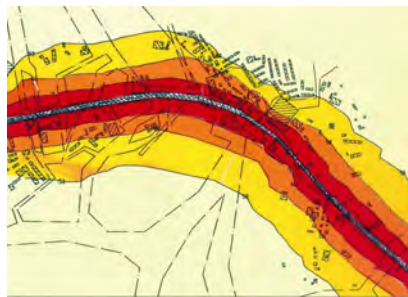


Rapport akoestisch onderzoek Den Bogerd, Udenhout

Gemeente Tilburg



Rapport akoestisch onderzoek

behorende bij het bestemmingsplan

Den Bogerd te Udenhout

Gemeente Tilburg

Datum:

Maart 2013/25 november 2013

Projectgegevens:

RA001-0252394-02C

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Algemeen	2
2.1	De Wet geluidhinder	2
2.2	Algemene normen	3
3	Reken- en meetvoorschriften	4
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	4
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	4
3.3	Zones langs wegen	4
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	6
4.1	Onderzoeksgebied	6
4.2	Verkeersgegevens	8
4.3	Overige gegevens	10
5	Resultaten van de berekeningen	12
5.1	Geluidbelastingen vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg	12
5.2	Geluidbelastingen vanwege het uitstralingseffect	18
6	Conclusie	25

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens
2. Computeroutput invoergegevens en gedetailleerde toetspuntenkaarten
- 2A. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding op bestaande woningen en op nieuwe woningen
- 2B. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op nieuwe woningen
- 2C. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op bestaande woningen
- 3A. Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen
- 3B. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in huidige situatie op bestaande woningen
- 3C. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op bestaande woningen
- 3D. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op nieuwe woningen
- 3E. Geluidbelasting vanwege Stationstraat/Brabantsehoek in huidige situatie op bestaande woningen
- 3F. Geluidbelasting vanwege Stationstraat/Brabantsehoek in toekomstige situatie op bestaande woningen
- 3G. Geluidbelasting vanwege Huysacker in huidige situatie op bestaande woningen
- 3H. Geluidbelasting vanwege Huysacker in toekomstige situatie op bestaande woningen

1 Organisatorische en algemene gegevens

In opdracht van Van der Weegen Bouwgroep en de gemeente Tilburg is door Croonen Adviseurs te Rosmalen het akoestisch onderzoek verricht behorende bij het bestemmingsplan Mortel II te Udenhout. In het bestemmingsplan wordt de bouw van nieuwe woningen en andere geluidgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt (woonwijk Den Bogerd) evenals de aanleg van een nieuwe gebiedsontsluitingsweg tussen de Stationstraat en Groenstraat.

De geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd in de onderzoekszone van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Conform de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek te worden verricht. Het eerste onderzoek betreffende dit plan is in 2010 vervaardigd. Vanwege gewijzigde inzichten in verkaveling, regels en verbeelding is het onderzoek verschillende malen aangepast. Vanwege ingediende zienswijzen vindt voorliggende aanpassing plaats. Voorts zijn de twee rapporten samengevoegd tot één rapport. Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting op de in de zone van de genoemde weg gelegen (bestaande) woningen en de te realiseren (nieuwe) woningen en andere geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) zijn gesteld.

Behalve de Brabantsehoek zijn de overige binnen en in de omgeving van het plangebied gelegen en te realiseren wegen opgenomen in een 30 km/h zone en vallen derhalve buiten het regime van de Wet geluidhinder. Aan enkele wegen of delen daarvan worden fysieke veranderingen uitgevoerd. Het gaat daarbij om de Mortel, de Groenstraat, en de Stationstraat/Brabantsehoek. De Huysacker wordt doorgetrokken naar de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Vanwege deze wegen zal, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, het uitstralingseffect worden gehanteerd om het woon- en leefklimaat te kunnen beoordelen. In het rapport is de geluidbelasting van de bestaande 30 km/h wegen (o.a. de huidige Mortel) en de overige 30 km/h wegen onderzocht voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

2 Algemeen

2.1 De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door:

- het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (hoofdstuk VI afdeling 2 van de Wgh, betreffende nieuwe situaties);
- het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (hoofdstuk VI afdeling 3, betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Bij bestaande woningen of reeds in vastgestelde bestemmingsplannen geprojecteerde woningen spreekt men van een bestaande situatie. Daarnaast kan er sprake zijn van een reconstructie van een bestaande weg.

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn burgemeester en wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

- de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten (binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn);
- de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

Bij het bestrijden van de geluidhinder kunnen drie categorieën van geluidbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

- Bronbestrijding door maatregelen aan de bron (stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc.);
- Beperking van de geluidoverdracht door maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidwallen en schermen, afstand houden tot de weg);
- Beschermen van de ontvanger (bijvoorbeeld goede akoestische indeling van een woning of andere geluidgevoelige objecten, gevelisolatie).

Primair staat de bestrijding van de geluidhinder aan **de bron**

Dit is in principe vaak de meest effectieve methode, echter niet altijd te realiseren. Het gaat daarbij om stillere motorvoertuigen, snelheden verlagen, toepassing van geluidsarme wegdekken, vermindering van intensiteiten door veranderingen in de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc.

Maatregelen in **het overdrachtsgebied**

Zijn maatregelen aan de bron niet mogelijk of toereikend, dan kunnen maatregelen in het overdrachtsgebied worden bezien. Het gaat daarbij om geluidwallen en schermen en afscherpende bebouwing. Deze zijn het meest effectief indien deze voldoende gedimensioneerd zijn en indien deze zo dicht mogelijk bij de weg ('de bron') geplaatst worden. Deze maatregelen kunnen bezwaren oproepen ingevolge verkeersveiligheid, stedenbouwkundige en financiële aspecten.

In het algemeen worden deze maatregelen overwogen indien er sprake is van een geluidsvermindering van een groter aantal woningen. Daarnaast dienen de maatregelen doeltreffend te zijn.

Maatregelen aan **de gevel**

Indien maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtsgebied niet mogelijk of toereikend zijn, dan is het mogelijk om maatregelen aan de gevel te treffen om een aanvaardbaar leefklimaat te creëren. Normeringen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. Mogelijkheden zijn het plaatsen van de geluidsgevoelige vertrekken aan de minst geluidsbelaste zijde, gevelisolatie en het situeren van een dove gevel.

2.2 Algemene normen

De normen, welke dienen te worden gehanteerd, zijn afhankelijk van de situatie. In de Wet geluidhinder worden, zoals eerder genoemd, nieuwe en bestaande situaties onderscheiden.

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- a nieuw te projecteren woningen (en andere geluidgevoelige bebouwing);
- b nieuwe wegaanleg.

In voorliggend onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidgevoelige bebouwing op een locatie die gezien wordt als uitleggebied. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit geldt ook voor de aan te leggen nieuwe gebiedsontsluitingsweg.

Wanneer deze waarde wordt overschreden zullen doelmatige geluidbeperkende maatregelen in de berekeningen moeten worden opgenomen. Conform het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder, 10 februari 1998, van de gemeente Tilburg is het voor geluidgevoelige bestemmingen in een uitleggebied alleen onder strikte voorwaarden mogelijk om, indien maatregelen niet haalbaar en/of doelmatig zijn, door het college van burgemeester en wethouders een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vast te laten stellen.

3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 2006 gehanteerd.

De Standaard Rekenmethode I (SRM I) is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een (bijna) rechte weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de weg respectievelijk op de rijstroken. Deze rekenmethode kan ook worden gehanteerd indien de toekomstige geluidgevoelige bebouwing op zeer grote afstand van de weg gelegen is of wanneer de intensiteiten op de weg zeer laag zijn in verhouding tot de afstand.

De Standaard Rekenmethode II (SRM II) wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en verkeersintensiteiten, overschrijding van het aandachtsgebied, etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting.

In voorliggend onderzoek is, in verband met afschermdende en reflecterende bebouwing alsmede bochten in de weg en verschillen in verkeersintensiteiten, gebruik gemaakt van standaardrekenmethode II. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma 'GEOMILIEU', versie 1.91.

3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is 5 dB voor wegen waarop met een snelheid van minder dan 70 km/h wordt gereden (binnenstedelijk gebied). Voor wegen waarop 70 km/h of meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek 2 dB.

3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede 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 (voor het begrip zone zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, 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.

3.3 Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist.

Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/h geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg. De lengte van de onderzoekszone, bijvoorbeeld bij de overgang van buitenstedelijk naar stedelijk, wordt verlengd met 1/3 deel van de breedte van de zone.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient er sprake te zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daarom is, middels onder andere jurisprudentie, bepaald dat wegen die in een 30 km/h zone zijn gelegen, beschouwd dienen te worden. Maximale grenswaarden zijn echter niet bepaald.

Breedte van de geluidzones:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
	<i>(Snelheid minder dan 70 km/h)</i>	<i>(Snelheid 70 km/h en meer)</i>
Maximaal 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
Meer dan 4	350 m	600 m

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. De in het onderzoek opgenomen locatie voor de bouw van nieuwe woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen wordt gezien als een uitleggebied. Het beleid van de gemeente is erop gericht dat op de gevels van de, in de omgeving van gezoneerde wegen, geprojecteerde geluidgevoelige bebouwing de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden. Indien dit niet in alle gevallen mogelijk is dienen afdoende en doelmatige geluidbeperkende maatregelen getroffen te worden. De soorten maatregelen zijn in de Wet geluidhinder (art 77) beschreven.

Daarbij gaat het om:

- maatregelen aan de bron,
- maatregelen in het overdrachtsgebied,
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeers- en vervoerskundige en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn. De gemeente Tilburg gaat bij het aanleggen van een nieuwe weg uit van een SMA verharding. Indien daarmee de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen aanvullende maatregelen worden onderzocht

4.1 Onderzoeksgebied

Het akoestisch onderzoek vindt conform de Wet geluidhinder plaats vanwege de realisatie van een woonwijk in het noordoosten van Udenhout en een nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Het gebied is gelegen in binnenstedelijk gebied (zie beschrijving onder 3.2). De toekomstige geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd in de onderzoekszone van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. De onderzoekszone van deze weg bedraagt 200 m aan weerszijde van de weg.

4.1.1 Nieuwe wegaanleg

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat de nieuwe woningen in een uitleggebied zijn opgenomen zijn er geen mogelijkheden om een hogere waarde vast te stellen.

Ook voor bestaande woningen binnen de geluidszone van een nieuwe weg bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger. Zijn deze maatregelen onvoldoende

doeltreffend of ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen.

4.1.2 Nieuwe woningen.

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van nieuwe woningen binnen de wettelijke geluidszone van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat de nieuwe woningen in een uitleggegebied zijn opgenomen zijn er beperkte mogelijkheden om een hogere waarde vast te stellen.

Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.

4.1.3 Uitstralingseffect.

De nieuwe weg wordt aangesloten op bestaande wegen. Vanuit dat oogpunt dient op grond van de Wet geluidhinder onderzoek te worden gedaan naar de reconstructie van bestaande wegen. De overige in de omgeving van het plangebied gelegen wegen (Mortel, de Groenstraat, de Huysacker en de Stationstraat/Brabantsehoek (deels)) zijn echter opgenomen in 30 km/h zones of zullen binnen afzienbare tijd worden opgenomen in een 30 km/h zone. Deze wegen hebben derhalve geen zone en vallen daardoor buiten het regime van de Wet geluidhinder.

Conform jurisprudentie is het echter noodzakelijk om, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, 30 km/h wegen te beschouwen om te kunnen beoordelen of er sprake is van een acceptabel akoestisch klimaat en derhalve een goede ruimtelijke ordening. Omdat er fysieke veranderingen aan genoemde wegen worden uitgevoerd (aansluitingen op de nieuwe gebiedsontsluitingsweg etc) en er een toename van verkeer en derhalve geluidbelasting op de gevels van woningen te verwachten is, zijn deze wegen in het onderzoek opgenomen.

Bij de beoordeling van het uitstralingseffect is de normering zoals opgenomen in een reconstructie gehanteerd.

Reconstructie

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB. De aansluiting van een nieuwe weg op een bestaande weg wordt gezien als een fysieke wijziging aan een weg,

waardoor reconstructieonderzoek noodzakelijk is. De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Het gaat dus niet per definitie om iedere weg waar een aanpassing plaatsvindt. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uitstralingseffect

Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of - als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg.

4.1.4 Doorgerekende situaties.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende situaties doorgerekend:

- Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding op bestaande en op nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met een dunne deklaag op bestaande en nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege Stationstraat/Brabantsehoek in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Huysacker in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen

4.2 Verkeersgegevens

Intensiteiten

De verkeersgegevens van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, Mortel, Groenstraat, Huysacker, Stationstraat en Brabantsehoek zijn door de gemeente Tilburg aangeleverd. De gegevens van de wegen bestaan uit etmaalintensiteiten voor het jaar 2012 en een prognose van de etmaalintensiteiten voor het jaar 2023. De verdeling naar dag-, avond-, en nachtuur en de verdeling naar de diverse motorvoertuigencategorieën zijn afkomstig uit de Verkeersmilieukaart van de gemeente Tilburg. De in de berekeningen opgenomen intensiteiten zijn opgenomen in de tabellen 1a t/m 1h.

Tabel 1a: Verkeersintensiteiten Mortel (huidige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,80%)			Avonduur (3,40%)			Nachtuur (0,60%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,50	4,50	1,00	94,80	4,30	0,90	98,5	4,30	0,90
Aantal	37	2,38	0,11	0,03	1,19	0,05	0,01	0,22	0,01	0

Tabel 1b: Verkeersintensiteiten nieuwe gebiedsontsluitingsweg (toekomstige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,50%)			Avonduur (4,10%)			Nachtuur (0,70%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		96,70	2,80	0,50	96,20	3,20	0,60	96,20	3,20	0,60
Aantal	3.525	221,56	6,42	1,15	139,03	4,62	0,87	23,74	0,79	0,15

Tabel 1c: Verkeersintensiteiten Groenstraat (huidige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,80%)			Avonduur (3,40%)			Nachtuur (0,60%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,50	4,50	1,00	94,80	4,30	0,90	94,80	4,30	0,90
Aantal	3739	240,27	11,44	2,54	120,52	5,47	1,14	21,27	0,96	0,20

Tabel 1d: Verkeersintensiteiten Groenstraat (toekomstige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,80%)			Avonduur (3,40%)			Nachtuur (0,60%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,50	4,50	1,00	94,80	4,30	0,90	94,80	4,30	0,90
Aantal	4.700	302,02	14,38	3,20	151,49	6,87	1,44	26,73	1,21	0,25

Tabel 1e: Verkeersintensiteiten 1.Stationstraat/2.Brabantsehoek (huidige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,50%)			Avonduur (4,10%)			Nachtuur (0,70%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		96,70	2,80	0,50	96,20	3,20	0,60	96,20	3,20	0,60
Aantal 1	1.391	87,43	2,53	0,45	54,86	1,82	0,34	9,37	0,31	0,06
Aantal 2	2.115	132,94	3,85	0,69	83,42	2,77	0,52	14,24	0,47	0,09

Tabel 1f: Verkeersintensiteiten 1.Stationstraat/2.Brabantsehoek (toekomstige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,50%)			Avonduur (4,10%)			Nachtuur (0,70%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		96,70	2,80	0,50	96,20	3,20	0,60	96,20	3,20	0,60
Aantal 1	2.007	126,15	3,65	0,65	79,16	2,63	0,49	13,52	0,45	0,08
Aantal 2	2860	179,77	5,21	0,93	112,80	3,75	0,70	19,26	0,64	0,12

Tabel 1g: Verkeersintensiteiten Huysacker (huidige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,80%)			Avonduur (3,40%)			Nachtuur (0,60%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,50	4,50	1,00	94,80	4,30	0,90	94,80	4,30	0,90
Aantal	146	9,38	0,45	0,10	4,71	0,21	0,04	0,83	0,04	0,01

Tabel 1h: Verkeersintensiteiten Huysacker (toekomstige situatie)

Weg	Etmaal	Daguur (6,80%)			Avonduur (3,40%)			Nachtuur (0,60%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,50	4,50	1,00	94,80	4,30	0,90	94,80	4,30	0,90
Aantal	229	14,72	0,70	0,16	7,38	0,33	0,07	1,30	0,06	0,01

4.3 Overige gegevens

Snelheden/wegverharding

De wegverharding en de wettelijk toegestane maximumsnelheden voor de toekomstige situatie zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2: Wegverharding en wettelijk toegestane maximum snelheid per weg(vak)

Weg(vak)	Huidige situatie (2012)		Toekomstige situatie (2023)	
	Wegverharding	Maximum snelheid	Wegverharding	Maximum snelheid
Nieuwe gebiedsontsluitingsweg			Dunne deklaag type 2	50
Mortel	asfalt	30		
Groenstraat *	klinkers	30	klinkers	30
Stationstraat	klinkers	30	Klinkers	30
Brabantsehoek	asfalt	50	asfalt	50
Huysacker	klinkers	30	klinkers	30

* Een klein deel van de Groenstraat (buiten de kom) heeft een snelheid van 60 km/h. Het plangebied is buiten de zone van dit deel gelegen. In de berekeningen is de snelheid van 60 km/h wel opgenomen.

Verkeerslichten

Er is binnen het aandachtsgebied van de wegen geen sprake van een door verkeerslichten geregelde kruising.

Rotonde

Er is binnen het aandachtsgebied van de wegen geen sprake van een rotonde.

Lden

Voor de bepaling van de waarden, genoemd in de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van de gemiddelde geluidbelasting over drie periodes van een etmaal, te weten:

dagperiode: (07.00-19.00 uur);

avondperiode: (19.00-23.00 uur);

nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Artikel 110 Wgh

Conform artikel 110g Wet geluidhinder is in de huidige en toekomstige situatie voor de geluidbelastingen vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg een aftrek van 5 dB toegestaan. Vanwege de relatie met de 30 km/h wegen is ook voor deze wegen een aftrek van 5 dB gehanteerd.

Waarneemhoogte

Voor de situering van de toekomstige woningen is de meest naar de weg gekeerde bebouwingsgrens aangehouden. De waarneemhoogten zijn conform het aantal bouwlagen die mogelijk zijn binnen de maximale bouwhoogte (11 meter) voor de toekomstige woningen die de op de verbeelding (TEK02-WNG00003-01^E, dd februari 2013) zijn aangegeven, te weten:

<u>aantal bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5
3	7,5

Geometrie der wegen

De ligging van de wegen en de overige geografische gegevens zijn ontleend aan het kaartmateriaal dat door de opdrachtgever ter beschikking is gesteld.

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd. Voor het gebied naast de weg is een bodemfactor aangehouden welke overeenkomt met de aard van het aangrenzende gebied.

Reflecties

De bijdrage van reflecties via bebouwing is in de berekening opgenomen.

Afschermingen

De bijdrage van afschermingen via bebouwing en overige akoestisch relevante objecten is in de berekening opgenomen.

Maaiveldhoogte

De maaiveldhoogte van de bebouwing is overeenkomstig de maaiveldhoogte van de wegen en is in de berekeningen op 0 gesteld.

Obstakel

Vanwege het afremmen en optrekken bij de stoplichten behorende bij de spoorwegovergang is een obstakel met de bijbehorende correctie in de berekeningen opgenomen. Het obstakel is gelegen op de verbinding tussen de Stationstraat en Brabantsehoek en heeft een maximale correctie (toename) van 1 dB.

5 Resultaten van de berekeningen

In het akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, sprake van een aan te leggen nieuwe gebiedsontsluitingsweg ten opzichte van bestaande woningen en van te projecteren geluidgevoelige bebouwing in de onderzoekszone behorende bij de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Tevens is, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, sprake van geluidgevoelige bebouwing in de omgeving van de Groenstraat, Mortel, Huysacker en Stationstraat welke in een 30 km/h zone zijn opgenomen. De snelheid op Brabantsehoek is 50 km/h. De geluidbelasting is berekend met Standaard Rekenmethode II.

In de tabellen zijn alleen de, qua ligging en geluidbelasting, meest relevante waarneempunten opgenomen. Dit zijn de waarneempunten op de gevels van de woningen met de hoogste geluidbelasting vanwege de in de berekening opgenomen weg. De waarneempunten op de gevels van nieuwe woningen zijn weergegeven met een N voor het nummer, de waarneempunten op de gevels van bestaande woningen hebben alleen een nummer.

De overige resultaten en akoestische gegevens zijn opgenomen in de als bijlage toegevoegde computeroutput. De daarin berekende waarden zijn exclusief afronding en aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende situaties doorgerekend:

- Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding op bestaande en op nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding met dunne deklaag op bestaande en nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege Stationstraat/Brabantsehoek in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen
- Geluidbelasting vanwege Huysacker in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen

5.1 Geluidbelastingen vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg

In deze paragraaf zijn de volgende situaties doorgerekend:

- nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding op de nieuwe woningen (omdat de nieuwe woningen in het algemeen dicht bij de nieuwe weg liggen dan bijna alle bestaande woningen). (5.1.1)
- Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op bestaande en nieuwe woningen. (5.1.2)

5.1.1 Geluidbelasting op de gevels van nieuwe woningen.

De resultaten van de berekeningen vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, met een gewone SMA verharding die zowel landelijk als ook in de gemeente Tilburg veel wordt toegepast, op de gevels van de te projecteren woningen zijn, conform de Wet geluidhinder (gezoneerde weg), in onderstaande tabel 3a (en bijlage 2A) weergegeven.

Tabel 3a: Vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg (50 km/h zone) met een SMA verharding.

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
N01	26.3	21				
N02	29.3	24				
N03	34.2	29				
N04	40.3	35				
N05	51.6	47				
N06	56.9	52				
N07	49.5	45				
N08	56.1	51	56.6	52	56.5	51
N09	51.7	47	52	47	52	47
N10	51.8	47	52.2	47	52.1	47
N11	45	40	33	28	35.4	30
N12	56.3	51	56.8	52	56.7	52
N13	51.3	46	52.1	47	52.1	47
N14	51.9	47	52.5	47	52.5	47
N15	55	50	55.6	51	55.5	51
N16	55.2	50	55.8	51	55.7	51
N17	55.7	51	56.2	51	56.1	51
N18	55.9	51	56.4	51	56.3	51
N19	56.3	51	56.7	52	56.6	52
N20	56.4	51	56.9	52	56.7	52
N21	54.3	49	55.1	50	55.1	50
N22	55.7	51	56.2	51	56	51
N23	55.5	51	56.1	51	55.9	51
N24	55.5	51	56	51	55.8	51
N25	53.3	48	53.8	49	53.7	49
N26	54.7	50	55.2	50	55	50
N27	54.2	49	54.9	50	54.7	50
N28	55.6	51	56.1	51	55.9	51
N29	54.3	49	54.7	50	54.5	49
N30	55.4	50	55.9	51	55.7	51
N31	53.2	48	53.8	49	53.6	49
N32	56	51	56.4	51	56.2	51
N33	55.9	51	56.4	51	56.2	51
N34	55.3	50	55.8	51	55.7	51
N35	55.7	51	56.3	51	56.2	51

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
N36	53.8	49	54.8	50	54.9	50
N37	55.5	51	56.1	51	56	51
N38	55.4	50	55.9	51	55.7	51

1 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

2 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

De vetgedrukte geluidbelastingen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat alle woningen in de eerste lijn en een deel van de achterliggende woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarom dienen (conform art 77 Wgh) geluidbeperkende maatregelen te worden onderzocht. Daarbij gaat het om:

- maatregelen aan de bron,
- maatregelen in het overdrachtsgebied,
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeers- en vervoerskundige en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Bronmaatregelen

De aanleg van een geluidsreducerend wegdek is een bronmaatregel.

Uit verkeers(civil)technisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) is het niet realistisch om op kruispunten en rotondes, vanwege kwaliteitsverlies van het wegdek door wringing vanwege draaien, afremmen en optrekken van verkeer een open, geluidsreducerend wegdek te realiseren. Daarnaast speelt, bij het onderzoeken van de doelmatigheid, de snelheid een rol.

