is, kan de buitenruimte geluidluw worden gemaakt door bijvoorbeeld toepassing van afsluitbare balkons.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de tabel 4.1 zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Diepveldenweg

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wgh (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤48	48	63

Voor de Diepveldenweg geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

Aangezien in het onderhavige onderzoek maar één geluidbron is beschouwd, is cumulatie van geluidbronnen niet van toepassing.

4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien voor onderhavige woning geen sprake is van een procedure hogere waarde wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van Crijns Rentmeesters is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van een woning op een locatie aan de Stökskesweg ong. (ten noordwesten van huisnummer 67) te Bergeijk. Het akoestisch onderzoek is nodig ten behoeve van het omzetten van de locatie naar een woonbestemming en de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen diverse geluidgezoneerde wegen. Vanwege de nieuwe landbouwsloot op de Hooge Berkt (tussen de Stökskesweg en de oversteek met de nieuwe Diepveldenweg) zullen de nabijgelegen wegen Stökskesweg en Hooge Berkt enkel nog worden gebruikt door bestemmingsverkeer. Conform opgave van de gemeente Bergeijk zijn deze wegen derhalve akoestisch niet relevant.

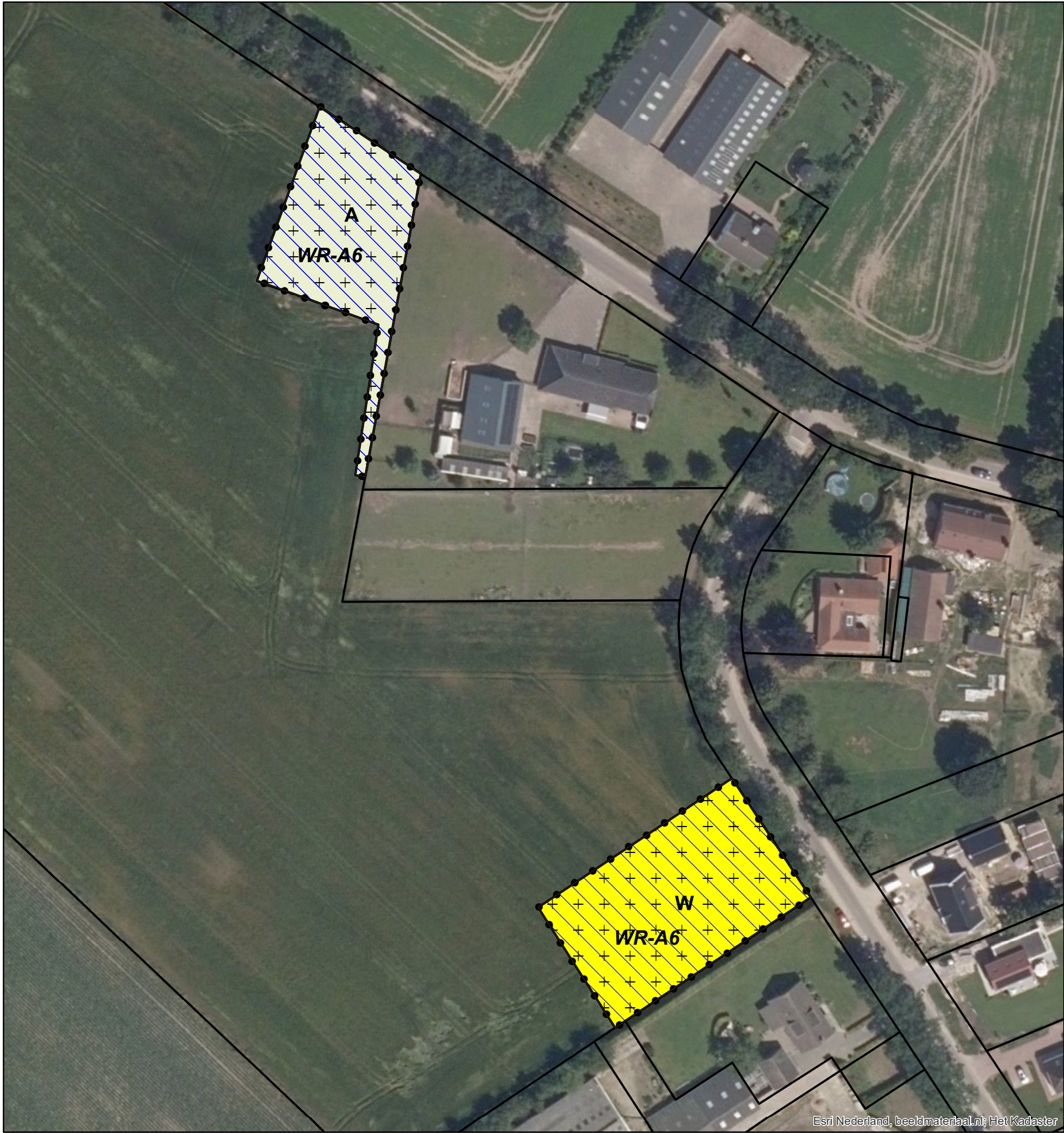
In het onderhavige akoestisch onderzoek is enkel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de nieuwe Diepveldenweg onderzocht.