Daarnaast dient te worden afgewogen of het realiseren van een geluidsreducerend wegdek zinvol en financieel haalbaar is. Bij het realiseren van met name slechts enkele woningen of een ander kleinschalig geluidsgevoelig object is een uitvoerige financiële afweging van een bronmaatregel onnodig belastend. Daarnaast kan niet in alle gevallen het geluidsreducerend effect doelmatig zijn.

Een dunne deklaag resulteert in vele gevallen in een afname van ca. 3 dB, hetgeen in deze situatie zou kunnen volstaan.

Het vervangen van de SMA asfaltverharding door een stil asfalt soort zou (lengte ca 1.350m x breedte ca. 5m x € 50,00 per m²) ruim € 300.000,00 kosten. De totaalkosten zijn acceptabel als in ogenschouw genomen wordt dat daarmee alle woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde (hetgeen een eis is voor een uitleggebied).

Bronmaatregelen in de zin van verkeersmaatregelen zoals verlaging snelheid of verkeersintensiteiten, wijziging samenstelling verkeer, wijziging route zwaar verkeer staan niet op zich. Vaak zijn deze verkeersaspecten onderdeel van een verkeersplan dat voor de gehele gemeente is opgesteld. Veranderingen op een deel van het wegennet zullen consequenties hebben voor een groter gebied. Naast het verminderen

van de snelheid dienen de genoemde ad-hoc maatregelen dan ook niet overwogen te worden.

Overdrachtsmaatregelen

Afstandvergroting tussen de bron en het geluidgevoelig object, afscherpende niet geluidgevoelige bebouwing en het plaatsen van een geluidsscherm of -wal zijn overdrachtsmaatregelen.

Afstandvergroting is vanwege de afmeting en begrenzing van de locatie in relatie tot het woningbouwprogramma geen optie. Afscherpende aaneengesloten niet geluidgevoelige bebouwing is, vanwege de stedenbouwkundige argumenten, op deze locatie niet gewenst. Plaatsing van wallen of schermen is alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en ontvanger is. In de praktijk komt dit slechts voor bij snelwegen, provinciale wegen en nieuwe ringwegen (vaak stroomwegen genoemd). Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige barrière vormen. Het is reëel om overdrachtsmaatregelen daarom alleen te onderzoeken en af te wegen bij de aanleg en reconstructie van (nieuwe) stroomwegen en bij de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs stroomwegen. In voorliggend onderzoek is het aanleggen van een aaneengesloten geluidswal of scherm geen reële optie omdat vanwege de ontsluiting van de woonwijk op de weg geen aaneengesloten afscherming te realiseren is. Daarnaast spelen landschappelijke, stedenbouwkundige en verkeerstechnische (zichthoeken) belemmeringen een rol. Daarnaast zouden de kosten van een scherm op (lengte ruim 1.000m x hoogte minimaal 2m x € 400,00 per m²) ca. € 800.000,00 komen hetgeen niet in verhouding tot de kosten van een geluidreducerend asfaltsoort staat.

Vanwege de genoemde afwegingen heeft de gemeente Tilburg gekozen voor het aanbrengen van een geluidreducerende asfaltverharding met dunne deklaag over een lengte van ca. 1.350 meter van de Groenstraat tot nabij de Stationstraat. De, met deze verharding, berekende geluidbelastingen zijn in tabel 3b (en bijlage 2B) en 3c (en bijlage 2C) opgenomen.

5.1.2 Geluidbelasting op de gevels van nieuwe en bestaande woningen.

Tabel 3b: Vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg met een dunne deklaag op nieuwe woningen

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
N01	22,7	18				
N02	25,5	21				
N03	30,3	25				
N04	36,3	31				
N05	47,8	43				
N06	53,2	48				
N07	45,7	41				
N08	52,5	47	53,1	48	52,9	48
N09	48	43	48,4	43	48,4	43
N10	48	43	48,5	43	48,5	43

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
N11	41,1	36	29,1	24	31,5	27
N12	52,6	48	53,2	48	53,1	48
N13	47,5	43	48,5	43	48,4	43
N14	48,1	43	48,9	44	48,8	44
N15	51,2	46	52	47	51,9	47
N16	51,5	47	52,2	47	52,1	47
N17	51,9	47	52,6	48	52,5	47
N18	52,2	47	52,8	48	52,7	48
N19	52,6	48	53,1	48	53	48
N20	52,7	48	53,3	48	53,1	48
N21	50,5	45	51,4	46	51,4	46
N22	51,9	47	52,6	48	52,4	47
N23	51,8	47	52,5	47	52,3	47
N24	51,8	47	52,4	47	52,2	47
N25	49,6	45	50,2	45	50,1	45
N26	51	46	51,6	47	51,4	46
N27	50,5	45	51,2	46	51,1	46
N28	51,9	47	52,5	47	52,3	47
N29	50,6	46	51,1	46	50,9	46
N30	51,7	47	52,3	47	52,1	47
N31	49,5	45	50,2	45	50	45
N32	52,3	47	52,9	48	52,6	48
N33	52,2	47	52,8	48	52,6	48
N34	51,6	47	52,2	47	52,1	47
N35	52	47	52,7	48	52,6	48
N36	50	45	51,1	46	51,2	46
N37	51,8	47	52,5	47	52,5	47
N38	51,7	47	52,3	47	52,2	47

1. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding

2. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat, vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, alle te projecteren geluidgevoelige bebouwing voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Voor de bouw van de nieuwe, in het bestemmingsplan opgenomen, woningen zijn dan ook geen akoestische belemmeringen.

In de onderstaande tabel 3c (en bijlage 2C) zijn de, langs de aan te leggen nieuwe gebiedsontsluitingsweg gelegen, bestaande woningen opgenomen.

Tabel 3c: Vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op bestaande woningen.

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
01	50,5	45	51,5	47		
02	44,5	39	46,3	41	46,5	41
03	48,8	44	50,2	45	50,2	45
04	46,6	42	48	43	48,1	43
05	44,9	40	46,9	42	47,2	42
06	48,1	43	49,7	45	49,7	45
07	46,7	42	48,2	43	48,3	43
08	43,1	38	45,2	40	45,6	41
09	41,6	37	43,5	39	44	39
10	44,3	39	46,2	41	46,4	41
11	47,4	42	49	44	49,1	44
12	46,5	41	48,2	43	48,3	43
13	46,3	41	48	43	48,1	43
14	47,6	43	49,2	44	49,4	44
15	42,9	38	44,9	40	45,1	40
16	44,1	39	46,1	41	46,3	41
17	43,6	39	45,6	41	45,8	41
18	36,4	31	37,7	33	38,7	34
19	42,7	38	44,6	40	45,2	40
20	42,8	38	44,9	40	45,3	40
21	40,8	36	42,5	37	43,5	39
22	45,4	40	47,3	42	47,4	42
23	45,7	41	47,6	43	47,7	43
24	49,7	45	50,9	46	50,8	46
25	48,7	44	49,7	45	49,6	45
26	48,6	44	49,7	45	49,6	45
27	51,2	46	52	47	51,8	47
28	47,9	43	49	44	49	44
29	48	43	49,3	44	49,3	44
30	47,9	43	49,2	44	49,2	44
31	38,3	33	39,6	35	40,6	36
32	39,2	34	40,9	36	41	36
33	46,2	41	47,7	43	47,8	43
34	43,2	38	45,1	40	45,3	40
35	39,9	35	41,6	37	42,3	37
36	41,3	36	43,4	38	43,7	39
37	42,1	37	44,1	39	44,4	39
38	33,3	28	35,4	30	36,0	31
39	38,0	33	39,9	35	40,6	36

1 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh

2 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

In de toekomstige situatie wordt, vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, op alle bestaande woningen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

5.2 Geluidbelastingen vanwege het uitstralingseffect

In deze paragraaf zijn de volgende situaties doorgerekend:

- Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen (5.2.1)
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen (5.2.2)
- Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op nieuwe woningen
- Geluidbelasting vanwege Stationstraat/Brabantsehoek in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen (5.2.3)
- Geluidbelasting vanwege Huysacker in huidige en toekomstige situatie op bestaande woningen (5.2.4)

30 km/h-zone

Wegen welke opgenomen zijn in een 30 km/h zone dienen, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, te worden beschouwd om te kunnen beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en daarmee een goede ruimtelijke ordening. Daartoe is het uitstralingseffect op bestaande en nieuwe woningen vanwege de toename van verkeersintensiteiten op bestaande en (deels) nieuwe 30 km/h wegen berekend.

Uitstralingseffect

Vanwege het uitstralingseffect is de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen vanwege de Groenstraat, Mortel, Huysacker, Stationstraat en Brabantsehoek berekend. Ook is vanwege 30 km/h wegen de geluidbelasting op de gevels van nieuwe woningen berekend. De toename van de geluidbelasting vanwege het woningbouwplan en nieuwe weg op de gevels van bestaande en nieuwe woningen is in onderstaande tabellen 4a t/m 4m weergegeven.

Per weg zijn daartoe representatieve waarneempunten op gevels geplaatst waarbij de gevels met de hoogste geluidbelastingen in de tabellen zijn opgenomen. De berekeningen op alle gevels zijn in de bijlagen opgenomen.

5.2.1 De Mortel versus nieuwe gebiedsontsluitingsweg

De opgenomen waarneempunten zijn representatief voor de woningen met de hoogste geluidbelasting. De overige bestaande woningen zijn op een grotere afstand gelegen en hebben daarom een lagere geluidbelasting.

Tabel 4a: Vanwege de Mortel (30 km/h zone). Huidige situatie op bestaande woningen (en bijlage 3A)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
01	34,3	29,3	29	34,5	29,5	29			
03	36,4	31,4	31	36,6	31,6	32	36,2	31,2	31
24	34,1	29,1	29	34,5	29,5	29	34,3	29,3	29
27	36,4	31,4	31	36,6	31,6	32	36,2	31,2	31

1. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
2. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4b: Vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg (50 km/h zone). Toekomstige situatie op bestaande woningen

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
01	50,5	45,5	45	51,5	46,5	47			
03	48,8	43,8	44	50,2	45,2	45	50,2	45,2	45
24	49,7	44,7	45	50,9	45,9	46	50,8	45,8	46
27	51,2	46,2	46	52	47	47	51,8	46,8	47

1. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
2. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4c: Vanwege de Mortel/nieuwe gebiedsontsluitingsweg). Verschil huidige/toekomstige situatie op bestaande woningen

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
01	29,3	45,5	+16,2 (16)	29,5	46,5	+17 (17)			
03	31,4	43,8	+12,4 (12)	31,6	45,2	+13,6 (14)	31,2	45,2	+14 (14)
24	29,1	44,7	+15,6 (16)	29,5	45,9	+16,4 (16)	29,3	45,8	+16,5 (16)
27	31,4	46,2	+14,8 (15)	31,6	47	+15,4 (15)	31,2	46,8	+15,6 (16)

1. Huidige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
2. Toekomstige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Verschil toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. (tussen haakjes is afgerond)

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg alle bestaande woningen voldoen aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 47 dB ter plaatse van de waarneempunt 27. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op alle gevels van de bestaande woningen is er een toename van 12 tot 17 dB. Dit is meer dan de norm voor reconstructie. Omdat er nergens sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

5.2.2 Geluidbelasting vanwege de Groenstraat

Vanwege de Groenstraat is in de huidige en toekomstige situatie de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen berekend. Daarnaast is, in de nieuwe situatie, de geluidbelasting op de nieuwe woningen berekend.

In tabel 4d (en bijlage 3D) is de geluidbelasting vanwege de Groenstraat (toekomstige situatie) op de gevels van de te projecterende woningen weergegeven.

Tabel 4d: Vanwege de Groenstraat (30 km/h zone) in de toekomstige situatie op de gevels van nieuwe woningen.

wp	Hoogte 1,5 m		Hoogte 4,5 m		Hoogte 7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
N01	45	40	--	--	--	--
N02	46,4	41	--	--	--	--
N03	46,1	41	--	--	--	--
N04	47	42	--	--	--	--
N05	47,9	43	--	--	--	--
N06	45,3	40	--	--	--	--
N07	33,4	28	--	--	--	--
N08	43,3	38	44,4	39	45,2	40
N09	28	23	29,7	25	30,9	26
N10	43,7	39	45,6	41	46,6	42

1 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

2 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de Groenstraat de te projecteren geluidgevoelige bebouwing voldoet aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt 43 dB ter plaatse van de waarneempunt O5. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Daarmee kan gesteld worden dat er, vanwege de Groenstraat, voor de te projecteren woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

De geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen is onderstaande tabellen weergegeven (en bijlage 3B).

Tabel 4e: Vanwege de Groenstraat in de huidige situatie op de bestaande woningen

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
32	59,1	54,1	54	59,5	54,5	55	59,3	54,3	54
33	54,5	49,5	49	55,2	50,2	50	55,1	50,1	50
35	50,7	45,7	46	52,5	47,5	47	53	48	48

2 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

4 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4f: Vanwege de Groenstraat in de toekomstige situatie op bestaande woningen (en bijlage 3C)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
32	60,1	55,1	55	60,5	55,5	55	60,3	55,3	55
33	55,6	50,6	51	56,3	51,3	51	56,3	51,3	51
35	51,7	46,7	47	53,5	48,5	49	54	49	49

1. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh
2. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4g: Vanwege de Groenstraat. Verschil toekomstige situatie ten opzichte van huidige situatie op de bestaande woningen

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
32	54,1	55,1	+1 (1)	54,5	55,5	+1 (1)	54,3	55,3	+1 (1)
33	49,5	50,6	+1,1 (1)	50,2	51,3	+1,1 (1)	50,1	51,3	+1,2 (1)
35	45,7	46,7	+1 (1)	47,5	48,5	+1 (1)	48	49	+1 (1)

1. Huidige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
2. Toekomstige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Verschil toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. (tussen haakjes is afgerond)

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de Groenstraat niet alle bestaande bebouwing voldoet aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 55 dB ter plaatse van de waarneempunt 32. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op geen der woningen is er een toename is van 1,5 afgerond 2 dB conform de norm voor reconstructie. Daarmee kan gesteld worden dat er, vanwege de Groenstraat, voor de bestaande woningen geen significante toename van de geluidbelasting is, dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

5.2.3 Geluidbelasting vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek.

Vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek is de huidige en toekomstige situatie op de gevels van bestaande woningen berekend.

Tabel 4h: Vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek (30/50 km/h zone). Huidige situatie (en bijlage 3E)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
36	53,4	48,4	48	54,1	49,1	49	54,0	49,0	49
37	46,4	41,4	41	48	43	43	48,2	43,2	43
38	59,1	54,1	54	59,0	54,0	54	58,2	53,2	53
39	54,2	49,2	49	54,5	49,5	49	54,2	49,2	49

1. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
2. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
3. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4i: Vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek (30/50 km/h zone). Toekomstige situatie

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
36	54,4	49,4	49	55,1	50,1	50	55	50	50
37	46,6	41,6	42	48,2	43,2	43	48,4	43,4	43
38	60,3	55,3	55	60,1	55,1	55	59,3	54,3	54
39	55,3	50,3	50	55,6	50,6	51	55,2	50,2	50

- 1 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 2 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 3 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4j: verschil toekomstige situatie ten opzichte van huidige situatie vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek (en bijlage 3F)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
36	48,4	49,4	+1 (1)	49,1	50,1	+0,9 (1)	49,0	50	+0,9 (1)
37	41,4	41,6	-0,2 (0)	43	43,2	-0,3 (0)	43,2	43,4	-0,4 (0)
38	54,1	55,3	+1,2 (1)	54	55,1	+1,1 (1)	53,2	54,3	+1,1 (1)
39	49,2	50,3	+1,1 (1)	49,5	50,6	+1 (1)	49,2	50,2	+0,9 (1)

- 1 Huidige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 2 Toekomstige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 3 Verschil toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. (tussen haakjes is afgerond)

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek niet alle bestaande bebouwing in de toekomstige situatie voldoet aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 55 dB ter plaatse van de waarneempunt 38. De nieuwe woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op geen der woningen is er een toename van meer dan 1,2 dB, afgerond 1 dB, waardoor wordt voldaan aan de norm voor reconstructie. Daarmee kan gesteld worden dat er, vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek, voor de bestaande woningen geen significante toename van de geluidbelasting is, dat er daarom geen verslechtering van het woon- en leefklimaat is en derhalve sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.2.4 Geluidbelasting vanwege de Huysacker.

Vanwege de Huysacker is de huidige en toekomstige situatie op de gevels van bestaande woningen berekend.

Tabel 4k: Vanwege de Huysacker. Huidige situatie (en bijlage 3G)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
50	47,1	42,1	42	46,8	41,8	42	45,7	40,7	41
52	46,6	41,6	42	46,2	41,2	41	45,2	40,2	40

- 4 Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 5 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.
- 6 Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4l: Vanwege de Huysacker. Toekomstige situatie (en bijlage 3H)

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
50	49,1	44,1	44	48,7	43,7	44	47,7	42,7	43
52	48,9	43,9	44	48,7	43,7	44	47,6	42,6	43

7. Exclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

8. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

9. Inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh en afronding.

Tabel 4m: Vanwege de Huysacker. Verschil huidige/toekomstige situatie op gevels van bestaande woningen.

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
50	42,1	44,1	+2 (2)	41,8	43,7	+1,9 (2)	40,7	42,7	+2 (2)
52	41,6	43,9	+2,3 (2)	41,2	43,7	+2,5 (2)	40,2	42,6	+2,4 (2)

1. Huidige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2. Toekomstige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

3. Verschil toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. (tussen haakjes is afgerond)

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de Huysacker alle bestaande en toekomstige woningen voldoen aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 44 dB ter plaatse van de waarneempunt 50 en 52. Alle overige woningen zijn op een grotere afstand gelegen / geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op alle gevels van de bestaande woningen is er een toename van ca 2 dB. Dit is meer dan de norm voor reconstructie. Omdat er nergens sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Cumulatie

De toename vanwege de Gebiedsontsluitingsweg, Stationstraat en de Brabantse Hoek is gecumuleerd maximaal 1,3 dB. (zie onderstaande tabel 5c)

Tabel 5c: verschil toekomstige situatie ten opzichte van huidige situatie vanwege de gecumuleerde wegen.

wp	Hoogte 1,5 meter			Hoogte 4,5 meter			Hoogte 7,5 meter		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
36	48,6	49,6	+1,2 (1)	49,1	50,4	+1,3 (1)	49	50,3	+1,3 (1)
38	54,1	55,3	+1,2 (1)	54	55,1	+1,1 (1)	53,3	54,3	+1 (1)
39	49,2	50,4	+1,2 (1)	49,5	50,7	+1,2 (1)	49,2	50,3	+1,1 (1)

1. Huidige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2. Toekomstige situatie inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

3. Verschil toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie.

Vanwege de spoorlijn in het recente verleden een sanering plaatsgevonden. De woningen langs de Stationstraat (nr. 47, 49 en 51) zijn gesaneerd in het kader van railverkeerslawaaï naar een binnenniveau van 38dB(A) uitgaande van een gevelbelasting van 65dB(A) of meer. Dit betekent dat ervan mag worden uitgegaan dat de minimale gevelwering van de gevels gericht op de Stationsstraat (65-38=) 27dB bedraagt. Vanuit een goede ruimtelijke ordening bezien stijgt de geluidbelasting

weliswaar met 1,3 dB. Het woon- en leefklimaat zal gezien de hoge geluidbelasting vanwege het railverkeerslawaai (nu 70-72dB(A)) niet noemenswaardig veranderen.

6 Conclusie

Conform de Wet geluidhinder.

De nieuwe gebiedsontsluitingsweg is een 50 km/h weg en is derhalve gezoneerd. De onderzoekszone is 200 meter aan weerszijde van de weg. De te projecteren geluidgevoelige bebouwing is binnen de zone van de weg gelegen. Derhalve is voorliggend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Omdat de locatie gezien wordt als een uitleggebied dient, conform het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder, 10 februari 1998, van de gemeente Tilburg de geluidgevoelige bebouwing te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat, vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, de te projecteren geluidgevoelige bebouwing voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt 48 dB. Daarbij dient opgemerkt te worden dat op genoemde weg een dunne deklaag type 2 wordt aangebracht.

Conform de Wet ruimtelijke ordening.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient het woon- en leefklimaat beschouwd te worden. Vanwege de nieuwe weg en het nieuwe woongebied zijn de veranderingen in verkeersintensiteiten en de akoestische consequenties daarvan op de in de omgeving van het plangebied gelegen en te projecteren 30 km/h wegen berekend.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat:

Vanwege de Groenstraat (30 km/h), de te projecteren geluidgevoelige bebouwing een maximale geluidbelasting heeft van 42 dB. Hiermee voldoen de te projecteren woningen vanwege de Groenstraat aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Voorts blijkt dat niet alle bestaande bebouwing voldoet aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 55 dB ter plaatse van de waarneempunt 32. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op geen der woningen is er een toename is van 1,5 afgerond 2 dB conform de norm voor reconstructie. Daarmee kan gesteld worden dat er, vanwege de Groenstraat, voor de bestaande woningen geen significante toename van de geluidbelasting en dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat vanwege de nieuwe gebiedsontsluitingsweg alle bestaande woningen voldoen aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 47 dB ter plaatse van de waarneempunt 27. Alle overige toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op alle gevels van de bestaande woningen is er, vanwege de nieuwe weg in relatie tot de doodlopende huidige Mortel waarop zeer weinig verkeer zit, een toename van 12,4

tot 17 dB. Dit is meer dan de norm voor reconstructie. Omdat er nergens sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan worden gesteld dat er in de toekomstige situatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek voldoet niet alle bestaande bebouwing in de toekomstige situatie aan de (voorkeursgrens)waarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 55 dB ter plaatse van de waarneempunt 38. Alle toekomstige woningen zijn op een grotere afstand geprojecteerd en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op geen der huidige woningen is er een toename is van 1,5 afgerond 2 dB conform de norm voor reconstructie. Daarmee kan worden gesteld dat er in de toekomstige situatie, vanwege de Stationstraat/Brabantsehoek, voor de bestaande woningen geen significante toename van de geluidbelasting is en dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat er vanwege de Huysacker in de toekomstige situatie geen overschrijding is van de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt 44 dB ter plaatse van de waarneempunt 50 en 52. Alle overige woningen zijn op een grotere afstand gelegen en hebben een lagere geluidbelasting op de gevel. Op de representatieve gevels van de bestaande woningen is er een maximale toename van ca 2 dB. Dit is meer dan de norm voor reconstructie. Omdat er nergens sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Inhoudsopgave

- Bijlage 1. Verkeersgegevens
- Bijlage 2. Computeroutput invoergegevens en gedetailleerde toetspuntenkaarten
- Bijlage 2A. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met SMA verharding op bestaande woningen en op nieuwe woningen
- Bijlage 2B. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op nieuwe woningen
- Bijlage 2C. Geluidbelasting vanwege nieuwe gebiedsontsluitingsweg met dunne deklaag op bestaande woningen
- Bijlage 3A. Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen
- Bijlage 3B. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in huidige situatie op bestaande woningen
- Bijlage 3C. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op bestaande woningen
- Bijlage 3D. Geluidbelasting vanwege Groenstraat in toekomstige situatie op nieuwe woningen
- Bijlage 3E. Geluidbelasting vanwege Stationstraat / Brabantsehoek in huidige situatie op bestaande woningen
- Bijlage 3F. Geluidbelasting vanwege Stationstraat / Brabantsehoek in toekomstige situatie op bestaande woningen
- Bijlage 3G. Geluidbelasting vanwege Huysacker in huidige situatie op bestaande woningen
- Bijlage 3H. Geluidbelasting vanwege Huysacker in toekomstige situatie op bestaande woningen

Bijlage 1

Verkeersgegevens

Verkeersgegevens Milieu-onderzoeken Den Bogerd

	huidige intensiteit	toename planontwikkeling	autonome groei	2023		autonome groei	2015		autonome groei	2012	
				werkdag	weekdag		werkdag	weekdag		werkdag	weekdag
nieuwe Gebiedsontsluitingsweg	0	3375	1,16	3917	3525	1,03	3477	3129	0	0	0
Groenstraat (telcijfer 2011)	4093	275	1,20	5222	4700	1,06	4636	4172	1,02	4154	3739
Kreitenmolenstraat (telcijfer 2009)	6476	0	1,23	7977	7179	1,09	7081	6373	1,05	6772	6095
Mortel (telcijfer 2013)	41										37
nieuwe woonstraat (bij school)	0	862	1,16	1000	900	1,03	888	799	0	0	0
Stationstraat (aaname telcijfer 2010)	1500	337,5	1,21	2230	2007	1,08	1980	1782	1,03	1545	1391
Brabantse Hoek (telcijfer 2010)	2281	337,5	1,21	3178	2860	1,08	2821	2539	1,03	2350	2115
Spoorakkerweg (telcijfer 2011)	1998	2700	1,20	5617	5055	1,06	4986	4488	1,02	2028	1825
Huysacker (telcijfer 2013)	164	55	1,16	254	229	1,03	226	203	0	0	146

Uitgangspunten:

aanleg gebiedsontsluitingsweg (GOW) gepland in 2015

cijfers in 2015 zijn worst-case (= gehele planontwikkeling gereed, wat in praktijk niet zo zal zijn)

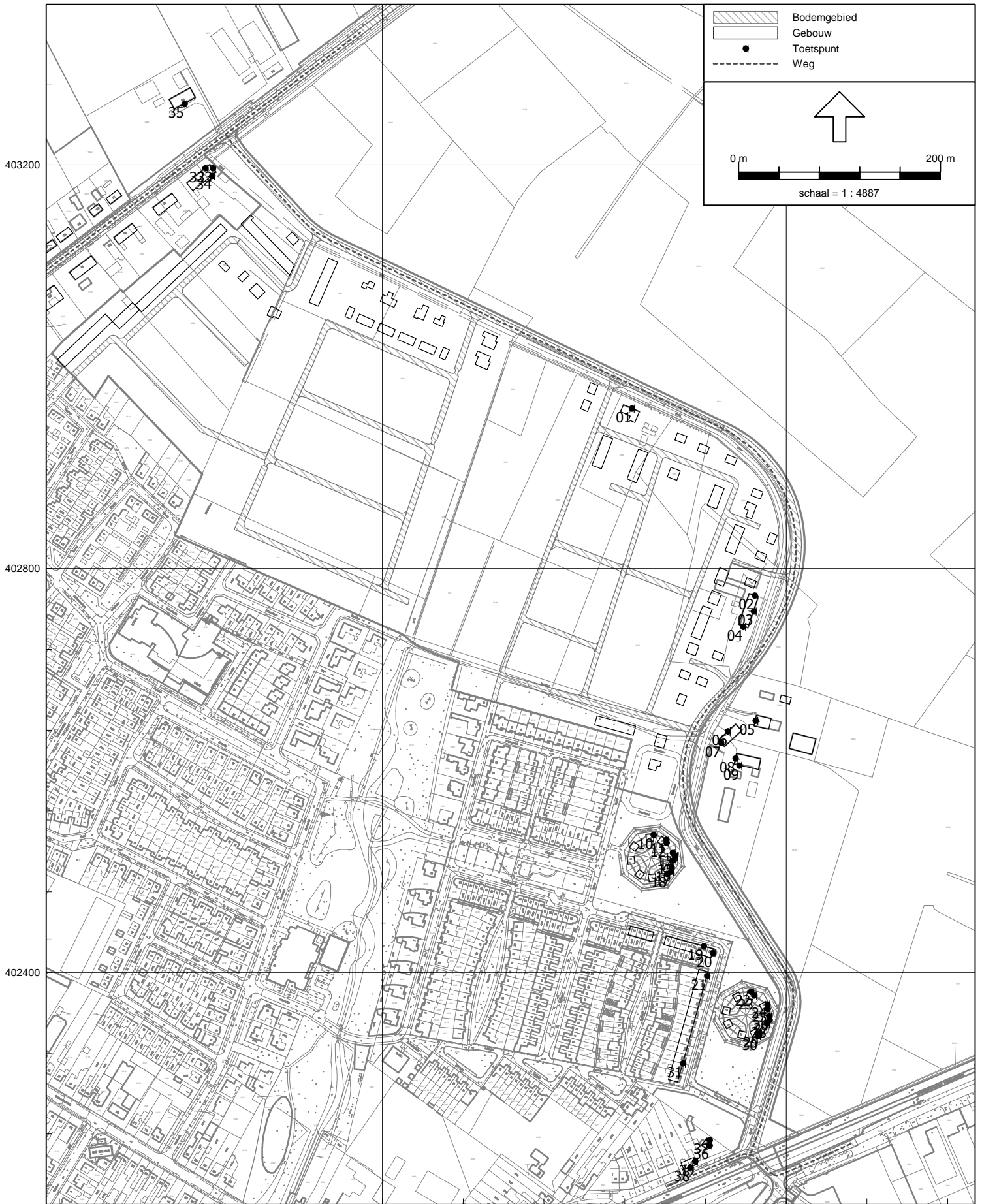
klein deel nieuw verkeer (10%) Den Bogerd rijdt via Groenstraat

nieuw verkeer GOW rijdt voor 80% via Spoorakkerweg, 10% via Stationstraat en 10% via Brabantse Hoek

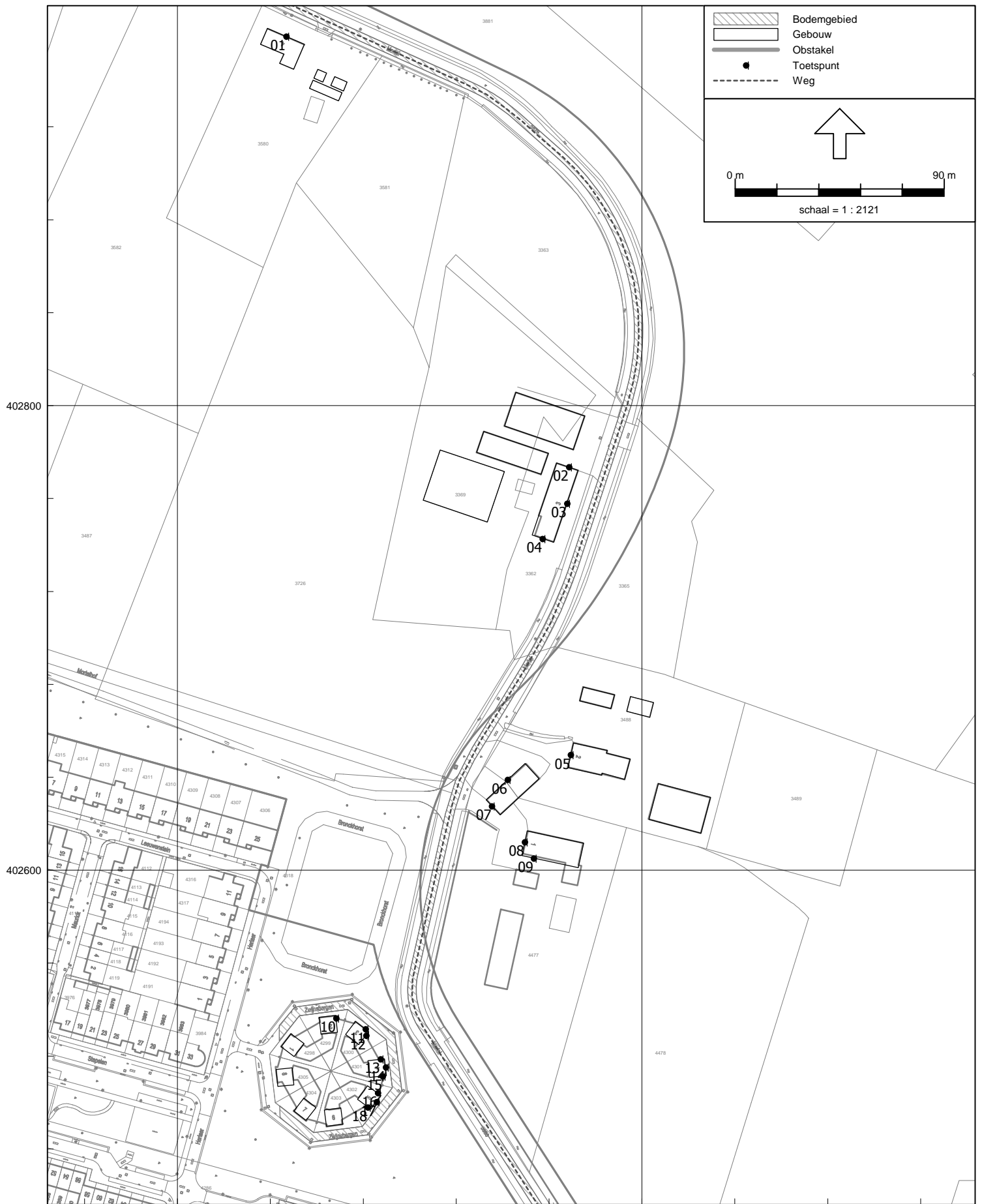
nieuw verkeer GOW bestaat voor 25% uit doorgaand verkeer

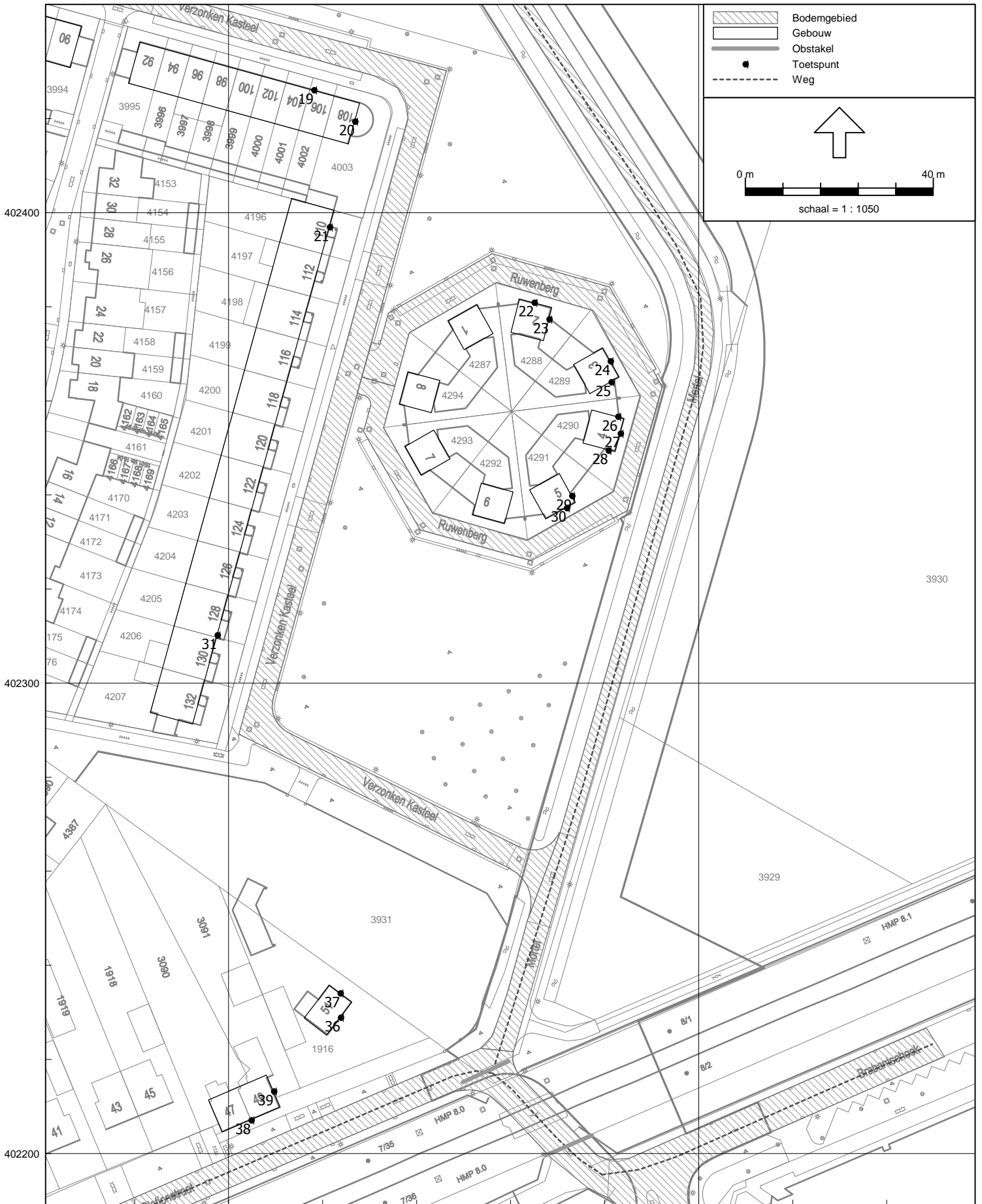
Bijlage 2


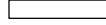


Computeroutput, SRM II,
invoergegevens en gedetailleerde
toetspuntenkaarten




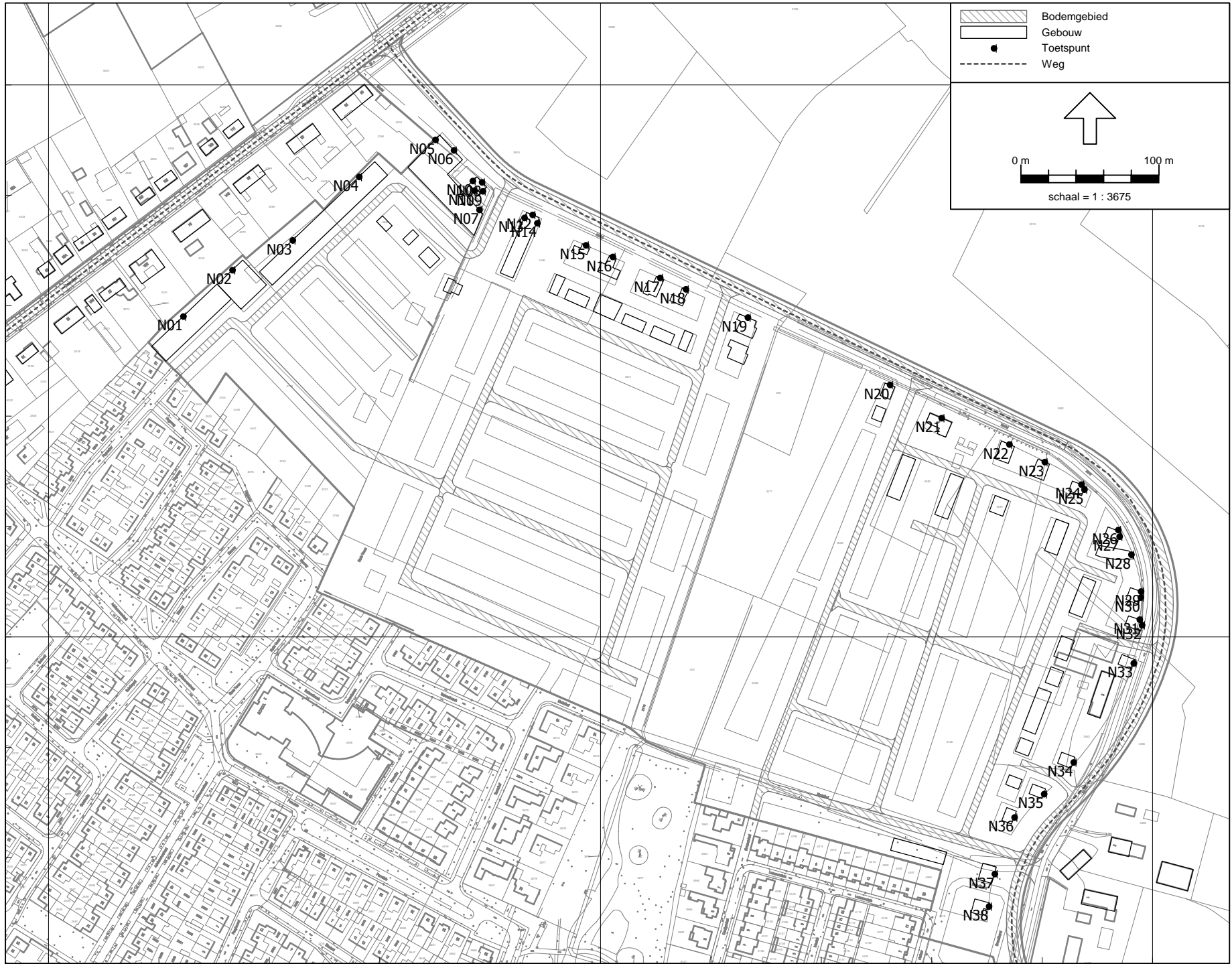






	Bodemgebied
	Gebouw
	Toetspunt
	Weg


0 m 100 m
schaal = 1 : 3675



403200

402800

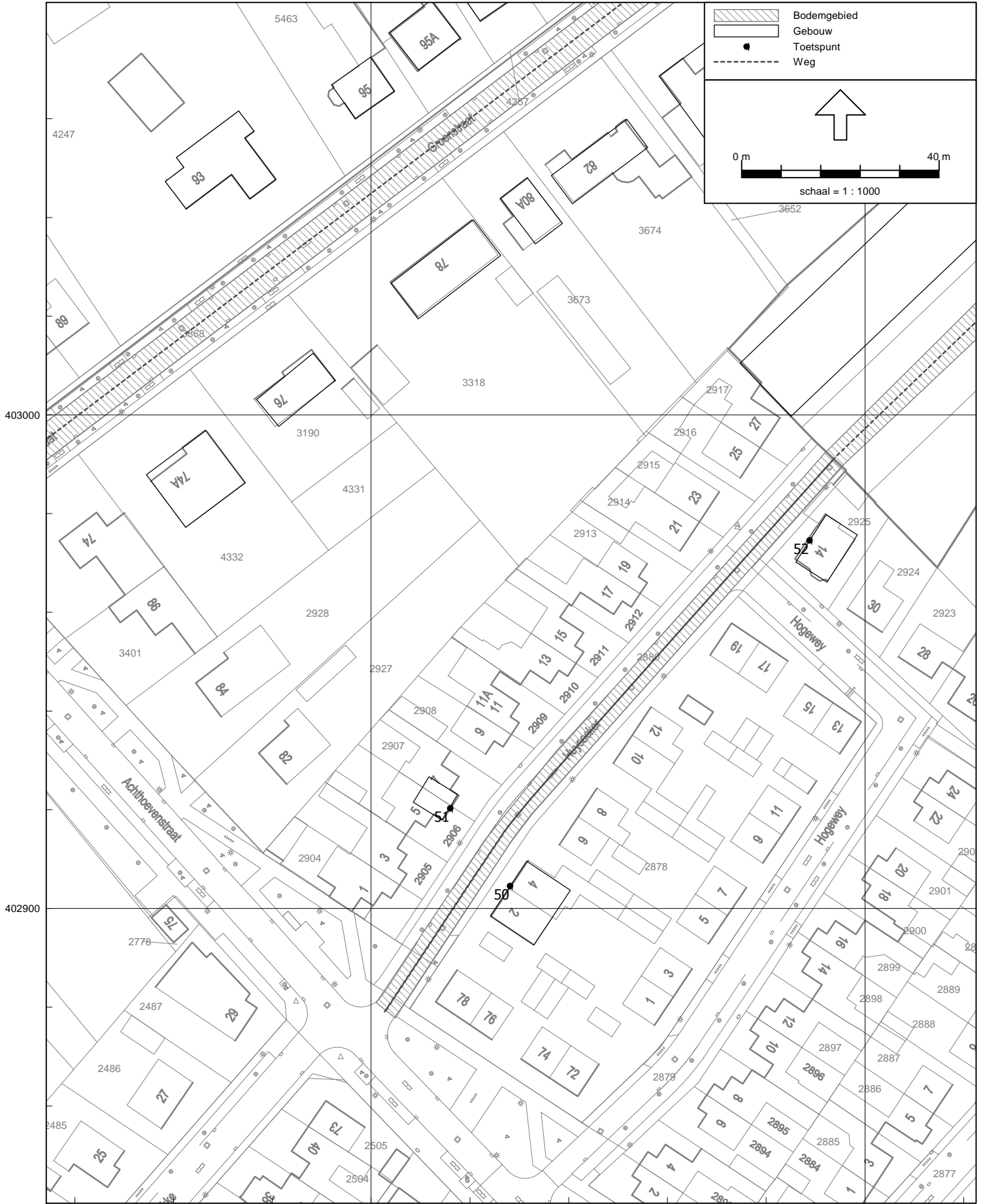
138400

138800

139200







Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
22		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
24		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
25		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
26		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
27		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
28		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
29		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
30		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
31		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
32		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
33		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
34		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
35		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
36		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
37		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
38		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
39		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
N01		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N02		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N03		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N04		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N05		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N06		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N07		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
N08		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N09		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N10		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N14		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N15		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N16		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N17		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N18		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N19		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N20		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N21		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N22		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N23		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N24		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N25		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N26		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N27		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N28		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N29		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N30		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N31		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N32		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N33		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N34		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N35		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N36		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N37		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
N38		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)
01	Mortel (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--	30
01	Mortel (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49	--	30
02	Groenstraat (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	30
02	Groenstraat (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	60
03	Stationstraat (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	30
03a	Brabantse Hoek (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--	50
03a	Brabantse Hoek (weekdag 2012)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	30

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)
01	30	30	37,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80
01	30	30	37,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80
02	30	30	3739,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80
02	60	60	3739,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80
03	30	30	1391,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70	96,20
03a	50	50	2115,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70	96,20
03a	30	30	2115,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70	96,20

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
01	98,50	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--	--
01	98,50	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--	--
02	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--	--
02	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--	--
03	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--	--
03a	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--	--
03a	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--	--

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
01	2,38	1,19	0,22	--	0,11	0,05	0,01	--	0,03	0,01	--
01	2,38	1,19	0,22	--	0,11	0,05	0,01	--	0,03	0,01	--
02	240,27	120,52	21,27	--	11,44	5,47	0,96	--	2,54	1,14	0,20
02	240,27	120,52	21,27	--	11,44	5,47	0,96	--	2,54	1,14	0,20
03	87,43	54,86	9,37	--	2,53	1,82	0,31	--	0,45	0,34	0,06
03a	132,94	83,42	14,24	--	3,85	2,77	0,47	--	0,69	0,52	0,09
03a	132,94	83,42	14,24	--	3,85	2,77	0,47	--	0,69	0,52	0,09

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63
01	--	64,49	65,60	73,94	73,69	79,65	79,22	71,60	67,26	61,46
01	--	69,84	66,85	75,97	77,36	82,36	79,12	71,74	68,03	66,80
02	--	91,39	88,98	96,99	99,01	104,77	100,62	92,87	88,34	88,35
02	--	88,39	92,34	97,70	103,77	109,56	104,11	96,12	87,60	85,34
03	--	86,69	83,67	90,86	93,91	99,98	95,90	88,01	83,13	84,74
03a	--	79,39	84,85	90,60	93,98	100,33	99,01	91,12	83,63	77,44
03a	--	88,51	85,49	92,68	95,73	101,80	97,72	89,83	84,95	86,56

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
01	62,48	70,74	70,58	76,60	76,17	68,54	64,16	54,06	55,04	63,24
01	63,73	72,77	74,26	79,30	76,08	68,67	64,93	59,41	56,29	65,27
02	85,86	93,79	95,91	101,71	97,58	89,80	85,23	80,82	78,32	86,25
02	89,26	94,60	100,67	106,52	101,09	93,08	84,55	77,80	81,73	87,06
03	81,86	89,29	92,05	98,05	93,96	86,10	81,30	77,06	74,19	81,61
03a	82,98	88,83	92,11	98,38	97,04	89,17	81,72	69,77	75,30	81,15
03a	83,68	91,11	93,87	99,87	95,77	87,92	83,12	78,88	76,01	83,43

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k
01	63,16	69,20	68,78	61,14	56,72	--	--	--	--	--
01	66,84	71,90	68,68	61,27	57,50	--	--	--	--	--
02	88,38	94,18	90,05	82,27	77,70	--	--	--	--	--
02	93,14	98,99	93,55	85,55	77,01	--	--	--	--	--
03	84,37	90,37	86,28	78,42	73,62	--	--	--	--	--
03a	84,44	90,71	89,36	81,50	74,04	--	--	--	--	--
03a	86,19	92,19	88,10	80,24	75,44	--	--	--	--	--