Voor de Diepveldenweg geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

Aangezien voor onderhavige woning geen sprake is van een procedure hogere waarde wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Bijlage 1: Situatietekening van het plan



**BESTEMMINGSPLAN
HOOGE BERKT ONG. EN STÖKSKEWEG ONG.
GEMEENTE BERGEIJK**

VERSIE: VOORONTWERP
IMRO IDN: NL.IMRO.1724.BP-VOOR
DATUM: NOVEMBER 2021

LEGENDA

 Plangebied

BESTEMMINGEN

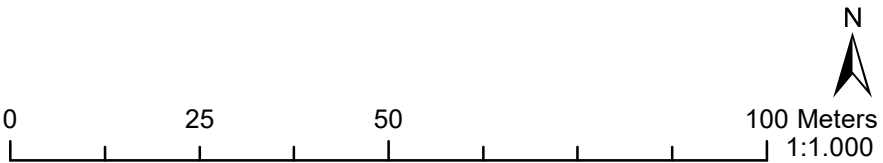
-  Agrarisch
-  Wonen
-  Waarde - Archeologie 6

AANDUIDINGEN

 overige zone - beperkingen veehouderij

VERKLARINGEN

 kadastrale ondergrond



Bijlage 2: Verkeersgegevens wegverkeer

Beste,

Zoals zojuist in een eerdere e-mail al aangegeven zou ik graag nog een aanvraag uitdoen naar de verkeersgegevens van wegen in de buurt van de kruising met de Stökskesweg en de Hooge Berkt te Bergeijk. Het betreft de volgende wegen/wegvakken:

- Hooge Berkt (tussen Stökskesweg en Berkterbeemden);
- Hooge Berkt (tussen Stökskesweg en Beisterveldenweg);
- Stökskesweg (vanaf de Hooge Berkt tot aan de Kabouterberg);
- Hooge Berkt (bestemmingsverkeer tussen Hooge Berkt en Stökekesweg);
- Diepveldenweg (ten zuiden van de Hooge Berkt).

Als Bergeijkenaar ben ik zelf uitermate bekend met de ontwikkelingen rondom de Diepveldenweg. Hier is de wegafsluiting/landbouwsluit van de Hooge Berkt natuurlijk ook een onderdeel van. Derhalve is het mij niet duidelijk in hoeverre ik de gegevens uit het BBMA kan aanhouden. In het BBMA vind ik de volgende etmaalintensiteiten:

- | | |
|---|-------------------|
| • Hooge Berkt (tussen Stökskesweg en Berkterbeemden); | 2030: 1388, 2040: |
| 1338 | |
| • Hooge Berkt (tussen Stökskesweg en Beisterveldenweg); | 2030: 1057, 2040: |
| 1014 | |
| • Stökskesweg (vanaf de Hooge Berkt); | 2030: 497, 2040: |
| 480 | |
| • Hooge Berkt (bestemmingsverkeer tussen Hooge Berkt en Stökekesweg); | niet bekend |
| • Diepveldenweg (ten zuiden van de Hooge Berkt). | 2030: 5919, 2040: |
| 5824 | |

Met de nieuwe landbouwsluit op de Hooge Berkt zal de verkeersintensiteit in het volledige beschouwde gebied sterk afnemen. Met name op dat specifieke wegvak verwacht ik niet meer zo'n hoge verkeersintensiteit. Ook lijkt het me dat het verkeer wát daar nog rijdt, hoofdzakelijk middelzwaar/zwaar verkeer is.

Al met al zou ik graag antwoord krijgen op de volgende vragen:

Zou je me voor alle betreffende wegen/wegvakken kunnen toesturen welke etmaalintensiteit ik dien aan te houden voor het maatgevende jaar 2032? Welke intensiteit acht jij per wegvak realistisch?

Welke verdeling licht- middelzwaar- en zwaar verkeer lijkt je realistisch op deze wegvakken? Bij welke wegvakken kan ik aansluiten bij het BBMA, en bij welke wegvakken moet ik hiervan afwijken? (bij voorbeeld het voornoemde wegvak Hooge Berkt)

Welke maximum snelheid moet per wegvak worden aangehouden?

Welk (specifieke) wegdektypen zijn op de betreffende wegen van toepassing? (DAB, SMA-5, SMA-8, beton, oppervlaktebewerking?) Voor het onderhavige onderzoek zou ik graag beschikken over meer specifieke wegdekgegevens;

Heb je verder nog opmerkingen wat betreft de beschouwde wegen?

Ik zie je uitgebreide antwoord graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Projectleider geluid en bouwfysica



Beste,

In de bijlage modelberekeningen 2030 ten behoeve van de Diepveldenweg. Deze kunnen je mogelijk helpen.

Hooge Berkt is binnen de bebouwde kom 50 en buiten de bebouwde kom 30.

Verdeling van verkeer kan volgens bijgevoegd excelbestand wat mij betreft.

Alle verhardingen kun je uitgaan van DAB. Voor de Diepveldenweg kun je uitgaan van SMA.

Verder heb ik geen opmerkingen.

Vertrouwende hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Specialist Beheer Ruimte
Afdeling Beheer Ruimte
Burg. Magneestraat 1 | Postbus 10.000 | 5570 GA BERGEIJK | www.bergeijk.nl



Dag,

Bedankt voor je snelle reactie. Ik heb de bijlage even bekeken. Hieruit blijkt dat voor de lokale wegen rondom de locatie géén of beperkte etmaalintensiteiten zijn opgenomen. Kan ik er derhalve vanuit gaan dat de wegen Stökskesweg en Hooge Berkt akoestisch niet relevant zijn, en dat enkel de geluidbelasting ten gevolge van de Diepveldenweg dient te worden onderzocht?

Met vriendelijke groet,
Projectleider geluid en bouwfysica



Beste,

Wat mij betreft kan dat. De wegen vallen binnen 30 km/h of binnen toekomstig 30 km/h gebied en de intensiteiten zijn marginaal doordat er geen doorgaand verkeer meer op de wegen zit door de afsluiting van de Hooge Berkt ter hoogte van de Diepveldenweg.

Vertrouwende hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Specialist Beheer Ruimte

Afdeling Beheer Ruimte

Burg. Magneestraat 1 | Postbus 10.000 | 5570 GA BERGEIJK | www.bergeijk.nl



Bijlage 3: Invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawai

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wvl

Model eigenschap

Omschrijving	wvl
Verantwoordelijke	CK
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	CK op 26-1-2022
Laatst ingezien door	CK op 26-1-2022
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	31
Rekenhoogte contouren	1,5
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

Model: wvl
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
W1	Diepveldenweg	Verdeling	0,75	0	W1	Referentiewegdek	60	60	60	5919,19	6,70	3,07

Model: wvl
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
W1	0,92	81,01	86,23	81,71	17,28	11,15	15,18	1,71	2,62	3,11	False	1,5

Model: wvl
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
t01	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151433,67	370718,51
t02	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151424,94	370732,25
t03	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151427,82	370742,21
t04	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151443,96	370752,98
t05	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151458,46	370762,65
t06	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151466,72	370760,76
t07	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151474,84	370748,34
t08	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151476,70	370739,72
t09	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151457,99	370727,24
t10	toetspunt	31,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	151441,45	370716,20

Model: wvl
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b01	tuin	0,50
b02	tuinen	0,50
b03	tuinen	0,50
b04	tuinen	0,50
b05	tuinen	0,50
b06	tuinen	0,50
b07	tuinen	0,50
b08	tuinen	0,50
b09	tuinen	0,50
b10	tuinen	0,50
b11	tuinen	0,50
b12	verharding	0,00
b13	wegverharding	0,00
b14	wegverharding	0,00
b15	verharding	0,00
b16	verharding	0,00
b17	verharding	0,00
b18	verharding	0,00
b19	verharding	0,00
b20	wegverharding	0,00