Model: huidige situatie 2012
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

<u>Naam</u>	<u>LE (P4) 2k</u>	<u>LE (P4) 4k</u>	<u>LE (P4) 8k</u>
01	--	--	--
01	--	--	--
02	--	--	--
02	--	--	--
03	--	--	--
03a	--	--	--
03a	--	--	--

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)
03a	Brabantse Hoek (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--
03a	Brabantse Hoek (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--
01	Gebiedsontsluitingsweg (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W12	--
01	Gebiedsontsluitingsweg (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W12	--
02	Groenstraat (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--
02	Groenstraat (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--
03	Stationstraat (weekdag 2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--
04	Huijsacker toekomstig	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	30

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
03a	50	50	50	2860,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70
01	50	50	50	3525,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70
02	60	60	60	4700,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50
02	30	30	30	4700,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50
03	30	30	30	2007,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70
04	30	30	30	229,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)
03a	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--
01	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--
01	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--
02	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--
02	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--
03	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60	--	--	--	--
04	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90	--	--	--	--

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)
03a	--	179,77	112,80	19,26	--	5,21	3,75	0,64	--	0,93	0,70
01	--	221,56	139,03	23,74	--	6,42	4,62	0,79	--	1,15	0,87
02	--	302,02	151,49	26,73	--	14,38	6,87	1,21	--	3,20	1,44
02	--	302,02	151,49	26,73	--	14,38	6,87	1,21	--	3,20	1,44
03	--	126,15	79,16	13,52	--	3,65	2,63	0,45	--	0,65	0,49
04	--	14,72	7,38	1,30	--	0,70	0,33	0,06	--	0,16	0,07

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
03a	0,12	--	80,70	86,16	91,91	95,29	101,65	100,32	92,43	84,94
01	0,15	--	79,44	80,41	87,06	95,78	98,45	94,16	87,94	81,16
02	0,25	--	89,38	93,33	98,69	104,76	110,55	105,11	97,12	88,59
02	0,25	--	92,38	89,97	97,98	100,01	105,76	101,62	93,86	89,33
03	0,08	--	88,28	85,26	92,46	95,50	101,57	97,50	89,61	84,72
04	0,01	--	77,65	74,67	83,79	85,18	90,17	86,93	79,55	75,85

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
03a	78,76	84,29	90,14	93,43	99,69	98,35	90,49	83,03	71,08	76,61
01	81,02	81,66	89,42	89,90	96,11	95,73	88,01	83,40	73,34	73,99
01	77,46	78,56	85,29	93,86	96,50	92,22	86,01	79,24	69,78	70,88
01	77,46	78,56	85,29	93,86	96,50	92,22	86,01	79,24	69,78	70,88
02	86,33	90,26	95,59	101,67	107,51	102,08	94,08	85,54	78,80	82,72
02	89,34	86,85	94,78	96,90	102,71	98,57	90,80	86,22	81,81	79,32
03	86,33	83,46	90,88	93,64	99,64	95,55	87,69	82,89	78,65	75,78
04	74,61	71,55	80,59	82,07	87,11	83,89	76,49	72,74	67,08	64,01

Model: toekomstige situatie 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500
03a	82,46	85,75	92,02	90,68	82,81	75,35	--	--	--	--
01	81,74	82,22	88,43	88,05	80,33	75,73	--	--	--	--
01	77,61	86,18	88,82	84,54	78,34	71,57	--	--	--	--
01	77,61	86,18	88,82	84,54	78,34	71,57	--	--	--	--
02	88,06	94,13	99,98	94,55	86,54	78,01	--	--	--	--
02	87,25	89,37	95,17	91,04	83,26	78,69	--	--	--	--
03	83,21	85,96	91,96	87,87	80,01	75,22	--	--	--	--
04	73,05	74,54	79,58	76,36	68,95	65,21	--	--	--	--

Model: toekomstige situatie 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

<u>Naam</u>	<u>LE (P4) 1k</u>	<u>LE (P4) 2k</u>	<u>LE (P4) 4k</u>	<u>LE (P4) 8k</u>
03a	--	--	--	--
03a	--	--	--	--
01	--	--	--	--
01	--	--	--	--
02	--	--	--	--
02	--	--	--	--
03	--	--	--	--
04	--	--	--	--

Model: huidige situatie 2012
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
01		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: huidige situatie 2012
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0,80	0,80
02	0,80	0,80
03	0,80	0,80
04	0,80	0,80
05	0,80	0,80
06	0,80	0,80
07	0,80	0,80
08	0,80	0,80
09	0,80	0,80
10	0,80	0,80
11	0,80	0,80
12	0,80	0,80
13	0,80	0,80
14	0,80	0,80
15	0,80	0,80
16	0,80	0,80
17	0,80	0,80
18	0,80	0,80
19	0,80	0,80
20	0,80	0,80
21	0,80	0,80
22	0,80	0,80
23	0,80	0,80
24	0,80	0,80
25	0,80	0,80
26	0,80	0,80
27	0,80	0,80
28	0,80	0,80
29	0,80	0,80
30	0,80	0,80
31	0,80	0,80
32	0,80	0,80
33	0,80	0,80
34	0,80	0,80
35	0,80	0,80
36	0,80	0,80
37	0,80	0,80
38	0,80	0,80
39	0,80	0,80
40	0,80	0,80
41	0,80	0,80
42	0,80	0,80
43	0,80	0,80
44	0,80	0,80
45	0,80	0,80
46	0,80	0,80
47	0,80	0,80
48	0,80	0,80
49	0,80	0,80
50	0,80	0,80
51	0,80	0,80
52	0,80	0,80
53	0,80	0,80
54	0,80	0,80
55	0,80	0,80

Model: huidige situatie 2012
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf
01		0,00
02		0,00
03		0,00
04		0,00
05		0,00
06		0,00

Model: toekomstige situatie 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

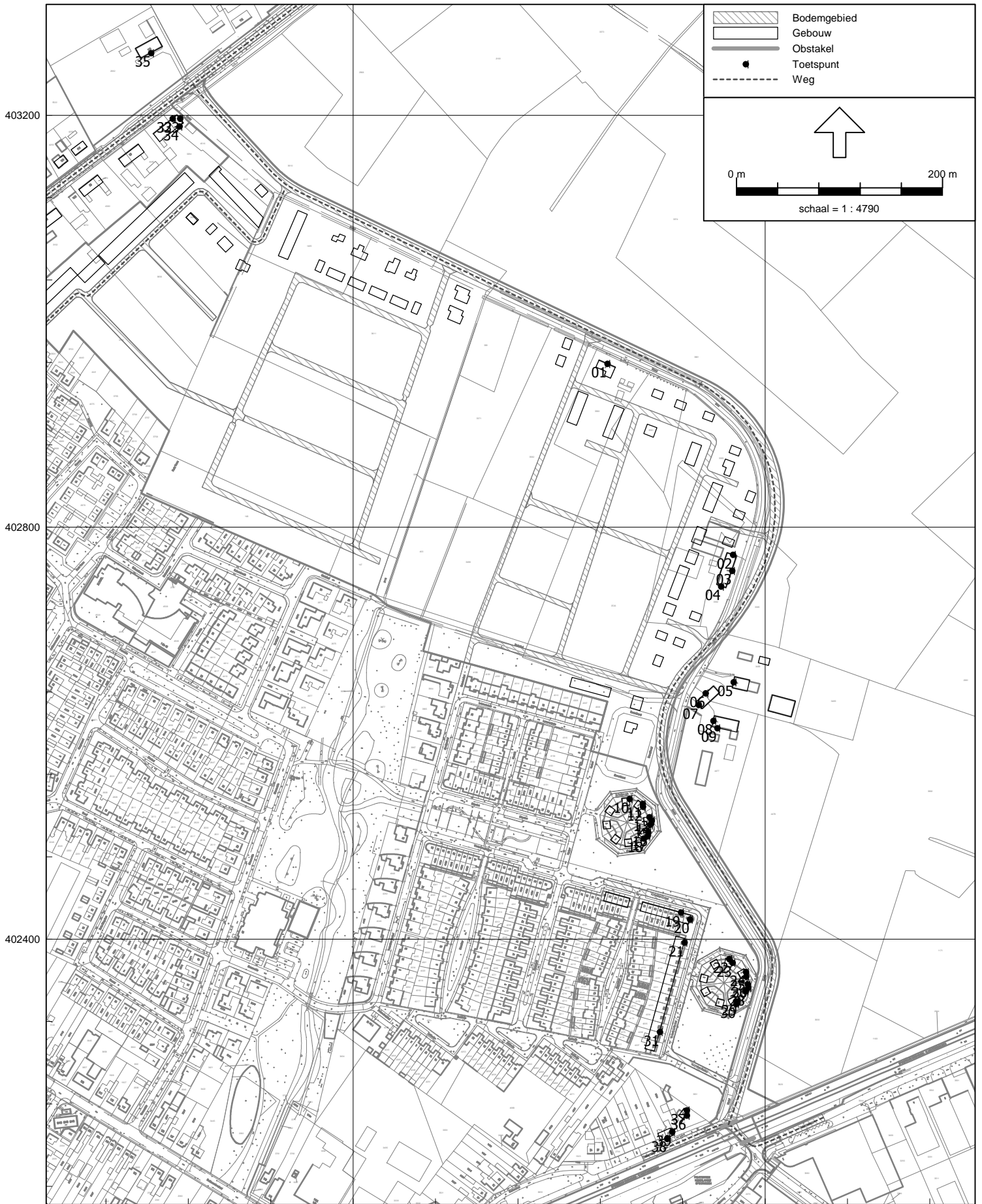
Naam	Omschr.	Bf
01		0,00
01		0,00
02		0,00
02		0,00
03		0,00
03		0,00
04		0,00
05		0,00
06		0,00
07		0,00
08		0,00
09		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
18		0,00

Model: toekomstige situatie 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>
01	spoorovergang
02	spoorovergang

Bijlage 2A

Geluidbelasting vanwege nieuwe
gebiedsontsluitingsweg met SMA
verharding op bestaande en nieuwe
woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee


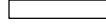


Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	53,5	51,6	43,9	54,3
	01_B	4,50	54,3	52,4	44,7	55,1
	02_A	1,50	47,6	45,7	38,0	48,4
	02_B	4,50	49,3	47,3	39,6	50,1
	02_C	7,50	49,5	47,5	39,8	50,3
	03_A	1,50	51,9	49,9	42,3	52,7
	03_B	4,50	53,1	51,2	43,5	53,9
	03_C	7,50	53,1	51,2	43,5	53,9
	04_A	1,50	49,6	47,7	40,0	50,4
	04_B	4,50	50,9	48,9	41,3	51,7
	04_C	7,50	51,0	49,1	41,4	51,8
	05_A	1,50	48,1	46,1	38,5	48,9
	05_B	4,50	49,9	48,0	40,3	50,7
	05_C	7,50	50,2	48,3	40,6	51,0
	06_A	1,50	51,2	49,2	41,5	52,0
	06_B	4,50	52,6	50,7	43,0	53,4
	06_C	7,50	52,6	50,7	43,0	53,4
	07_A	1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
	07_B	4,50	51,1	49,2	41,5	51,9
	07_C	7,50	51,2	49,3	41,6	52,0
	08_A	1,50	46,2	44,3	36,6	47,0
	08_B	4,50	48,3	46,3	38,6	49,1
	08_C	7,50	48,6	46,7	39,0	49,4
	09_A	1,50	44,8	42,8	35,1	45,6
	09_B	4,50	46,5	44,6	36,9	47,3
	09_C	7,50	47,1	45,2	37,5	47,9
	10_A	1,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	10_B	4,50	49,1	47,2	39,5	49,9
	10_C	7,50	49,4	47,4	39,7	50,2
	11_A	1,50	50,4	48,5	40,8	51,2
	11_B	4,50	51,9	50,0	42,3	52,7
	11_C	7,50	52,0	50,1	42,4	52,8
	12_A	1,50	49,5	47,6	39,9	50,3
	12_B	4,50	51,1	49,1	41,5	51,9
	12_C	7,50	51,2	49,3	41,6	52,0
	13_A	1,50	49,4	47,4	39,7	50,2
	13_B	4,50	50,9	48,9	41,2	51,7
	13_C	7,50	51,0	49,1	41,4	51,8
	14_A	1,50	50,6	48,7	41,0	51,4
	14_B	4,50	52,1	50,2	42,5	52,9
	14_C	7,50	52,2	50,3	42,6	53,0
	15_A	1,50	46,0	44,1	36,4	46,8
	15_B	4,50	47,8	45,9	38,2	48,6
	15_C	7,50	48,1	46,2	38,5	48,9
	16_A	1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
	16_B	4,50	49,1	47,2	39,5	49,9
	16_C	7,50	49,3	47,3	39,7	50,1
	17_A	1,50	46,7	44,8	37,1	47,5
	17_B	4,50	48,5	46,6	38,9	49,3
	17_C	7,50	48,7	46,8	39,1	49,6
	18_A	1,50	39,6	37,7	30,0	40,4
	18_B	4,50	40,8	38,8	31,2	41,6
	18_C	7,50	41,7	39,8	32,1	42,5
	19_A	1,50	45,8	43,9	36,2	46,6
	19_B	4,50	47,6	45,7	38,0	48,4
	19_C	7,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	20_A	1,50	45,9	44,0	36,3	46,7
	20_B	4,50	47,9	46,0	38,3	48,7


Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

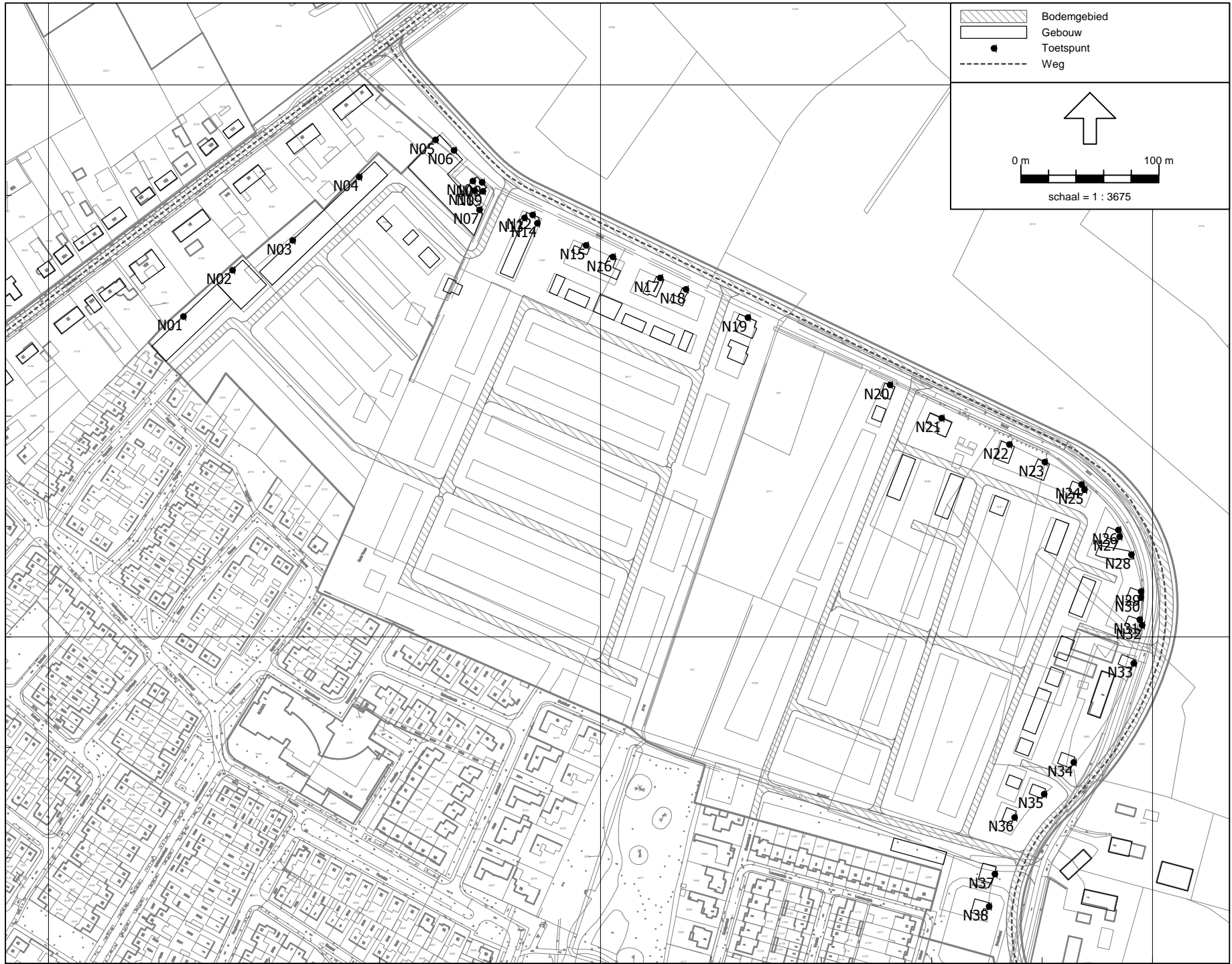
Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_C	7,50	48,3	46,3	38,7	49,1
	21_A	1,50	43,9	42,0	34,3	44,7
	21_B	4,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	21_C	7,50	46,5	44,6	36,9	47,3
	22_A	1,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	22_B	4,50	50,2	48,3	40,6	51,0
	22_C	7,50	50,3	48,4	40,7	51,1
	23_A	1,50	48,8	46,8	39,2	49,6
	23_B	4,50	50,5	48,6	40,9	51,3
	23_C	7,50	50,6	48,7	41,0	51,4
	24_A	1,50	52,6	50,7	43,0	53,4
	24_B	4,50	53,7	51,8	44,1	54,5
	24_C	7,50	53,6	51,7	44,0	54,4
	25_A	1,50	51,6	49,6	42,0	52,4
	25_B	4,50	52,5	50,6	42,9	53,3
	25_C	7,50	52,4	50,5	42,8	53,2
	26_A	1,50	51,5	49,6	41,9	52,3
	26_B	4,50	52,5	50,6	42,9	53,3
	26_C	7,50	52,4	50,5	42,8	53,2
	27_A	1,50	54,0	52,1	44,4	54,8
	27_B	4,50	54,8	52,8	45,1	55,6
	27_C	7,50	54,6	52,7	45,0	55,4
	28_A	1,50	50,8	48,9	41,2	51,6
	28_B	4,50	51,8	49,9	42,2	52,6
	28_C	7,50	51,8	49,9	42,2	52,6
	29_A	1,50	51,0	49,0	41,4	51,8
	29_B	4,50	52,2	50,2	42,6	53,0
	29_C	7,50	52,2	50,2	42,6	53,0
	30_A	1,50	50,8	48,9	41,2	51,6
	30_B	4,50	52,1	50,1	42,5	52,9
	30_C	7,50	52,0	50,1	42,4	52,8
	31_A	1,50	41,5	39,5	31,9	42,3
	31_B	4,50	42,7	40,7	33,1	43,5
	31_C	7,50	43,7	41,7	34,1	44,5
	32_A	1,50	42,2	40,3	32,6	43,0
	32_B	4,50	43,8	41,8	34,1	44,6
	32_C	7,50	43,8	41,9	34,2	44,6
	33_A	1,50	49,2	47,3	39,6	50,0
	33_B	4,50	50,6	48,7	41,0	51,4
	33_C	7,50	50,7	48,8	41,1	51,5
	34_A	1,50	46,3	44,3	36,6	47,1
	34_B	4,50	48,0	46,0	38,4	48,8
	34_C	7,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	35_A	1,50	42,8	40,9	33,2	43,6
	35_B	4,50	44,4	42,4	34,8	45,2
	35_C	7,50	45,1	43,1	35,5	45,9
	36_A	1,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	36_B	4,50	46,3	44,4	36,7	47,1
	36_C	7,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	37_A	1,50	45,1	43,2	35,5	45,9
	37_B	4,50	47,0	45,1	37,4	47,8
	37_C	7,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	38_A	1,50	36,3	34,4	26,7	37,1
	38_B	4,50	38,2	36,3	28,6	39,0
	38_C	7,50	38,9	36,9	29,3	39,7
	39_A	1,50	41,1	39,1	31,5	41,9
	39_B	4,50	42,8	40,9	33,2	43,6
	39_C	7,50	43,6	41,6	34,0	44,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

	Bodemgebied
	Gebouw
	Toetspunt
	Weg


0 m 100 m
schaal = 1 : 3675



403200

402800

138400

138800

139200

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N01_A	1,50	25,5	23,6	15,9	26,3
N02_A	1,50	28,5	26,5	18,8	29,3
N03_A	1,50	33,4	31,5	23,8	34,2
N04_A	1,50	39,5	37,6	29,9	40,3
N05_A	1,50	50,8	48,8	41,2	51,6
N06_A	1,50	56,1	54,2	46,5	56,9
N07_A	1,50	48,7	46,8	39,1	49,5
N08_A	1,50	55,3	53,4	45,7	56,1
N08_B	4,50	55,8	53,9	46,2	56,6
N08_C	7,50	55,7	53,7	46,1	56,5
N09_A	1,50	50,9	49,0	41,3	51,7
N09_B	4,50	51,2	49,3	41,6	52,0
N09_C	7,50	51,2	49,3	41,6	52,0
N10_A	1,50	51,0	49,1	41,4	51,8
N10_B	4,50	51,4	49,4	41,8	52,2
N10_C	7,50	51,3	49,4	41,7	52,1
N11_A	1,50	44,2	42,3	34,6	45,0
N11_B	4,50	32,2	30,2	22,6	33,0
N11_C	7,50	34,6	32,7	25,0	35,4
N12_A	1,50	55,5	53,6	45,9	56,3
N12_B	4,50	56,0	54,1	46,4	56,8
N12_C	7,50	55,9	53,9	46,3	56,7
N13_A	1,50	50,5	48,5	40,8	51,3
N13_B	4,50	51,3	49,4	41,7	52,1
N13_C	7,50	51,2	49,3	41,6	52,1
N14_A	1,50	51,1	49,1	41,4	51,9
N14_B	4,50	51,7	49,8	42,1	52,5
N14_C	7,50	51,7	49,7	42,1	52,5
N15_A	1,50	54,2	52,2	44,6	55,0
N15_B	4,50	54,8	52,9	45,2	55,6
N15_C	7,50	54,7	52,8	45,1	55,5
N16_A	1,50	54,4	52,5	44,8	55,2
N16_B	4,50	55,0	53,1	45,4	55,8
N16_C	7,50	54,9	53,0	45,3	55,7
N17_A	1,50	54,9	52,9	45,3	55,7
N17_B	4,50	55,4	53,5	45,8	56,2
N17_C	7,50	55,3	53,4	45,7	56,1
N18_A	1,50	55,1	53,2	45,5	55,9
N18_B	4,50	55,6	53,7	46,0	56,4
N18_C	7,50	55,5	53,5	45,9	56,3
N19_A	1,50	55,5	53,5	45,9	56,3
N19_B	4,50	55,9	54,0	46,3	56,7
N19_C	7,50	55,8	53,8	46,1	56,6
N20_A	1,50	55,6	53,7	46,0	56,4
N20_B	4,50	56,1	54,1	46,5	56,9
N20_C	7,50	55,9	53,9	46,3	56,7
N21_A	1,50	53,5	51,6	43,9	54,3
N21_B	4,50	54,3	52,4	44,7	55,1
N21_C	7,50	54,3	52,4	44,7	55,1
N22_A	1,50	54,9	52,9	45,3	55,7
N22_B	4,50	55,4	53,5	45,8	56,2
N22_C	7,50	55,2	53,3	45,6	56,0
N23_A	1,50	54,7	52,8	45,1	55,5
N23_B	4,50	55,3	53,4	45,7	56,1
N23_C	7,50	55,1	53,2	45,5	55,9
N24_A	1,50	54,7	52,8	45,1	55,5
N24_B	4,50	55,2	53,3	45,6	56,0
N24_C	7,50	55,0	53,1	45,4	55,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