Model: wvl
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

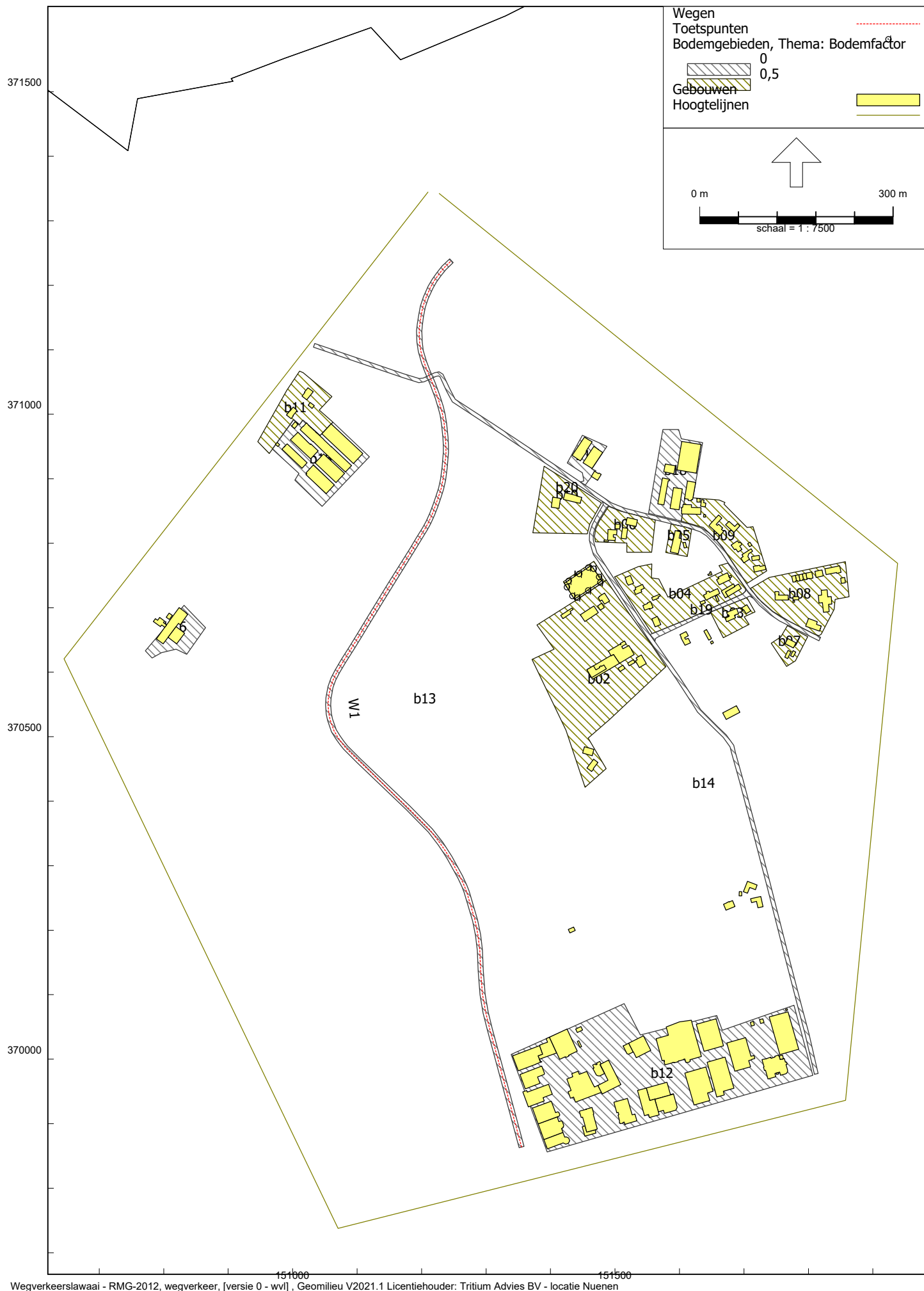
Naam	Omschr.	ISO_H
HL1	maaiveld	31,00

Rapport: Groepsreducties
Model: wvl

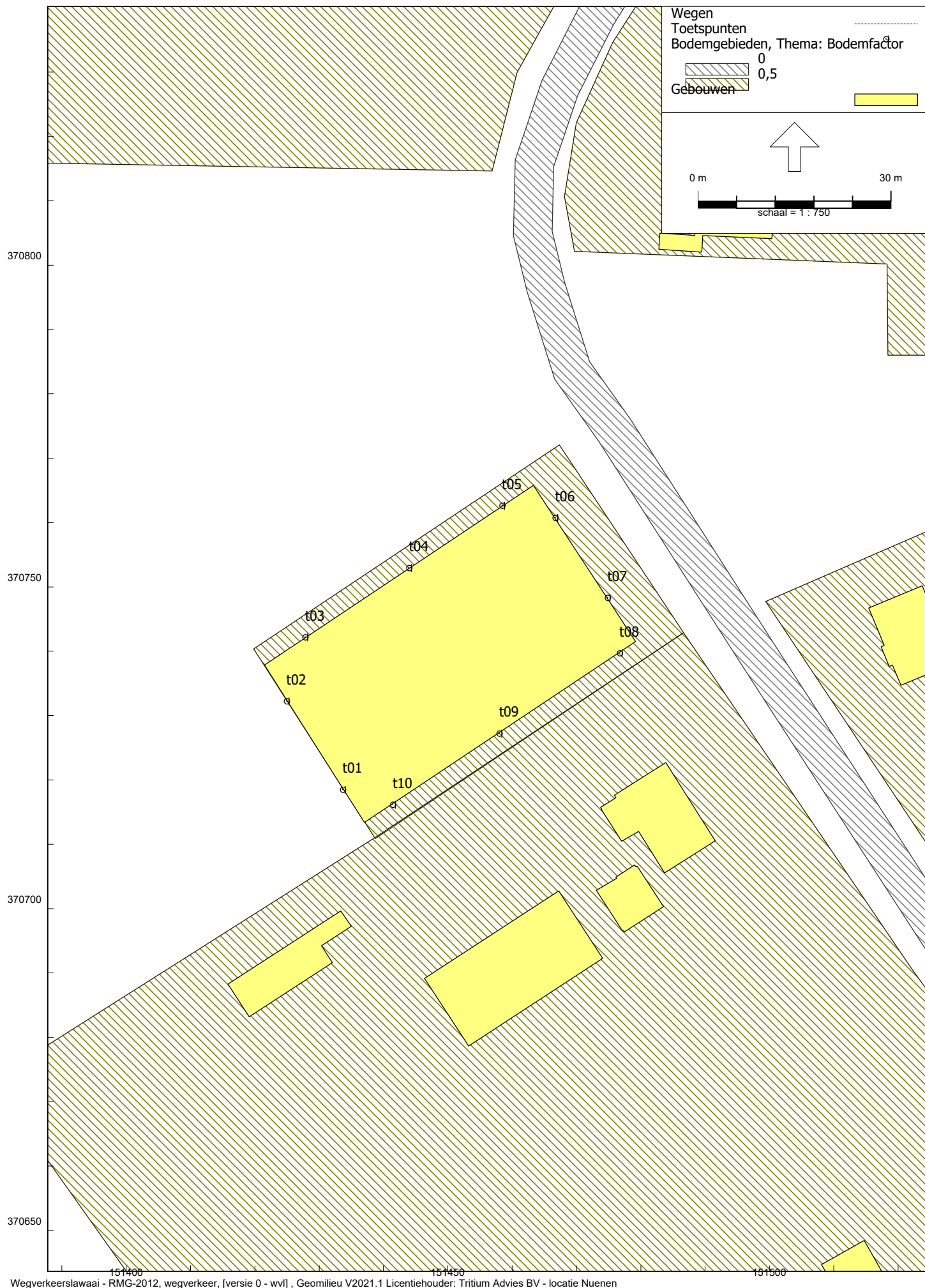
Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
Diepveldenweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