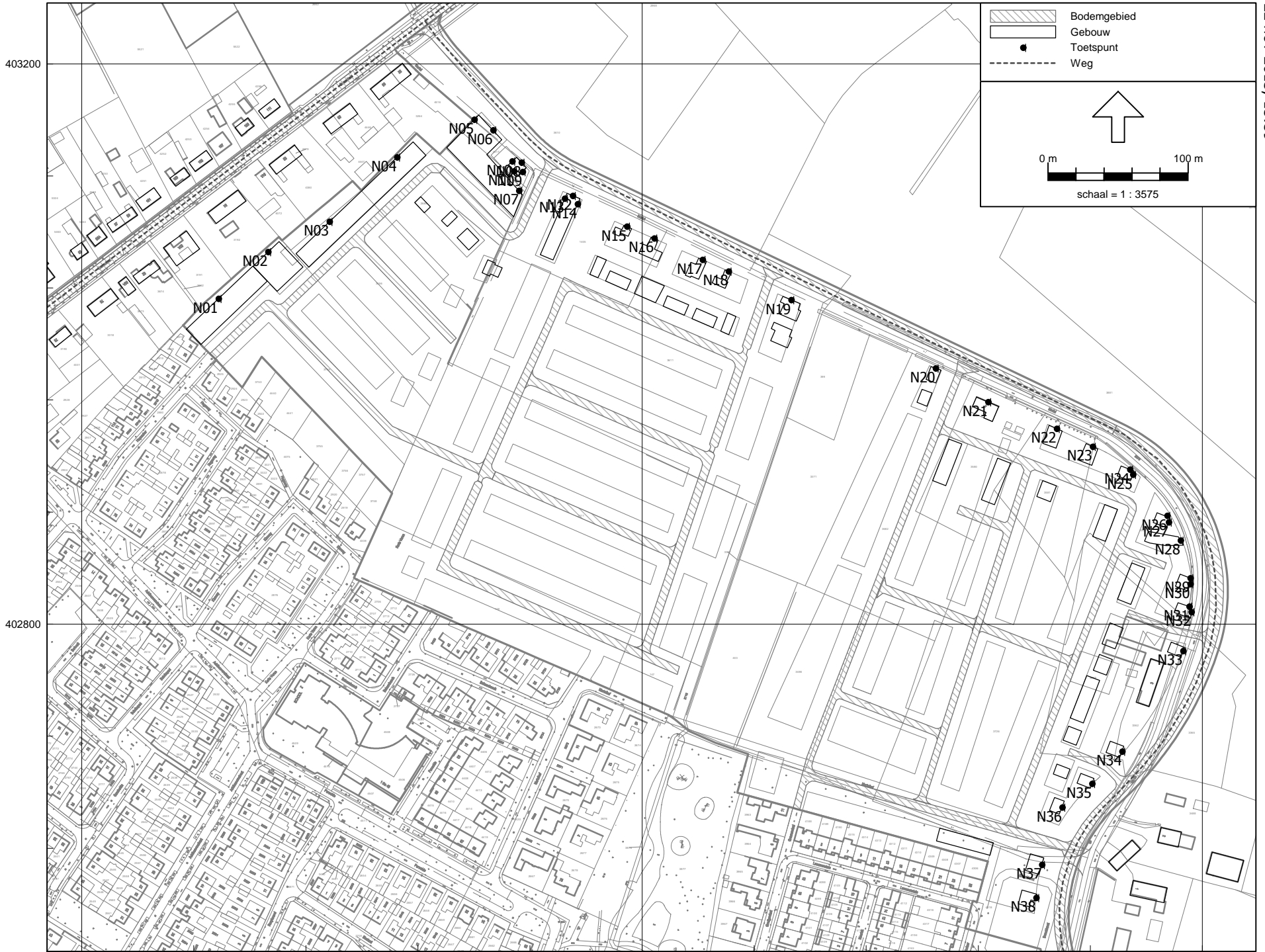
Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N25_A		1,50	52,5	50,6	42,9	53,3
N25_B		4,50	53,0	51,1	43,4	53,8
N25_C		7,50	52,9	50,9	43,3	53,7
N26_A		1,50	53,9	52,0	44,3	54,7
N26_B		4,50	54,4	52,4	44,8	55,2
N26_C		7,50	54,2	52,2	44,6	55,0
N27_A		1,50	53,4	51,5	43,8	54,2
N27_B		4,50	54,1	52,1	44,5	54,9
N27_C		7,50	53,9	52,0	44,3	54,7
N28_A		1,50	54,8	52,9	45,2	55,6
N28_B		4,50	55,3	53,4	45,7	56,1
N28_C		7,50	55,1	53,1	45,5	55,9
N29_A		1,50	53,5	51,6	43,9	54,3
N29_B		4,50	53,9	52,0	44,3	54,7
N29_C		7,50	53,7	51,7	44,1	54,5
N30_A		1,50	54,6	52,7	45,0	55,4
N30_B		4,50	55,1	53,2	45,5	55,9
N30_C		7,50	54,9	52,9	45,3	55,7
N31_A		1,50	52,4	50,5	42,8	53,2
N31_B		4,50	53,0	51,1	43,4	53,8
N31_C		7,50	52,8	50,9	43,2	53,6
N32_A		1,50	55,2	53,2	45,6	56,0
N32_B		4,50	55,6	53,7	46,0	56,4
N32_C		7,50	55,4	53,5	45,8	56,2
N33_A		1,50	55,1	53,2	45,5	55,9
N33_B		4,50	55,6	53,7	46,0	56,4
N33_C		7,50	55,4	53,5	45,8	56,2
N34_A		1,50	54,5	52,6	44,9	55,3
N34_B		4,50	55,0	53,1	45,4	55,8
N34_C		7,50	54,9	53,0	45,3	55,7
N35_A		1,50	54,9	53,0	45,3	55,7
N35_B		4,50	55,5	53,6	45,9	56,3
N35_C		7,50	55,4	53,5	45,8	56,2
N36_A		1,50	53,0	51,0	43,4	53,8
N36_B		4,50	54,0	52,1	44,4	54,8
N36_C		7,50	54,1	52,1	44,5	54,9
N37_A		1,50	54,7	52,8	45,1	55,5
N37_B		4,50	55,3	53,4	45,7	56,1
N37_C		7,50	55,2	53,3	45,6	56,0
N38_A		1,50	54,6	52,7	45,0	55,4
N38_B		4,50	55,1	53,2	45,5	55,9
N38_C		7,50	54,9	53,0	45,3	55,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 2B

Geluidbelasting vanwege nieuwe
gebiedsontsluitingsweg met dunne
deklaag op nieuwe woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N01_A		1,50	21,9	20,0	12,3	22,7
N02_A		1,50	24,7	22,7	15,0	25,5
N03_A		1,50	29,5	27,6	19,9	30,3
N04_A		1,50	35,5	33,6	25,9	36,3
N05_A		1,50	47,0	45,1	37,4	47,8
N06_A		1,50	52,4	50,5	42,8	53,2
N07_A		1,50	44,9	43,0	35,3	45,7
N08_A		1,50	51,7	49,7	42,0	52,5
N08_B		4,50	52,3	50,3	42,7	53,1
N08_C		7,50	52,1	50,2	42,5	52,9
N09_A		1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
N09_B		4,50	47,6	45,7	38,0	48,4
N09_C		7,50	47,6	45,7	38,0	48,4
N10_A		1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
N10_B		4,50	47,7	45,8	38,1	48,5
N10_C		7,50	47,7	45,7	38,1	48,5
N11_A		1,50	40,3	38,4	30,7	41,1
N11_B		4,50	28,3	26,3	18,6	29,1
N11_C		7,50	30,7	28,8	21,1	31,5
N12_A		1,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N12_B		4,50	52,4	50,5	42,8	53,2
N12_C		7,50	52,3	50,4	42,7	53,1
N13_A		1,50	46,7	44,8	37,1	47,5
N13_B		4,50	47,7	45,7	38,1	48,5
N13_C		7,50	47,6	45,7	38,0	48,4
N14_A		1,50	47,3	45,3	37,7	48,1
N14_B		4,50	48,1	46,2	38,5	48,9
N14_C		7,50	48,0	46,1	38,4	48,8
N15_A		1,50	50,4	48,5	40,8	51,2
N15_B		4,50	51,2	49,3	41,6	52,0
N15_C		7,50	51,1	49,2	41,5	51,9
N16_A		1,50	50,7	48,8	41,1	51,5
N16_B		4,50	51,4	49,5	41,8	52,2
N16_C		7,50	51,3	49,4	41,7	52,1
N17_A		1,50	51,1	49,2	41,5	51,9
N17_B		4,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N17_C		7,50	51,7	49,7	42,1	52,5
N18_A		1,50	51,4	49,4	41,8	52,2
N18_B		4,50	52,0	50,1	42,4	52,8
N18_C		7,50	51,9	49,9	42,2	52,7
N19_A		1,50	51,8	49,8	42,1	52,6
N19_B		4,50	52,3	50,4	42,7	53,1
N19_C		7,50	52,2	50,2	42,6	53,0
N20_A		1,50	51,9	50,0	42,3	52,7
N20_B		4,50	52,5	50,6	42,9	53,3
N20_C		7,50	52,3	50,4	42,7	53,1
N21_A		1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
N21_B		4,50	50,6	48,7	41,0	51,4
N21_C		7,50	50,6	48,7	41,0	51,4
N22_A		1,50	51,1	49,2	41,5	51,9
N22_B		4,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N22_C		7,50	51,6	49,7	42,0	52,4
N23_A		1,50	51,0	49,1	41,4	51,8
N23_B		4,50	51,7	49,7	42,0	52,5
N23_C		7,50	51,5	49,6	41,9	52,3
N24_A		1,50	51,0	49,1	41,4	51,8
N24_B		4,50	51,6	49,7	42,0	52,4
N24_C		7,50	51,4	49,5	41,8	52,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N25_A		1,50	48,8	46,8	39,2	49,6
N25_B		4,50	49,4	47,5	39,8	50,2
N25_C		7,50	49,3	47,3	39,7	50,1
N26_A		1,50	50,2	48,3	40,6	51,0
N26_B		4,50	50,8	48,8	41,1	51,6
N26_C		7,50	50,6	48,7	41,0	51,4
N27_A		1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
N27_B		4,50	50,4	48,5	40,8	51,2
N27_C		7,50	50,3	48,3	40,7	51,1
N28_A		1,50	51,1	49,2	41,5	51,9
N28_B		4,50	51,7	49,8	42,1	52,5
N28_C		7,50	51,5	49,5	41,9	52,3
N29_A		1,50	49,8	47,9	40,2	50,6
N29_B		4,50	50,3	48,4	40,7	51,1
N29_C		7,50	50,1	48,2	40,5	50,9
N30_A		1,50	50,9	49,0	41,3	51,7
N30_B		4,50	51,5	49,6	41,9	52,3
N30_C		7,50	51,3	49,4	41,7	52,1
N31_A		1,50	48,7	46,8	39,1	49,5
N31_B		4,50	49,4	47,5	39,8	50,2
N31_C		7,50	49,2	47,3	39,6	50,0
N32_A		1,50	51,5	49,5	41,9	52,3
N32_B		4,50	52,1	50,1	42,4	52,9
N32_C		7,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N33_A		1,50	51,4	49,5	41,8	52,2
N33_B		4,50	52,0	50,1	42,4	52,8
N33_C		7,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N34_A		1,50	50,8	48,8	41,2	51,6
N34_B		4,50	51,4	49,5	41,8	52,2
N34_C		7,50	51,3	49,3	41,6	52,1
N35_A		1,50	51,2	49,2	41,6	52,0
N35_B		4,50	51,9	50,0	42,3	52,7
N35_C		7,50	51,8	49,9	42,2	52,6
N36_A		1,50	49,2	47,3	39,6	50,0
N36_B		4,50	50,3	48,4	40,7	51,1
N36_C		7,50	50,4	48,5	40,8	51,2
N37_A		1,50	51,0	49,1	41,4	51,8
N37_B		4,50	51,7	49,8	42,1	52,5
N37_C		7,50	51,7	49,7	42,0	52,5
N38_A		1,50	50,9	49,0	41,3	51,7
N38_B		4,50	51,5	49,6	41,9	52,3
N38_C		7,50	51,4	49,4	41,8	52,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 2C

Geluidbelasting vanwege nieuwe
gebiedsontsluitingsweg met dunne
deklaag op bestaande woningen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
	01_B	4,50	50,7	48,7	41,0	51,5
	02_A	1,50	43,7	41,8	34,1	44,5
	02_B	4,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	02_C	7,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	03_A	1,50	48,0	46,1	38,4	48,8
	03_B	4,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	03_C	7,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	04_A	1,50	45,8	43,8	36,2	46,6
	04_B	4,50	47,2	45,2	37,6	48,0
	04_C	7,50	47,3	45,3	37,7	48,1
	05_A	1,50	44,1	42,2	34,5	44,9
	05_B	4,50	46,1	44,2	36,5	46,9
	05_C	7,50	46,4	44,5	36,8	47,2
	06_A	1,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	06_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	06_C	7,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	07_A	1,50	45,9	43,9	36,2	46,7
	07_B	4,50	47,4	45,5	37,8	48,2
	07_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	08_A	1,50	42,3	40,3	32,7	43,1
	08_B	4,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	08_C	7,50	44,8	42,9	35,2	45,6
	09_A	1,50	40,8	38,8	31,2	41,6
	09_B	4,50	42,7	40,7	33,0	43,5
	09_C	7,50	43,2	41,3	33,6	44,0
	10_A	1,50	43,5	41,5	33,8	44,3
	10_B	4,50	45,4	43,5	35,8	46,2
	10_C	7,50	45,6	43,7	36,0	46,4
	11_A	1,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	11_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	11_C	7,50	48,3	46,4	38,7	49,1
	12_A	1,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	12_B	4,50	47,4	45,4	37,7	48,2
	12_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	13_A	1,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	13_B	4,50	47,2	45,2	37,5	48,0
	13_C	7,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	14_A	1,50	46,8	44,8	37,2	47,6
	14_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	14_C	7,50	48,6	46,6	39,0	49,4
	15_A	1,50	42,1	40,2	32,5	42,9
	15_B	4,50	44,1	42,1	34,4	44,9
	15_C	7,50	44,3	42,4	34,7	45,1
	16_A	1,50	43,3	41,4	33,7	44,1
	16_B	4,50	45,3	43,4	35,7	46,1
	16_C	7,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	17_A	1,50	42,8	40,9	33,2	43,6
	17_B	4,50	44,8	42,8	35,2	45,6
	17_C	7,50	45,0	43,1	35,4	45,8
	18_A	1,50	35,6	33,7	26,0	36,4
	18_B	4,50	36,9	35,0	27,3	37,7
	18_C	7,50	37,9	36,0	28,3	38,7
	19_A	1,50	41,9	39,9	32,2	42,7
	19_B	4,50	43,8	41,9	34,2	44,6
	19_C	7,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	20_A	1,50	42,0	40,0	32,3	42,8
	20_B	4,50	44,1	42,2	34,5	44,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
	21_A	1,50	40,0	38,0	30,4	40,8
	21_B	4,50	41,7	39,8	32,1	42,5
	21_C	7,50	42,7	40,8	33,1	43,5
	22_A	1,50	44,6	42,7	35,0	45,4
	22_B	4,50	46,5	44,6	36,9	47,3
	22_C	7,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	23_A	1,50	44,9	43,0	35,3	45,7
	23_B	4,50	46,8	44,9	37,2	47,6
	23_C	7,50	46,9	45,0	37,3	47,7
	24_A	1,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	24_B	4,50	50,1	48,1	40,5	50,9
	24_C	7,50	50,0	48,1	40,4	50,8
	25_A	1,50	47,9	45,9	38,2	48,7
	25_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	25_C	7,50	48,8	46,9	39,2	49,6
	26_A	1,50	47,8	45,9	38,2	48,6
	26_B	4,50	48,9	46,9	39,3	49,7
	26_C	7,50	48,8	46,8	39,2	49,6
	27_A	1,50	50,4	48,4	40,7	51,2
	27_B	4,50	51,2	49,2	41,6	52,0
	27_C	7,50	51,0	49,1	41,4	51,8
	28_A	1,50	47,1	45,1	37,5	47,9
	28_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	28_C	7,50	48,2	46,2	38,5	49,0
	29_A	1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
	29_B	4,50	48,5	46,6	38,9	49,3
	29_C	7,50	48,5	46,6	38,9	49,3
	30_A	1,50	47,1	45,2	37,5	47,9
	30_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	30_C	7,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	31_A	1,50	37,5	35,6	27,9	38,3
	31_B	4,50	38,8	36,9	29,2	39,6
	31_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6
	32_A	1,50	38,4	36,5	28,8	39,2
	32_B	4,50	40,1	38,2	30,5	40,9
	32_C	7,50	40,2	38,3	30,6	41,0
	33_A	1,50	45,4	43,4	35,7	46,2
	33_B	4,50	46,9	45,0	37,3	47,7
	33_C	7,50	47,0	45,1	37,4	47,8
	34_A	1,50	42,4	40,4	32,8	43,2
	34_B	4,50	44,3	42,3	34,7	45,1
	34_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
	35_A	1,50	39,1	37,2	29,5	39,9
	35_B	4,50	40,8	38,9	31,2	41,6
	35_C	7,50	41,5	39,6	31,9	42,3
	36_A	1,50	40,5	38,6	30,9	41,3
	36_B	4,50	42,6	40,7	33,0	43,4
	36_C	7,50	42,9	41,0	33,3	43,7
	37_A	1,50	41,3	39,3	31,7	42,1
	37_B	4,50	43,3	41,3	33,7	44,1
	37_C	7,50	43,6	41,7	34,0	44,4
	38_A	1,50	32,5	30,6	22,9	33,3
	38_B	4,50	34,6	32,6	24,9	35,4
	38_C	7,50	35,2	33,3	25,6	36,0
	39_A	1,50	37,2	35,2	27,6	38,0
	39_B	4,50	39,1	37,1	29,5	39,9
	39_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
	01_B	4,50	50,7	48,7	41,0	51,5
	02_A	1,50	43,7	41,8	34,1	44,5
	02_B	4,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	02_C	7,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	03_A	1,50	48,0	46,1	38,4	48,8
	03_B	4,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	03_C	7,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	04_A	1,50	45,8	43,8	36,2	46,6
	04_B	4,50	47,2	45,2	37,6	48,0
	04_C	7,50	47,3	45,3	37,7	48,1
	05_A	1,50	44,1	42,2	34,5	44,9
	05_B	4,50	46,1	44,2	36,5	46,9
	05_C	7,50	46,4	44,5	36,8	47,2
	06_A	1,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	06_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	06_C	7,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	07_A	1,50	45,9	43,9	36,2	46,7
	07_B	4,50	47,4	45,5	37,8	48,2
	07_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	08_A	1,50	42,3	40,3	32,7	43,1
	08_B	4,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	08_C	7,50	44,8	42,9	35,2	45,6
	09_A	1,50	40,8	38,8	31,2	41,6
	09_B	4,50	42,7	40,7	33,0	43,5
	09_C	7,50	43,2	41,3	33,6	44,0
	10_A	1,50	43,5	41,5	33,8	44,3
	10_B	4,50	45,4	43,5	35,8	46,2
	10_C	7,50	45,6	43,7	36,0	46,4
	11_A	1,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	11_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	11_C	7,50	48,3	46,4	38,7	49,1
	12_A	1,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	12_B	4,50	47,4	45,4	37,7	48,2
	12_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	13_A	1,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	13_B	4,50	47,2	45,2	37,5	48,0
	13_C	7,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	14_A	1,50	46,8	44,8	37,2	47,6
	14_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	14_C	7,50	48,6	46,6	39,0	49,4
	15_A	1,50	42,1	40,2	32,5	42,9
	15_B	4,50	44,1	42,1	34,4	44,9
	15_C	7,50	44,3	42,4	34,7	45,1
	16_A	1,50	43,3	41,4	33,7	44,1
	16_B	4,50	45,3	43,4	35,7	46,1
	16_C	7,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	17_A	1,50	42,8	40,9	33,2	43,6
	17_B	4,50	44,8	42,8	35,2	45,6
	17_C	7,50	45,0	43,1	35,4	45,8
	18_A	1,50	35,6	33,7	26,0	36,4
	18_B	4,50	36,9	35,0	27,3	37,7
	18_C	7,50	37,9	36,0	28,3	38,7
	19_A	1,50	41,9	39,9	32,2	42,7
	19_B	4,50	43,8	41,9	34,2	44,6
	19_C	7,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	20_A	1,50	42,0	40,0	32,3	42,8
	20_B	4,50	44,1	42,2	34,5	44,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

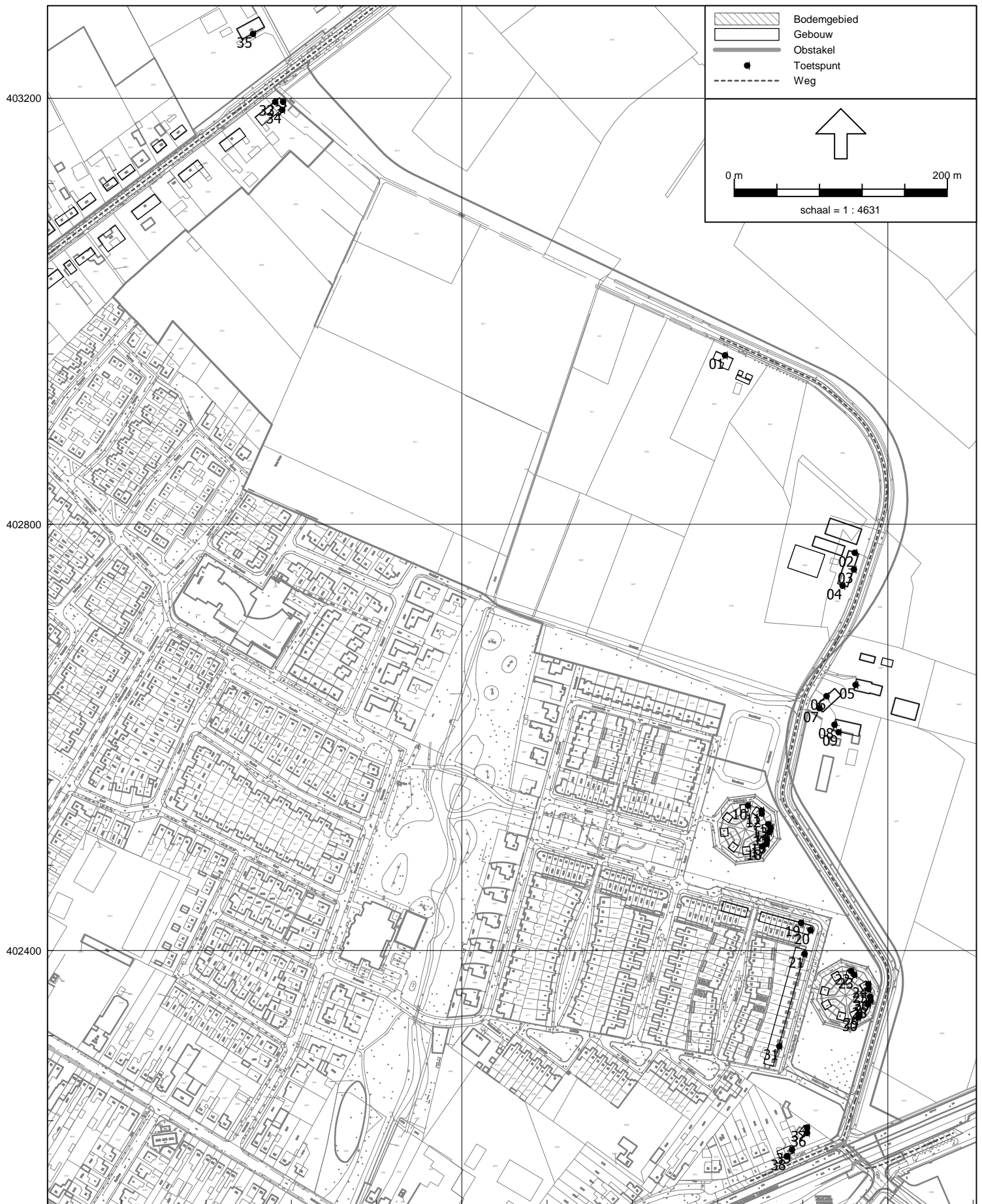
Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
	21_A	1,50	40,0	38,0	30,4	40,8
	21_B	4,50	41,7	39,8	32,1	42,5
	21_C	7,50	42,7	40,8	33,1	43,5
	22_A	1,50	44,6	42,7	35,0	45,4
	22_B	4,50	46,5	44,6	36,9	47,3
	22_C	7,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	23_A	1,50	44,9	43,0	35,3	45,7
	23_B	4,50	46,8	44,9	37,2	47,6
	23_C	7,50	46,9	45,0	37,3	47,7
	24_A	1,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	24_B	4,50	50,1	48,1	40,5	50,9
	24_C	7,50	50,0	48,1	40,4	50,8
	25_A	1,50	47,9	45,9	38,2	48,7
	25_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	25_C	7,50	48,8	46,9	39,2	49,6
	26_A	1,50	47,8	45,9	38,2	48,6
	26_B	4,50	48,9	46,9	39,3	49,7
	26_C	7,50	48,8	46,8	39,2	49,6
	27_A	1,50	50,4	48,4	40,7	51,2
	27_B	4,50	51,2	49,2	41,6	52,0
	27_C	7,50	51,0	49,1	41,4	51,8
	28_A	1,50	47,1	45,1	37,5	47,9
	28_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	28_C	7,50	48,2	46,2	38,5	49,0
	29_A	1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
	29_B	4,50	48,5	46,6	38,9	49,3
	29_C	7,50	48,5	46,6	38,9	49,3
	30_A	1,50	47,1	45,2	37,5	47,9
	30_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	30_C	7,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	31_A	1,50	37,5	35,6	27,9	38,3
	31_B	4,50	38,8	36,9	29,2	39,6
	31_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6
	32_A	1,50	38,4	36,5	28,8	39,2
	32_B	4,50	40,1	38,2	30,5	40,9
	32_C	7,50	40,2	38,3	30,6	41,0
	33_A	1,50	45,4	43,4	35,7	46,2
	33_B	4,50	46,9	45,0	37,3	47,7
	33_C	7,50	47,0	45,1	37,4	47,8
	34_A	1,50	42,4	40,4	32,8	43,2
	34_B	4,50	44,3	42,3	34,7	45,1
	34_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
	35_A	1,50	39,1	37,2	29,5	39,9
	35_B	4,50	40,8	38,9	31,2	41,6
	35_C	7,50	41,5	39,6	31,9	42,3
	36_A	1,50	40,5	38,6	30,9	41,3
	36_B	4,50	42,6	40,7	33,0	43,4
	36_C	7,50	42,9	41,0	33,3	43,7
	37_A	1,50	41,3	39,3	31,7	42,1
	37_B	4,50	43,3	41,3	33,7	44,1
	37_C	7,50	43,6	41,7	34,0	44,4
	38_A	1,50	32,5	30,6	22,9	33,3
	38_B	4,50	34,6	32,6	24,9	35,4
	38_C	7,50	35,2	33,3	25,6	36,0
	39_A	1,50	37,2	35,2	27,6	38,0
	39_B	4,50	39,1	37,1	29,5	39,9
	39_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3A

Geluidbelasting vanwege huidige Mortel op bestaande woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Mortel
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	34,0	31,0	23,6	34,3
01_B		4,50	34,2	31,1	23,7	34,5
02_A		1,50	31,4	28,4	21,0	31,7
02_B		4,50	31,9	28,9	21,5	32,2
02_C		7,50	31,8	28,7	21,3	32,0
03_A		1,50	36,2	33,1	25,7	36,4
03_B		4,50	36,4	33,3	25,9	36,6
03_C		7,50	35,9	32,9	25,4	36,2
04_A		1,50	31,0	28,0	20,5	31,3
04_B		4,50	31,5	28,5	21,1	31,8
04_C		7,50	31,4	28,3	20,9	31,6
05_A		1,50	27,9	24,9	17,5	28,2
05_B		4,50	29,6	26,5	19,1	29,8
05_C		7,50	29,8	26,8	19,4	30,1
06_A		1,50	33,2	30,1	22,7	33,4
06_B		4,50	33,7	30,6	23,2	33,9
06_C		7,50	33,5	30,4	23,0	33,8
07_A		1,50	32,7	29,6	22,2	32,9
07_B		4,50	33,1	30,0	22,6	33,3
07_C		7,50	32,9	29,8	22,4	33,1
08_A		1,50	27,4	24,3	16,9	27,6
08_B		4,50	29,0	25,9	18,5	29,2
08_C		7,50	29,2	26,1	18,7	29,4
09_A		1,50	25,1	22,1	14,6	25,4
09_B		4,50	26,8	23,7	16,3	27,0
09_C		7,50	27,1	24,0	16,6	27,4
10_A		1,50	26,8	23,8	16,3	27,1
10_B		4,50	28,4	25,3	17,9	28,7
10_C		7,50	28,6	25,5	18,1	28,9
11_A		1,50	31,2	28,2	20,8	31,5
11_B		4,50	32,2	29,1	21,7	32,4
11_C		7,50	32,1	29,1	21,7	32,4
12_A		1,50	30,9	27,9	20,5	31,2
12_B		4,50	32,0	28,9	21,5	32,2
12_C		7,50	32,0	29,0	21,6	32,3
13_A		1,50	30,7	27,6	20,2	30,9
13_B		4,50	31,5	28,5	21,1	31,8
13_C		7,50	31,6	28,5	21,1	31,8
14_A		1,50	32,1	29,1	21,7	32,4
14_B		4,50	33,1	30,0	22,6	33,3
14_C		7,50	33,1	30,0	22,6	33,4
15_A		1,50	26,8	23,8	16,4	27,1
15_B		4,50	28,4	25,3	17,9	28,6
15_C		7,50	28,6	25,5	18,1	28,8
16_A		1,50	27,9	24,8	17,4	28,1
16_B		4,50	29,4	26,3	18,9	29,7
16_C		7,50	29,5	26,4	19,0	29,7
17_A		1,50	27,3	24,2	16,8	27,5
17_B		4,50	28,8	25,8	18,4	29,1
17_C		7,50	29,0	25,9	18,5	29,3
18_A		1,50	19,6	16,6	9,2	19,9
18_B		4,50	20,8	17,8	10,3	21,1
18_C		7,50	21,8	18,7	11,3	22,0
19_A		1,50	26,0	23,0	15,6	26,3
19_B		4,50	27,9	24,9	17,4	28,2
19_C		7,50	28,2	25,2	17,8	28,5
20_A		1,50	26,1	23,1	15,7	26,4
20_B		4,50	28,1	25,0	17,6	28,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

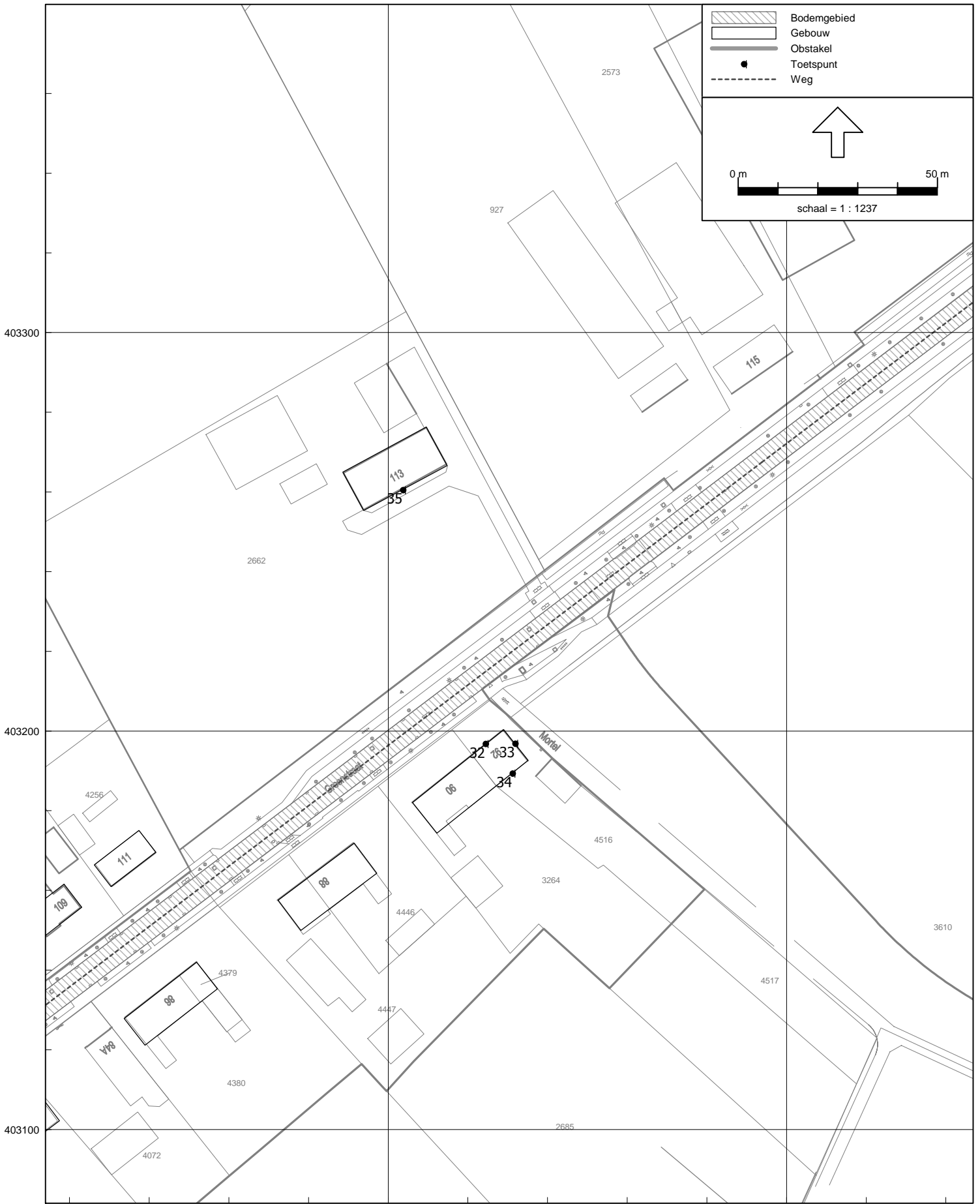
Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Mortel
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_C	7,50	28,3	25,3	17,9	28,6
	21_A	1,50	24,0	21,0	13,6	24,3
	21_B	4,50	25,7	22,6	15,2	25,9
	21_C	7,50	26,5	23,4	16,0	26,7
	22_A	1,50	29,0	25,9	18,5	29,2
	22_B	4,50	30,4	27,4	20,0	30,7
	22_C	7,50	30,5	27,5	20,1	30,8
	23_A	1,50	29,3	26,3	18,8	29,6
	23_B	4,50	30,7	27,6	20,2	30,9
	23_C	7,50	30,7	27,7	20,3	31,0
	24_A	1,50	33,9	30,8	23,4	34,1
	24_B	4,50	34,2	31,2	23,8	34,5
	24_C	7,50	34,1	31,0	23,6	34,3
	25_A	1,50	33,0	29,9	22,5	33,3
	25_B	4,50	33,3	30,2	22,8	33,5
	25_C	7,50	33,0	29,9	22,5	33,3
	26_A	1,50	33,0	29,9	22,5	33,3
	26_B	4,50	33,4	30,3	22,9	33,6
	26_C	7,50	33,1	30,1	22,6	33,4
	27_A	1,50	36,1	33,1	25,7	36,4
	27_B	4,50	36,3	33,3	25,9	36,6
	27_C	7,50	36,0	32,9	25,5	36,2
	28_A	1,50	32,9	29,8	22,4	33,1
	28_B	4,50	33,3	30,3	22,8	33,6
	28_C	7,50	33,1	30,0	22,6	33,4
	29_A	1,50	32,8	29,8	22,4	33,1
	29_B	4,50	33,3	30,2	22,8	33,5
	29_C	7,50	33,1	30,1	22,7	33,4
	30_A	1,50	32,8	29,7	22,3	33,0
	30_B	4,50	33,2	30,1	22,7	33,4
	30_C	7,50	33,0	30,0	22,6	33,3
	31_A	1,50	22,0	18,9	11,5	22,2
	31_B	4,50	23,2	20,1	12,7	23,4
	31_C	7,50	24,3	21,2	13,8	24,5
	32_A	1,50	-1,5	-4,5	-11,9	-1,2
	32_B	4,50	-0,8	-3,8	-11,2	-0,5
	32_C	7,50	-0,6	-3,6	-11,0	-0,3
	33_A	1,50	5,3	2,3	-5,2	5,6
	33_B	4,50	6,0	2,9	-4,5	6,2
	33_C	7,50	6,2	3,1	-4,3	6,4
	34_A	1,50	5,5	2,4	-5,0	5,7
	34_B	4,50	6,2	3,1	-4,3	6,4
	34_C	7,50	6,4	3,3	-4,1	6,6
	35_A	1,50	4,5	1,4	-6,0	4,7
	35_B	4,50	5,1	2,1	-5,3	5,4
	35_C	7,50	5,3	2,3	-5,2	5,6
	36_A	1,50	27,9	24,8	17,4	28,2
	36_B	4,50	29,7	26,6	19,2	29,9
	36_C	7,50	29,7	26,7	19,3	30,0
	37_A	1,50	28,3	25,2	17,8	28,5
	37_B	4,50	30,0	26,9	19,5	30,3
	37_C	7,50	30,1	27,0	19,6	30,4
	38_A	1,50	18,8	15,8	8,3	19,1
	38_B	4,50	21,0	18,0	10,6	21,3
	38_C	7,50	21,2	18,1	10,7	21,5
	39_A	1,50	23,7	20,7	13,3	24,0
	39_B	4,50	25,7	22,7	15,3	26,0
	39_C	7,50	26,1	23,1	15,7	26,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3B

Geluidbelasting vanwege Groenstraat
in huidige situatie op bestaande wo-
ningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	31,0	28,0	20,4	31,2
01_B		4,50	31,6	28,6	21,0	31,8
02_A		1,50	14,3	11,3	3,7	14,5
02_B		4,50	16,6	13,6	6,1	16,9
02_C		7,50	22,3	19,2	11,7	22,5
03_A		1,50	--	--	--	--
03_B		4,50	--	--	--	--
03_C		7,50	--	--	--	--
04_A		1,50	18,4	15,3	7,8	18,6
04_B		4,50	18,8	15,7	8,2	19,0
04_C		7,50	19,4	16,4	8,8	19,7
05_A		1,50	26,7	23,7	16,2	27,0
05_B		4,50	27,3	24,2	16,7	27,5
05_C		7,50	27,6	24,6	17,1	27,9
06_A		1,50	27,0	23,9	16,4	27,2
06_B		4,50	27,5	24,4	16,9	27,7
06_C		7,50	27,5	24,5	16,9	27,8
07_A		1,50	24,1	21,0	13,5	24,3
07_B		4,50	24,5	21,4	13,9	24,7
07_C		7,50	24,6	21,6	14,1	24,9
08_A		1,50	23,4	20,4	12,9	23,7
08_B		4,50	24,0	20,9	13,4	24,2
08_C		7,50	25,2	22,2	14,7	25,5
09_A		1,50	5,3	2,2	-5,3	5,5
09_B		4,50	6,7	3,7	-3,9	6,9
09_C		7,50	11,4	8,3	0,8	11,6
10_A		1,50	22,7	19,7	12,2	23,0
10_B		4,50	23,2	20,2	12,6	23,4
10_C		7,50	23,5	20,4	12,9	23,7
11_A		1,50	24,7	21,7	14,1	24,9
11_B		4,50	25,2	22,1	14,6	25,4
11_C		7,50	25,3	22,2	14,7	25,5
12_A		1,50	14,6	11,6	4,0	14,8
12_B		4,50	15,3	12,2	4,7	15,5
12_C		7,50	16,7	13,6	6,1	16,9
13_A		1,50	20,4	17,3	9,8	20,6
13_B		4,50	21,3	18,2	10,7	21,5
13_C		7,50	22,4	19,4	11,8	22,6
14_A		1,50	9,1	6,0	-1,5	9,3
14_B		4,50	13,2	10,2	2,7	13,5
14_C		7,50	15,0	12,0	4,4	15,2
15_A		1,50	14,8	11,8	4,2	15,0
15_B		4,50	16,6	13,5	6,0	16,8
15_C		7,50	18,8	15,8	8,2	19,0
16_A		1,50	16,8	13,7	6,2	17,0
16_B		4,50	17,6	14,5	7,0	17,8
16_C		7,50	19,1	16,1	8,6	19,4
17_A		1,50	14,5	11,4	3,9	14,7
17_B		4,50	15,8	12,8	5,2	16,0
17_C		7,50	18,7	15,7	8,1	18,9
18_A		1,50	18,2	15,1	7,6	18,4
18_B		4,50	19,0	15,9	8,4	19,2
18_C		7,50	20,7	17,6	10,1	20,9
19_A		1,50	22,4	19,3	11,8	22,6
19_B		4,50	22,9	19,9	12,4	23,2
19_C		7,50	25,0	21,9	14,4	25,2
20_A		1,50	11,8	8,7	1,2	12,0
20_B		4,50	15,6	12,6	5,1	15,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

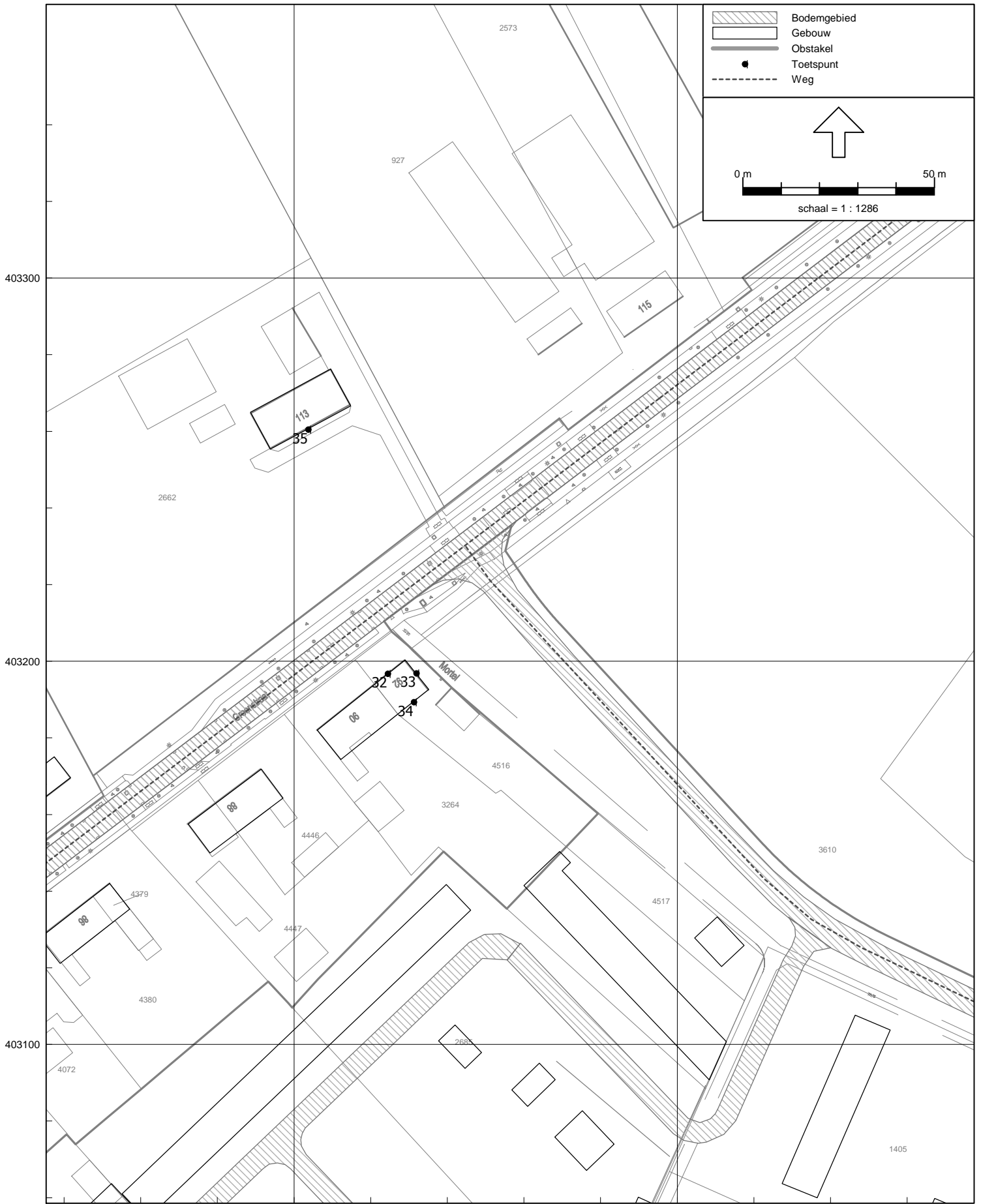
Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_C	7,50	18,3	15,2	7,7	18,5
21_A	1,50	7,2	4,1	-3,4	7,4
21_B	4,50	8,9	5,8	-1,7	9,1
21_C	7,50	13,0	9,9	2,4	13,2
22_A	1,50	20,7	17,7	10,2	21,0
22_B	4,50	21,8	18,8	11,2	22,0
22_C	7,50	23,4	20,4	12,9	23,7
23_A	1,50	17,2	14,2	6,7	17,5
23_B	4,50	18,0	15,0	7,5	18,3
23_C	7,50	18,9	15,8	8,3	19,1
24_A	1,50	19,7	16,7	9,1	19,9
24_B	4,50	20,4	17,3	9,8	20,6
24_C	7,50	20,5	17,4	9,9	20,7
25_A	1,50	2,7	-0,4	-7,9	2,9
25_B	4,50	5,9	2,8	-4,7	6,1
25_C	7,50	13,6	10,5	3,0	13,8
26_A	1,50	10,8	7,8	0,2	11,0
26_B	4,50	13,2	10,1	2,6	13,4
26_C	7,50	16,6	13,5	6,0	16,8
27_A	1,50	--	--	--	--
27_B	4,50	--	--	--	--
27_C	7,50	--	--	--	--
28_A	1,50	6,5	3,5	-4,1	6,7
28_B	4,50	7,8	4,8	-2,8	8,1
28_C	7,50	10,8	7,7	0,2	11,0
29_A	1,50	18,0	14,9	7,4	18,2
29_B	4,50	18,7	15,7	8,1	18,9
29_C	7,50	19,2	16,2	8,6	19,4
30_A	1,50	--	--	--	--
30_B	4,50	--	--	--	--
30_C	7,50	--	--	--	--
31_A	1,50	15,4	12,4	4,9	15,7
31_B	4,50	16,0	13,0	5,4	16,2
31_C	7,50	17,7	14,7	7,1	17,9
32_A	1,50	58,8	55,8	48,2	59,1
32_B	4,50	59,3	56,2	48,7	59,5
32_C	7,50	59,1	56,0	48,5	59,3
33_A	1,50	54,2	51,2	43,6	54,5
33_B	4,50	54,9	51,9	44,3	55,2
33_C	7,50	54,9	51,8	44,3	55,1
34_A	1,50	--	--	--	--
34_B	4,50	--	--	--	--
34_C	7,50	--	--	--	--
35_A	1,50	50,4	47,4	39,9	50,7
35_B	4,50	52,3	49,2	41,7	52,5
35_C	7,50	52,8	49,7	42,2	53,0
36_A	1,50	--	--	--	--
36_B	4,50	--	--	--	--
36_C	7,50	--	--	--	--
37_A	1,50	17,7	14,7	7,1	17,9
37_B	4,50	18,5	15,5	8,0	18,8
37_C	7,50	21,8	18,8	11,3	22,1
38_A	1,50	--	--	--	--
38_B	4,50	--	--	--	--
38_C	7,50	--	--	--	--
39_A	1,50	16,6	13,6	6,0	16,8
39_B	4,50	17,3	14,2	6,7	17,5
39_C	7,50	18,6	15,5	8,0	18,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3C

Geluidbelasting vanwege Groenstraat
in toekomstige situatie op bestaande
woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	32,0	29,0	21,4	32,2
01_B		4,50	32,6	29,5	22,0	32,8
02_A		1,50	16,8	13,8	6,2	17,0
02_B		4,50	19,5	16,4	8,9	19,7
02_C		7,50	24,3	21,3	13,7	24,5
03_A		1,50	--	--	--	--
03_B		4,50	--	--	--	--
03_C		7,50	--	--	--	--
04_A		1,50	20,1	17,1	9,6	20,4
04_B		4,50	21,7	18,7	11,1	21,9
04_C		7,50	24,5	21,5	13,9	24,7
05_A		1,50	23,0	19,9	12,4	23,2
05_B		4,50	24,2	21,1	13,6	24,4
05_C		7,50	28,0	24,9	17,4	28,2
06_A		1,50	24,1	21,0	13,5	24,3
06_B		4,50	25,1	22,0	14,5	25,3
06_C		7,50	27,7	24,7	17,1	27,9
07_A		1,50	24,4	21,3	13,8	24,6
07_B		4,50	24,9	21,8	14,3	25,1
07_C		7,50	25,2	22,1	14,6	25,4
08_A		1,50	23,7	20,6	13,1	23,9
08_B		4,50	24,3	21,3	13,8	24,6
08_C		7,50	25,8	22,8	15,3	26,1
09_A		1,50	6,3	3,2	-4,3	6,5
09_B		4,50	7,7	4,7	-2,9	7,9
09_C		7,50	12,4	9,3	1,8	12,6
10_A		1,50	18,6	15,6	8,0	18,8
10_B		4,50	20,6	17,6	10,0	20,8
10_C		7,50	22,1	19,0	11,5	22,3
11_A		1,50	19,5	16,5	8,9	19,7
11_B		4,50	21,5	18,4	10,9	21,7
11_C		7,50	24,7	21,7	14,1	24,9
12_A		1,50	14,0	10,9	3,4	14,2
12_B		4,50	15,0	11,9	4,4	15,2
12_C		7,50	16,3	13,2	5,7	16,5
13_A		1,50	16,2	13,1	5,6	16,4
13_B		4,50	19,3	16,2	8,7	19,5
13_C		7,50	22,3	19,2	11,7	22,5
14_A		1,50	9,9	6,8	-0,7	10,1
14_B		4,50	11,3	8,2	0,7	11,5
14_C		7,50	12,3	9,2	1,7	12,5
15_A		1,50	15,4	12,3	4,8	15,6
15_B		4,50	17,4	14,3	6,8	17,6
15_C		7,50	18,8	15,7	8,2	19,0
16_A		1,50	16,3	13,3	5,7	16,5
16_B		4,50	17,5	14,4	6,9	17,7
16_C		7,50	19,5	16,5	8,9	19,8
17_A		1,50	15,2	12,1	4,6	15,4
17_B		4,50	16,7	13,6	6,1	16,9
17_C		7,50	19,0	15,9	8,4	19,2
18_A		1,50	19,2	16,2	8,6	19,4
18_B		4,50	20,0	16,9	9,4	20,2
18_C		7,50	21,5	18,5	10,9	21,7
19_A		1,50	22,2	19,1	11,6	22,4
19_B		4,50	22,9	19,8	12,3	23,1
19_C		7,50	25,5	22,4	14,9	25,7
20_A		1,50	13,0	9,9	2,4	13,2
20_B		4,50	16,3	13,2	5,7	16,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

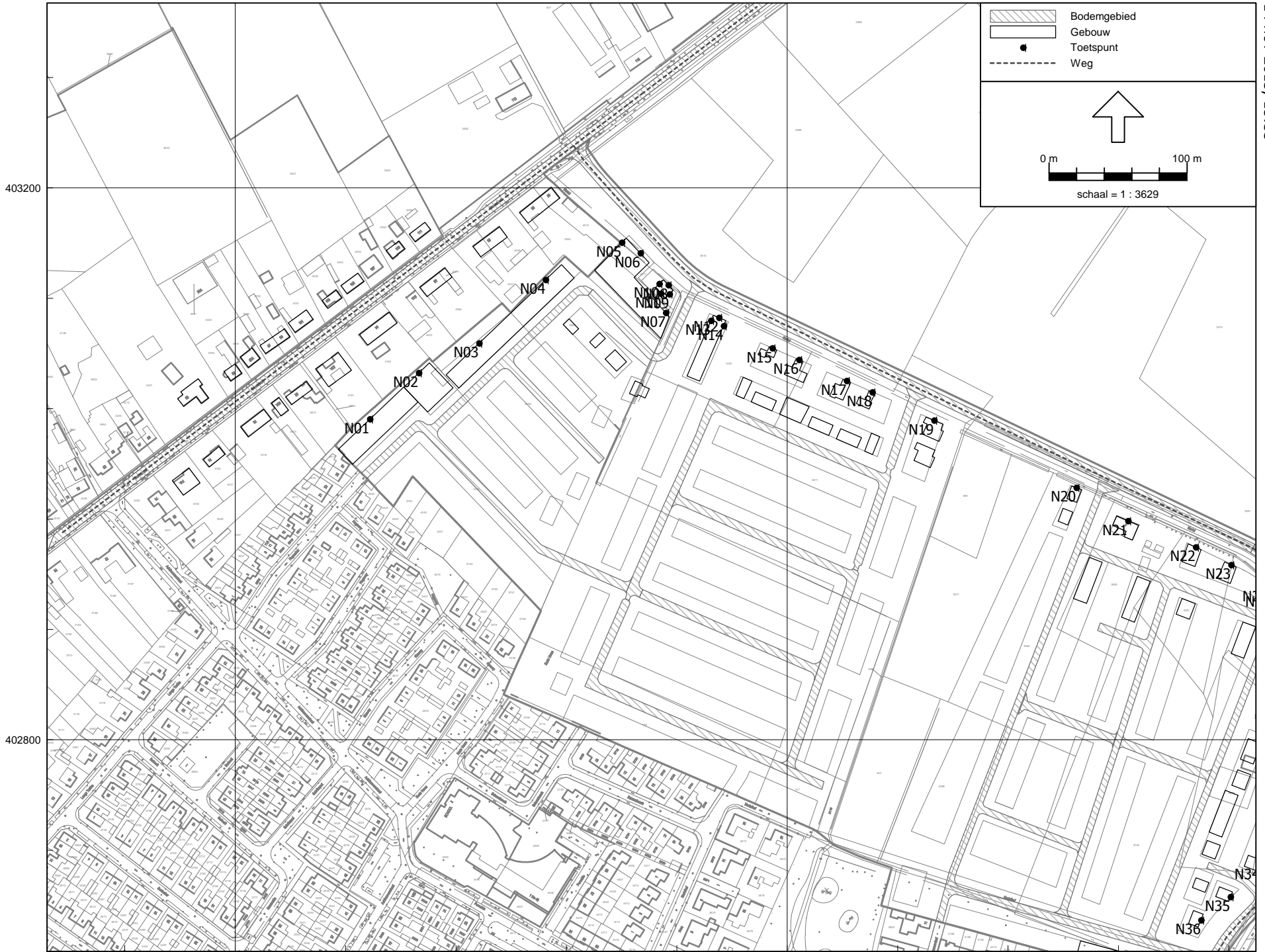
Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_C	7,50	18,5	15,5	8,0	18,8
21_A	1,50	8,2	5,2	-2,4	8,4
21_B	4,50	9,9	6,8	-0,7	10,1
21_C	7,50	13,9	10,8	3,3	14,1
22_A	1,50	19,5	16,4	8,9	19,7
22_B	4,50	21,8	18,8	11,2	22,0
22_C	7,50	23,5	20,4	12,9	23,7
23_A	1,50	17,0	13,9	6,4	17,2
23_B	4,50	18,6	15,6	8,1	18,9
23_C	7,50	19,6	16,6	9,0	19,8
24_A	1,50	17,7	14,7	7,2	18,0
24_B	4,50	20,1	17,1	9,5	20,3
24_C	7,50	20,8	17,7	10,2	21,0
25_A	1,50	3,7	0,7	-6,8	4,0
25_B	4,50	7,0	3,9	-3,6	7,2
25_C	7,50	14,7	11,6	4,1	14,9
26_A	1,50	11,8	8,8	1,2	12,0
26_B	4,50	14,2	11,1	3,6	14,4
26_C	7,50	17,6	14,5	7,0	17,8
27_A	1,50	--	--	--	--
27_B	4,50	--	--	--	--
27_C	7,50	--	--	--	--
28_A	1,50	7,5	4,5	-3,1	7,8
28_B	4,50	8,9	5,8	-1,7	9,1
28_C	7,50	11,8	8,8	1,2	12,0
29_A	1,50	17,9	14,9	7,3	18,1
29_B	4,50	19,3	16,3	8,7	19,5
29_C	7,50	19,9	16,9	9,3	20,1
30_A	1,50	--	--	--	--
30_B	4,50	--	--	--	--
30_C	7,50	--	--	--	--
31_A	1,50	16,4	13,4	5,8	16,7
31_B	4,50	17,1	14,0	6,5	17,3
31_C	7,50	17,7	14,6	7,1	17,9
32_A	1,50	59,9	56,8	49,3	60,1
32_B	4,50	60,3	57,2	49,7	60,5
32_C	7,50	60,1	57,1	49,5	60,3
33_A	1,50	55,4	52,3	44,8	55,6
33_B	4,50	56,1	53,0	45,5	56,3
33_C	7,50	56,1	53,0	45,5	56,3
34_A	1,50	35,0	31,9	24,4	35,2
34_B	4,50	31,0	28,0	20,4	31,2
34_C	7,50	31,5	28,4	20,9	31,7
35_A	1,50	51,5	48,4	40,9	51,7
35_B	4,50	53,3	50,2	42,7	53,5
35_C	7,50	53,8	50,7	43,2	54,0
36_A	1,50	--	--	--	--
36_B	4,50	--	--	--	--
36_C	7,50	--	--	--	--
37_A	1,50	18,7	15,7	8,1	18,9
37_B	4,50	19,5	16,5	9,0	19,8
37_C	7,50	22,7	19,6	12,1	22,9
38_A	1,50	--	--	--	--
38_B	4,50	--	--	--	--
38_C	7,50	--	--	--	--
39_A	1,50	12,7	9,7	2,1	12,9
39_B	4,50	15,3	12,3	4,8	15,6
39_C	7,50	18,1	15,0	7,5	18,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3D

Geluidbelasting vanwege Groenstraat
in toekomstige situatie op nieuwe
woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N01_A	1,50	44,8	41,8	34,2	45,0
N02_A	1,50	46,2	43,2	35,6	46,4
N03_A	1,50	45,9	42,9	35,3	46,1
N04_A	1,50	46,8	43,7	36,2	47,0
N05_A	1,50	47,6	44,6	37,1	47,9
N06_A	1,50	45,1	42,1	34,5	45,3
N07_A	1,50	33,2	30,2	22,6	33,4
N08_A	1,50	43,1	40,0	32,5	43,3
N08_B	4,50	44,1	41,1	33,6	44,4
N08_C	7,50	44,9	41,9	34,3	45,2
N09_A	1,50	27,8	24,8	17,2	28,0
N09_B	4,50	29,5	26,5	18,9	29,7
N09_C	7,50	30,7	27,6	20,1	30,9
N10_A	1,50	43,5	40,4	32,9	43,7
N10_B	4,50	45,4	42,3	34,8	45,6
N10_C	7,50	46,3	43,3	35,8	46,6
N11_A	1,50	39,4	36,3	28,8	39,6
N11_B	4,50	38,6	35,6	28,0	38,8
N11_C	7,50	39,6	36,6	29,0	39,8
N12_A	1,50	41,9	38,9	31,4	42,2
N12_B	4,50	42,7	39,7	32,2	43,0
N12_C	7,50	43,3	40,2	32,7	43,5
N13_A	1,50	42,2	39,2	31,6	42,4
N13_B	4,50	43,5	40,4	32,9	43,7
N13_C	7,50	44,1	41,0	33,5	44,3
N14_A	1,50	23,1	20,1	12,5	23,3
N14_B	4,50	24,2	21,1	13,6	24,4
N14_C	7,50	26,6	23,6	16,0	26,9
N15_A	1,50	40,0	37,0	29,4	40,2
N15_B	4,50	40,7	37,7	30,1	40,9
N15_C	7,50	41,0	38,0	30,5	41,3
N16_A	1,50	39,3	36,3	28,8	39,6
N16_B	4,50	40,0	37,0	29,5	40,3
N16_C	7,50	40,3	37,2	29,7	40,5
N17_A	1,50	38,1	35,1	27,6	38,4
N17_B	4,50	38,8	35,8	28,2	39,0
N17_C	7,50	39,1	36,1	28,5	39,3
N18_A	1,50	37,2	34,2	26,6	37,5
N18_B	4,50	37,9	34,8	27,3	38,1
N18_C	7,50	38,2	35,1	27,6	38,4
N19_A	1,50	36,0	33,0	25,4	36,2
N19_B	4,50	36,6	33,5	26,0	36,8
N19_C	7,50	36,8	33,7	26,2	37,0
N20_A	1,50	33,1	30,1	22,5	33,3
N20_B	4,50	33,7	30,6	23,1	33,9
N20_C	7,50	33,9	30,9	23,3	34,1
N21_A	1,50	31,8	28,8	21,3	32,1
N21_B	4,50	32,4	29,4	21,8	32,6
N21_C	7,50	32,8	29,7	22,2	33,0
N22_A	1,50	30,9	27,9	20,3	31,2
N22_B	4,50	31,5	28,4	20,9	31,7
N22_C	7,50	31,6	28,6	21,1	31,9
N23_A	1,50	30,0	27,0	19,4	30,2
N23_B	4,50	30,5	27,5	20,0	30,8
N23_C	7,50	30,7	27,6	20,1	30,9
N24_A	1,50	28,9	25,9	18,4	29,2
N24_B	4,50	29,6	26,5	19,0	29,8
N24_C	7,50	30,0	27,0	19,5	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

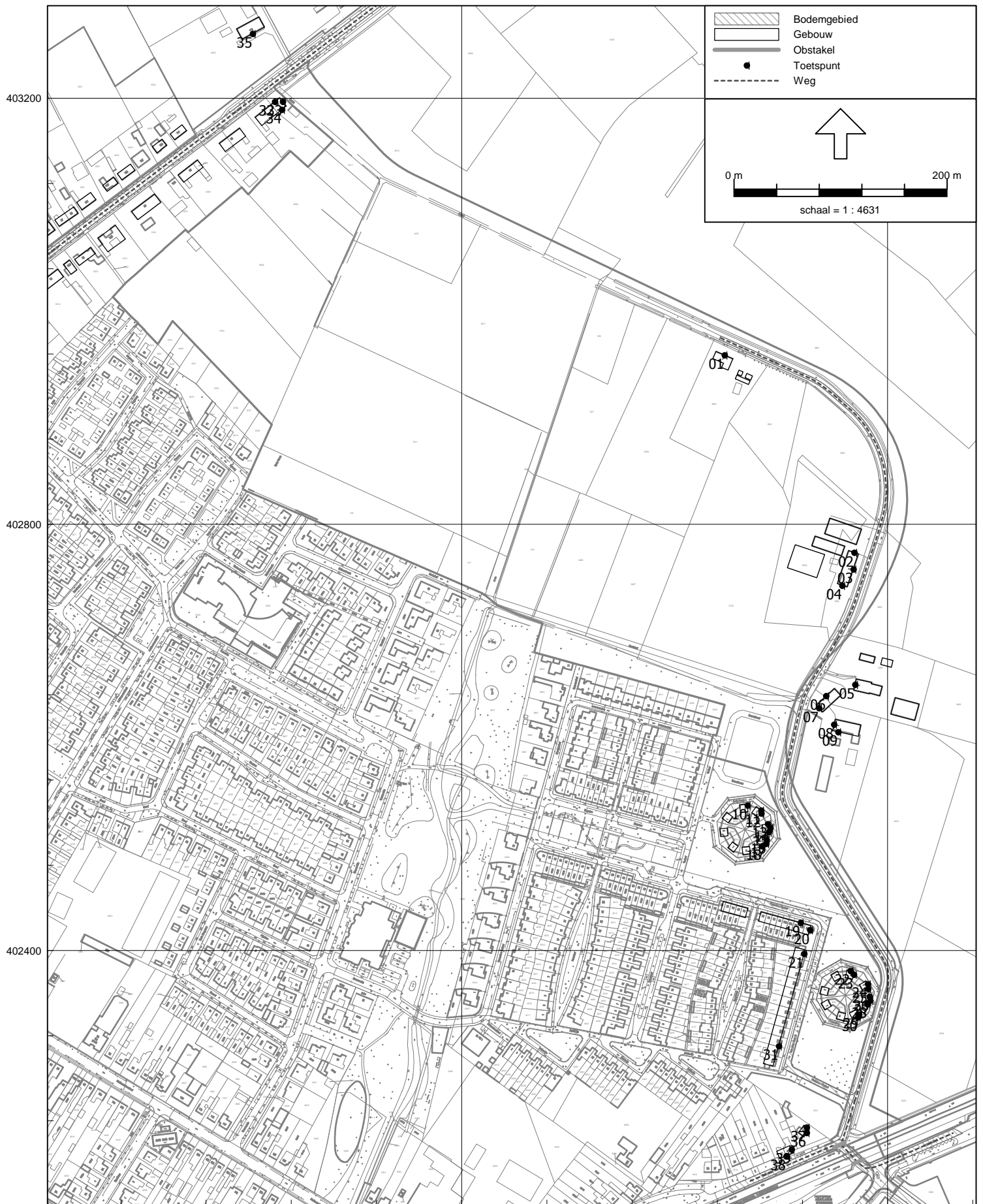
Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege Groenstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
N25_A		1,50	--	--	--	--
N25_B		4,50	--	--	--	--
N25_C		7,50	--	--	--	--
N26_A		1,50	17,7	14,7	7,2	18,0
N26_B		4,50	20,0	17,0	9,4	20,2
N26_C		7,50	27,4	24,3	16,8	27,6
N27_A		1,50	--	--	--	--
N27_B		4,50	--	--	--	--
N27_C		7,50	--	--	--	--
N28_A		1,50	--	--	--	--
N28_B		4,50	--	--	--	--
N28_C		7,50	--	--	--	--
N29_A		1,50	17,3	14,2	6,7	17,5
N29_B		4,50	19,7	16,6	9,1	19,9
N29_C		7,50	26,7	23,7	16,2	27,0
N30_A		1,50	--	--	--	--
N30_B		4,50	--	--	--	--
N30_C		7,50	--	--	--	--
N31_A		1,50	18,0	15,0	7,5	18,3
N31_B		4,50	20,6	17,5	10,0	20,8
N31_C		7,50	27,3	24,3	16,8	27,6
N32_A		1,50	--	--	--	--
N32_B		4,50	--	--	--	--
N32_C		7,50	--	--	--	--
N33_A		1,50	--	--	--	--
N33_B		4,50	--	--	--	--
N33_C		7,50	--	--	--	--
N34_A		1,50	--	--	--	--
N34_B		4,50	--	--	--	--
N34_C		7,50	--	--	--	--
N35_A		1,50	18,3	15,3	7,8	18,6
N35_B		4,50	18,9	15,9	8,3	19,1
N35_C		7,50	19,1	16,1	8,5	19,3
N36_A		1,50	16,6	13,6	6,0	16,9
N36_B		4,50	19,2	16,2	8,6	19,4
N36_C		7,50	24,3	21,3	13,7	24,5
N37_A		1,50	11,2	8,2	0,6	11,4
N37_B		4,50	12,7	9,7	2,1	13,0
N37_C		7,50	15,9	12,9	5,3	16,2
N38_A		1,50	19,4	16,4	8,8	19,6
N38_B		4,50	20,4	17,4	9,8	20,6
N38_C		7,50	21,4	18,3	10,8	21,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3E

Geluidbelasting vanwege Stationstraat / Brabantsehoek in huidige situatie op bestaande woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Stationstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	--	--	--	--
	01_B	4,50	--	--	--	--
	02_A	1,50	-6,6	-8,5	-16,2	-5,8
	02_B	4,50	-4,3	-6,3	-13,9	-3,5
	02_C	7,50	0,2	-1,8	-9,5	1,0
	03_A	1,50	11,5	9,6	1,9	12,3
	03_B	4,50	13,1	11,2	3,5	13,9
	03_C	7,50	18,4	16,4	8,8	19,2
	04_A	1,50	12,0	10,0	2,4	12,8
	04_B	4,50	13,6	11,6	4,0	14,4
	04_C	7,50	18,4	16,4	8,7	19,2
	05_A	1,50	-6,3	-8,3	-15,9	-5,5
	05_B	4,50	-5,2	-7,1	-14,7	-4,3
	05_C	7,50	-4,7	-6,6	-14,3	-3,9
	06_A	1,50	-12,0	-14,0	-21,6	-11,2
	06_B	4,50	-10,7	-12,6	-20,3	-9,9
	06_C	7,50	-10,2	-12,1	-19,8	-9,4
	07_A	1,50	21,2	19,3	11,6	22,0
	07_B	4,50	21,8	19,9	12,2	22,6
	07_C	7,50	22,1	20,1	12,5	22,9
	08_A	1,50	--	--	--	--
	08_B	4,50	--	--	--	--
	08_C	7,50	--	--	--	--
	09_A	1,50	22,8	20,8	13,2	23,6
	09_B	4,50	23,3	21,4	13,7	24,1
	09_C	7,50	23,6	21,7	14,0	24,4
	10_A	1,50	12,6	10,6	2,9	13,4
	10_B	4,50	14,4	12,5	4,8	15,2
	10_C	7,50	17,9	16,0	8,3	18,7
	11_A	1,50	2,6	0,7	-7,0	3,4
	11_B	4,50	9,6	7,6	-0,1	10,4
	11_C	7,50	13,3	11,4	3,7	14,1
	12_A	1,50	11,7	9,7	2,1	12,5
	12_B	4,50	14,0	12,0	4,3	14,8
	12_C	7,50	18,3	16,4	8,7	19,1
	13_A	1,50	16,4	14,4	6,7	17,2
	13_B	4,50	18,0	16,0	8,3	18,8
	13_C	7,50	20,0	18,1	10,4	20,8
	14_A	1,50	20,0	18,0	10,4	20,8
	14_B	4,50	21,4	19,4	11,7	22,2
	14_C	7,50	23,2	21,2	13,6	24,0
	15_A	1,50	15,5	13,6	5,9	16,3
	15_B	4,50	17,3	15,4	7,7	18,1
	15_C	7,50	19,4	17,5	9,8	20,2
	16_A	1,50	19,3	17,3	9,7	20,1
	16_B	4,50	20,5	18,6	10,9	21,3
	16_C	7,50	22,8	20,9	13,2	23,6
	17_A	1,50	18,8	16,9	9,2	19,6
	17_B	4,50	20,1	18,1	10,4	20,9
	17_C	7,50	21,6	19,6	12,0	22,4
	18_A	1,50	15,9	14,0	6,3	16,7
	18_B	4,50	17,8	15,9	8,2	18,6
	18_C	7,50	20,1	18,2	10,5	20,9
	19_A	1,50	18,0	16,0	8,4	18,8
	19_B	4,50	19,0	17,1	9,4	19,8
	19_C	7,50	19,3	17,4	9,7	20,1
	20_A	1,50	28,2	26,3	18,6	29,0
	20_B	4,50	28,8	26,8	19,2	29,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie 2012
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Stationstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_C	7,50	29,3	27,4	19,7	30,1
	21_A	1,50	32,7	30,7	23,1	33,5
	21_B	4,50	33,2	31,3	23,6	34,0
	21_C	7,50	33,7	31,8	24,1	34,5
	22_A	1,50	11,5	9,6	1,9	12,3
	22_B	4,50	11,8	9,9	2,2	12,6
	22_C	7,50	11,8	9,9	2,2	12,6
	23_A	1,50	27,3	25,3	17,7	28,1
	23_B	4,50	28,1	26,1	18,5	28,9
	23_C	7,50	29,3	27,4	19,7	30,1
	24_A	1,50	11,4	9,5	1,8	12,2
	24_B	4,50	11,7	9,8	2,1	12,5
	24_C	7,50	11,7	9,8	2,1	12,5
	25_A	1,50	28,9	26,9	19,2	29,6
	25_B	4,50	29,6	27,6	19,9	30,3
	25_C	7,50	30,6	28,7	21,0	31,4
	26_A	1,50	23,2	21,2	13,6	24,0
	26_B	4,50	23,8	21,9	14,2	24,6
	26_C	7,50	24,9	22,9	15,3	25,7
	27_A	1,50	34,7	32,8	25,1	35,5
	27_B	4,50	35,5	33,6	25,9	36,3
	27_C	7,50	36,2	34,3	26,6	37,0
	28_A	1,50	36,5	34,6	26,9	37,3
	28_B	4,50	37,3	35,3	27,7	38,1
	28_C	7,50	38,1	36,1	28,4	38,9
	29_A	1,50	32,9	30,9	23,2	33,7
	29_B	4,50	33,6	31,6	23,9	34,3
	29_C	7,50	34,3	32,3	24,7	35,1
	30_A	1,50	36,8	34,8	27,2	37,6
	30_B	4,50	37,7	35,7	28,1	38,5
	30_C	7,50	38,5	36,5	28,9	39,3
	31_A	1,50	37,6	35,7	28,0	38,4
	31_B	4,50	38,5	36,5	28,9	39,3
	31_C	7,50	39,3	37,4	29,7	40,1
	32_A	1,50	-4,6	-6,6	-14,2	-3,8
	32_B	4,50	-2,7	-4,6	-12,3	-1,9
	32_C	7,50	-2,1	-4,0	-11,7	-1,3
	33_A	1,50	4,8	2,9	-4,8	5,6
	33_B	4,50	8,2	6,2	-1,5	9,0
	33_C	7,50	9,3	7,4	-0,3	10,1
	34_A	1,50	9,4	7,5	-0,2	10,2
	34_B	4,50	9,9	8,0	0,3	10,7
	34_C	7,50	10,0	8,1	0,4	10,8
	35_A	1,50	9,4	7,4	-0,2	10,2
	35_B	4,50	10,0	8,1	0,4	10,8
	35_C	7,50	11,3	9,4	1,7	12,1
	36_A	1,50	52,5	50,6	43,0	53,4
	36_B	4,50	53,3	51,4	43,7	54,1
	36_C	7,50	53,2	51,3	43,6	54,0
	37_A	1,50	45,5	43,6	36,0	46,4
	37_B	4,50	47,2	45,3	37,6	48,0
	37_C	7,50	47,4	45,5	37,8	48,2
	38_A	1,50	58,3	56,4	48,7	59,1
	38_B	4,50	58,2	56,3	48,6	59,0
	38_C	7,50	57,4	55,5	47,9	58,2
	39_A	1,50	53,4	51,5	43,8	54,2
	39_B	4,50	53,7	51,8	44,1	54,5
	39_C	7,50	53,4	51,5	43,8	54,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3F

Geluidbelasting vanwege Stationstraat / Brabantsehoek in toekomstige situatie op bestaande woningen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	49,7	47,8	40,1	50,5
	01_B	4,50	50,7	48,7	41,0	51,5
	02_A	1,50	43,7	41,8	34,1	44,5
	02_B	4,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	02_C	7,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	03_A	1,50	48,0	46,1	38,4	48,8
	03_B	4,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	03_C	7,50	49,4	47,5	39,8	50,2
	04_A	1,50	45,8	43,8	36,2	46,6
	04_B	4,50	47,2	45,2	37,6	48,0
	04_C	7,50	47,3	45,3	37,7	48,1
	05_A	1,50	44,1	42,2	34,5	44,9
	05_B	4,50	46,1	44,2	36,5	46,9
	05_C	7,50	46,4	44,5	36,8	47,2
	06_A	1,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	06_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	06_C	7,50	48,9	47,0	39,3	49,7
	07_A	1,50	45,9	43,9	36,2	46,7
	07_B	4,50	47,4	45,5	37,8	48,2
	07_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	08_A	1,50	42,3	40,3	32,7	43,1
	08_B	4,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	08_C	7,50	44,8	42,9	35,2	45,6
	09_A	1,50	40,8	38,8	31,2	41,6
	09_B	4,50	42,7	40,7	33,0	43,5
	09_C	7,50	43,2	41,3	33,6	44,0
	10_A	1,50	43,5	41,5	33,8	44,3
	10_B	4,50	45,4	43,5	35,8	46,2
	10_C	7,50	45,6	43,7	36,0	46,4
	11_A	1,50	46,6	44,7	37,0	47,4
	11_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
	11_C	7,50	48,3	46,4	38,7	49,1
	12_A	1,50	45,7	43,8	36,1	46,5
	12_B	4,50	47,4	45,4	37,7	48,2
	12_C	7,50	47,5	45,6	37,9	48,3
	13_A	1,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	13_B	4,50	47,2	45,2	37,5	48,0
	13_C	7,50	47,3	45,4	37,7	48,1
	14_A	1,50	46,8	44,8	37,2	47,6
	14_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
	14_C	7,50	48,6	46,6	39,0	49,4
	15_A	1,50	42,1	40,2	32,5	42,9
	15_B	4,50	44,1	42,1	34,4	44,9
	15_C	7,50	44,3	42,4	34,7	45,1
	16_A	1,50	43,3	41,4	33,7	44,1
	16_B	4,50	45,3	43,4	35,7	46,1
	16_C	7,50	45,5	43,6	35,9	46,3
	17_A	1,50	42,8	40,9	33,2	43,6
	17_B	4,50	44,8	42,8	35,2	45,6
	17_C	7,50	45,0	43,1	35,4	45,8
	18_A	1,50	35,6	33,7	26,0	36,4
	18_B	4,50	36,9	35,0	27,3	37,7
	18_C	7,50	37,9	36,0	28,3	38,7
	19_A	1,50	41,9	39,9	32,2	42,7
	19_B	4,50	43,8	41,9	34,2	44,6
	19_C	7,50	44,4	42,5	34,8	45,2
	20_A	1,50	42,0	40,0	32,3	42,8
	20_B	4,50	44,1	42,2	34,5	44,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege gebiedsontsluitingsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
21_A	1,50	40,0	38,0	30,4	40,8
21_B	4,50	41,7	39,8	32,1	42,5
21_C	7,50	42,7	40,8	33,1	43,5
22_A	1,50	44,6	42,7	35,0	45,4
22_B	4,50	46,5	44,6	36,9	47,3
22_C	7,50	46,6	44,7	37,0	47,4
23_A	1,50	44,9	43,0	35,3	45,7
23_B	4,50	46,8	44,9	37,2	47,6
23_C	7,50	46,9	45,0	37,3	47,7
24_A	1,50	48,9	47,0	39,3	49,7
24_B	4,50	50,1	48,1	40,5	50,9
24_C	7,50	50,0	48,1	40,4	50,8
25_A	1,50	47,9	45,9	38,2	48,7
25_B	4,50	48,9	47,0	39,3	49,7
25_C	7,50	48,8	46,9	39,2	49,6
26_A	1,50	47,8	45,9	38,2	48,6
26_B	4,50	48,9	46,9	39,3	49,7
26_C	7,50	48,8	46,8	39,2	49,6
27_A	1,50	50,4	48,4	40,7	51,2
27_B	4,50	51,2	49,2	41,6	52,0
27_C	7,50	51,0	49,1	41,4	51,8
28_A	1,50	47,1	45,1	37,5	47,9
28_B	4,50	48,2	46,3	38,6	49,0
28_C	7,50	48,2	46,2	38,5	49,0
29_A	1,50	47,2	45,3	37,6	48,0
29_B	4,50	48,5	46,6	38,9	49,3
29_C	7,50	48,5	46,6	38,9	49,3
30_A	1,50	47,1	45,2	37,5	47,9
30_B	4,50	48,4	46,5	38,8	49,2
30_C	7,50	48,4	46,5	38,8	49,2
31_A	1,50	37,5	35,6	27,9	38,3
31_B	4,50	38,8	36,9	29,2	39,6
31_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6
32_A	1,50	38,4	36,5	28,8	39,2
32_B	4,50	40,1	38,2	30,5	40,9
32_C	7,50	40,2	38,3	30,6	41,0
33_A	1,50	45,4	43,4	35,7	46,2
33_B	4,50	46,9	45,0	37,3	47,7
33_C	7,50	47,0	45,1	37,4	47,8
34_A	1,50	42,4	40,4	32,8	43,2
34_B	4,50	44,3	42,3	34,7	45,1
34_C	7,50	44,5	42,6	34,9	45,3
35_A	1,50	39,1	37,2	29,5	39,9
35_B	4,50	40,8	38,9	31,2	41,6
35_C	7,50	41,5	39,6	31,9	42,3
36_A	1,50	40,5	38,6	30,9	41,3
36_B	4,50	42,6	40,7	33,0	43,4
36_C	7,50	42,9	41,0	33,3	43,7
37_A	1,50	41,3	39,3	31,7	42,1
37_B	4,50	43,3	41,3	33,7	44,1
37_C	7,50	43,6	41,7	34,0	44,4
38_A	1,50	32,5	30,6	22,9	33,3
38_B	4,50	34,6	32,6	24,9	35,4
38_C	7,50	35,2	33,3	25,6	36,0
39_A	1,50	37,2	35,2	27,6	38,0
39_B	4,50	39,1	37,1	29,5	39,9
39_C	7,50	39,8	37,9	30,2	40,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Stationsstraat/Brabants Hoek
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	1,50	--	--	--	--
	01_B	4,50	--	--	--	--
	02_A	1,50	-0,9	-2,8	-10,5	-0,1
	02_B	4,50	-2,1	-4,1	-11,8	-1,3
	02_C	7,50	2,3	0,4	-7,3	3,1
	03_A	1,50	12,8	10,9	3,2	13,6
	03_B	4,50	14,6	12,7	5,0	15,4
	03_C	7,50	20,1	18,2	10,5	20,9
	04_A	1,50	12,4	10,5	2,8	13,2
	04_B	4,50	14,6	12,7	5,0	15,4
	04_C	7,50	20,1	18,1	10,5	20,9
	05_A	1,50	2,0	0,1	-7,6	2,8
	05_B	4,50	3,4	1,4	-6,3	4,2
	05_C	7,50	-4,4	-6,3	-14,0	-3,6
	06_A	1,50	4,3	2,4	-5,3	5,1
	06_B	4,50	5,3	3,4	-4,3	6,1
	06_C	7,50	-2,3	-4,2	-11,9	-1,5
	07_A	1,50	22,5	20,5	12,8	23,3
	07_B	4,50	23,0	21,1	13,4	23,8
	07_C	7,50	23,2	21,3	13,6	24,0
	08_A	1,50	6,5	4,5	-3,1	7,3
	08_B	4,50	6,8	4,9	-2,8	7,6
	08_C	7,50	--	--	--	--
	09_A	1,50	24,3	22,3	14,6	25,1
	09_B	4,50	24,8	22,8	15,2	25,6
	09_C	7,50	25,0	23,0	15,3	25,8
	10_A	1,50	13,3	11,4	3,7	14,1
	10_B	4,50	15,2	13,2	5,6	16,0
	10_C	7,50	18,3	16,4	8,7	19,1
	11_A	1,50	6,4	4,5	-3,2	7,2
	11_B	4,50	6,8	4,8	-2,9	7,6
	11_C	7,50	--	--	--	--
	12_A	1,50	11,9	10,0	2,3	12,7
	12_B	4,50	14,2	12,3	4,6	15,0
	12_C	7,50	18,6	16,7	9,0	19,4
	13_A	1,50	17,1	15,2	7,5	17,9
	13_B	4,50	18,2	16,2	8,5	19,0
	13_C	7,50	19,7	17,7	10,1	20,5
	14_A	1,50	21,6	19,7	12,0	22,4
	14_B	4,50	22,6	20,7	13,0	23,4
	14_C	7,50	24,0	22,1	14,4	24,8
	15_A	1,50	16,0	14,1	6,4	16,8
	15_B	4,50	17,8	15,9	8,3	18,7
	15_C	7,50	19,7	17,8	10,1	20,5
	16_A	1,50	21,1	19,2	11,5	21,9
	16_B	4,50	22,1	20,2	12,5	22,9
	16_C	7,50	23,3	21,4	13,7	24,1
	17_A	1,50	20,4	18,4	10,7	21,2
	17_B	4,50	21,4	19,5	11,8	22,2
	17_C	7,50	22,5	20,6	12,9	23,3
	18_A	1,50	19,8	17,8	10,2	20,6
	18_B	4,50	21,0	19,0	11,4	21,8
	18_C	7,50	22,3	20,4	12,7	23,1
	19_A	1,50	17,9	16,0	8,3	18,7
	19_B	4,50	19,2	17,3	9,6	20,0
	19_C	7,50	19,7	17,7	10,1	20,5
	20_A	1,50	29,9	28,0	20,3	30,7
	20_B	4,50	30,4	28,4	20,7	31,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie 2023
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Vanwege de Stationsstraat/Brabants Hoek
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_C	7,50	30,8	28,9	21,2	31,6
21_A	1,50	32,2	30,3	22,6	33,0
21_B	4,50	32,7	30,8	23,1	33,5
21_C	7,50	33,3	31,4	23,7	34,1
22_A	1,50	-1,3	-3,2	-10,9	-0,5
22_B	4,50	-0,5	-2,4	-10,1	0,3
22_C	7,50	-2,4	-4,3	-12,0	-1,6
23_A	1,50	28,8	26,9	19,2	29,6
23_B	4,50	29,4	27,4	19,8	30,2
23_C	7,50	30,5	28,5	20,9	31,3
24_A	1,50	--	--	--	--
24_B	4,50	--	--	--	--
24_C	7,50	--	--	--	--
25_A	1,50	31,0	29,0	21,4	31,8
25_B	4,50	31,8	29,8	22,1	32,6
25_C	7,50	32,7	30,8	23,1	33,5
26_A	1,50	24,7	22,8	15,1	25,5
26_B	4,50	25,4	23,4	15,7	26,2
26_C	7,50	26,5	24,6	16,9	27,3
27_A	1,50	35,7	33,7	26,0	36,5
27_B	4,50	36,5	34,5	26,8	37,3
27_C	7,50	37,2	35,3	27,6	38,0
28_A	1,50	37,2	35,3	27,6	38,0
28_B	4,50	38,0	36,0	28,3	38,8
28_C	7,50	38,7	36,8	29,1	39,5
29_A	1,50	33,9	31,9	24,3	34,7
29_B	4,50	34,6	32,7	25,0	35,4
29_C	7,50	35,4	33,4	25,7	36,2
30_A	1,50	37,6	35,6	28,0	38,4
30_B	4,50	38,5	36,6	28,9	39,3
30_C	7,50	39,3	37,4	29,7	40,1
31_A	1,50	38,2	36,3	28,6	39,0
31_B	4,50	39,1	37,1	29,5	39,9
31_C	7,50	39,9	38,0	30,3	40,7
32_A	1,50	-2,2	-4,1	-11,8	-1,4
32_B	4,50	-0,4	-2,3	-10,0	0,4
32_C	7,50	0,2	-1,7	-9,4	1,0
33_A	1,50	3,5	1,6	-6,1	4,3
33_B	4,50	6,9	5,0	-2,7	7,7
33_C	7,50	7,9	6,0	-1,7	8,7
34_A	1,50	5,2	3,3	-4,4	6,0
34_B	4,50	6,2	4,3	-3,4	7,0
34_C	7,50	6,6	4,7	-3,0	7,4
35_A	1,50	8,8	6,9	-0,8	9,6
35_B	4,50	9,5	7,5	-0,2	10,3
35_C	7,50	9,8	7,8	0,2	10,6
36_A	1,50	53,6	51,7	44,0	54,4
36_B	4,50	54,3	52,4	44,7	55,1
36_C	7,50	54,2	52,3	44,6	55,0
37_A	1,50	45,8	43,9	36,2	46,6
37_B	4,50	47,3	45,4	37,8	48,2
37_C	7,50	47,6	45,7	38,0	48,4
38_A	1,50	59,5	57,6	49,9	60,3
38_B	4,50	59,3	57,4	49,7	60,1
38_C	7,50	58,5	56,6	48,9	59,3
39_A	1,50	54,5	52,6	44,9	55,3
39_B	4,50	54,7	52,8	45,2	55,6
39_C	7,50	54,4	52,5	44,8	55,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3G

Geluidbelasting vanwege Huysacker
in huidige situatie op bestaande wo-
ningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Huijsacker huidig
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
50_A	1,50	46,9	43,8	36,3	47,1	
50_B	4,50	46,5	43,5	35,9	46,8	
50_C	7,50	45,5	42,5	34,9	45,7	
51_A	1,50	43,8	40,7	33,2	44,0	
51_B	4,50	44,0	41,0	33,4	44,2	
51_C	7,50	43,6	40,5	33,0	43,8	
52_A	1,50	46,3	43,3	35,7	46,6	
52_B	4,50	46,0	42,9	35,4	46,2	
52_C	7,50	45,0	41,9	34,4	45,2	
53_A	1,50	21,5	18,4	10,9	21,7	
53_B	4,50	22,2	19,2	11,6	22,4	
53_C	7,50	23,1	20,1	12,5	23,3	
54_A	1,50	20,6	17,5	10,0	20,8	
54_B	4,50	22,4	19,4	11,8	22,6	
54_C	7,50	23,6	20,5	13,0	23,8	
55_A	1,50	3,2	0,2	-7,4	3,4	
55_B	4,50	-3,7	-6,8	-14,3	-3,5	
55_C	7,50	-3,7	-6,8	-14,3	-3,5	
56_A	1,50	--	--	--	--	
56_B	4,50	7,5	4,4	-3,1	7,7	
56_C	7,50	10,3	7,2	-0,3	10,5	
57_A	1,50	11,9	8,9	1,4	12,2	
57_B	4,50	12,4	9,3	1,8	12,6	
57_C	7,50	12,6	9,6	2,0	12,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)
01	Gebiedsontsluitingsweg (2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W12	--	50	50	50	3525,00	6,50
02	Groenstraat (2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	30	30	30	4700,00	6,80
03	Huijsacker huidig	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	--	30	30	30	146,00	6,80
04	Huijsacker toekomstig	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	30	30	30	30	229,00	6,80

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60
02	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90
03	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90
04	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)
01	--	--	--	--	--	221,56	139,03	23,74	--	6,42	4,62	0,79	--	1,15	0,87	0,15	--
02	--	--	--	--	--	302,02	151,49	26,73	--	14,38	6,87	1,21	--	3,20	1,44	0,25	--
03	--	--	--	--	--	9,38	4,71	0,83	--	0,45	0,21	0,04	--	0,10	0,04	0,01	--
04	--	--	--	--	--	14,72	7,38	1,30	--	0,70	0,33	0,06	--	0,16	0,07	0,01	--

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
01	79,44	80,41	87,06	95,78	98,45	94,16	87,94	81,16	77,46	78,56	85,29	93,86	96,50	92,22
02	92,38	89,97	97,98	100,01	105,76	101,62	93,86	89,33	89,34	86,85	94,78	96,90	102,71	98,57
03	75,70	72,71	81,83	83,22	88,21	84,98	77,59	73,89	72,66	69,59	78,63	80,12	85,16	81,93
04	77,65	74,67	83,79	85,18	90,17	86,93	79,55	75,85	74,61	71,55	80,59	82,07	87,11	83,89

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
01	86,01	79,24	69,78	70,88	77,61	86,18	88,82	84,54	78,34	71,57	--	--	--
02	90,80	86,22	81,81	79,32	87,25	89,37	95,17	91,04	83,26	78,69	--	--	--
03	74,53	70,79	65,12	62,06	71,10	72,58	77,63	74,40	67,00	63,25	--	--	--
04	76,49	72,74	67,08	64,01	73,05	74,54	79,58	76,36	68,95	65,21	--	--	--

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--

Bijlage 3H

Geluidbelasting vanwege Huysacker
in toekomstige situatie op bestaande
woningen



Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Huijsacker toekomstig
 Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
50_A	1,50	48,9	45,8	38,3	49,1
50_B	4,50	48,5	45,4	37,9	48,7
50_C	7,50	47,5	44,4	36,9	47,7
51_A	1,50	45,8	42,7	35,2	46,0
51_B	4,50	46,0	43,0	35,4	46,2
51_C	7,50	45,6	42,6	35,0	45,9
52_A	1,50	48,7	45,6	38,1	48,9
52_B	4,50	48,4	45,4	37,8	48,7
52_C	7,50	47,4	44,3	36,8	47,6
53_A	1,50	47,7	44,7	37,1	47,9
53_B	4,50	48,0	45,0	37,4	48,3
53_C	7,50	47,5	44,5	36,9	47,8
54_A	1,50	48,0	44,9	37,4	48,2
54_B	4,50	48,0	44,9	37,4	48,2
54_C	7,50	47,3	44,2	36,7	47,5
55_A	1,50	44,9	41,8	34,3	45,1
55_B	4,50	45,5	42,4	34,9	45,7
55_C	7,50	45,1	42,1	34,5	45,3
56_A	1,50	--	--	--	--
56_B	4,50	48,2	45,2	37,6	48,5
56_C	7,50	48,0	44,9	37,4	48,2
57_A	1,50	41,9	38,8	31,3	42,1
57_B	4,50	42,6	39,6	32,0	42,9
57_C	7,50	42,7	39,6	32,1	42,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)
01	Gebiedsontsluitingsweg (2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W12	--	50	50	50	3525,00	6,50
02	Groenstraat (2023)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9	--	30	30	30	4700,00	6,80
03	Huijsacker huidig	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	--	30	30	30	146,00	6,80
04	Huijsacker toekomstig	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	30	30	30	30	229,00	6,80

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	4,10	0,70	--	--	--	--	--	96,70	96,20	96,20	--	2,80	3,20	3,20	--	0,50	0,60	0,60
02	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90
03	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90
04	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,50	94,80	94,80	--	4,50	4,30	4,30	--	1,00	0,90	0,90

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)
01	--	--	--	--	--	221,56	139,03	23,74	--	6,42	4,62	0,79	--	1,15	0,87	0,15	--
02	--	--	--	--	--	302,02	151,49	26,73	--	14,38	6,87	1,21	--	3,20	1,44	0,25	--
03	--	--	--	--	--	9,38	4,71	0,83	--	0,45	0,21	0,04	--	0,10	0,04	0,01	--
04	--	--	--	--	--	14,72	7,38	1,30	--	0,70	0,33	0,06	--	0,16	0,07	0,01	--

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
01	79,44	80,41	87,06	95,78	98,45	94,16	87,94	81,16	77,46	78,56	85,29	93,86	96,50	92,22
02	92,38	89,97	97,98	100,01	105,76	101,62	93,86	89,33	89,34	86,85	94,78	96,90	102,71	98,57
03	75,70	72,71	81,83	83,22	88,21	84,98	77,59	73,89	72,66	69,59	78,63	80,12	85,16	81,93
04	77,65	74,67	83,79	85,18	90,17	86,93	79,55	75,85	74,61	71,55	80,59	82,07	87,11	83,89

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
01	86,01	79,24	69,78	70,88	77,61	86,18	88,82	84,54	78,34	71,57	--	--	--
02	90,80	86,22	81,81	79,32	87,25	89,37	95,17	91,04	83,26	78,69	--	--	--
03	74,53	70,79	65,12	62,06	71,10	72,58	77,63	74,40	67,00	63,25	--	--	--
04	76,49	72,74	67,08	64,01	73,05	74,54	79,58	76,36	68,95	65,21	--	--	--

Model: Nieuwe woningen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--