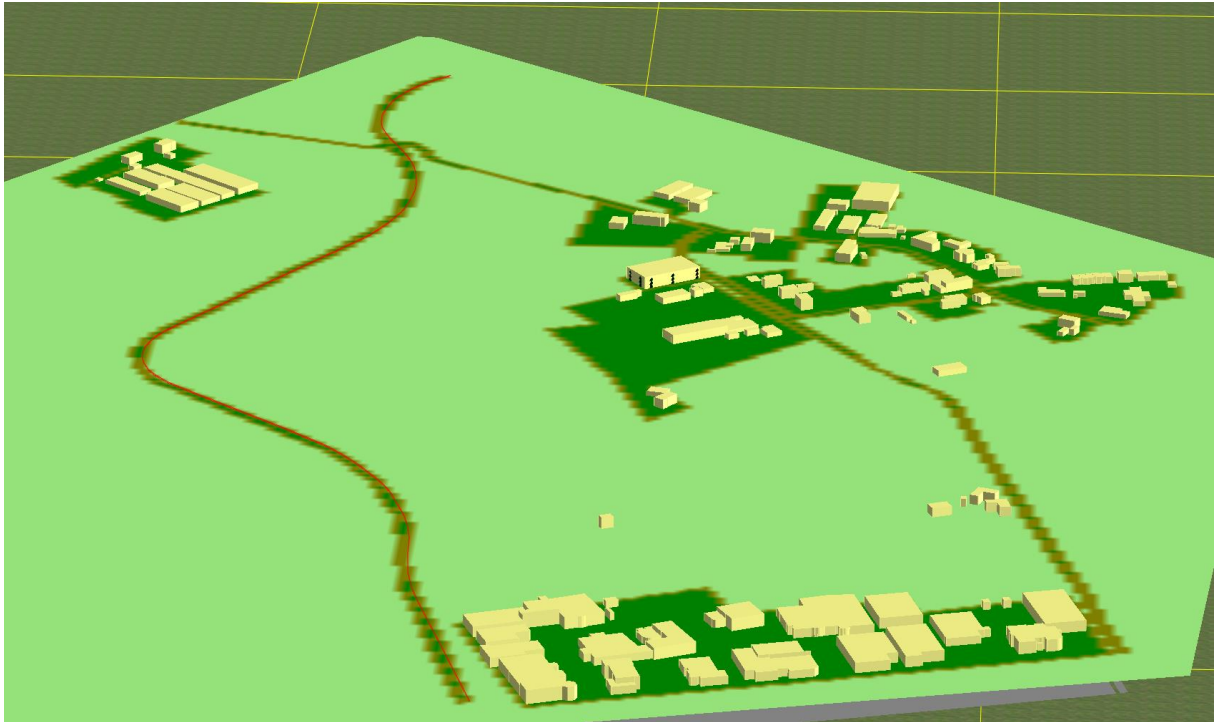
Bijlage 4: Grafische weergave akoestisch model wegverkeerslawaaï











Bijlage 5: Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: wvl
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Diepveldenweg
 Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt	151433,67	370718,51	1,50	42,2	38,7	33,7	43,0
t01_B	toetspunt	151433,67	370718,51	4,50	43,3	39,7	34,7	44,1
t01_C	toetspunt	151433,67	370718,51	7,50	43,0	39,5	34,5	43,8
t02_A	toetspunt	151424,94	370732,25	1,50	42,6	39,0	34,0	43,3
t02_B	toetspunt	151424,94	370732,25	4,50	43,5	40,0	35,0	44,3
t02_C	toetspunt	151424,94	370732,25	7,50	43,3	39,7	34,7	44,1
t03_A	toetspunt	151427,82	370742,21	1,50	41,5	37,9	32,9	42,2
t03_B	toetspunt	151427,82	370742,21	4,50	42,3	38,7	33,7	43,1
t03_C	toetspunt	151427,82	370742,21	7,50	42,5	38,9	34,0	43,3
t04_A	toetspunt	151443,96	370752,98	1,50	41,1	37,6	32,6	41,9
t04_B	toetspunt	151443,96	370752,98	4,50	42,0	38,4	33,4	42,8
t04_C	toetspunt	151443,96	370752,98	7,50	42,2	38,6	33,6	43,0
t05_A	toetspunt	151458,46	370762,65	1,50	40,8	37,3	32,3	41,6
t05_B	toetspunt	151458,46	370762,65	4,50	41,8	38,2	33,2	42,6
t05_C	toetspunt	151458,46	370762,65	7,50	42,0	38,4	33,4	42,8
t06_A	toetspunt	151466,72	370760,76	1,50	32,5	28,9	23,9	33,3
t06_B	toetspunt	151466,72	370760,76	4,50	34,0	30,4	25,5	34,8
t06_C	toetspunt	151466,72	370760,76	7,50	32,9	29,4	24,4	33,7
t07_A	toetspunt	151474,84	370748,34	1,50	31,8	28,2	23,2	32,6
t07_B	toetspunt	151474,84	370748,34	4,50	33,5	30,0	25,0	34,3
t07_C	toetspunt	151474,84	370748,34	7,50	32,5	28,9	24,0	33,3
t08_A	toetspunt	151476,70	370739,72	1,50	33,8	30,2	25,3	34,6
t08_B	toetspunt	151476,70	370739,72	4,50	37,2	33,7	28,7	38,0
t08_C	toetspunt	151476,70	370739,72	7,50	36,9	33,3	28,3	37,7
t09_A	toetspunt	151457,99	370727,24	1,50	36,2	32,6	27,7	37,0
t09_B	toetspunt	151457,99	370727,24	4,50	38,5	34,9	29,9	39,3
t09_C	toetspunt	151457,99	370727,24	7,50	37,8	34,2	29,2	38,6
t10_A	toetspunt	151441,45	370716,20	1,50	37,2	33,6	28,6	38,0
t10_B	toetspunt	151441,45	370716,20	4,50	38,9	35,3	30,3	39,6
t10_C	toetspunt	151441,45	370716,20	7,50	38,4	34,8	29,9	39,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wvl
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Diepveldenweg
 Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt	151433,67	370718,51	1,50	37,2	33,7	28,7	38,0
t01_B	toetspunt	151433,67	370718,51	4,50	38,3	34,7	29,7	39,1
t01_C	toetspunt	151433,67	370718,51	7,50	38,0	34,5	29,5	38,8
t02_A	toetspunt	151424,94	370732,25	1,50	37,6	34,0	29,0	38,3
t02_B	toetspunt	151424,94	370732,25	4,50	38,5	35,0	30,0	39,3
t02_C	toetspunt	151424,94	370732,25	7,50	38,3	34,7	29,7	39,1
t03_A	toetspunt	151427,82	370742,21	1,50	36,5	32,9	27,9	37,2
t03_B	toetspunt	151427,82	370742,21	4,50	37,3	33,7	28,7	38,1
t03_C	toetspunt	151427,82	370742,21	7,50	37,5	33,9	29,0	38,3
t04_A	toetspunt	151443,96	370752,98	1,50	36,1	32,6	27,6	36,9
t04_B	toetspunt	151443,96	370752,98	4,50	37,0	33,4	28,4	37,8
t04_C	toetspunt	151443,96	370752,98	7,50	37,2	33,6	28,6	38,0
t05_A	toetspunt	151458,46	370762,65	1,50	35,8	32,3	27,3	36,6
t05_B	toetspunt	151458,46	370762,65	4,50	36,8	33,2	28,2	37,6
t05_C	toetspunt	151458,46	370762,65	7,50	37,0	33,4	28,4	37,8
t06_A	toetspunt	151466,72	370760,76	1,50	27,5	23,9	18,9	28,3
t06_B	toetspunt	151466,72	370760,76	4,50	29,0	25,4	20,5	29,8
t06_C	toetspunt	151466,72	370760,76	7,50	27,9	24,4	19,4	28,7
t07_A	toetspunt	151474,84	370748,34	1,50	26,8	23,2	18,2	27,6
t07_B	toetspunt	151474,84	370748,34	4,50	28,5	25,0	20,0	29,3
t07_C	toetspunt	151474,84	370748,34	7,50	27,5	23,9	19,0	28,3
t08_A	toetspunt	151476,70	370739,72	1,50	28,8	25,2	20,3	29,6
t08_B	toetspunt	151476,70	370739,72	4,50	32,2	28,7	23,7	33,0
t08_C	toetspunt	151476,70	370739,72	7,50	31,9	28,3	23,3	32,7
t09_A	toetspunt	151457,99	370727,24	1,50	31,2	27,6	22,7	32,0
t09_B	toetspunt	151457,99	370727,24	4,50	33,5	29,9	24,9	34,3
t09_C	toetspunt	151457,99	370727,24	7,50	32,8	29,2	24,2	33,6
t10_A	toetspunt	151441,45	370716,20	1,50	32,2	28,6	23,6	33,0
t10_B	toetspunt	151441,45	370716,20	4,50	33,9	30,3	25,3	34,6
t10_C	toetspunt	151441,45	370716,20	7,50	33,4	29,8	24,9	34,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen