

An aerial photograph of a rural landscape. In the foreground, there are green and brown fields. A road runs diagonally across the middle. Below the road, there is a village with many houses and buildings. The background shows more fields and a body of water.

RANDWEG HOEDEKENSKERKE, BORSELE

onderzoek wegverkeerslawai

18 juni 2024

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 18 juni 2024
KENMERK 20210567_PD

PROJECTLEIDER ir. 

OPDRACHTGEVER gemeente Borsele
PROJECTNUMMER 20210567

AUTEUR 
STATUS Definitief



© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Beschrijving en afbakening van het onderzoek	5
2. Beschrijving plan	7
2.1 Aanleg randweg	7
2.2 Wijzigingen bestaande infrastructuur	7
3. Toepassing Toetsingskader	9
3.1 Toetsingskader Omgevingswet	9
3.2 Toetsingskader 'aanleg van een weg'	9
3.3 Toetsingskader 'wijziging van een weg'	9
3.4 Onderzoeksgebied 'aanleg en wijzigen weg'	10
3.5 Indirecte akoestische effecten door veranderend verkeer	10
4. Uitgangspunten	12
4.1 Aanpak onderzoeken	12
4.2 Rekenmethodiek en invoergegevens	12
4.2.1 Intensiteiten, etmaal- en voertuigverdeling	12
4.2.2 Verharding en maximumsnelheid	13
4.3 Ruimtelijke gegevens	13
5. Resultaten en beoordeling	15
5.1 Resultaten en beoordeling 'aanleg randweg'	15
5.2 Resultaten en beoordeling 'wijziging van een weg'	16
5.2.1 Wijziging 's-Gravenpoldersestraat	16
5.2.2 Wijzigen kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg	16
5.3 Resultaten en beoordeling 'indirect akoestisch effect door veranderend verkeer'	18
5.3.1 Aanpak	18
5.3.2 Effect veranderend verkeer 'route 's-Gravenpoldersestraat – Baarlandsezandweg'	19
5.3.3 Effect veranderend verkeer 'route Nieuwe Veerweg - Kapuinhoekweg – Kerkepolderweg'	21
Bijlage 1 Globaal toetsingskader Omgevingswet	
Bijlage 2 Aangeleverde verkeersgegevens	
Bijlage 3 Invoer onderzoek 'aanleg en wijziging van wegen'	
Bijlage 4 Invoer onderzoek 'indirect akoestisch effect veranderend verkeer'	
Bijlage 5 Resultaten nieuwe randweg	
Bijlage 6 Resultaten wijziging Nieuwe Veerweg	
Bijlage 7 Resultaten veranderend verkeer 's-Gravenpoldersestraat	
Bijlage 8 Resultaten veranderend verkeer Nieuwe Veerweg	



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Onderdeel van het project 'Gebiedsgerichte aanpak (GGA) Borsele Oost' is het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Langeweegje. Hiervoor is het nodig dat de afwikkeling van het verkeer in het gebied Borsele Oost wijzigt zodat het Langeweegje hiervan wordt ontlast. Een randweg aan de noordoostzijde van Hoedekenskerke draagt hieraan bij.

De nieuwe randweg vormt een verbinding tussen de 's-Gravenpoldersestraat en de Nieuwe Veerweg. Naast de aanleg van de randweg is het nodig om de bestaande infrastructuur te wijzigen bij de aansluitingen van de randweg op deze bestaande wegenstructuur. Daarnaast wordt de Waanweg verplaatst.

De aanleg van de randweg is niet mogelijk op basis van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, het 'Omgevingsplan Buitengebied Borsele, 2018'. Er is voor gekozen om deze ontwikkeling mogelijk te maken via een wijziging van het omgevingsplan. Onderhavig akoestisch onderzoek maakt hier een onderdeel van uit.

Aangetoond moet worden dat de aanleg van de randweg en het wijzigen van de bestaande infrastructuur voldoet aan de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving en dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

1.2 Beschrijving en afbakening van het onderzoek

In dit onderzoek is sprake van de aanleg van een nieuwe weg. Tevens zullen aanpassingen plaatsvinden aan bestaande wegen. Ten aanzien van wegverkeerslawaai zijn de volgende akoestische situaties dan ook relevant:

1. aanleg weg;
2. wijziging bestaande wegen;
3. indirecte effecten door veranderend verkeer.

Geluid door aanleg nieuwe weg

Er zal een nieuwe randweg worden gerealiseerd tussen de 's-Gravenpoldersestraat en de Nieuwe Veerweg. De intensiteit is hoger dan 1.000 mvt/etmaal en binnen het geluidaandachtsgebied van deze nieuwe weg liggen bestaande woningen (geluidgevoelige gebouwen). Daarom dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om aan te tonen of voldaan wordt aan de instructieregels van het besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl).

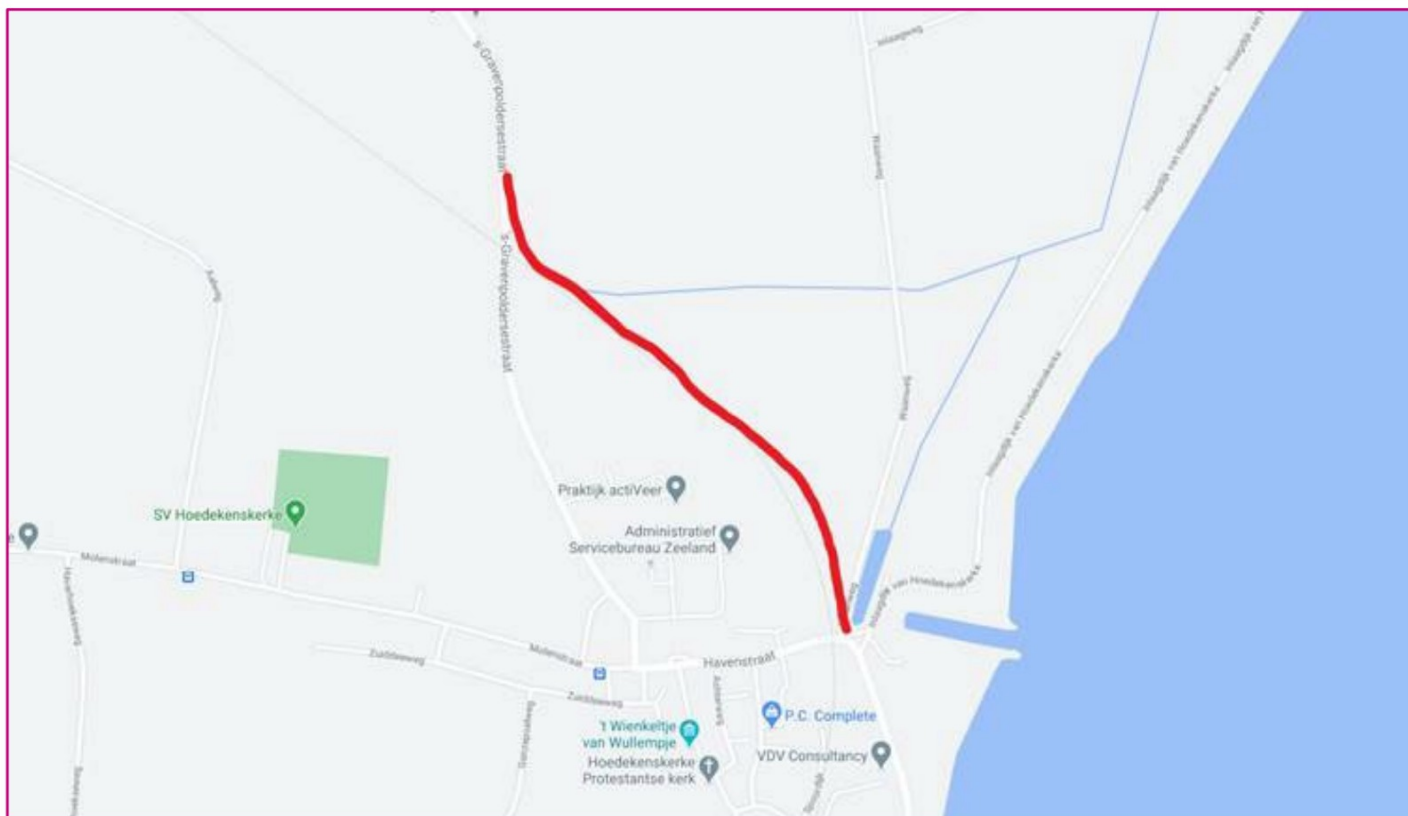
Geluid door wijziging bestaande wegen

De aanpassingen aan de 's-Gravenpoldersestraat en de Nieuwe Veerweg worden gezien als wijzigingen aan bestaande wegen op grond van het Bkl. Het akoestisch effect van de wijziging aan deze wegen dient vanwege deze wegen onderzocht te worden omdat de intensiteit hoger is dan 1.000 mvt/etmaal. Aangetoond moet worden dat het geluid op de gevels van bestaande woningen voldoet aan de instructieregels van het Bkl.

Geluid door veranderend verkeer (indirecte akoestische effecten)

De wijzigingen aan de bestaande infrastructuur en de aanleg van de randweg zal veranderingen veroorzaken op de intensiteiten van bestaande wegen. Dit indirecte effect op de geluidbelasting van bestaande woningen dient onderzocht te worden voor wegen met een intensiteit hoger dan 1.000 mvt/etmaal. Dit is het geval bij de Nieuwe Veerweg en de 's-Gravenpoldersestraat.

Op onderstaande figuur is de toekomstige randweg en de bestaande verkeersstructuur weergegeven.

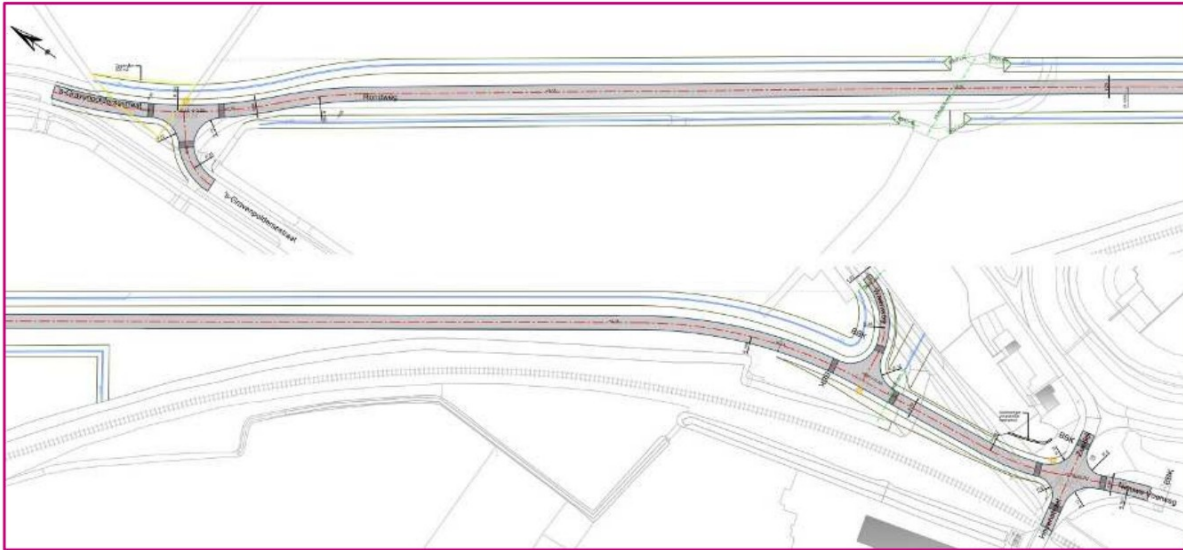


Figuur 1.1 Ligging tracé randweg Hoedekenskerke en bestaande wegen

2. BESCHRIJVING PLAN

2.1 Aanleg randweg

Voor de randweg is door Buroinfra, Ingenieursbureau civiele techniek een schetsontwerp (d.d. 29-11-2019) opgesteld, te weten 19759WZW-01 SO-VO Randweg Hoedekenskerke.dwg. In figuur 2.1 is het tracé opgenomen. Uitgegaan wordt van een geasfalteerde weg met een maximumsnelheid van 60 km/uur zonder gescheiden rijstroken. De gehele weg komt, anders dan op het ontwerp is opgenomen, buiten de bebouwde kom te liggen. De komgrens die nu in de Nieuwe Veerweg ligt, wordt verplaatst naar de Havenstraat. Ook de Nieuwe Veerweg komt daarmee geheel buiten de bebouwde kom te liggen en heeft een snelheid van 60 km/uur. Zo ontstaat een doorgaande route.

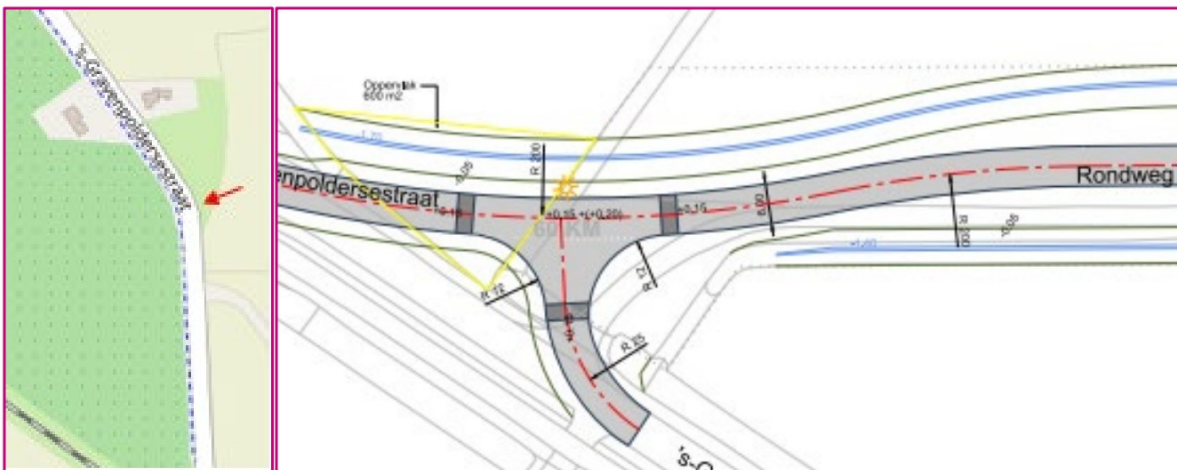


Figuur 2.1 Tracé randweg Hoedekenskerke

2.2 Wijzigingen bestaande infrastructuur

Wijziging 's-Gravenpoldersestraat

De nieuwe randweg wordt op de 's-Gravenpoldersestraat aangesloten. Hiervoor ontstaat een nieuw kruispunt. Om een doorgaande verbinding te realiseren, komt het noordelijk deel van de 's-Gravenpoldersestraat in het verlengde van de nieuwe randweg. Het zuidelijk deel ervan zal worden verlegd in oostelijke richting zodat een haakse aansluiting op het nieuwe kruispunt ontstaat, zie figuur 2.2.



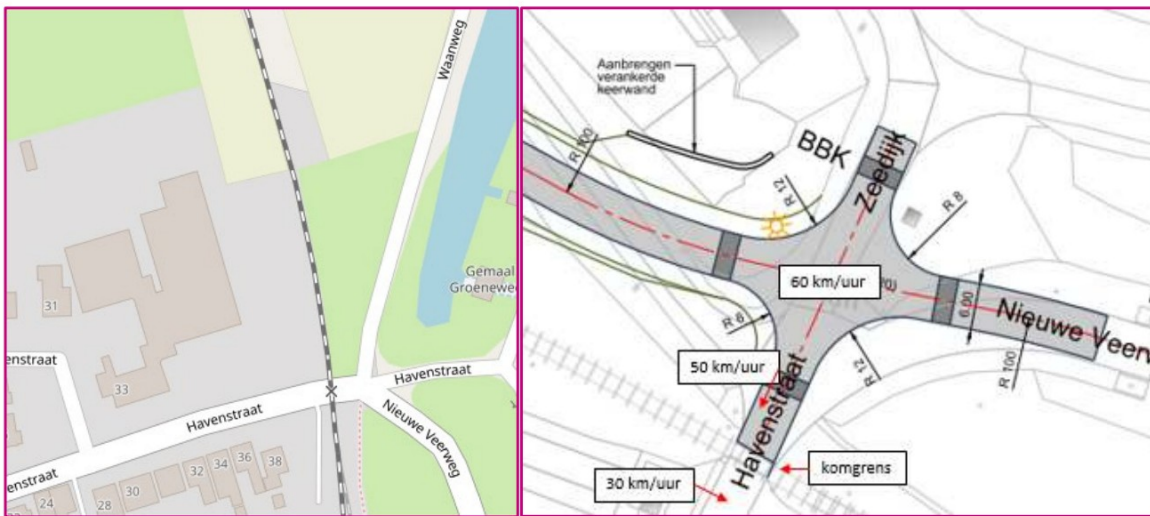
Figuur 2.2 Nieuw kruispunt 's-Gravenpoldersestraat/ nieuwe randweg (links bestaand, rechts gewijzigd)

Wijziging kruispunt Nieuw Veerweg/ Havenstraat

De nieuwe randweg wordt op het bestaande kruispunt Nieuw Veerweg/ Havenstraat aangesloten. De Waanweg wordt afgesloten van dit kruispunt en krijgt een eigen, noordelijker gelegen, aansluiting op de nieuwe randweg.

De Havenstraat blijft 30 km/uur vanaf de komgrens. Tussen de komgrens en de randweg zal een snelheid van 50 km/uur worden ingesteld op de Havenstraat. De fysieke wijziging aan de Havenstraat beperkt zich tot het verlengen van deze weg zodat een aansluiting op de nieuwe randweg mogelijk is. Deze verlenging zal worden uitgevoerd in asfaltverharding en een snelheid van 50 km/uur.

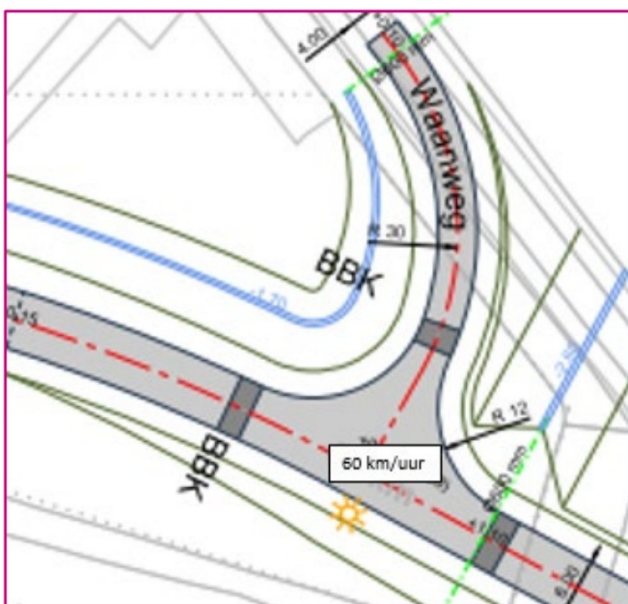
De Nieuwe Veerweg zal worden verlegd zodat deze in het verlengde van de nieuwe randweg komt te liggen, zodat een doorgaande route ontstaat.



Figuur 2.3 Gewijzigd kruispunt Nieuwe Veerweg/ Havenstraat (links bestaand, rechts gewijzigd)

Aanleg kruispunt Waanweg/ nieuwe randweg

De bestaande Waanweg wordt verplaatst en aangesloten op de nieuwe randweg.



Figuur 2.4 Aanleg kruispunt Waanweg/ nieuwe randweg

3. TOEPASSING TOETSINGSKADER

3.1 Toetsingskader Omgevingswet

Het 'TAM Omgevingsplan randweg Hoedekenskerke 2024' voorziet in wijzigingen aan bestaande gemeentewegen en waterschapswegen (fysieke wijziging) en de aanleg van een nieuwe randweg (gemeenteweg/ waterschapsweg).

In bijlage 1 zijn toetsingskaders voor het milieuaspect geluid onder de Omgevingswet en bijbehorende begrippen samengevat. De beoogde ontwikkelingen waar het hier om gaat, hebben betrekking op het onderdeel 'Geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidproductieplafonds' uit het toetsingskader. Voor de aanleg of wijziging van gemeentewegen en waterschapswegen is § 5.1.4.2a.3 van het Bkl van toepassing voor wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf. Hieronder wordt de toepassing van dit toetsingskader op de ontwikkelingen beschreven.

De Bruidsschat is niet van toepassing.

3.2 Toetsingskader 'aanleg van een weg'

Voor de aanleg of wijziging van gemeentewegen en waterschapswegen is § 5.1.4.2a.3 van het Bkl van toepassing voor wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf.

De nieuwe randweg heeft een intensiteit hoger dan 1.000 mvt/etmaal.

Omdat er bestaande geluidgevoelige gebouwen (woningen) binnen dit geluidaandachtsgebied liggen dient het geluid op deze woningen getoetst te worden aan de instructieregels van het Bkl.

Het geluid op deze woningen wordt beoordeeld op aanvaardbaarheid (art. 5.78l Bkl). De standaardwaarde is 53 dB en de grenswaarde 70 dB. Na afweging van maatregelen kan het bevoegd gezag erin voorzien dat het geluid op de bestaande woningen hoger wordt dan de standaardwaarde.

3.3 Toetsingskader 'wijziging van een weg'

Hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving beschrijft op welke manier een gemeente bij het wijzigen van haar omgevingsplan rekening moet houden met de gevolgen van de fysieke leefomgeving. In paragraaf 5.1.4.2a van dit hoofdstuk is beschreven hoe het geluid van gemeentewegen en waterschapswegen (zoals de 's Gravenpoldersestraat en het verplaatsen van het kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg) bij het wijzigen van een omgevingsplan moet worden beoordeeld.

Voor het wijzigen van de 's Gravenpoldersestraat en de Nieuwe Veerweg geldt op grond van subparagraaf 5.1.4.2a.3 het volgende:

Er is sprake van een 'wijziging van een weg' zoals bedoeld in het Besluit kwaliteit leefomgeving als (art. 5.78j lid 1 Bkl):

- één of meer rijstroken met meer dan 2 meter in het horizontale vlak wordt/worden verplaatst,
- als de rijstroken in het verticale vlak met meer dan 1 meter worden verhoogd of verlaagd,
- het aantal rijstroken toeneemt (daaronder niet begrepen in- en uitvoegstroken),
- er minder stil asfalt wordt aangelegd,
- geluidbeperkende maatregelen in de vorm van bouwwerken of gebouwen langs de weg worden verwijderd.

Dit is hier aan de orde omdat het profiel van de 's-Gravenpoldersestraat en van het kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg wordt met meer dan 2 meter verplaatst.

Bij wijzigingen geldt in eerste instantie dat het geluid na wijziging niet hoger mag zijn dan de standaardwaarde óf het geluid op het tijdstip van wijzigen van het omgevingsplan (dus voor de voorgenomen wijziging van de weg) (artikel 5.78m, lid 2 Bkl).

Een overschrijding van deze waarde is mogelijk (artikel 5.78n, lid 1 Bkl) als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde óf aan het geluid op het tijdstip van het wijzigen van de weg te voldoen, de overschrijding zoveel mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarde. Op basis van artikel 5.78o van het Bkl kan de grenswaarde worden overschreden vanwege zwaarwegende belangen.

Bij het overschrijden van de standaardwaarde wordt het gecumuleerde geluid beoordeeld (zie tabel 2 van bijlage 1) en het gezamenlijk geluid bepaald in het omgevingsplan.

Als een gemeente uitvoering geeft aan artikel 5.78n van het Bkl moet het college van burgemeester en wethouders een (afzonderlijk) besluit nemen of het treffen van geluidisolerende maatregelen nodig is om binnen de betreffende woningen aan de grenswaarden voor het binnenniveau ($L_{den} = 36$ dB of $L_{den} = 41$ dB in geval sanering heeft plaatsgevonden of plaatsvindt) te voldoen en (zo ja) welke maatregelen zij aan deze woningen gaat treffen (artikel 3.53 Bkl).

3.4 Onderzoeksgebied ‘aanleg en wijzigen weg’

Bij een aanleg of wijziging van een weg dient een onderzoeksgebied te worden vastgesteld, waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar de invloed van het geluid. De bepaling van dit onderzoeksgebied is geregeld in artikel 8.26b van de Omgevingsregeling. De ‘diepte’ van het onderzoeksgebied aan weerszijden van de geluidbronsoort dient bepaald te worden en is de geluidcontour van de standaardwaarde minus 10 dB. Hierbij wordt alleen het geluid betrokken van de nieuwe weg of spoorweg, het te wijzigen deel van de weg of spoorweg of het deel van de spoorweg waarvan het gebruik wordt gewijzigd. Geluidgevoelige gebouwen die een geluidbelasting hoger dan de standaardwaarde minus 10 dB ondervinden dienen in het onderzoek te worden betrokken. Dus alleen het deel van de weg dat daadwerkelijk wijzigt of aangelegd wordt tot een diepte aan alle zijden waar de geluidbelasting hoger zal zijn dan 43 dB.

3.5 Indirecte akoestische effecten door veranderend verkeer

Er kan sprake zijn van mogelijke indirecte effecten doordat de wijziging van het omgevingsplan een verandering in de verkeersafwikkeling toelaat op de omliggende wegen door de aanleg van de randweg. Het toetsingskader hiervoor is beschreven in paragraaf 2.4 Indirecte effecten van bijlage 1.

Indirecte effecten kunnen worden veroorzaakt door een wijziging van het omgevingsplan dat een toename van de verkeersintensiteit veroorzaakt op een weg of spoorweg. De toename wordt bepaald door de situatie na de wijziging in datzelfde jaar te vergelijken met de situatie voor de wijziging. Het omgevingsplan voorziet erin dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen dan niet meer toeneemt dan 1,5 dB. Een toename van meer dan 1,5 dB is mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, dan wel de toename zoveel als mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarden volgens tabel 1 in bijlage 1. In dat geval dient de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid op het geluidgevoelige gebouw te worden beoordeeld (artikel 5.78af Bkl). Grenswaarden kunnen worden overschreden als zwaarwegende economische of maatschappelijke belangen dit rechtvaardigen.

De indirecte effecten vanwege veranderend verkeer hoeven alleen te worden beoordeeld voor gemeentewegen en waterschapswegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf. Ook geluidgevoelige gebouwen in het onderzoeksgebied van de aanleg van een weg of spoorweg, een te wijzigen weg of spoorweg of het gebruik van een spoorweg alsmede het geluid op een niet-geluidgevoelige gevel hoeven niet te worden beoordeeld op indirecte effecten van veranderend verkeer (art. 5.78ae Bkl).



Als een gemeente uitvoering geeft aan artikel 5.78af van het Bkl, moet het college van burgemeester en wethouders een (afzonderlijk) besluit nemen of het treffen van geluidsisolerende maatregelen nodig is om binnen de betreffende woningen aan de grenswaarden voor het binnenniveau ($L_{den} = 36$ dB of $L_{den} = 41$ dB in geval sanering heeft plaatsgevonden of plaatsvindt) te voldoen en (zo ja) welke maatregelen zij aan deze woningen gaat treffen (artikel 3.53 Bkl).

Als globaal uitgangspunt in deze beoordeling kan worden gehanteerd, dat alle wegen waar sprake is van een intensiteits-toename van $\geq 40\%$ en de overige variabelen gelijk blijven meegenomen zijn in het onderzoek. Bij een dergelijke toename is er namelijk sprake van een geluidtoename van 1,5 dB of meer. Daarom is het kwantitatief onderzoeken van wegen met een lagere intensiteitstoename niet zinvol, omdat op die wegen geen sprake zou zijn van een toename van de geluidbelasting van 1,5 dB of meer.

4. UITGANGSPUNTEN

4.1 Aanpak onderzoeken

Voor de beoordeling van het geluid door het wijzigen van de 's-Gravenpoldersestraat en de Nieuwe Veerweg wordt het verschil in geluidbelasting bepaald tussen:

- de referentiesituatie, 2024
- het toekomstig maatgevende jaar, 2034

Voor de nieuwe randweg wordt de geluidbelasting op de bestaande woningen in het geluidaandachtsgebied van deze weg op het toekomstig maatgevende jaar (2034) bepaald.

Voor bovengenoemde onderzoeken is het nodig om voor de jaren 2024 en 2034 geluidmodellen op te stellen. De uitgangspunten in deze modellen worden in dit hoofdstuk behandeld.

4.2 Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is uitgevoerd conform bijlage IVe van de Omgevingsregeling (Meet- en rekenmethode geluid wegen). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu, versie V2023.3 van DGMR-software.

4.2.1 Intensiteiten, etmaal- en voertuigverdeling

Intensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de jaargemiddelde weekdagintensiteiten.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

- lichte voertuigen (personenauto's, bestelbusjes);
- middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
- zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Voor de intensiteiten is gebruik gemaakt van het geactualiseerde verkeersmodel Bevelanden (versie 1.04). Voor de geluidberekeningen naar het effect van de randweg heeft RHDHV de scenario's referentie 2022 (zonder randweg) en situatie 2033 met randweg Hoedekenskerke doorgerekend, zie bijlage 2. Op basis hiervan heeft RHDHV verrijkte verkeersgegevens bepaald en aangeleverd, te weten intensiteiten in mvt/gemiddelde weekdag etmaal en de etmaal- en voertuigverdeling per weg(vak). Beide doorgerekende scenario's zijn met een autonome groei van het verkeer van 1% per jaar opgehoogd naar de jaren 2024 en het toekomstig maatgevende jaar 2034.

Voor het onderzoek naar de indirecte akoestische effecten zijn de intensiteiten 2022 opgehoogd naar 2034 zonder randweg met 1% autonome groei per jaar.

De intensiteiten zijn samengevat in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal, gemiddelde weekdag) en verkeerstoename

Weg(vak)	Verkeersintensiteiten			Toename intensiteit 2034 met randweg t.o.v. 2034 autonoom
	2024	2034 autonoom (zonder randweg)	2034 met randweg	
randweg	-	-	1.490	n.v.t.
's-Gravenpoldersestraat	1.337			
- Ten noorden nieuwe randweg		1.477	2.204	≥ 40% (49%)
- Ten zuiden nieuwe randweg		n.v.t.	714	n.v.t.
Nieuwe Veerweg	675	746	1.065	≥ 40% (43%)
Havenstraat	204	n.v.t.	864	n.v.t.
Waanweg	723	n.v.t.	297	n.v.t.

De Waanweg, de Havenstraat en de 's-Gravenpoldersestraat ten zuiden van de aansluiting met de randweg hebben in het toekomstig maatgevende jaar een intensiteit lager dan 1.000 mvt/etmaal. Hiermee vallen deze wegen buiten het toepassingsbereik van de instructieregels van het Bkl voor geluid door wijziging van wegen en voor geluid door veranderend verkeer (indirecte akoestische effecten) en zijn daarom buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

4.2.2 Verharding en maximumsnelheid

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane rijsnelheid.

Verharding

De wegdekverharding dicht asfaltbeton (DAB) is ingevoerd als 'W1 - Referentiewegdek' en klinkers zijn ingevoerd als 'W13 - Elementenverharding in keperverband'.

Tabel 4.2 Invoergegevens snelheid (km/uur) en verharding

Weg(vak)	2024		2034	
	snelheid	verharding	snelheid	verharding
randweg	-	-	60	DAB
's-Gravenpoldersestraat	60	DAB	60	DAB
Nieuwe Veerweg	30/60	DAB	50/60	DAB

4.3 Ruimtelijke gegevens

Gebouwen

Gebouwcontouren in de omgeving zijn geïmporteerd uit PDOK. De hoogten van de gebouwen zijn bepaald met behulp van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

Ontwerp

De ligging van de rijlijnen in de toekomstige situatie is gebaseerd op het schetsontwerp, namelijk 19759WZW-01 SO-VO Randweg Hoedekenskerke.dwg. Voor de ligging van de rijlijnen in de huidige situatie is uitgegaan van de digitale BGT-ondergrond.

Toetspunten

Bij de relevante woningen binnen de zone zijn toetspunten geplaatst. De beoordelingshoogte bedraagt steeds 1,5 meter boven de verdiepingsvloer, uitgaande van een verdiepingshoogte van 3 meter boven maaiveld.



Bodemgebieden en hoogtelijnen

Voor de reflectie van het geluid op de ondergrond is voor de wegen, fietspaden en waterlopen een akoestisch hard (bodemfactor 0) bodemgebied ingevoerd. Voor de overige omgeving is gerekend met een standaard bodemfactor van 1 (akoestisch zacht, absorberend).

De hoogteverschillen in het landschap zijn voor de huidige situatie gebaseerd op de Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3). Voor de toekomstige situatie van de randweg hebben de hoogtegegevens in het ontwerp als uitgangspunt gediend.

In de bijlagen 3 en 4 zijn de invoergegevens en de rekenmodellen weergegeven.

5. RESULTATEN EN BEOORDELING

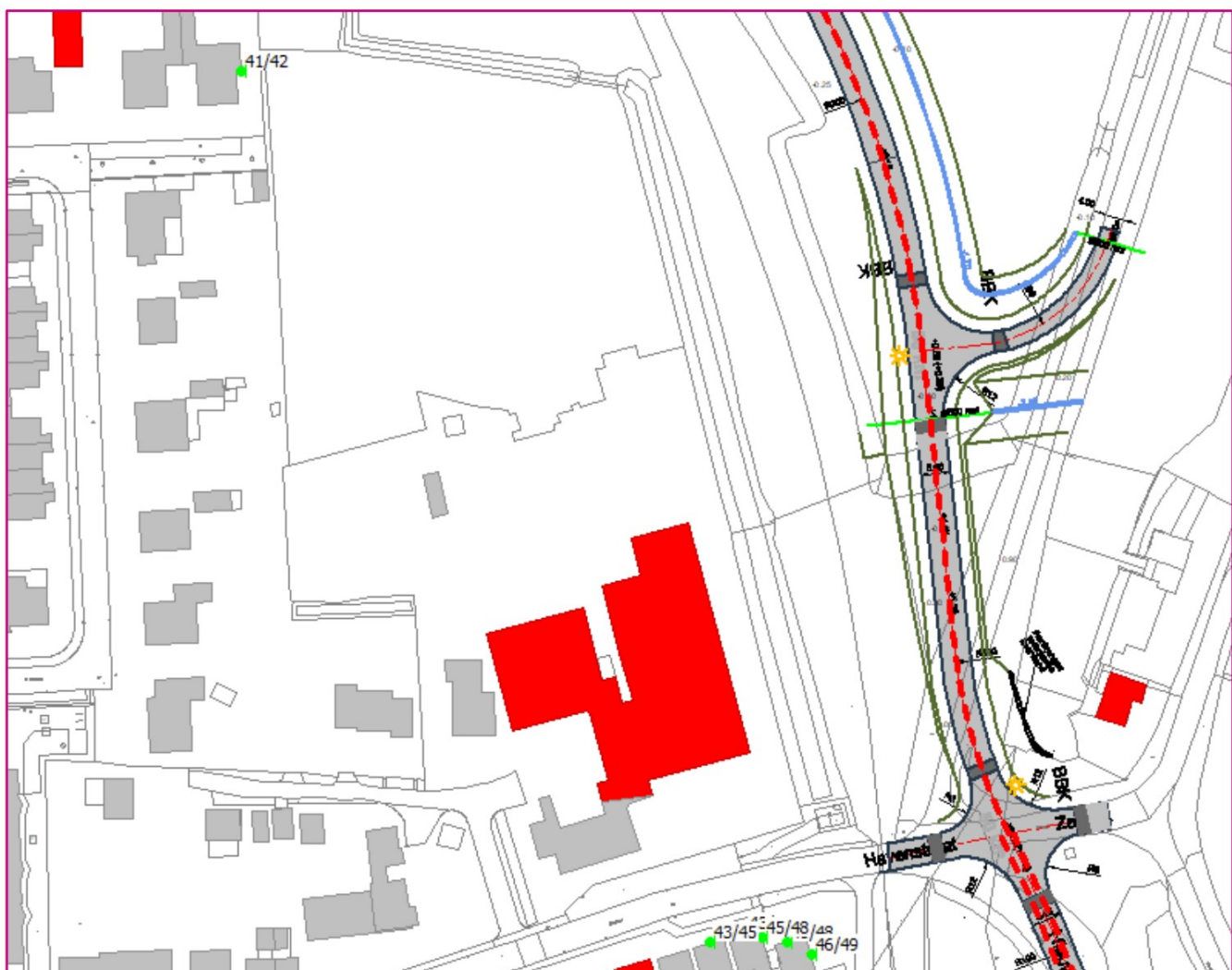
5.1 Resultaten en beoordeling 'aanleg randweg'

Afbakening onderzoeksgebied

In bijlage 5 is het onderzoeksgebied voor de aanleg van de randweg weergegeven. Omdat in dit onderzoeksgebied bestaande woningen (geluidgevoelige gebouwen) liggen is er onderzoek nodig naar het geluid door de aanleg van de randweg.

Resultaten

De geluidbelasting ten gevolge van de te realiseren randweg is berekend op de 4 te onderzoeken woningen in het onderzoeksgebied. In figuur 5.1 zijn de resultaten opgenomen. Het geluid op de woningen vanwege de geluidbronsoort gemeente/waterschapswegen (intensiteit > 1.000 mvt/etmaal) is ten hoogste 49 dB. Daarmee wordt voldaan aan de standaardwaarde van 53 dB op de bestaande woningen vanwege de nieuwe randweg.



Figuur 5.1 Geluidbelasting (in dB) op te onderzoeken woningen in onderzoeksgebied aanleg randweg door gemeente/waterschapswegen

Samenvattende beoordeling

Er wordt voldaan aan de standaardwaarde van 53 dB op de bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op de nieuwe randweg. Het geluid vanwege de nieuwe randweg wordt daarmee als aanvaardbaar beoordeeld.

5.2 Resultaten en beoordeling 'wijziging van een weg'

5.2.1 Wijziging 's-Gravenpoldersestraat

Afbakening onderzoeksgebied

In figuur 5.2 is het onderzoeksgebied van het te wijzigen deel van de 's-Gravenpoldersestraat weergegeven. Omdat in dit onderzoeksgebied geen bestaande geluidgevoelige gebouwen liggen is er geen onderzoek nodig naar het geluid door het te wijzigen deel van de 's-Gravenpoldersestraat.

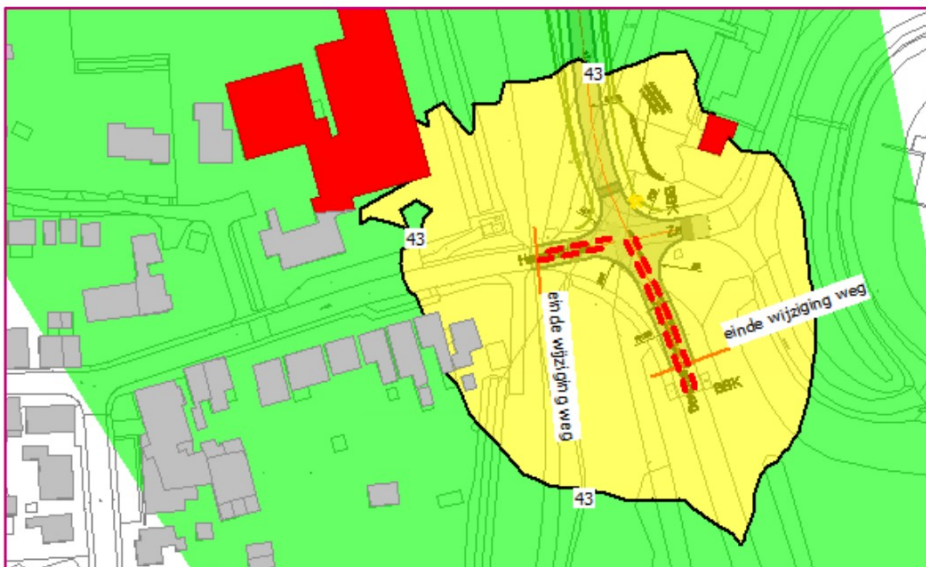


Figuur 5.2 Onderzoeksgebied te wijzigen deel 's-Gravenpoldersestraat

5.2.2 Wijzigen kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg

Afbakening onderzoeksgebied

In figuur 5.3 is het onderzoeksgebied van het te wijzigen deel van het kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg weergegeven. In dit onderzoeksgebied liggen bestaande woningen (geluidgevoelige gebouwen), namelijk de woningen Havenstraat 36 en 38. Daarom is onderzoek nodig. Alle relevante gemeente/waterschapswegen met een intensiteit hoger dan 1.000 mvt/etmaal worden in dit onderzoek betrokken.

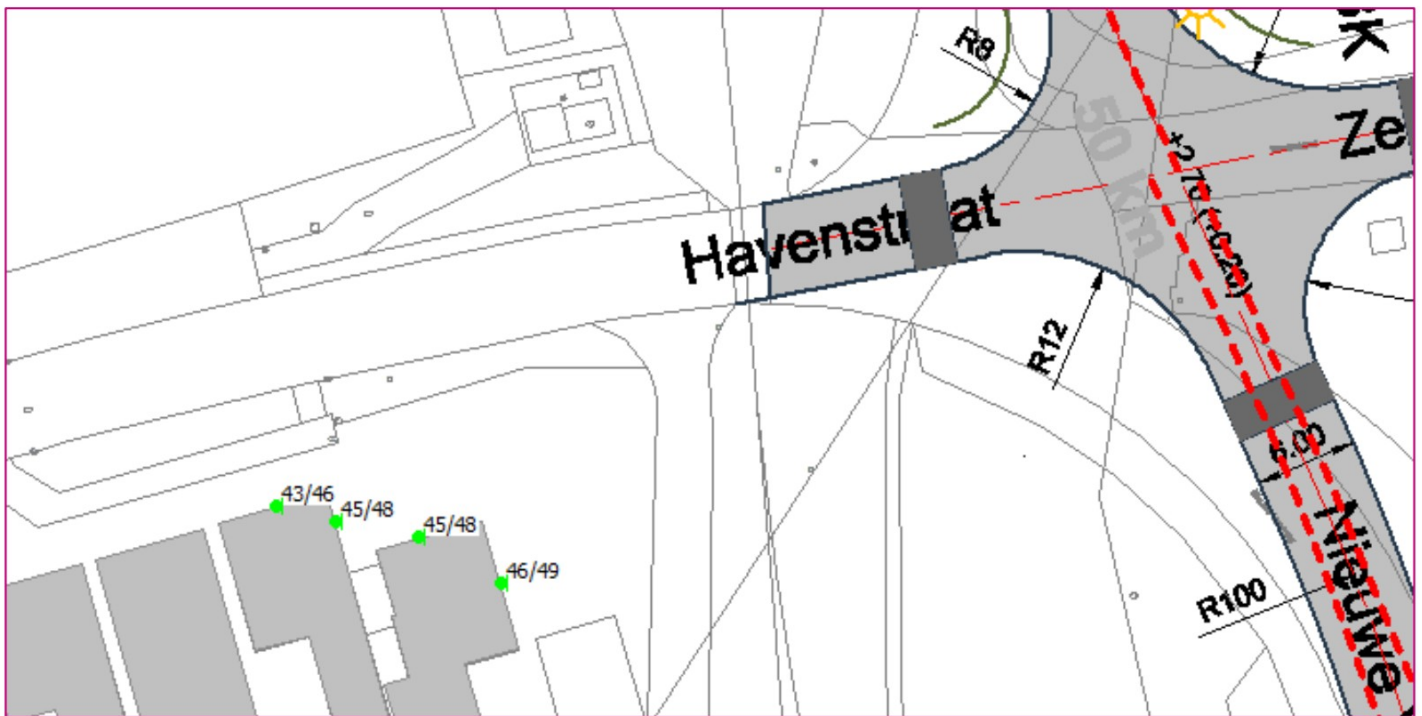


Figuur 5.3 Onderzoeksgebied te wijzigen deel van het kruispunt Havenstraat/ Nieuwe Veerweg

Resultaten en beoordeling wijziging weg

Het geluid is berekend in de situatie 2034 na wijziging op de woningen Havenstraat 36 en 38. Alle gemeente/waterschapswegen met een intensiteit hoger dan 1.000 mvt/etmaal zijn in deze berekening betrokken.

In figuur 5.4 en in bijlage 6 zijn de resultaten opgenomen. Het geluid op de te onderzoeken woningen voldoet na wijziging aan de standaardwaarde van 53 dB. Dit is de hoogste van de twee waarden (standaardwaarde óf het geluid voor wijziging). Het geluid na wijziging wordt op deze woningen daarom als aanvaardbaar beoordeeld. Het beoordelen van het gecumuleerd geluid en het bepalen en vastleggen van het gezamenlijk geluid is dan ook niet aan de orde.



Figuur 5.4 Geluid vanwege gemeente/waterschapswegen op te onderzoeken bestaande woningen in 2034 na wijziging

Samenvattende beoordeling

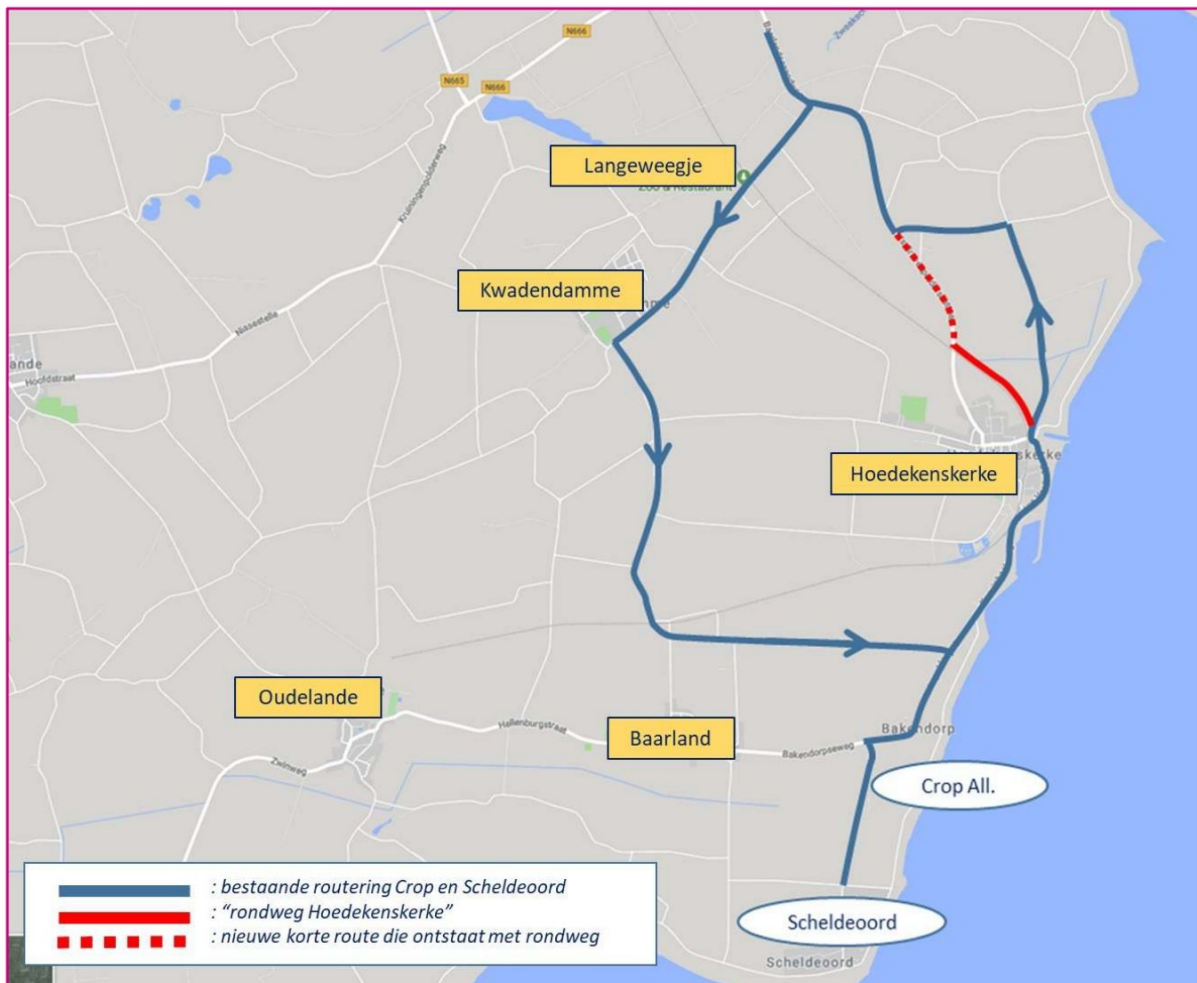
Uit het onderzoek 'wijziging weg' naar het geluid op de bestaande woningen in het onderzoeksgebied is gebleken dat het geluid na wijziging voldoet aan de standaardwaarde van 53 dB. Het geluid na wijziging van de weg wordt daarmee als aanvaardbaar beoordeeld. Het bepalen en vastleggen van het gezamenlijk geluid in het omgevingsplan is daarom niet nodig.

5.3 Resultaten en beoordeling 'indirect akoestisch effect door veranderend verkeer'

5.3.1 Aanpak

Op basis van tabel 4.1 wordt geconstateerd dat sprake is van een significante verkeerstoename op de 's-Gravenpoldersestraat en op Nieuwe Veerweg. Voor de bestaande geluidgevoelige gebouwen is in het onderzoeksgebied is het vereist om te onderzoeken of het geluid meer dan 1,5 dB toeneemt als gevolg van de toename van de verkeersintensiteit. De toename wordt bepaald door de situatie na de wijziging in datzelfde jaar te vergelijken met de situatie voor de wijziging.

Voor het onderzoeksgebied wordt aangesloten bij de bestaande routing die de nieuwe randweg vervangt tussen het Langeweegje en de Striepseweg, zie figuur 5.5.



Figuur 5.5 Bestaande routing (bron: GGA Borsele Oost, BO december 2019)

Aan de noordkant van de nieuwe randweg gaat het dan om de route 's-Gravenpoldersestraat – Baarlandsezandweg tot het Langeweegje en aan de zuidkant betreft het de route Nieuwe Veerweg – Kapuinhoekweg – Kerkepolderweg tot de Striepseweg. Deze wegvakken worden beschouwd in het onderzoek naar indirecte akoestische effecten van veranderend verkeer.

5.3.2 Effect veranderend verkeer 'route 's-Gravenpoldersestraat – Baarlandsezandweg'

Resultaten

In het onderzoeksgebied liggen diverse bestaande woningen. Uit de resultaten in bijlage 7 blijkt dat er tussen 2034 zonder randweg en 2034 met randweg sprake is van een toename van de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB op enkele bestaande woningen. De toename is het gevolg van de toegenomen intensiteit door de aanleg van de randweg en de toename van het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer in deze intensiteit.

De woningen waarop een toename hoger dan 1,5 dB is berekend zijn samengevat in tabel 5.1. Het gaat om het maatgevende toetspunt per woning. Dit is het toetspunt met de hoogste geluidbelasting in 2034 met randweg omdat deze waarde in beginsel de grenswaarde niet mag overschrijden. Bij deze woningen is sprake van een indirect akoestisch effect door veranderend verkeer. De hoogst berekende toename is 2,21 dB op woning 's Gravenpoldersestraat 25.

Tabel 5.1 Akoestisch effect veranderend verkeer 'route 's-Gravenpoldersestraat – Baarlandsezandweg' (maatgevend toetspunt)

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Verskil 2034-2034 auto- noom	effect > 1,5 dB?
1	's-Gravenpoldersestraat 25	4,5	50,12	52,33	2,21	ja
2a	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	54,57	56,37	1,80	ja
3	Vrielingweg 1	4,5	45,14	46,88	1,74	ja
7	Vrouwenweg 3	4,5	36,20	37,88	1,68	ja
4	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	54,30	56,13	1,83	ja
5a	Vrielingweg 2	4,5	39,99	41,54	1,55	ja
6b	Vrouwenweg 5	4,5	35,76	37,29	1,53	ja

Voor de woningen met een geluidtoename hoger dan 1,5 dB door veranderend verkeer kan het bevoegd gezag deze toename accepteren indien er geen geluidreducerende maatregelen mogelijk of gewenst zijn om de toename te voorkomen of te beperken én het gecumuleerde geluid als aanvaardbaar wordt beoordeeld.

Maatregelenonderzoek

Onderzocht is of het toepassen van het geluidreducerend asfalt SMA-NL8 G+ effectief of doelmatig is. In tabel 5.2 zijn de resultaten opgenomen. Uit de resultaten blijkt dat na toepassen van SMA-NL8 G+ op de 's-Gravenpoldersestraat er geen sprake meer is van een geluidtoename. Het is daarmee een doelmatige maatregel gebleken om een toename aan geluid hoger dan 1,5 dB op de bestaande woningen te voorkomen.

Tabel 5.2 Maatregel geluidreducerend asfalt SMA-NL8 G+ op 's-Gravenpoldersestraat

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Geluid 2034 met randweg	Verskil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?	Geluid 2034 SMA-NL8G+	Verskil 2034 SMA-NL8 G+- 2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
1	's-Gravenpoldersestraat 25	4,5	50,12	52,33	2,21	ja	49,61	-0,51	nee
2a	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	54,57	56,37	1,80	ja	53,67	-0,90	nee
3	Vrielingweg 1	4,5	45,14	46,88	1,74	ja	44,04	-1,10	nee
7	Vrouwenweg 3	4,5	36,20	37,88	1,68	ja	35,07	-1,13	nee
4	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	54,30	56,13	1,83	ja	53,45	-0,85	nee
5a	Vrielingweg 2	4,5	39,99	41,54	1,55	ja	38,73	-1,26	nee
6b	Vrouwenweg 5	4,5	35,76	37,29	1,53	ja	34,49	-1,27	nee

Gecumuleerde geluid

Op de woningen met een geluidtoename hoger dan 1,5 dB door veranderend verkeer dient het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld op aanvaardbaarheid voor de situatie zonder geluidbeperkende maatregel (hier: asfaltmaatregel). In het gecumuleerd geluid is hier ook het geluid van de 's-Gravenpoldersestraat ten zuiden randweg betrokken. In tabel 5.3 zijn de resultaten opgenomen. Deze levert geen relevante bijdrage aan de hoogte van het geluid op de onderzochte woningen.

Omdat de gecumuleerde geluidbelasting niet meer dan 1 dB bedraagt ten opzichte van de geluidbelasting in 2034 op de onderzochte woningen kan worden opgemaakt dat cumulatie van het geluid niet waarneembaar is voor het menselijk gehoor. Het gecumuleerde geluid wordt daarmee als aanvaardbaar beoordeeld.

Tabel 5.3 Gecumuleerd geluid 2034 en geluid 2034 's-Gravenpoldersestraat na aanleg randweg

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Gecumuleerd geluid 2034	Geluid 2034 met randweg	Verskil gecumuleerd geluid 2034-2034 met randweg	toename > 1 dB?
1	's-Gravenpoldersestraat 25	4,5	52,5	52,33	0,17	nee
2a	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	56,37	56,37	0	nee
3	Vrielingweg 1	4,5	46,88	46,88	0	nee
7	Vrouwenweg 3	4,5	38,07	37,88	0,19	nee
4	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	56,13	56,13	0	nee
5a	Vrielingweg 2	4,5	41,54	41,54	0	nee
6b	Vrouwenweg 5	4,5	37,57	37,29	0,28	nee

Samenvattende beoordeling

Op 7 bestaande woningen is sprake van een indirect akoestisch effect door veranderend verkeer. Het geluid neemt met meer dan 1,5 dB toe. Het toepassen van geluidreducerend asfalt SMA-NL8 G+ is een doelmatige maatregel gebleken om de toename op deze woningen te voorkomen.

Ook kan voor 5 woningen gemotiveerd worden afgeweken en geen geluidbeperkende maatregel (asfalt) te nemen omdat de geluidtoename onder de standaardwaarde van 53 dB is en daarmee als aanvaardbaar kan worden beoordeeld.

Op twee woningen, de woningen 's-Gravenpoldersestraat 34 en 36, is er sprake van een geluidtoename van meer dan 1,5 dB boven de standaardwaarde van 53 dB. De gemeente en het Waterschap Scheldestromen zijn overeengekomen om geluid reducerend asfalt aan te brengen om de geluidtoename van 1,5 dB op deze woningen te voorkomen.

Voorgesteld wordt om voor de 5 overige woningen gemotiveerd in te stemmen met een toename hoger dan 1,5 dB omdat:

- De geluidtoename onder de standaardwaarde van 53 dB plaatsvindt;
- De kosten voor het toepassen van geluidreducerend asfalt niet in verhouding staat tot het aantal woningen waar het om gaat;
- Het geluid na toename lager is dan de standaardwaarde;
- De grenswaarde van 70 dB niet wordt overschreden;
- Het gecumuleerde geluid als aanvaardbaar wordt beoordeeld.

5.3.3 Effect veranderend verkeer 'route Nieuwe Veerweg - Kapuinhoekweg – Kerkepolderweg'

Resultaten

In het onderzoeksgebied liggen diverse bestaande woningen. Uit tabel 5.4 en de resultaten in bijlage 8 blijkt dat er tussen 2034 zonder randweg en 2034 met randweg sprake is van een toename van de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB op 14 bestaande woningen. Deze toename is het gevolg van de toegenomen intensiteit door de aanleg van de randweg. Bij deze woningen is sprake van een indirect akoestisch effect door veranderend verkeer. De hoogst berekende toename is 2,61 dB op woning Spoordijk 1.

Tabel 5.4 Akoestisch effect veranderend verkeer 'route Nieuwe Veerweg - Kapuinhoekweg – Kerkepolderweg' (maatgevend toetspunt)

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Verskil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
11-2	Vinningestr 11	4,5	31,20	32,75	1,55	ja
7-2	Vinningestr 7	4,5	33,11	34,65	1,54	ja
9-2	Vinningestr 9	4,5	34,42	35,94	1,52	ja
1-1	Spoordijk 1	4,5	38,27	39,80	1,53	ja
3-1	Vinningestr 3	4,5	31,06	32,73	1,67	ja
5	Vinningestr 5	1,5	23,43	25,78	2,35	ja
1	Vinningestr 1	1,5	24,59	26,56	1,97	ja
9-3	Boeiertweg 9	4,5	49,33	51,07	1,74	ja
8-1	Veerweg 8	1,5	35,85	37,83	1,98	ja
8	Steigerweg 8	4,5	46,53	48,04	1,51	ja
10-2	Veerweg 10]	1,5	40,85	42,51	1,66	ja
15-1	Vinningestr 15	1,5	24,74	26,28	1,54	ja
2	Boeiertweg 2	1,5	25,09	27,16	2,07	ja
7	Kerkepolderweg 7	7,5	42,56	44,86	2,30	ja

Maatregelenonderzoek

De hoogte van de geluidbelasting na toename ligt onder de standaardwaarde van 53 dB. Om deze reden is er geen aanvullend onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om de geluidtoename te voorkomen en/of te beperken.

Gecumuleerd geluid

Op de woningen met een geluidtoename hoger dan 1,5 dB door veranderend verkeer is het nodig het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld op aanvaardbaarheid. Omdat er alleen sprake is van de geluidbronsoort wegverkeer is de geluidbelasting in 2034 na aanleg en wijziging vergelijkbaar en dus lager dan de standaardwaarde van 53 dB. Hiermee wordt deze als aanvaardbaar beoordeeld.

Samenvattende beoordeling

Op 14 bestaande woningen is sprake van een indirect akoestisch effect door veranderend verkeer. De geluidtoename op deze woningen bevindt zich onder de standaardwaarde van 53 dB.

Het toepassen van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8 G+ kan een doelmatige maatregel zijn om deze toename te voorkomen of te beperken. De gemeente is vooralsnog niet voornemens om geluidbeperkende maatregelen te nemen.

Er zal voor deze woningen gemotiveerd van deze instructieregel worden afgeweken omdat de geluidtoename onder de standaardwaarde is en daarmee, evenals het gecumuleerde geluid, als aanvaardbaar kan worden beoordeeld. Ook een (afzonderlijk) besluit over de noodzaak van gevelmaatregelen is niet aan de orde.

BIJLAGEN



Bijlage 1 Globaal toetsingskader Omgevingswet



—



Bijlage 1 Globaal standaard toetsingskader geluid Omgevingswet

1. EVENWICHTIGE TOEDELING VAN FUNCTIES AAN LOCATIES

Op basis van artikel 4.2 van de Omgevingswet dienen gemeenten ervoor te zorgen dat de regels in het omgevingsplan leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit wordt bereikt door activiteiten en functies te reguleren en te koppelen aan locaties voor het gemeentelijke grondgebied. Alle regels in het omgevingsplan samen moeten leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, rekening houdend met alle betrokken belangen. De instructieregels van het Rijk (Besluit kwaliteit leefomgeving) en de provincie (Provinciale verordening) geven mede invulling aan de evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

2. INSTRUCTIEREGELS BKL VOOR HET GELUID VAN WEGEN, SPOORWEGEN EN INDUSTRIETERREINEN

2.1 Normenstelsel

Het Bkl kent met betrekking tot geluid instructieregels in hoofdstuk 3 en 5. De instructieregels in hoofdstuk 3 zijn bedoeld voor het beheersen van de geluidemissie door wegen, spoorwegen en industrieterreinen (gericht op de bronbeheerder, vaststellen geluidproductieplafonds). De instructieregels in hoofdstuk 5 zijn specifiek bedoeld voor de evenwichtige toedeling van functies aan locaties bij de aanleg of wijziging van het gebruik van gemeentewegen, waterschapswegen of lokale spoorwegen (zonder geluidproductieplafonds) en het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen binnen een geluidaanachtsgebied, waarbij rekening wordt gehouden met het geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen. De regels van hoofdstuk 5 zijn ook van toepassing op een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Het normenstelsel voor geluid op basis van het Bkl is samengevat weergegeven in onderstaande tabel 1. Daarnaast regelt hoofdstuk 5 het geluid van activiteiten (zie volgend).

Tabel 1: Standaardwaarden en grenswaarden geluid per geluidbronsoort

Geluidbronsoort	Standaardwaarde L_{den} [dB] ^{2,3}	Grenswaarde L_{den} [dB]	Grenswaarde L_{den} [dB]
		Vaststellen geluidproductieplafonds Aanleg/wijziging wegen/lokale spoorwegen zonder geluidproductieplafonds	Nieuw geluidgevoelig gebouw
Provinciale wegen Rijkswegen	50	65 ¹	60
Gemeentewegen Waterschapswegen	53	70	70
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55	70	65
Industrieterreinen	50 L_{den} /40 L_{night}	60 L_{den} /50 L_{night}	55 L_{den} /45 L_{night}

- 1 Voor een provinciale weg die binnen de bebouwde kom ligt, kan bij de vaststelling van een geluidproductieplafond de grenswaarde met ten hoogste 5 dB worden overschreden, als die overschrijding redelijkerwijs niet is te voorkomen.
- 2 Of de waarde van het geluid bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ten tijde van de vaststelling.
- 3 Bij de wijziging van een gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg geldt de standaardwaarde of het geluid op geluidgevoelige gebouwen ten tijde van de wijziging.

2.2 Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen

2.2.1 Beheersing van de geluidemissie-vaststellen van geluidproductieplafonds (bronsoorten met gpp's)

Afdeling 3.5 van het Bkl is gericht op de beheersing van geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen en van toepassing op geluidgevoelige gebouwen die zijn toegelaten (langer dan 10 jaar) op grond van een omgevingsplan of een

omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) en geheel of gedeeltelijk in een geluidaan-dachtsgebied liggen. Afdeling 3.5 is niet van toepassing op een geluidgevoelig gebouw op een industrieterrein of op een niet-geluidgevoelige gevel.

Bij het vaststellen van geluidproductieplafonds als omgevingswaarden (van toepassing bij provinciale wegen, rijkswegen, hoofdspoorwegen en industrieterreinen) wordt eerst getoetst aan de standaardwaarden volgens tabel 1. Een overschrijding is mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarden te voldoen, de overschrijding zoveel mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarden volgens tabel 1. Op basis van artikel 3.37 van het Bkl kan de grenswaarde worden overschreden als dat onvermijdelijk is.

Bij het overschrijden van de standaardwaarde wordt het gecumuleerde geluid beoordeeld. Het gecumuleerde geluid is niet genormeerd en de beoordeling hiervan kan op basis van bestuurlijke afwegingsruimte. In tabel 2 is een algemeen geaccepteerde kwaliteitsindicatie gegeven. Wanneer de afweging is gemaakt, wordt het gezamenlijk geluid bepaald.

Tabel 2: Kwaliteitsindicatie gecumuleerde geluidbelasting (bron: RIVM)

L_{den} [dB]	Geluidkwaliteit
<45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	tamelijk slecht
66-70	slecht
≥ 71	zeer slecht

2.2.2 Geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidproductieplafonds

Voor de aanleg of wijziging van gemeentewegen, waterschapswegen of lokale spoorwegen (inclusief het wijzigen van het gebruik) is § 5.1.4.2a.3 van het Bkl van toepassing voor wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf.

Onder de wijziging van een gemeenteweg of waterschapsweg wordt verstaan (artikel 5.78j Bkl):

- het verplaatsen van een of meer rijstroken met meer dan 2 m;
- het verhogen of verlagen van de rijstroken met meer dan 1 m;
- een toename van het aantal rijstroken, niet zijnde voorsorteerstroken en in-/uitvoegstroken;
- het vervangen van een wegdek door een minder stil wegdek;
- het verwijderen van geluidbeperkende maatregelen bestaande uit werken of bouwwerken langs de weg.

Onder de wijziging (of wijziging van het gebruik) van een lokale spoorweg wordt verstaan:

- het verplaatsen van een of meer sporen met meer dan 2 m;
- het verhogen of verlagen van een of meer sporen met meer dan 1 m;
- een toename van het aantal sporen;
- het vervangen van een spoorconstructie door een minder stille spoorconstructie;
- het verwijderen van geluidbeperkende maatregelen bestaande uit werken of bouwwerken langs de spoorweg;
- een wijziging die leidt tot een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB door:
 1. het verhogen van de maximumrijnsnelheid;
 2. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel;
 3. het verhogen van de treinintensiteit.

Een omgevingsplan dat de aanleg of wijziging van gemeentewegen, waterschapswegen of lokale spoorwegen toelaat (of wijziging van het gebruik), kan er in voorzien dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen hoger wordt dan de standaardwaarden volgens tabel 1. Bij wijzigingen geldt in eerste instantie dat het geluid niet hoger mag zijn dan de standaardwaarde of het geluid op het tijdstip van wijzigen (van de weg of lokale spoorweg), dat wil zeggen er moet een vergelijking worden gemaakt van de bestaande situatie met de toekomstige situatie. Een overschrijding is mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarden te voldoen, de overschrijding zoveel mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarden volgens tabel 1. Op basis van artikel 5.78o van het Bkl kan de grenswaarde worden overschreden vanwege zwaarwegende belangen.

Bij het overschrijden van de standaardwaarde wordt het gecumuleerde geluid beoordeeld (zie tabel 2) en het gezamenlijk geluid bepaald in het omgevingsplan.

2.3 Toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden

In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met het geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen op geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied en voorziet erin dat het geluid aanvaardbaar is. Het geluid is aanvaardbaar als wordt voldaan aan de standaardwaarden volgens tabel 1. Een overschrijding is mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarden te voldoen, de overschrijding zoveel mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarden volgens tabel 1. In een aantal gevallen kan een waarde hoger dan de grenswaarde aanvaardbaar worden geacht:

- bij vervangende nieuwbouw maximaal 5 dB hoger dan de grenswaarde en het aantal geluidgevoelige gebouwen met meer geluid dan de grenswaarde mag niet wezenlijk toenemen;
- bij functiewijziging maximaal 5 dB hoger dan de grenswaarde (transformatie);
- bij zeehavengebonden activiteiten maximaal 5 dB hoger dan de grenswaarde;
- bij een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen;
- bij een niet-geluidgevoelige gevel.

Een overschrijding van de grenswaarden is alleen mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de grenswaarden te voldoen en de overschrijding zoveel mogelijk wordt beperkt. Geluidbeperkende maatregelen worden in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan. Verder wordt rekening gehouden met het belang van een geluidluwe gevel.

Bij het overschrijden van de standaard- of grenswaarden wordt het gecumuleerde geluid beoordeeld en het gezamenlijk geluid bepaald en vastgelegd in het omgevingsplan (bij een BOPA mag dit in een later stadium).

2.4 Indirecte effecten

2.4.1 Veranderend verkeer

Indirecte effecten kunnen worden veroorzaakt door een wijziging van het omgevingsplan dat een toename van de verkeersintensiteit veroorzaakt op een weg of spoorweg. Het omgevingsplan voorziet erin dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen dan niet meer toeneemt dan 1,5 dB. Een toename van meer dan 1,5 dB is mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, dan wel de toename zoveel als mogelijk wordt beperkt en er wordt voldaan aan de grenswaarden volgens tabel 1. Grenswaarden kunnen worden overschreden als zwaarwegende economische of maatschappelijke belangen dit rechtvaardigen.

De indirecte effecten vanwege veranderend verkeer hoeven alleen te worden beoordeeld voor gemeentewegen, waterschapswegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf.

2.4.2 Wijziging geluidoverdracht

Voor een omgevingsplan dat een wijziging in de geluidoverdracht in een geluidaanachtsgebied toelaat, moet worden nagegaan of geluidgevoelige gebouwen als gevolg van die wijziging een significante toename van geluid ondervinden en of er geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om die toename te voorkomen of beperken, dan wel of er geluidwerende maatregelen mogelijk zijn om te voldoen aan de grenswaarden volgens artikel 3.53 van het Bkl.

2.5 Geluid vanwege activiteiten

2.5.1 Activiteiten op industrieterreinen met geluidproductieplafonds als omgevingswaarden

Via een wijziging van het omgevingsplan worden als omgevingswaarden geluidproductieplafonds vastgesteld rondom industrieterreinen waar activiteiten worden verricht die in aanzienlijke mate geluid kunnen veroorzaken. Deze activiteiten zijn vastgelegd in artikel 5.78b van het Bkl. Van belang is de uitzondering van activiteiten waarvoor het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit waarborgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op 50 meter niet meer bedraagt dan de standaardwaarden volgens tabel 3. De geluidproductieplafonds dienen te worden vastgesteld conform § 3.5.4 van het Bkl.

In het omgevingsplan worden regels opgenomen over activiteiten, gericht om te voldoen aan de geluidproductieplafonds.

2.5.2 Geluid vanwege activiteiten niet op een industrieterrein met geluidproductieplafonds als omgevingswaarden

In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met het geluid door activiteiten op geluidgevoelige gebouwen en voorziet erin dat het geluid door een activiteit aanvaardbaar is (opnemen van waarden in het omgevingsplan). Dit is het geval als wordt voldaan aan de waarden als aangegeven in tabel 3 en 4.

Tabel 3: Standaardwaarden toelaatbaar geluid op een geluidgevoelig gebouw

	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
$L_{Ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
L_{Amax} door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	70 dB(A)	70 dB(A)
L_{Amax} door andere piekgeluiden	--	65 dB(A)	65 dB(A)

Tabel 4: Standaardwaarden toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten

	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
$L_{Ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	55 dB(A)	55 dB(A)
L_{Amax} door andere piekgeluiden	--	45 dB(A)	45 dB(A)

Voor een activiteit op een in het omgevingsplan aangewezen bedrijventerrein, kunnen de waarden uit tabel 3 en 4 met 5 dB worden verhoogd voor geluidgevoelige gebouwen op datzelfde bedrijventerrein.

Voor een activiteit in een in het omgevingsplan aangewezen agrarisch gebied, kunnen de waarden uit tabel 3 en 4 met 5 dB worden verlaagd voor geluidgevoelige gebouwen binnen dat agrarisch gebied.

In een omgevingsplan kunnen andere waarden (ook hogere) worden opgenomen als in ieder geval wordt voldaan aan de binnenwaarden volgens tabel 4.

3. ENKELE BEGRIPPEN/DEFINITIES

3.1 Geluidaandachtsgebied

Een geluidaandachtsgebied is een locatie langs een weg of spoorweg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid op een geluidgevoelig gebouw hoger kan zijn dan de standaardwaarde in L_{den} volgens tabel 1.

Overgangsrecht gemeentewegen, lokale spoorwegen en waterschapswegen

Tot een bij Koninklijk Besluit te bepalen tijdstip waarop de gegevens voor de basisgeluidemissie uiterlijk worden verzameld bestaat het geluidaandachtsgebied uit het gebied dat zich aan weerszijden van de as van de weg uitstrekt tot de volgende afstand, gemeten vanaf de rand van de weg of de buitenste spoorstaaf van de spoorweg:

- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken en een maximum snelheid van 30 km/uur of minder geldt: 100 m;
- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken, waarvoor een onbekende maximumsnelheid van meer dan 30 km/uur geldt, en een spoorweg, bestaande uit één of twee sporen: 200 m;
- voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken, en een spoorweg, bestaande uit drie of meer sporen: 350 m;
- als de lokale spoorweg grotendeels is verweven of gebundeld met een gemeenteweg wordt bij de toepassing van het eerste lid het totaal van het aantal sporen of rijstroken beschouwd.

Overgangsrecht provinciale wegen

Voor provinciale wegen blijft de systematiek van de Wet geluidhinder van kracht tot het moment waarop geluidproductieplafonds als omgevingswaarden zijn vastgesteld en vormt het geluidaandachtsgebied van een provinciale weg de geluidzone, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder (voor nieuwe woningen binnen het geluidaandachtsgebied/geluidzone moeten dan nog hogere waarden worden vastgesteld).

Overgangsrecht industrieterreinen

Voor gezoneerde industrieterreinen blijft de systematiek van de Wet geluidhinder van kracht tot het moment waarop geluidproductieplafonds als omgevingswaarden zijn vastgesteld en is het geluidaandachtsgebied van een industrieterrein de op grond van de Wet geluidhinder vastgestelde zone (voor nieuwe woningen binnen het geluidaandachtsgebied/geluidzone moeten dan nog hogere waarden worden vastgesteld).

3.2 Geluidgevoelige gebouwen/ruimten en gevels

Geluidgevoelig gebouwen

Een geluidgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een:

- woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
- onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
- gezondheidszorgfunctie met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
- bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan.

Dit geldt niet voor een gedeelte van een gebouw als het omgevingsplan in dat gedeelte van het gebouw geen geluidgevoelige ruimten toelaat, tenzij het gebouw een woonschip of woonwagen is.

Geluidgevoelige ruimten

Een geluidgevoelige ruimte is een verblijfsruimte of verblijfsgebied van een:

- woonfunctie of bijeenkomstfunctie die een nevengebruiksfunctie is van die woonfunctie;
- onderwijsfunctie;
- gezondheidszorgfunctie met bedgebied of bijeenkomstfunctie die een nevengebruiksfunctie is van die gezondheidszorgfunctie;
- bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied.

Ruimten in woonschepen en woonwagens worden niet als geluidgevoelig beschouwd.

Waar moet het geluid worden beoordeeld

De beoordeling van het geluid en de toetsing aan standaard- en grenswaarden gelden:

- op de gevel, als het gaat om een geluidgevoelig gebouw;
- op de locatie waar een gevel mag komen, als het gaat om een nieuw te bouwen geluidgevoelig gebouw;
- op de begrenzing van de locatie voor het plaatsen van een woonschip of woonwagen, als het gaat om een woonschip of woonwagen;
- in de geluidgevoelige ruimte, als het gaat om een geluidgevoelige ruimte.

Geluidluwe gevel

Een geluidluwe gevel is een gevel die ten opzichte van andere gevels van een geluidgevoelig gebouw relatief weinig wordt belast door geluid.

Niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen

Een gevel die in het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit als zodanig is aangemerkt en waarop het geluid hoger is dan de grenswaarde met bouwkundige maatregelen die bestaan uit:

- een uitwendige scheidingsconstructie die geen te openen delen bevat anders dan als onderdeel van een gemeenschappelijke doorgang;
- borgen dat het geluid op de te openen delen in de uitwendige scheidingsconstructie die direct grenzen aan een verblijfsgebied niet hoger is dan de grenswaarde.

Niet-geluidgevoelige gevel

Een gevel die in het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit als zodanig is aangemerkt.

3.3 Overige begrippen

Waarde van het geluid

Bij wegen, spoorwegen en industrieterreinen met geluidproductieplafonds als omgevingswaarde is het geluid vanwege die weg, spoorweg of industrieterrein het geluid bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds. Bij wegen en spoorwegen zonder geluidproductieplafonds gaat het om het geluid in een voor het verkeer op die weg of spoorweg maatgevend jaar.

Gecumuleerd geluid

Het gecumuleerde geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Gezamenlijk geluid

Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG)

De CVGG is het digitale systeem waarin geluidgegevens verzameld worden. Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen moeten verplicht geluidgegevens aanleveren. Gebruikers kunnen deze gegevens vervolgens overzichtelijk raadplegen of afnemen. De grondslag voor de CVGG is § 11.2.5.2 van het Bkl.

Basisgeluidemissie (bge) en monitoring

De basisgeluidemissie van een gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg is de geluidemissie in L_{den} van die weg of spoorweg in het eerste jaar waarvoor die geluidemissie wordt bepaald voor een bestaande weg of spoorweg of de geluidemissie die ten grondslag ligt aan het besluit tot aanleg of wijziging van een weg of spoorweg.

Als uit monitoring blijkt dat de basisgeluidemissie met meer dan 1,5 dB is overschreden overweegt de gemeente of waterschap maatregelen of geluidwerende maatregelen.

Geluidproductieplafond (gpp) en monitoring

Het geluid van een rijks- of provinciale weg, hoofdspoorweg of industrieterrein wordt bewaakt met een geluidproductieplafond als omgevingswaarde (gpp). Een gpp geeft aan hoeveel geluid is toegestaan op een geluidreferentiepunt nabij een geluidbron. Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in het geluidaandachtsgebied is het geluid gelijk aan het geluid bij volledige benutting van het gpp.



Bijlage 2 Aangeleverde verkeersgegevens







Project:
Randweg Hoedekenskerke

Projectnummer:
BH1396-103

Opdrachtgever:
Gemeente Borsele

Scenario:
Referentiesituatie 2022

Scenarionummer:
v10

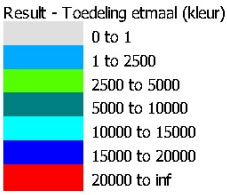
Plot:
Werkdaggemiddelde
etmaalintensiteiten motorvoertuigen
(mvt/24u)

Jaar:
2022

Autonetwerk:
Referentiesituatie 2019

Verkeersmodel:
Verkeersmodel Bevelanden (versie
1.04)

Aimsun Next Version: 20.0.4
(2021-05-14 92e1a0dff14)
ModelBevelanden_v1.04.ang
Datum: 8-7-2021





Project:
Randweg Hoedekenskerke

Projectnummer:
BH1396-103

Opdrachtgever:
Gemeente Borsele

Scenario:
Randweg Hoedekenskerke 2033

Scenarionummer:
v11

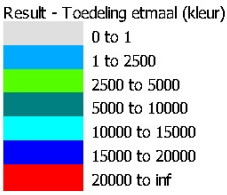
Plot:
Werkdaggemiddelde
etmaalintensiteiten motorvoertuigen
(mvt/24u)

Jaar:
2033

Autonetwerk:
- Prognosenetwerk 2040
- Randweg Hoedekenskerke 60 km/u
(conform variant 4 GGA Borsele Oost)
- Langeweegje ontmoedigen 30 km/u

Verkeersmodel:
Verkeersmodel Bevelanden (versie
1.04)

Aimsun Next Version: 20.0.4
(2021-05-14 92e1a0dff14)
ModelBevelanden_v1.04.ang
Datum: 8-7-2021





Bijlage 3 Invoer onderzoek 'aanleg en wijziging van wegen'



—



Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
110469	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111025	Baarlandsezandweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110700	Kerkepolderweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110373	Kapuinhoekweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110430	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110432	Hes-gravenpolderstraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111244	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110033	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
82319	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
851496	Baarlandsezandweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
82332	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	--	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
's-Gravenp	's-Gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111241	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	--	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	0,15	0,15	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	--	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	--	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
randweg	Hes-gravenpoldersestraat	--	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V{MR{N}}	V{MR{P4}}	V{LV{D}}	V{LV{A}}	V{LV{N}}	V{LV{P4}}	V{MV{D}}	V{MV{A}}	V{MV{N}}	V{MV{P4}}	V{ZV{D}}	V{ZV{A}}	V{ZV{N}}	V{ZV{P4}}	Totaal aantal	%Int{D}
110469	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2250,00	7,58
111025	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1062,00	7,44
110700	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1120,00	7,46
109989	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1065,00	7,47
110373	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1207,00	7,46
110430	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2250,00	7,58
110432	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2236,00	7,58
111244	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1127,00	7,58
110033	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1063,00	7,47
82319	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	495,00	7,47
851496	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1063,00	7,43
82332	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	570,00	7,47
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58
109989	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1065,00	7,47
's-Gravenp	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2204,00	7,58
111241	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1077,00	7,57
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58
randweg	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1490,00	7,58

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

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)	%ZV (P4)	MR (D)
110469	1,55	0,35	--	--	--	--	--	89,01	93,62	90,96	--	7,30	3,32	3,82	--	3,69	3,06	5,22	--	--
111025	1,67	0,51	--	--	--	--	--	87,85	92,24	89,14	--	7,59	3,42	3,75	--	4,55	4,34	7,12	--	--
110700	2,00	0,30	--	--	--	--	--	85,90	90,34	91,10	--	9,93	5,42	4,45	--	4,17	4,24	4,45	--	--
109989	1,99	0,30	--	--	--	--	--	84,43	89,27	90,25	--	10,96	6,01	5,03	--	4,61	4,72	4,72	--	--
110373	2,00	0,30	--	--	--	--	--	86,34	90,63	91,48	--	9,62	5,27	4,40	--	4,04	4,10	4,12	--	--
110430	1,56	0,35	--	--	--	--	--	89,01	93,62	90,96	--	7,30	3,32	3,82	--	3,69	3,06	5,22	--	--
110432	1,55	0,35	--	--	--	--	--	88,95	93,57	90,89	--	7,34	3,34	3,85	--	3,71	3,08	5,26	--	--
111244	1,54	0,35	--	--	--	--	--	87,54	92,69	89,57	--	8,28	3,83	4,33	--	4,18	3,48	6,11	--	--
110033	1,99	0,30	--	--	--	--	--	84,56	89,35	90,25	--	10,87	5,97	5,03	--	4,57	4,68	4,72	--	--
82319	1,99	0,30	--	--	--	--	--	84,75	89,45	90,54	--	10,74	5,94	4,73	--	4,51	4,61	4,73	--	--
851496	1,69	0,51	--	--	--	--	--	91,98	95,00	92,92	--	5,01	2,19	2,42	--	3,01	2,81	4,66	--	--
82332	1,99	0,30	--	--	--	--	--	84,18	89,04	90,00	--	11,15	6,15	5,29	--	4,67	4,81	4,71	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--
109989	1,99	0,30	--	--	--	--	--	84,43	89,27	90,25	--	10,96	6,01	5,03	--	4,61	4,72	4,72	--	--
's-Gravenp	1,56	0,35	--	--	--	--	--	89,68	94,03	91,43	--	6,86	3,12	3,64	--	3,46	2,85	4,94	--	--
111241	1,57	0,35	--	--	--	--	--	91,92	95,35	93,12	--	5,36	2,44	2,91	--	2,71	2,21	3,97	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--
randweg	1,56	0,35	--	--	--	--	--	87,63	92,75	89,75	--	8,22	3,78	4,26	--	4,15	3,48	6,00	--	--

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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)	LE (D) 63	LE (D) 125
110469	--	--	--	151,81	32,65	7,16	--	12,45	1,16	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,95	84,02
111025	--	--	--	69,41	16,36	4,83	--	6,00	0,61	0,20	--	3,60	0,77	0,39	--	71,86	80,95
110700	--	--	--	71,77	20,24	3,06	--	8,30	1,21	0,15	--	3,48	0,95	0,15	--	72,29	81,40
109989	--	--	--	67,17	18,92	2,88	--	8,72	1,27	0,16	--	3,67	1,00	0,15	--	72,30	81,42
110373	--	--	--	77,74	21,88	3,31	--	8,66	1,27	0,16	--	3,64	0,99	0,15	--	72,55	81,65
110430	--	--	--	151,81	32,86	7,16	--	12,45	1,17	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,95	84,02
110432	--	--	--	150,76	32,43	7,11	--	12,44	1,16	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,93	84,00
111244	--	--	--	74,78	16,09	3,53	--	7,07	0,66	0,17	--	3,57	0,60	0,24	--	72,19	81,28
110033	--	--	--	67,15	18,90	2,88	--	8,63	1,26	0,16	--	3,63	0,99	0,15	--	72,27	81,40
82319	--	--	--	31,34	8,81	1,34	--	3,97	0,59	0,07	--	1,67	0,45	0,07	--	68,92	78,05
851496	--	--	--	72,65	17,07	5,04	--	3,96	0,39	0,13	--	2,38	0,50	0,25	--	71,10	80,12
82332	--	--	--	35,84	10,10	1,54	--	4,75	0,70	0,09	--	1,99	0,55	0,08	--	69,62	78,75
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48
109989	--	--	--	67,17	18,92	2,88	--	8,72	1,27	0,16	--	3,67	1,00	0,15	--	72,30	81,42
's-Gravenp	--	--	--	149,82	32,33	7,05	--	11,46	1,07	0,28	--	5,78	0,98	0,38	--	74,74	83,80
111241	--	--	--	74,94	16,12	3,51	--	4,37	0,41	0,11	--	2,21	0,37	0,15	--	71,21	80,22
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48
randweg	--	--	--	98,97	21,56	4,68	--	9,28	0,88	0,22	--	4,69	0,81	0,31	--	73,39	82,48

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (A) 4k	LE (A) 8k
110469	91,03	99,06	103,80	98,69	90,93	80,42	67,32	76,30	83,30	91,19	96,59	91,58	83,54	72,72
111025	87,95	96,05	100,59	95,44	87,76	77,31	64,77	73,79	80,77	88,78	93,84	88,76	80,85	70,12
110700	88,42	96,53	100,91	95,74	88,15	77,80	66,03	75,08	82,08	90,12	94,96	89,85	82,04	71,44
109989	88,44	96,59	100,81	95,61	88,09	77,81	65,99	75,06	82,05	90,14	94,81	89,67	81,93	71,40
110373	88,67	96,77	101,20	96,04	88,42	78,05	66,30	75,34	82,34	90,37	95,25	90,16	82,32	71,71
110430	91,03	99,06	103,80	98,69	90,93	80,42	67,34	76,33	83,33	91,22	96,62	91,61	83,57	72,74
110432	91,01	99,05	103,78	98,67	90,91	80,40	67,30	76,28	83,29	91,17	96,57	91,55	83,52	72,70
111244	88,29	96,38	100,92	95,77	88,10	77,67	64,49	73,50	80,49	88,43	93,65	88,61	80,64	69,89
110033	88,41	96,56	100,79	95,59	88,06	77,78	65,97	75,04	82,03	90,11	94,80	89,66	81,91	71,37
82319	85,06	93,21	97,46	92,26	84,73	74,43	62,63	71,69	78,68	86,76	91,47	86,33	78,58	68,03
851496	87,13	95,06	100,24	95,20	87,26	76,55	64,18	73,13	80,13	87,95	93,61	88,63	80,50	69,55
82332	85,76	93,92	98,11	92,90	85,40	75,13	63,32	72,39	79,38	87,48	92,12	86,97	79,24	68,72
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15
109989	88,44	96,59	100,81	95,61	88,09	77,81	65,99	75,06	82,05	90,14	94,81	89,67	81,93	71,40
's-Gravenp	90,81	98,82	103,66	98,57	90,77	80,21	67,16	76,13	83,14	90,99	96,49	91,49	83,42	72,56
111241	87,24	95,15	100,35	95,32	87,37	76,67	63,76	72,70	79,71	87,46	93,27	88,32	80,14	69,17
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15
randweg	89,49	97,57	102,13	96,98	89,30	78,86	65,75	74,76	81,75	89,69	94,92	89,87	81,91	71,15

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
 situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
 Groep: gemeente/waterschapswegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
110469	61,54	70,58	77,56	85,65	90,46	85,33	77,51	66,87	--	--	--	--	--	--
111025	60,38	69,46	76,41	84,62	89,08	83,86	76,19	65,66	--	--	--	--	--	--
110700	57,72	66,76	73,74	81,78	86,69	81,59	73,74	63,10	--	--	--	--	--	--
109989	57,65	66,70	73,69	81,76	86,54	81,42	73,62	63,03	--	--	--	--	--	--
110373	57,95	66,98	73,97	81,98	86,97	81,88	74,00	63,33	--	--	--	--	--	--
110430	61,54	70,58	77,56	85,65	90,46	85,33	77,51	66,87	--	--	--	--	--	--
110432	61,53	70,57	77,54	85,64	90,44	85,31	77,49	66,86	--	--	--	--	--	--
111244	58,83	67,90	74,86	83,02	87,60	82,42	74,70	64,15	--	--	--	--	--	--
110033	57,64	66,69	73,68	81,75	86,53	81,41	73,61	63,02	--	--	--	--	--	--
82319	54,29	63,33	70,32	78,39	83,20	78,08	70,27	59,66	--	--	--	--	--	--
851496	59,57	68,58	75,55	83,57	88,68	83,60	75,66	64,89	--	--	--	--	--	--
82332	54,97	64,02	71,01	79,09	83,84	78,71	70,93	60,35	--	--	--	--	--	--
randweg	60,01	69,07	76,04	84,19	88,80	83,63	75,89	65,33	--	--	--	--	--	--
109989	57,65	66,70	73,69	81,76	86,54	81,42	73,62	63,03	--	--	--	--	--	--
's-Gravenp	61,35	70,39	77,36	85,43	90,32	85,21	77,36	66,69	--	--	--	--	--	--
111241	57,87	66,87	73,85	81,82	87,04	81,98	74,01	63,22	--	--	--	--	--	--
randweg	60,01	69,07	76,04	84,19	88,80	83,63	75,89	65,33	--	--	--	--	--	--
randweg	60,01	69,07	76,04	84,19	88,80	83,63	75,89	65,33	--	--	--	--	--	--
randweg	60,01	69,07	76,04	84,19	88,80	83,63	75,89	65,33	--	--	--	--	--	--
randweg	60,01	69,07	76,04	84,19	88,80	83,63	75,89	65,33	--	--	--	--	--	--

Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
situatie 2034 na aanleg en wijziging (mei 2024) - actualisatie (mei 2024)
Groep: gemeente/waterschapswegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
110469	--	--
111025	--	--
110700	--	--
109989	--	--
110373	--	--
110430	--	--
110432	--	--
111244	--	--
110033	--	--
82319	--	--
851496	--	--
82332	--	--
randweg	--	--
109989	--	--
's-Gravenp	--	--
111241	--	--
randweg	--	--
randweg	--	--
randweg	--	--
randweg	--	--
randweg	--	--





Bijlage 4 Invoer onderzoek ‘indirect akoestisch effect veranderend verkeer’





Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
110469	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111025	Baarlandsezandweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110430	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
110432	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111244	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
851496	Baarlandsezandweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
's-Gravenp	's-Gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
111241	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V{MR{N}}	V{MR{P4}}	V{LV{D}}	V{LV{A}}	V{LV{N}}	V{LV{P4}}	V{MV{D}}	V{MV{A}}	V{MV{N}}	V{MV{P4}}	V{ZV{D}}	V{ZV{A}}	V{ZV{N}}	V{ZV{P4}}	Totaal aantal	%Int{D}
110469	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2250,00	7,58
111025	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1062,00	7,44
110430	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2250,00	7,58
110432	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2236,00	7,58
111244	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1127,00	7,58
851496	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1063,00	7,43
's-Gravenp	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	2204,00	7,58
111241	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1077,00	7,57

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

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)	%ZV (P4)	MR (D)
110469	1,55	0,35	--	--	--	--	--	89,01	93,62	90,96	--	7,30	3,32	3,82	--	3,69	3,06	5,22	--	--
111025	1,67	0,51	--	--	--	--	--	87,85	92,24	89,14	--	7,59	3,42	3,75	--	4,55	4,34	7,12	--	--
110430	1,56	0,35	--	--	--	--	--	89,01	93,62	90,96	--	7,30	3,32	3,82	--	3,69	3,06	5,22	--	--
110432	1,55	0,35	--	--	--	--	--	88,95	93,57	90,89	--	7,34	3,34	3,85	--	3,71	3,08	5,26	--	--
111244	1,54	0,35	--	--	--	--	--	87,54	92,69	89,57	--	8,28	3,83	4,33	--	4,18	3,48	6,11	--	--
851496	1,69	0,51	--	--	--	--	--	91,98	95,00	92,92	--	5,01	2,19	2,42	--	3,01	2,81	4,66	--	--
's-Gravenp	1,56	0,35	--	--	--	--	--	89,68	94,03	91,43	--	6,86	3,12	3,64	--	3,46	2,85	4,94	--	--
111241	1,57	0,35	--	--	--	--	--	91,92	95,35	93,12	--	5,36	2,44	2,91	--	2,71	2,21	3,97	--	--

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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)	LE (D) 63	LE (D) 125
110469	--	--	--	151,81	32,65	7,16	--	12,45	1,16	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,95	84,02
111025	--	--	--	69,41	16,36	4,83	--	6,00	0,61	0,20	--	3,60	0,77	0,39	--	71,86	80,95
110430	--	--	--	151,81	32,86	7,16	--	12,45	1,17	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,95	84,02
110432	--	--	--	150,76	32,43	7,11	--	12,44	1,16	0,30	--	6,29	1,07	0,41	--	74,93	84,00
111244	--	--	--	74,78	16,09	3,53	--	7,07	0,66	0,17	--	3,57	0,60	0,24	--	72,19	81,28
851496	--	--	--	72,65	17,07	5,04	--	3,96	0,39	0,13	--	2,38	0,50	0,25	--	71,10	80,12
's-Gravenp	--	--	--	149,82	32,33	7,05	--	11,46	1,07	0,28	--	5,78	0,98	0,38	--	74,74	83,80
111241	--	--	--	74,94	16,12	3,51	--	4,37	0,41	0,11	--	2,21	0,37	0,15	--	71,21	80,22

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (A) 4k	LE (A) 8k
110469	91,03	99,06	103,80	98,69	90,93	80,42	67,32	76,30	83,30	91,19	96,59	91,58	83,54	72,72
111025	87,95	96,05	100,59	95,44	87,76	77,31	64,77	73,79	80,77	88,78	93,84	88,76	80,85	70,12
110430	91,03	99,06	103,80	98,69	90,93	80,42	67,34	76,33	83,33	91,22	96,62	91,61	83,57	72,74
110432	91,01	99,05	103,78	98,67	90,91	80,40	67,30	76,28	83,29	91,17	96,57	91,55	83,52	72,70
111244	88,29	96,38	100,92	95,77	88,10	77,67	64,49	73,50	80,49	88,43	93,65	88,61	80,64	69,89
851496	87,13	95,06	100,24	95,20	87,26	76,55	64,18	73,13	80,13	87,95	93,61	88,63	80,50	69,55
's-Gravenp	90,81	98,82	103,66	98,57	90,77	80,21	67,16	76,13	83,14	90,99	96,49	91,49	83,42	72,56
111241	87,24	95,15	100,35	95,32	87,37	76,67	63,76	72,70	79,71	87,46	93,27	88,32	80,14	69,17

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
110469	61,54	70,58	77,56	85,65	90,46	85,33	77,51	66,87	--	--	--	--	--	--
111025	60,38	69,46	76,41	84,62	89,08	83,86	76,19	65,66	--	--	--	--	--	--
110430	61,54	70,58	77,56	85,65	90,46	85,33	77,51	66,87	--	--	--	--	--	--
110432	61,53	70,57	77,54	85,64	90,44	85,31	77,49	66,86	--	--	--	--	--	--
111244	58,83	67,90	74,86	83,02	87,60	82,42	74,70	64,15	--	--	--	--	--	--
851496	59,57	68,58	75,55	83,57	88,68	83,60	75,66	64,89	--	--	--	--	--	--
's-Gravenp	61,35	70,39	77,36	85,43	90,32	85,21	77,36	66,69	--	--	--	--	--	--
111241	57,87	66,87	73,85	81,82	87,04	81,98	74,01	63,22	--	--	--	--	--	--

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's-Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
110469	--	--
111025	--	--
110430	--	--
110432	--	--
111244	--	--
851496	--	--
's-Gravenp	--	--
111241	--	--

Model: "s Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V{MR{D}}	V{MR{A}}	V{MR{N}}
111252	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	0,50	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
110469	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
111025	Baarlandsezandweg	0,00	0,50	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
110430	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
110432	Hes-gravenpolderstraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
111244	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
851496	Baarlandsezandweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
111241	Hes-gravenpoldersestraat	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V{MR{P4}}	V{LV{D}}	V{LV{A}}	V{LV{N}}	V{LV{P4}}	V{MV{D}}	V{MV{A}}	V{MV{N}}	V{MV{P4}}	V{ZV{D}}	V{ZV{A}}	V{ZV{N}}	V{ZV{P4}}	Totaal	aantal	%Int{D}	%Int{A}
111252	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1477,00	7,57	1,58	
110469	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1548,00	7,57	1,57	
111025	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	920,00	7,43	1,69	
110430	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1839,00	7,58	1,56	
110432	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1792,00	7,58	1,56	
111244	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	777,00	7,57	1,57	
851496	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	905,00	7,43	1,69	
111241	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	700,00	7,57	1,58	

Model: "s Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	%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)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)
111252	0,35	--	--	--	--	--	92,73	95,85	93,98	--	4,83	2,17	2,58	--	2,44	1,98	3,44	--	--	--	--
110469	0,35	--	--	--	--	--	91,55	95,14	93,00	--	5,61	2,55	2,88	--	2,83	2,32	4,12	--	--	--	--
111025	0,51	--	--	--	--	--	90,90	94,26	91,83	--	5,68	2,54	2,88	--	3,41	3,20	5,29	--	--	--	--
110430	0,35	--	--	--	--	--	90,42	94,44	92,19	--	6,36	2,90	3,30	--	3,22	2,66	4,51	--	--	--	--
110432	0,35	--	--	--	--	--	90,40	94,45	91,99	--	6,38	2,90	3,38	--	3,22	2,65	4,63	--	--	--	--
111244	0,35	--	--	--	--	--	91,95	95,39	93,44	--	5,35	2,40	2,87	--	2,70	2,21	3,69	--	--	--	--
851496	0,51	--	--	--	--	--	92,17	95,07	92,93	--	4,89	2,13	2,44	--	2,93	2,79	4,63	--	--	--	--
111241	0,36	--	--	--	--	--	93,62	96,35	94,57	--	4,23	1,93	2,26	--	2,15	1,73	3,17	--	--	--	--

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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}	LE {D} 63	LE {D} 125	LE {D} 250
111252	--	103,68	22,37	4,86	--	5,40	0,51	0,13	--	2,73	0,46	0,18	--	72,42	81,42	88,44
110469	--	107,28	23,12	5,04	--	6,57	0,62	0,16	--	3,32	0,56	0,22	--	72,85	81,87	88,89
111025	--	62,14	14,66	4,31	--	3,88	0,39	0,14	--	2,33	0,50	0,25	--	70,69	79,72	86,73
110430	--	126,04	27,09	5,93	--	8,87	0,83	0,21	--	4,49	0,76	0,29	--	73,82	82,87	89,88
110432	--	122,79	26,40	5,77	--	8,67	0,81	0,21	--	4,37	0,74	0,29	--	73,71	82,76	89,77
111244	--	54,08	11,64	2,54	--	3,15	0,29	0,08	--	1,59	0,27	0,10	--	69,78	78,80	85,82
851496	--	61,98	14,54	4,29	--	3,29	0,33	0,11	--	1,97	0,43	0,21	--	70,36	79,38	86,39
111241	--	49,61	10,66	2,38	--	2,24	0,21	0,06	--	1,14	0,19	0,08	--	68,99	77,97	84,99

Model: "s Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
111252	96,30	101,65	96,65	88,64	77,88	65,03	73,95	80,97	88,68	94,62	89,68	81,47	70,44	59,03	68,01
110469	96,82	101,96	96,92	89,00	78,32	65,39	74,33	81,35	89,11	94,87	89,91	81,75	70,80	59,48	68,49
111025	94,71	99,70	94,63	86,76	76,13	63,73	72,70	79,70	87,57	93,06	88,05	79,98	69,10	59,18	68,22
110430	97,86	102,81	97,74	89,89	79,29	66,28	75,24	82,25	90,07	95,66	90,68	82,58	71,68	60,40	69,42
110432	97,75	102,70	97,63	89,78	79,18	66,16	75,13	82,13	89,96	95,55	90,56	82,46	71,57	60,33	69,36
111244	93,72	98,93	93,90	85,95	75,25	62,33	71,27	78,28	86,03	91,85	86,90	78,72	67,74	56,36	65,35
851496	94,31	99,52	94,48	86,53	75,81	63,46	72,41	79,41	87,23	92,90	87,92	79,79	68,84	58,87	67,88
111241	92,80	98,33	93,35	85,28	74,45	61,66	70,56	77,59	85,24	91,32	86,41	78,15	67,07	55,77	64,74

Model: 's Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: 's Gravenpoldersestraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

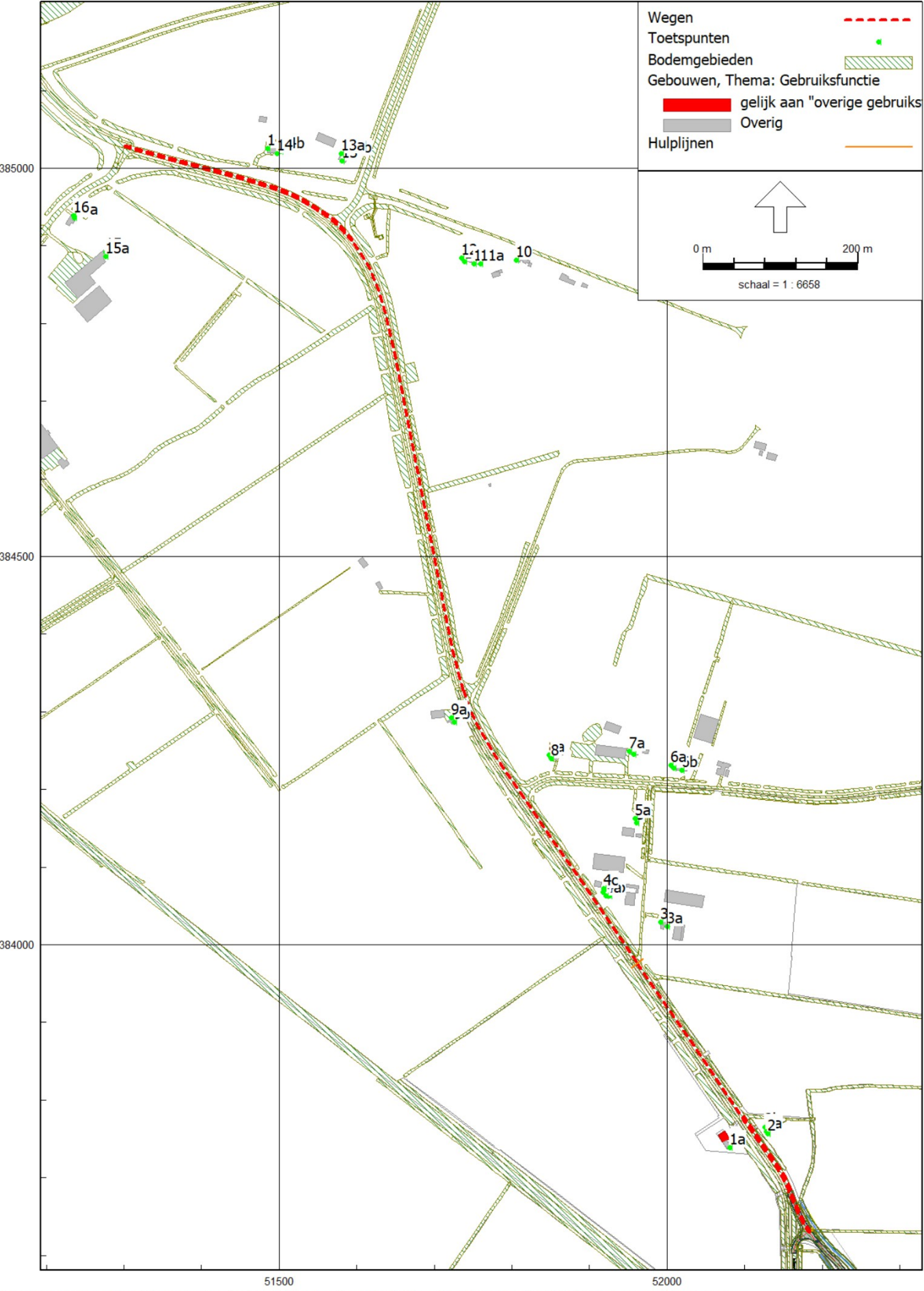
Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
111252	75,00	82,90	88,31	83,29	75,25	64,39	--	--	--	--	--	--	--	--
110469	75,47	83,45	88,63	83,57	75,61	64,83	--	--	--	--	--	--	--	--
111025	75,18	83,26	88,17	83,05	75,19	64,49	--	--	--	--	--	--	--	--
110430	76,40	84,42	89,46	84,37	76,46	65,74	--	--	--	--	--	--	--	--
110432	76,34	84,37	89,37	84,27	76,38	65,67	--	--	--	--	--	--	--	--
111244	72,34	80,28	85,58	80,54	72,53	61,72	--	--	--	--	--	--	--	--
851496	74,85	82,86	87,98	82,90	74,96	64,18	--	--	--	--	--	--	--	--
111241	71,74	79,60	85,13	80,13	72,04	61,14	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: "s-Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C
1	's-Gravenpoldersestraat 25	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
1a	's-Gravenpoldersestraat 25	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
2b	's-Gravenpoldersestraat 34	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
2a	's-Gravenpoldersestraat 34	0,50	Relatief				1,50	--	--
2	's-Gravenpoldersestraat 34	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
8a	Vrouwenweg 1	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
8	Vrouwenweg 1	0,42	Relatief				1,50	4,50	--
3a	Vrielingweg 1	0,67	Relatief				1,50	4,50	--
3	Vrielingweg 1	0,52	Relatief				1,50	4,50	--
7	Vrouwenweg 3	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
7a	Vrouwenweg 3	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
4b	's-Gravenpoldersestr 36	0,78	Relatief				1,50	4,50	--
4a	's-Gravenpoldersestr 36	0,79	Relatief				1,50	4,50	--
4	's-Gravenpoldersestr 36	0,61	Relatief				1,50	4,50	--
4c	's-Gravenpoldersestr 36	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
5	Vrielingweg 2	-0,28	Relatief				1,50	4,50	--
5a	Vrielingweg 2	-0,24	Relatief				1,50	4,50	--
9	's-Gravenpoldersestr 27	0,41	Relatief				1,50	4,50	--
9b	's-Gravenpoldersestr 27	0,36	Relatief				1,50	4,50	--
9a	's-Gravenpoldersestr 27	0,34	Relatief				1,50	4,50	--
6b	Vrouwenweg 5	0,49	Relatief				1,50	4,50	--
6	Vrouwenweg 5	0,36	Relatief				1,50	4,50	--
6a	Vrouwenweg 5	0,19	Relatief				1,50	4,50	--
14a	Baarlandsezandweg 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
14b	Baarlandsezandweg 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
14	Baarlandsezandweg 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
10	Slabbekoornsedijk 6	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
12	Slabbekoornsedijk 2	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
12a	Slabbekoornsedijk 2	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
13b	's-Gravenpoldersestr 29	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
13	's-Gravenpoldersestr 29	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
13a	's-Gravenpoldersestr 29	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11	Slabbekoornsedijk 4	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11a	Slabbekoornsedijk 4	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
16a	Langeweegje 24	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
16	Langeweegje 24	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
15	Langeweegje 22	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
15a	Langeweegje 22	0,00	Relatief				1,50	4,50	--

Model: "s Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	--	--	--	Ja
1a	--	--	--	Ja
2b	--	--	--	Ja
2a	--	--	--	Ja
2	--	--	--	Ja
8a	--	--	--	Ja
8	--	--	--	Ja
3a	--	--	--	Ja
3	--	--	--	Ja
7	--	--	--	Ja
7a	--	--	--	Ja
4b	--	--	--	Ja
4a	--	--	--	Ja
4	--	--	--	Ja
4c	--	--	--	Ja
5	--	--	--	Ja
5a	--	--	--	Ja
9	--	--	--	Ja
9b	--	--	--	Ja
9a	--	--	--	Ja
6b	--	--	--	Ja
6	--	--	--	Ja
6a	--	--	--	Ja
14a	--	--	--	Ja
14b	--	--	--	Ja
14	--	--	--	Ja
10	--	--	--	Ja
12	--	--	--	Ja
12a	--	--	--	Ja
13b	--	--	--	Ja
13	--	--	--	Ja
13a	--	--	--	Ja
11	--	--	--	Ja
11a	--	--	--	Ja
16a	--	--	--	Ja
16	--	--	--	Ja
15	--	--	--	Ja
15a	--	--	--	Ja



Model: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))
110700	Kerkepolderweg	0,00	0,00	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
110373	Kapuinhoekweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
110033	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V{MR{P4}}	V{LV{D}}	V{LV{A}}	V{LV{N}}	V{LV{P4}}	V{MV{D}}	V{MV{A}}	V{MV{N}}	V{MV{P4}}	V{ZV{D}}	V{ZV{A}}	V{ZV{N}}	V{ZV{P4}}	Totaal	aantal	%Int{D}	%Int{A}
110700	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1120,00	7,46	2,00	
109989	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1065,00	7,47	1,99	
110373	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1207,00	7,46	2,00	
110033	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1063,00	7,47	1,99	
109989	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1065,00	7,47	1,99	

Model:	Nieuwe Veerweg 2034 met randweg effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)																				
Groep:	Nieuwe Veerweg Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer																				
Naam	%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)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)
110700	0,30	--	--	--	--	--	85,90	90,34	91,10	--	9,93	5,42	4,45	--	4,17	4,24	4,45	--	--	--	--
109989	0,30	--	--	--	--	--	84,43	89,27	90,25	--	10,96	6,01	5,03	--	4,61	4,72	4,72	--	--	--	--
110373	0,30	--	--	--	--	--	86,34	90,63	91,48	--	9,62	5,27	4,40	--	4,04	4,10	4,12	--	--	--	--
110033	0,30	--	--	--	--	--	84,56	89,35	90,25	--	10,87	5,97	5,03	--	4,57	4,68	4,72	--	--	--	--
109989	0,30	--	--	--	--	--	84,43	89,27	90,25	--	10,96	6,01	5,03	--	4,61	4,72	4,72	--	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
110700	--	71,77	20,24	3,06	--	8,30	1,21	0,15	--	3,48	0,95	0,15	--	72,29	81,40	88,42
109989	--	67,17	18,92	2,88	--	8,72	1,27	0,16	--	3,67	1,00	0,15	--	72,30	81,42	88,44
110373	--	77,74	21,88	3,31	--	8,66	1,27	0,16	--	3,64	0,99	0,15	--	72,55	81,65	88,67
110033	--	67,15	18,90	2,88	--	8,63	1,26	0,16	--	3,63	0,99	0,15	--	72,27	81,40	88,41
109989	--	67,17	18,92	2,88	--	8,72	1,27	0,16	--	3,67	1,00	0,15	--	72,30	81,42	88,44

Model: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
110700	96,53	100,91	95,74	88,15	77,80	66,03	75,08	82,08	90,12	94,96	89,85	82,04	71,44	57,72	66,76
109989	96,59	100,81	95,61	88,09	77,81	65,99	75,06	82,05	90,14	94,81	89,67	81,93	71,40	57,65	66,70
110373	96,77	101,20	96,04	88,42	78,05	66,30	75,34	82,34	90,37	95,25	90,16	82,32	71,71	57,95	66,98
110033	96,56	100,79	95,59	88,06	77,78	65,97	75,04	82,03	90,11	94,80	89,66	81,91	71,37	57,64	66,69
109989	96,59	100,81	95,61	88,09	77,81	65,99	75,06	82,05	90,14	94,81	89,67	81,93	71,40	57,65	66,70

Model: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

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	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
110700	73,74	81,78	86,69	81,59	73,74	63,10	--	--	--	--	--	--	--	--
109989	73,69	81,76	86,54	81,42	73,62	63,03	--	--	--	--	--	--	--	--
110373	73,97	81,98	86,97	81,88	74,00	63,33	--	--	--	--	--	--	--	--
110033	73,68	81,75	86,53	81,41	73,61	63,02	--	--	--	--	--	--	--	--
109989	73,69	81,76	86,54	81,42	73,62	63,03	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	SituatieVan	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V{MR{D}}	V{MR{A}}	V{MR{N}}	V{MR{P4}}
110700	Kerkepolderweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--	--
110373	Kapuinhoekweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--	--
110033	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--	--
109989	Nieuwe Veerweg	0,00	--	Relatief				0	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
110700	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	658,00	7,47	1,99	0,30	
109989	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	746,00	7,47	1,98	0,30	
110373	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	916,00	7,46	2,00	0,31	
110033	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	747,00	7,47	1,98	0,30	
109989	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	746,00	7,47	1,98	0,30	

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	%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)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)
110700	--	--	--	--	--	84,28	89,15	89,83	--	11,07	6,12	5,08	--	4,65	4,74	5,08	--	--	--	--	--
109989	--	--	--	--	--	83,28	88,41	89,45	--	11,77	6,48	5,53	--	4,95	5,11	5,03	--	--	--	--	--
110373	--	--	--	--	--	86,48	90,72	91,53	--	9,51	5,22	4,44	--	4,01	4,06	4,03	--	--	--	--	--
110033	--	--	--	--	--	83,54	88,58	89,50	--	11,59	6,39	5,50	--	4,87	5,02	5,00	--	--	--	--	--
109989	--	--	--	--	--	83,28	88,41	89,45	--	11,77	6,48	5,53	--	4,95	5,11	5,03	--	--	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
110700	41,43	11,67	1,77	--	5,44	0,80	0,10	--	2,29	0,62	0,10	--	70,23	79,36	86,37	94,53
109989	46,41	13,06	2,00	--	6,56	0,96	0,12	--	2,76	0,75	0,11	--	70,92	80,05	87,06	95,25
110373	59,09	16,62	2,60	--	6,50	0,96	0,13	--	2,74	0,74	0,11	--	71,33	80,43	87,45	95,55
110033	46,62	13,10	2,01	--	6,47	0,95	0,12	--	2,72	0,74	0,11	--	70,88	80,02	87,03	95,21
109989	46,41	13,06	2,00	--	6,56	0,96	0,12	--	2,76	0,75	0,11	--	70,92	80,05	87,06	95,25

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	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	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
110700	98,73	93,52	86,01	75,74	63,92	72,99	79,98	88,07	92,73	87,59	79,85	69,33	55,66	64,72	71,70
109989	99,35	94,12	86,66	76,42	64,58	73,66	80,65	88,77	93,32	88,16	80,47	69,98	56,25	65,31	72,30
110373	99,99	94,84	87,21	76,83	65,08	74,13	81,12	89,15	94,05	88,95	81,11	70,49	56,87	65,90	72,89
110033	99,33	94,11	86,64	76,39	64,55	73,63	80,62	88,74	93,31	88,15	80,45	69,96	56,24	65,31	72,29
109989	99,35	94,12	86,66	76,42	64,58	73,66	80,65	88,77	93,32	88,16	80,47	69,98	56,25	65,31	72,30

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: Nieuwe Veerweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

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	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
110700	79,80	84,50	79,36	71,60	61,03	--	--	--	--	--	--	--	--
109989	80,40	85,07	79,92	72,17	61,63	--	--	--	--	--	--	--	--
110373	80,90	85,90	80,82	72,94	62,26	--	--	--	--	--	--	--	--
110033	80,39	85,07	79,92	72,17	61,62	--	--	--	--	--	--	--	--
109989	80,40	85,07	79,92	72,17	61,63	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C
7-1	Kerkepolderweg 7	0,90	Relatief				1,50	4,50	7,50
7	Kerkepolderweg 7	0,90	Relatief				1,50	4,50	7,50
2	Veerweg 2	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
2-1	Veerweg 2	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
9-2	Boeiertweg 9	-0,10	Relatief				1,50	4,50	--
9-3	Boeiertweg 9	-0,09	Relatief				1,50	4,50	--
9	Boeiertweg 9	-0,10	Relatief				1,50	4,50	--
9-1	Boeiertweg 9	-0,27	Relatief				1,50	4,50	--
7-2	Boeiertweg 7	-0,08	Relatief				1,50	4,50	--
7-1	Boeiertweg 7	-0,36	Relatief				1,50	4,50	--
7	Boeiertweg 7	-0,25	Relatief				1,50	4,50	--
5	Boeiertweg 5	-0,03	Relatief				1,50	4,50	--
5-2	Boeiertweg 5	-0,46	Relatief				1,50	4,50	--
5-1	Boeiertweg 5	-0,36	Relatief				1,50	4,50	--
3	Boeiertweg 3	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
3-2	Boeiertweg 3	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
3-1	Boeiertweg 3	-0,46	Relatief				1,50	4,50	--
3-3	Boeiertweg 3	-0,45	Relatief				1,50	4,50	--
6-1	Veerweg 6	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
6	Veerweg 6	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
6-2	Veerweg 6	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
6-3	Veerweg 6	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
11-3	Vinningestr 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11-4	Vinningestr 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11	Vinningestr 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11-1	Vinningestr 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
11-2	Vinningestr 11	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3-1	Steigerweg 3	-0,30	Relatief				1,50	4,50	--
3	Steigerweg 3	-0,39	Relatief				1,50	4,50	--
3-2	Steigerweg 3	-0,31	Relatief				1,50	4,50	--
4-2	Veerweg 4	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
4	Veerweg 4	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
4-1	Veerweg 4	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
7-3	Vinningestr 7	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
7-4	Vinningestr 7	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
7	Vinningestr 7	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
7-1	Vinningestr 7	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
7-2	Vinningestr 7	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
6	Steigerweg 6	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
8-1	Veerweg 8	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
8	Veerweg 8	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
9-2	Vinningestr 9	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
9-3	Vinningestr 9	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
9	Vinningestr 9	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
9-1	Vinningestr 9	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
4	Boeiertweg 4	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
8-1	Steigerweg 8	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
8	Steigerweg 8	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
2	Steigerweg 2	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
1-3	Boeiertweg 1	-0,34	Relatief				1,50	4,50	--
1-4	Boeiertweg 1	-0,27	Relatief				1,50	4,50	--
1	Boeiertweg 1	-0,21	Relatief				1,50	4,50	--
1-1	Boeiertweg 1	-0,12	Relatief				1,50	4,50	--
1-2	Boeiertweg 1	-0,27	Relatief				1,50	4,50	--
10-1	Veerweg 10]	2,00	Relatief				1,50	4,50	--
10-2	Veerweg 10]	0,50	Relatief				1,50	4,50	--
10	Veerweg 10]	0,30	Relatief				1,50	4,50	--
10-3	Veerweg 10]	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
5-6	De Honte 5,6,9,10,12	-0,37	Relatief				1,50	4,50	--
5-6a	De Honte 5,6,9,10,12	-0,32	Relatief				1,50	4,50	--
3-1	Veerweg 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3-2	Veerweg 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3	Veerweg 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
7-1	--	--	--	Ja
7	--	--	--	Ja
2	--	--	--	Ja
2-1	--	--	--	Ja
9-2	--	--	--	Ja
9-3	--	--	--	Ja
9	--	--	--	Ja
9-1	--	--	--	Ja
7-2	--	--	--	Ja
7-1	--	--	--	Ja
7	--	--	--	Ja
5	--	--	--	Ja
5-2	--	--	--	Ja
5-1	--	--	--	Ja
3	--	--	--	Ja
3-2	--	--	--	Ja
3-1	--	--	--	Ja
3-3	--	--	--	Ja
6-1	--	--	--	Ja
6	--	--	--	Ja
6-2	--	--	--	Ja
6-3	--	--	--	Ja
11-3	--	--	--	Ja
11-4	--	--	--	Ja
11	--	--	--	Ja
11-1	--	--	--	Ja
11-2	--	--	--	Ja
3-1	--	--	--	Ja
3	--	--	--	Ja
3-2	--	--	--	Ja
4-2	--	--	--	Ja
4	--	--	--	Ja
4-1	--	--	--	Ja
7-3	--	--	--	Ja
7-4	--	--	--	Ja
7	--	--	--	Ja
7-1	--	--	--	Ja
7-2	--	--	--	Ja
6	--	--	--	Ja
8-1	--	--	--	Ja
8	--	--	--	Ja
9-2	--	--	--	Ja
9-3	--	--	--	Ja
9	--	--	--	Ja
9-1	--	--	--	Ja
4	--	--	--	Ja
8-1	--	--	--	Ja
8	--	--	--	Ja
2	--	--	--	Ja
1-3	--	--	--	Ja
1-4	--	--	--	Ja
1	--	--	--	Ja
1-1	--	--	--	Ja
1-2	--	--	--	Ja
10-1	--	--	--	Ja
10-2	--	--	--	Ja
10	--	--	--	Ja
10-3	--	--	--	Ja
5-6	--	--	--	Ja
5-6a	--	--	--	Ja
3-1	--	--	--	Ja
3-2	--	--	--	Ja
3	--	--	--	Ja

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Namespace	LokaalID	Versie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C
1	Spoordijk 1	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
1-2	Spoordijk 1	-0,61	Relatief				1,50	4,50	--
1-1	Spoordijk 1	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
17-1	Vinningestr 17	-0,09	Relatief				1,50	4,50	--
17	Vinningestr 17	-0,17	Relatief				1,50	4,50	--
15-1	Vinningestr 15	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
15-2	Vinningestr 15	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
15	Vinningestr 15	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
4-2	Steigerweg 4	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
4	Steigerweg 4	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
4-1	Steigerweg 4	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
3-4	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	-0,35	Relatief				1,50	4,50	--
3-4a	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	-0,42	Relatief				1,50	4,50	--
3	Vinningestr 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3-1	Vinningestr 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3-2	Vinningestr 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
3-3	Vinningestr 3	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
5-1	Vinningestr 5	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
5	Vinningestr 5	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
5-2	Vinningestr 5	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
1-2	Vinningestr 1	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
1-3	Vinningestr 1	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
1	Vinningestr 1	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
1-1	Vinningestr 1	0,00	Relatief				1,50	4,50	--
1-1	Steigerweg 1	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
1	Steigerweg 1	-0,42	Relatief				1,50	4,50	--
2-1	Boeiertweg 2	-0,50	Relatief				1,50	4,50	--
2	Boeiertweg 2	-0,41	Relatief				1,50	4,50	--

Model: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
effect veranderend verkeer - actualisatie Ow (mei 2024)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1	--	--	--	Ja
1-2	--	--	--	Ja
1-1	--	--	--	Ja
17-1	--	--	--	Ja
17	--	--	--	Ja
15-1	--	--	--	Ja
15-2	--	--	--	Ja
15	--	--	--	Ja
4-2	--	--	--	Ja
4	--	--	--	Ja
4-1	--	--	--	Ja
3-4	--	--	--	Ja
3-4a	--	--	--	Ja
3	--	--	--	Ja
3-1	--	--	--	Ja
3-2	--	--	--	Ja
3-3	--	--	--	Ja
5-1	--	--	--	Ja
5	--	--	--	Ja
5-2	--	--	--	Ja
1-2	--	--	--	Ja
1-3	--	--	--	Ja
1	--	--	--	Ja
1-1	--	--	--	Ja
1-1	--	--	--	Ja
1	--	--	--	Ja
2-1	--	--	--	Ja
2	--	--	--	Ja



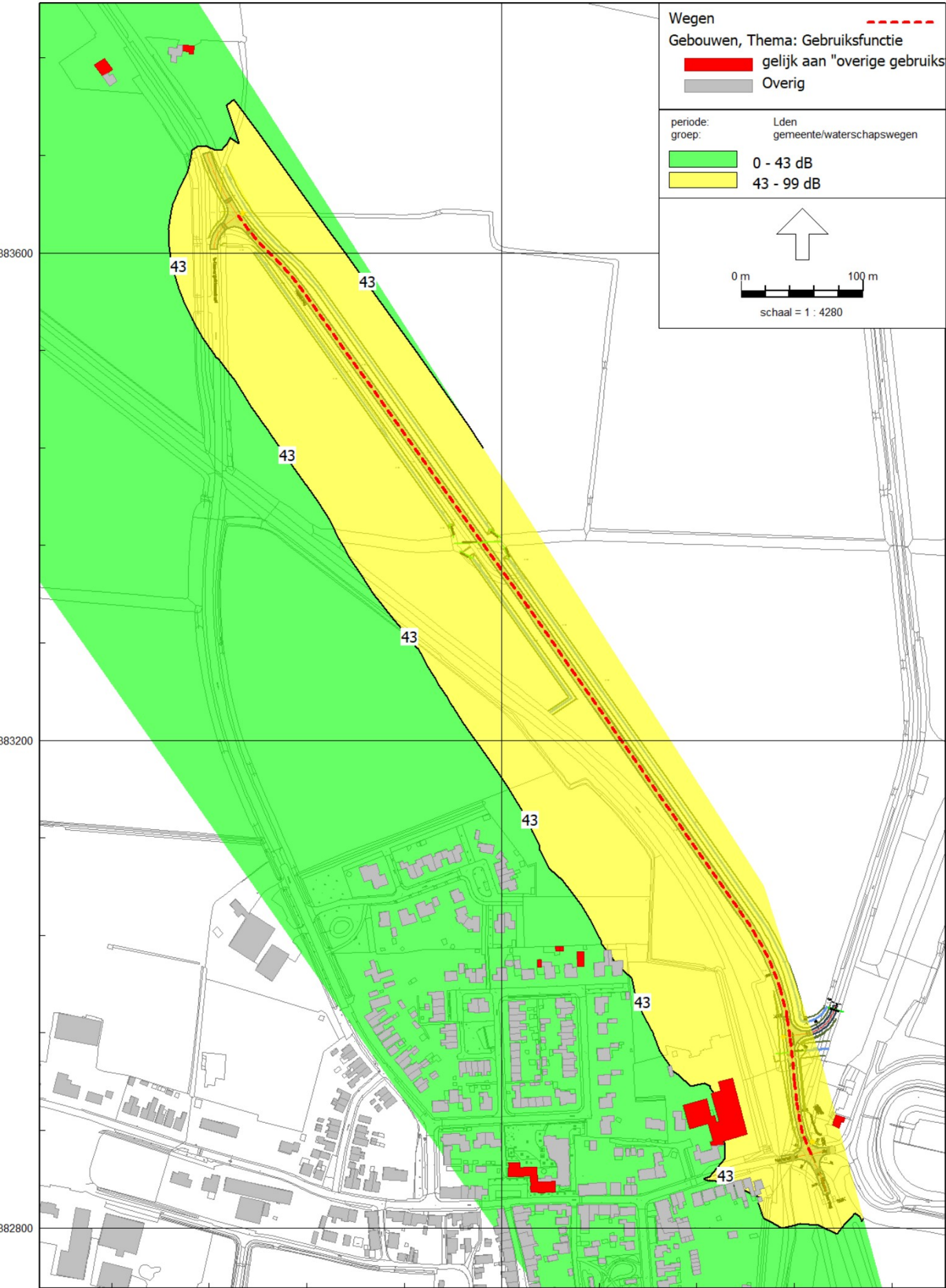


Bijlage 5 Resultaten nieuwe randweg



—





Rapport: Resultatentabel
Model: aanleg randweg
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
gemeente/waterschapswegen
Groepsreductie: Nee

Naam				
Toetspunt	Omschrijving		Hoogte	Lden
1_A	Havenstraat 38		1,50	45,22
1_B	Havenstraat 38		4,50	48,14
1a_A	Havenstraat 38		1,50	45,96
1a_B	Havenstraat 38		4,50	49,09
2_A	Havenstraat 36		1,50	43,35
2_B	Havenstraat 36		4,50	46,07
2a_A	Havenstraat 36		1,50	45,21
2a_B	Havenstraat 36		4,50	48,22
3_A	Havenstraat 34		1,50	42,52
3_B	Havenstraat 34		4,50	45,26
4_A	Kasteelhoekstraat 43		1,50	40,53
4_B	Kasteelhoekstraat 43		4,50	42,37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 6 Resultaten wijziging Nieuwe Veerweg





Rapport: Resultatentabel
Model: wijziging van weg (onderzoeksgebied Nieuwe Veerweg)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: gemeente/waterschapswegen
Groepsreductie: Nee

Naam				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden	
1_A	Havenstraat 38	1,50	45,22	
1_B	Havenstraat 38	4,50	48,14	
1a_A	Havenstraat 38	1,50	45,96	
1a_B	Havenstraat 38	4,50	49,09	
2_A	Havenstraat 36	1,50	43,35	
2_B	Havenstraat 36	4,50	46,07	
2a_A	Havenstraat 36	1,50	45,21	
2a_B	Havenstraat 36	4,50	48,22	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 7 Resultaten veranderend verkeer 's-Gravenpoldersestraat





Bijlage Toets effect veranderend verkeer 's-Gravenpoldersestraat

Tabel 1 Toets effect veranderend verkeer 's-Gravenpoldersestraat

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Verschil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
1_A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,5	48,36	50,13	1,77	ja
1_B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,5	50,12	52,33	2,21	ja
1a_A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,5	45,18	46,55	1,37	nee
1a_B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,5	46,89	48,77	1,88	ja
2b_A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	53,12	54,92	1,80	ja
2b_B	's-Gravenpoldersestraat 34	4,5	53,32	55,35	2,03	ja
2a_A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	54,57	56,37	1,80	ja
2_A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,5	53,78	55,48	1,70	ja
2_B	's-Gravenpoldersestraat 34	4,5	53,86	55,74	1,88	ja
8a_A	Vrouwenweg 1	1,5	44,89	45,92	1,03	nee
8a_B	Vrouwenweg 1	4,5	46,20	47,51	1,31	nee
8_A	Vrouwenweg 1	1,5	45,09	46,26	1,17	nee
8_B	Vrouwenweg 1	4,5	46,42	47,83	1,41	nee
3a_A	Vrielingweg 1	1,5	42,42	44,05	1,63	ja
3a_B	Vrielingweg 1	4,5	43,68	45,40	1,72	ja
3_A	Vrielingweg 1	1,5	43,53	45,24	1,71	ja
3_B	Vrielingweg 1	4,5	45,14	46,88	1,74	ja
7_A	Vrouwenweg 3	1,5	35,55	37,21	1,66	ja
7_B	Vrouwenweg 3	4,5	36,20	37,88	1,68	ja
7a_A	Vrouwenweg 3	1,5	32,54	33,73	1,19	nee
7a_B	Vrouwenweg 3	4,5	33,51	34,83	1,32	nee
4b_A	's-Gravenpoldersestr 36	1,5	49,67	51,42	1,75	ja
4b_B	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	50,28	52,20	1,92	ja
4a_A	's-Gravenpoldersestr 36	1,5	53,86	55,60	1,74	ja
4a_B	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	54,18	56,08	1,90	ja
4_A	's-Gravenpoldersestr 36	1,5	54,02	55,75	1,73	ja
4_B	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	54,30	56,13	1,83	ja
4c_A	's-Gravenpoldersestr 36	1,5	49,18	50,88	1,70	ja
4c_B	's-Gravenpoldersestr 36	4,5	49,32	51,10	1,78	ja
5_A	Vrielingweg 2	1,5	35,47	37,53	2,06	ja
5_B	Vrielingweg 2	4,5	37,02	38,81	1,79	ja
5a_A	Vrielingweg 2	1,5	38,64	40,46	1,82	ja
5a_B	Vrielingweg 2	4,5	39,99	41,54	1,55	ja
9_A	's-Gravenpoldersestr 27	1,5	52,50	53,53	1,03	nee
9_B	's-Gravenpoldersestr 27	4,5	53,55	54,59	1,04	nee

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Verskil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
9b_A	's-Gravenpoldersestr 27	1,5	48,43	49,49	1,06	nee
9b_B	's-Gravenpoldersestr 27	4,5	49,86	50,91	1,05	nee
9a_A	's-Gravenpoldersestr 27	1,5	48,86	49,88	1,02	nee
9a_B	's-Gravenpoldersestr 27	4,5	50,68	51,72	1,04	nee
6b_A	Vrouwenweg 5	1,5	35,40	36,63	1,23	nee
6b_B	Vrouwenweg 5	4,5	35,76	37,29	1,53	ja
6_A	Vrouwenweg 5	1,5	36,85	38,16	1,31	nee
6_B	Vrouwenweg 5	4,5	37,32	38,80	1,48	nee
6a_A	Vrouwenweg 5	1,5	36,10	37,49	1,39	nee
6a_B	Vrouwenweg 5	4,5	36,78	38,22	1,44	nee
14a_A	Baarlandsezandweg 11	1,5	46,10	46,34	0,24	nee
14a_B	Baarlandsezandweg 11	4,5	47,60	47,83	0,23	nee
14b_A	Baarlandsezandweg 11	1,5	43,18	43,46	0,28	nee
14b_B	Baarlandsezandweg 11	4,5	44,95	45,14	0,19	nee
14_A	Baarlandsezandweg 11	1,5	47,95	48,18	0,23	nee
14_B	Baarlandsezandweg 11	4,5	49,58	49,76	0,18	nee
10_A	Slabbekoornsedijk 6	1,5	37,27	37,72	0,45	nee
10_B	Slabbekoornsedijk 6	4,5	38,43	38,68	0,25	nee
12_A	Slabbekoornsedijk 2	1,5	40,19	40,38	0,19	nee
12_B	Slabbekoornsedijk 2	4,5	41,36	41,35	-0,01	nee
12a_A	Slabbekoornsedijk 2	1,5	40,79	41,19	0,40	nee
12a_B	Slabbekoornsedijk 2	4,5	41,99	42,18	0,19	nee
13b_A	's-Gravenpoldersestr 29	1,5	40,17	41,37	1,20	nee
13b_B	's-Gravenpoldersestr 29	4,5	41,49	42,51	1,02	nee
13_A	's-Gravenpoldersestr 29	1,5	44,76	45,28	0,52	nee
13_B	's-Gravenpoldersestr 29	4,5	46,16	46,53	0,37	nee
13a_A	's-Gravenpoldersestr 29	1,5	41,45	41,40	-0,05	nee
13a_B	's-Gravenpoldersestr 29	4,5	42,77	42,65	-0,12	nee
11_A	Slabbekoornsedijk 4	1,5	39,76	39,94	0,18	nee
11_B	Slabbekoornsedijk 4	4,5	40,93	40,91	-0,02	nee
11a_A	Slabbekoornsedijk 4	1,5	37,89	38,07	0,18	nee
11a_B	Slabbekoornsedijk 4	4,5	39,01	38,99	-0,02	nee
16a_A	Langeweegje 24	1,5	39,22	39,33	0,11	nee
16a_B	Langeweegje 24	4,5	40,69	40,74	0,05	nee
16_A	Langeweegje 24	1,5	37,20	37,36	0,16	nee
16_B	Langeweegje 24	4,5	38,66	38,74	0,08	nee
15_A	Langeweegje 22	1,5	37,36	37,42	0,06	nee
15_B	Langeweegje 22	4,5	38,47	38,37	-0,10	nee

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Vershil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
15a_A	Langeweegje 22	1,5	36,17	36,29	0,12	nee
15a_B	Langeweegje 22	4,5	37,32	37,37	0,05	nee

--

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: C:\Geomilieu\ 28 mei Hoedekenskerke\
 Model Voorgrond: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
 Model Achtergrond: 's Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
 Groep: Waarde= 's-Gravenpoldersestraat / Referentie= 's Gravenpoldersestraat
 Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
 Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verskil
1 A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,50	50,13	48,36	1,77
1 B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,50	52,33	50,12	2,21
1a A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,50	46,55	45,18	1,37
1a B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,50	48,77	46,89	1,88
2b_A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,50	54,92	53,12	1,80
2b B	's-Gravenpoldersestraat 34	4,50	55,35	53,32	2,03
2a A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,50	56,37	54,57	1,80
2 A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,50	55,48	53,78	1,70
2 B	's-Gravenpoldersestraat 34	4,50	55,74	53,86	1,88
8a_A	Vrouwenweg 1	1,50	45,92	44,89	1,03
8a B	Vrouwenweg 1	4,50	47,51	46,20	1,31
8 A	Vrouwenweg 1	1,50	46,26	45,09	1,17
8 B	Vrouwenweg 1	4,50	47,83	46,42	1,41
3a A	Vrielingweg 1	1,50	44,05	42,42	1,63
3a_B	Vrielingweg 1	4,50	45,40	43,68	1,72
3 A	Vrielingweg 1	1,50	45,24	43,53	1,71
3 B	Vrielingweg 1	4,50	46,88	45,14	1,74
7 A	Vrouwenweg 3	1,50	37,21	35,55	1,66
7 B	Vrouwenweg 3	4,50	37,88	36,20	1,68
7a_A	Vrouwenweg 3	1,50	33,73	32,54	1,19
7a B	Vrouwenweg 3	4,50	34,83	33,51	1,32
4b A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	51,42	49,67	1,75
4b B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	52,20	50,28	1,92
4a A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	55,60	53,86	1,74
4a_B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	56,08	54,18	1,90
4 A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	55,75	54,02	1,73
4 B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	56,13	54,30	1,83
4c A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	50,88	49,18	1,70
4c B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	51,10	49,32	1,78
5_A	Vrielingweg 2	1,50	37,53	35,47	2,06
5 B	Vrielingweg 2	4,50	38,81	37,02	1,79
5a A	Vrielingweg 2	1,50	40,46	38,64	1,82
5a B	Vrielingweg 2	4,50	41,54	39,99	1,55
9 A	's-Gravenpoldersestr 27	1,50	53,53	52,50	1,03
9_B	's-Gravenpoldersestr 27	4,50	54,59	53,55	1,04
9b A	's-Gravenpoldersestr 27	1,50	49,49	48,43	1,06
9b B	's-Gravenpoldersestr 27	4,50	50,91	49,86	1,05
9a A	's-Gravenpoldersestr 27	1,50	49,88	48,86	1,02
9a B	's-Gravenpoldersestr 27	4,50	51,72	50,68	1,04
6b_A	Vrouwenweg 5	1,50	36,63	35,40	1,23
6b B	Vrouwenweg 5	4,50	37,29	35,76	1,53
6 A	Vrouwenweg 5	1,50	38,16	36,85	1,31
6 B	Vrouwenweg 5	4,50	38,80	37,32	1,48
6a A	Vrouwenweg 5	1,50	37,49	36,10	1,39
6a_B	Vrouwenweg 5	4,50	38,22	36,78	1,44
14a A	Baarlandsezandweg 11	1,50	46,34	46,10	0,24
14a B	Baarlandsezandweg 11	4,50	47,83	47,60	0,23
14b A	Baarlandsezandweg 11	1,50	43,46	43,18	0,28
14b B	Baarlandsezandweg 11	4,50	45,14	44,95	0,19
14_A	Baarlandsezandweg 11	1,50	48,18	47,95	0,23
14 B	Baarlandsezandweg 11	4,50	49,76	49,58	0,18
10 A	Slabbekoornsedijk 6	1,50	37,72	37,27	0,45
10 B	Slabbekoornsedijk 6	4,50	38,68	38,43	0,25
12 A	Slabbekoornsedijk 2	1,50	40,38	40,19	0,19
12_B	Slabbekoornsedijk 2	4,50	41,35	41,36	-0,01
12a A	Slabbekoornsedijk 2	1,50	41,19	40,79	0,40
12a B	Slabbekoornsedijk 2	4,50	42,18	41,99	0,19
13b A	's-Gravenpoldersestr 29	1,50	41,37	40,17	1,20
13b B	's-Gravenpoldersestr 29	4,50	42,51	41,49	1,02
13_A	's-Gravenpoldersestr 29	1,50	45,28	44,76	0,52

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: C:\Geomilieu\ 28 mei Hoedekenskerke\
Model Voorgrond: 's Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
Model Achtergrond: 's Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
Groep: Waarde= 's-Gravenpoldersestraat / Referentie= 's Gravenpoldersestraat
Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
13 B	's-Gravenpoldersestr 29	4,50	46,53	46,16	0,37
13a A	's-Gravenpoldersestr 29	1,50	41,40	41,45	-0,05
13a B	's-Gravenpoldersestr 29	4,50	42,65	42,77	-0,12
11 A	Slabbekoornsedijk 4	1,50	39,94	39,76	0,18
11_B	Slabbekoornsedijk 4	4,50	40,91	40,93	-0,02
11a A	Slabbekoornsedijk 4	1,50	38,07	37,89	0,18
11a B	Slabbekoornsedijk 4	4,50	38,99	39,01	-0,02
16a A	Langeweegje 24	1,50	39,33	39,22	0,11
16a B	Langeweegje 24	4,50	40,74	40,69	0,05
16_A	Langeweegje 24	1,50	37,36	37,20	0,16
16 B	Langeweegje 24	4,50	38,74	38,66	0,08
15 A	Langeweegje 22	1,50	37,42	37,36	0,06
15 B	Langeweegje 22	4,50	38,37	38,47	-0,10
15a A	Langeweegje 22	1,50	36,29	36,17	0,12
15a_B	Langeweegje 22	4,50	37,37	37,32	0,05

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: C:\geomilieu \ 30 mei Hoedekenskerke\
Model Voorgrond: 's-Gravenpoldersestraat 2034 met randweg; asfaltmaatregel
Model Achtergrond: 's-Gravenpoldersestraat 2034 zonder randweg
Groep: Waarde= 's-Gravenpoldersestraat / Referentie= 's-Gravenpoldersestraat
Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
1 A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,50	47,30	48,36	-1,06
1 B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,50	49,61	50,12	-0,51
2a A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,50	53,67	54,57	-0,90
3 A	Vrielingweg 1	1,50	42,32	43,53	-1,21
3_B	Vrielingweg 1	4,50	44,04	45,14	-1,10
7 A	Vrouwenweg 3	1,50	34,31	35,55	-1,24
7 B	Vrouwenweg 3	4,50	35,07	36,20	-1,13
4 A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	53,00	54,02	-1,02
4 B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	53,45	54,30	-0,85
5a_A	Vrielingweg 2	1,50	37,53	38,64	-1,11
5a B	Vrielingweg 2	4,50	38,73	39,99	-1,26
6b A	Vrouwenweg 5	1,50	33,73	35,40	-1,67
6b_B	Vrouwenweg 5	4,50	34,49	35,76	-1,27

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: C:\geomilieu [REDACTED] 30 mei Hoedekenskerke\
Model Voorgrond: Lcum 's-Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
Model Achtergrond: 's-Gravenpoldersestraat 2034 met randweg
Groep: Waarde= Lcum wegen / Referentie= 's-Gravenpoldersestraat
Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
1 A	's-Gravenpoldersestraat 25	1,50	50,35	50,13	0,22
1 B	's-Gravenpoldersestraat 25	4,50	52,50	52,33	0,17
2a A	's-Gravenpoldersestraat 34	1,50	56,37	56,37	0,00
3 A	Vrielingweg 1	1,50	45,24	45,24	0,00
3_B	Vrielingweg 1	4,50	46,88	46,88	0,00
7 A	Vrouwenweg 3	1,50	37,32	37,21	0,11
7 B	Vrouwenweg 3	4,50	38,07	37,88	0,19
4 A	's-Gravenpoldersestr 36	1,50	55,76	55,75	0,01
4 B	's-Gravenpoldersestr 36	4,50	56,13	56,13	0,00
5a_A	Vrielingweg 2	1,50	40,46	40,46	0,00
5a B	Vrielingweg 2	4,50	41,54	41,54	0,00
6b A	Vrouwenweg 5	1,50	36,88	36,63	0,25
6b_B	Vrouwenweg 5	4,50	37,57	37,29	0,28



Bijlage 8 Resultaten veranderend verkeer Nieuwe Veerweg





Bijlage Toets effect veranderend verkeer Nieuwe Veerweg

Tabel 1 Toets effect veranderend verkeer Nieuwe Veerweg

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Verschil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
11-3_A	Vinningestr 11	1,5	32,33	33,22	0,89	nee
11-3_B	Vinningestr 11	4,5	34,21	35,25	1,04	nee
11-4_A	Vinningestr 11	1,5	30,38	31,23	0,85	nee
11-4_B	Vinningestr 11	4,5	32,70	33,67	0,97	nee
11_A	Vinningestr 11	1,5	22,87	24,13	1,26	nee
11_B	Vinningestr 11	4,5	26,96	27,57	0,61	nee
11-1_A	Vinningestr 11	1,5	20,79	22,20	1,41	nee
11-1_B	Vinningestr 11	4,5	25,23	26,05	0,82	nee
11-2_A	Vinningestr 11	1,5	29,57	30,85	1,28	nee
11-2_B	Vinningestr 11	4,5	31,20	32,75	1,55	ja
7-3_A	Vinningestr 7	1,5	31,78	32,59	0,81	nee
7-3_B	Vinningestr 7	4,5	34,08	34,87	0,79	nee
7-4_A	Vinningestr 7	1,5	29,17	30,12	0,95	nee
7-4_B	Vinningestr 7	4,5	31,17	31,84	0,67	nee
7_A	Vinningestr 7	1,5	23,95	25,66	1,71	ja
7_B	Vinningestr 7	4,5	28,59	29,14	0,55	nee
7-1_A	Vinningestr 7	1,5	21,58	22,64	1,06	nee
7-1_B	Vinningestr 7	4,5	24,34	25,53	1,19	nee
7-2_A	Vinningestr 7	1,5	25,02	26,32	1,30	nee
7-2_B	Vinningestr 7	4,5	33,11	34,65	1,54	ja
9-2_A	Vinningestr 9	1,5	32,28	33,66	1,38	nee
9-2_B	Vinningestr 9	4,5	34,42	35,94	1,52	ja
9-3_A	Vinningestr 9	1,5	21,34	22,47	1,13	nee
9-3_B	Vinningestr 9	4,5	25,16	25,46	0,30	nee
9_A	Vinningestr 9	1,5	25,24	26,53	1,29	nee
9_B	Vinningestr 9	4,5	28,50	29,18	0,68	nee
9-1_A	Vinningestr 9	1,5	29,78	31,13	1,35	nee
9-1_B	Vinningestr 9	4,5	31,96	33,42	1,46	nee
1_A	Spoordijk 1	1,5	35,73	38,34	2,61	ja
1_B	Spoordijk 1	4,5	40,61	42,10	1,49	nee
1-2_A	Spoordijk 1	1,5	32,27	34,28	2,01	ja
1-2_B	Spoordijk 1	4,5	36,62	37,86	1,24	nee
1-1_A	Spoordijk 1	1,5	34,44	36,46	2,02	ja
1-1_B	Spoordijk 1	4,5	38,27	39,80	1,53	ja
3_A	Vinningestr 3	1,5	24,83	26,71	1,88	ja

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Vershil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
3_B	Vinningestr 3	4,5	28,72	29,31	0,59	nee
3-1_A	Vinningestr 3	1,5	23,82	25,98	2,16	ja
3-1_B	Vinningestr 3	4,5	31,06	32,73	1,67	ja
3-2_A	Vinningestr 3	1,5	28,92	29,96	1,04	nee
3-2_B	Vinningestr 3	4,5	34,15	35,40	1,25	nee
3-3_A	Vinningestr 3	1,5	30,80	31,61	0,81	nee
3-3_B	Vinningestr 3	4,5	36,04	37,15	1,11	nee
5-1_A	Vinningestr 5	1,5	23,64	24,90	1,26	nee
5-1_B	Vinningestr 5	4,5	28,49	29,55	1,06	nee
5_A	Vinningestr 5	1,5	23,43	25,78	2,35	ja
5_B	Vinningestr 5	4,5	28,60	29,15	0,55	nee
5-2_A	Vinningestr 5	1,5	29,74	30,57	0,83	nee
5-2_B	Vinningestr 5	4,5	34,12	35,29	1,17	nee
1-2_A	Vinningestr 1	1,5	27,33	27,88	0,55	nee
1-2_B	Vinningestr 1	4,5	33,75	34,93	1,18	nee
1-3_A	Vinningestr 1	1,5	24,04	25,03	0,99	nee
1-3_B	Vinningestr 1	4,5	30,90	32,03	1,13	nee
1_A	Vinningestr 1	1,5	24,59	26,56	1,97	ja
1_B	Vinningestr 1	4,5	28,92	29,38	0,46	nee
1-1_A	Vinningestr 1	1,5	21,42	22,26	0,84	nee
1-1_B	Vinningestr 1	4,5	28,40	28,93	0,53	nee
2_A	Veerweg 2	1,5	31,20	30,89	-0,31	nee
2_B	Veerweg 2	4,5	33,27	33,00	-0,27	nee
2-1_A	Veerweg 2	1,5	32,46	32,84	0,38	nee
2-1_B	Veerweg 2	4,5	33,80	34,75	0,95	nee
9-2_A	Boeiertweg 9	1,5	47,55	49,22	1,67	ja
9-2_B	Boeiertweg 9	4,5	51,21	52,69	1,48	nee
9-3_A	Boeiertweg 9	1,5	46,30	48,39	2,09	ja
9-3_B	Boeiertweg 9	4,5	49,33	51,07	1,74	ja
9_A	Boeiertweg 9	1,5	47,07	48,31	1,24	nee
9_B	Boeiertweg 9	4,5	49,60	50,80	1,20	nee
9-1_A	Boeiertweg 9	1,5	45,07	46,59	1,52	ja
9-1_B	Boeiertweg 9	4,5	47,60	49,11	1,51	ja
7-2_A	Boeiertweg 7	1,5	41,20	40,07	-1,13	nee
7-2_B	Boeiertweg 7	4,5	44,12	43,34	-0,78	nee
7-1_A	Boeiertweg 7	1,5	43,16	44,55	1,39	nee
7-1_B	Boeiertweg 7	4,5	45,99	47,41	1,42	nee
7_A	Boeiertweg 7	1,5	40,19	40,05	-0,14	nee

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Vershil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
7_B	Boeiertweg 7	4,5	43,73	43,75	0,02	nee
5_A	Boeiertweg 5	1,5	39,25	38,58	-0,67	nee
5_B	Boeiertweg 5	4,5	41,59	41,82	0,23	nee
5-2_A	Boeiertweg 5	1,5	42,97	44,06	1,09	nee
5-2_B	Boeiertweg 5	4,5	45,17	46,54	1,37	nee
5-1_A	Boeiertweg 5	1,5	42,42	43,45	1,03	nee
5-1_B	Boeiertweg 5	4,5	45,04	46,42	1,38	nee
3_A	Boeiertweg 3	1,5	39,06	39,65	0,59	nee
3_B	Boeiertweg 3	4,5	41,15	42,22	1,07	nee
3-2_A	Boeiertweg 3	1,5	32,91	34,00	1,09	nee
3-2_B	Boeiertweg 3	4,5	35,21	36,43	1,22	nee
3-1_A	Boeiertweg 3	1,5	41,84	42,86	1,02	nee
3-1_B	Boeiertweg 3	4,5	44,54	45,87	1,33	nee
3-3_A	Boeiertweg 3	1,5	36,98	36,87	-0,11	nee
3-3_B	Boeiertweg 3	4,5	39,04	39,56	0,52	nee
6-1_A	Veerweg 6	1,5	35,05	35,98	0,93	nee
6-1_B	Veerweg 6	4,5	37,88	38,49	0,61	nee
6_A	Veerweg 6	1,5	34,74	35,44	0,70	nee
6_B	Veerweg 6	4,5	38,31	38,64	0,33	nee
6-2_A	Veerweg 6	1,5	34,57	35,09	0,52	nee
6-2_B	Veerweg 6	4,5	37,69	38,33	0,64	nee
6-3_A	Veerweg 6	1,5	29,18	30,21	1,03	nee
6-3_B	Veerweg 6	4,5	32,51	33,03	0,52	nee
3-1_A	Steigerweg 3	1,5	43,05	44,42	1,37	nee
3-1_B	Steigerweg 3	4,5	46,11	47,56	1,45	nee
3_A	Steigerweg 3	1,5	39,48	40,88	1,40	nee
3_B	Steigerweg 3	4,5	42,24	43,67	1,43	nee
3-2_A	Steigerweg 3	1,5	43,52	44,71	1,19	nee
3-2_B	Steigerweg 3	4,5	46,40	47,80	1,40	nee
4-2_A	Veerweg 4	1,5	31,45	32,05	0,60	nee
4-2_B	Veerweg 4	4,5	33,06	34,23	1,17	nee
4_A	Veerweg 4	1,5	27,62	27,72	0,10	nee
4_B	Veerweg 4	4,5	31,10	31,80	0,70	nee
4-1_A	Veerweg 4	1,5	27,00	27,42	0,42	nee
4-1_B	Veerweg 4	4,5	29,83	30,16	0,33	nee
6_A	Steigerweg 6	1,5	43,44	44,86	1,42	nee
6_B	Steigerweg 6	4,5	46,05	47,54	1,49	nee
8-1_A	Veerweg 8	1,5	35,85	37,83	1,98	ja

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Vershil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
8-1_B	Veerweg 8	4,5	38,97	40,39	1,42	nee
8_A	Veerweg 8	1,5	35,88	37,80	1,92	ja
8_B	Veerweg 8	4,5	38,46	39,86	1,40	nee
4_A	Boeiertweg 4	1,5	37,16	37,68	0,52	nee
4_B	Boeiertweg 4	4,5	39,15	39,85	0,70	nee
8-1_A	Steigerweg 8	1,5	40,83	42,35	1,52	ja
8-1_B	Steigerweg 8	4,5	43,39	44,87	1,48	nee
8_A	Steigerweg 8	1,5	44,02	45,50	1,48	nee
8_B	Steigerweg 8	4,5	46,53	48,04	1,51	ja
2_A	Steigerweg 2	1,5	39,62	40,87	1,25	nee
2_B	Steigerweg 2	4,5	41,92	43,21	1,29	nee
1-3_A	Boeiertweg 1	1,5	39,58	40,20	0,62	nee
1-3_B	Boeiertweg 1	4,5	41,60	42,81	1,21	nee
1-4_A	Boeiertweg 1	1,5	39,41	39,93	0,52	nee
1-4_B	Boeiertweg 1	4,5	41,09	42,22	1,13	nee
1_A	Boeiertweg 1	1,5	39,36	39,79	0,43	nee
1_B	Boeiertweg 1	4,5	40,89	41,95	1,06	nee
1-1_A	Boeiertweg 1	1,5	35,99	36,88	0,89	nee
1-1_B	Boeiertweg 1	4,5	38,25	39,48	1,23	nee
1-2_A	Boeiertweg 1	1,5	35,80	36,97	1,17	nee
1-2_B	Boeiertweg 1	4,5	38,52	39,87	1,35	nee
10-1_A	Veerweg 10]	1,5	40,68	41,28	0,60	nee
10-1_B	Veerweg 10]	4,5	42,13	43,03	0,90	nee
10-2_A	Veerweg 10]	1,5	40,85	42,51	1,66	ja
10-2_B	Veerweg 10]	4,5	43,26	44,70	1,44	nee
10_A	Veerweg 10]	1,5	39,54	41,23	1,69	ja
10_B	Veerweg 10]	4,5	42,90	44,26	1,36	nee
10-3_A	Veerweg 10]	1,5	39,96	41,25	1,29	nee
10-3_B	Veerweg 10]	4,5	42,38	43,79	1,41	nee
5-6_A	De Honte 5,6,9,10,12	1,5	35,03	36,50	1,47	nee
5-6_B	De Honte 5,6,9,10,12	4,5	38,33	39,64	1,31	nee
5-6a_A	De Honte 5,6,9,10,12	1,5	32,24	33,55	1,31	nee
5-6a_B	De Honte 5,6,9,10,12	4,5	35,04	36,04	1,00	nee
3-1_A	Veerweg 3	1,5	33,18	34,36	1,18	nee
3-1_B	Veerweg 3	4,5	36,35	37,65	1,30	nee
3-2_A	Veerweg 3	1,5	33,17	34,44	1,27	nee
3-2_B	Veerweg 3	4,5	37,17	38,46	1,29	nee
3_A	Veerweg 3	1,5	29,35	30,80	1,45	nee

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Geluid 2034 autonoom	Waarde 2034 met randweg	Vershil 2034-2034 autonoom	effect > 1,5 dB?
3_B	Veerweg 3	4,5	32,05	33,40	1,35	nee
17-1_A	Vinningestr 17	1,5	31,62	32,57	0,95	nee
17-1_B	Vinningestr 17	4,5	34,76	35,75	0,99	nee
17_A	Vinningestr 17	1,5	30,76	31,93	1,17	nee
17_B	Vinningestr 17	4,5	32,55	33,91	1,36	nee
15-1_A	Vinningestr 15	1,5	24,74	26,28	1,54	ja
15-1_B	Vinningestr 15	4,5	27,31	28,34	1,03	nee
15-2_A	Vinningestr 15	1,5	30,61	31,06	0,45	nee
15-2_B	Vinningestr 15	4,5	34,33	34,57	0,24	nee
15_A	Vinningestr 15	1,5	29,63	27,98	-1,65	nee
15_B	Vinningestr 15	4,5	34,74	34,17	-0,57	nee
4-2_A	Steigerweg 4	1,5	39,99	41,44	1,45	nee
4-2_B	Steigerweg 4	4,5	43,15	44,55	1,40	nee
4_A	Steigerweg 4	1,5	42,78	44,18	1,40	nee
4_B	Steigerweg 4	4,5	45,83	47,23	1,40	nee
4-1_A	Steigerweg 4	1,5	42,21	43,68	1,47	nee
4-1_B	Steigerweg 4	4,5	45,55	46,99	1,44	nee
3-4_A	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	1,5	32,20	33,53	1,33	nee
3-4_B	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	4,5	35,12	36,34	1,22	nee
3-4a_A	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	1,5	35,30	36,69	1,39	nee
3-4a_B	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	4,5	38,74	40,01	1,27	nee
1-1_A	Steigerweg 1	1,5	37,17	38,48	1,31	nee
1-1_B	Steigerweg 1	4,5	39,33	40,57	1,24	nee
1_A	Steigerweg 1	1,5	36,19	37,61	1,42	nee
1_B	Steigerweg 1	4,5	38,54	39,81	1,27	nee
2-1_A	Boeiertweg 2	1,5	36,08	36,64	0,56	nee
2-1_B	Boeiertweg 2	4,5	37,98	38,95	0,97	nee
2_A	Boeiertweg 2	1,5	25,09	27,16	2,07	ja
2_B	Boeiertweg 2	4,5	29,13	30,35	1,22	nee
7-1_A	Kerkepolderweg 7	1,5	40,13	42,40	2,27	ja
7-1_B	Kerkepolderweg 7	4,5	42,30	44,55	2,25	ja
7-1_C	Kerkepolderweg 7	7,5	42,65	44,90	2,25	ja
7_A	Kerkepolderweg 7	1,5	40,21	42,51	2,30	ja
7_B	Kerkepolderweg 7	4,5	42,41	44,70	2,29	ja
7_C	Kerkepolderweg 7	7,5	42,56	44,86	2,30	ja

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: C:\Geomilieu\ 28 mei Hoedekenskerke\
 Model Voorgrond: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
 Model Achtergrond: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 Groep: Waarde= Nieuwe Veerweg / Referentie= Nieuwe Veerweg
 Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
 Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
11-3 A	Vinningestr 11	1,50	33,22	32,33	0,89
11-3 B	Vinningestr 11	4,50	35,25	34,21	1,04
11-4 A	Vinningestr 11	1,50	31,23	30,38	0,85
11-4_B	Vinningestr 11	4,50	33,67	32,70	0,97
11_A	Vinningestr 11	1,50	24,13	22,87	1,26
11 B	Vinningestr 11	4,50	27,57	26,96	0,61
11-1 A	Vinningestr 11	1,50	22,20	20,79	1,41
11-1 B	Vinningestr 11	4,50	26,05	25,23	0,82
11-2 A	Vinningestr 11	1,50	30,85	29,57	1,28
11-2_B	Vinningestr 11	4,50	32,75	31,20	1,55
7-3 A	Vinningestr 7	1,50	32,59	31,78	0,81
7-3 B	Vinningestr 7	4,50	34,87	34,08	0,79
7-4 A	Vinningestr 7	1,50	30,12	29,17	0,95
7-4_B	Vinningestr 7	4,50	31,84	31,17	0,67
7_A	Vinningestr 7	1,50	25,66	23,95	1,71
7 B	Vinningestr 7	4,50	29,14	28,59	0,55
7-1 A	Vinningestr 7	1,50	22,64	21,58	1,06
7-1 B	Vinningestr 7	4,50	25,53	24,34	1,19
7-2 A	Vinningestr 7	1,50	26,32	25,02	1,30
7-2_B	Vinningestr 7	4,50	34,65	33,11	1,54
9-2 A	Vinningestr 9	1,50	33,66	32,28	1,38
9-2 B	Vinningestr 9	4,50	35,94	34,42	1,52
9-3 A	Vinningestr 9	1,50	22,47	21,34	1,13
9-3_B	Vinningestr 9	4,50	25,46	25,16	0,30
9_A	Vinningestr 9	1,50	26,53	25,24	1,29
9 B	Vinningestr 9	4,50	29,18	28,50	0,68
9-1 A	Vinningestr 9	1,50	31,13	29,78	1,35
9-1_B	Vinningestr 9	4,50	33,42	31,96	1,46
1 A	Spoordijk 1	1,50	38,34	35,73	2,61
1_B	Spoordijk 1	4,50	42,10	40,61	1,49
1-2 A	Spoordijk 1	1,50	34,28	32,27	2,01
1-2 B	Spoordijk 1	4,50	37,86	36,62	1,24
1-1 A	Spoordijk 1	1,50	36,46	34,44	2,02
1-1_B	Spoordijk 1	4,50	39,80	38,27	1,53
3_A	Vinningestr 3	1,50	26,71	24,83	1,88
3 B	Vinningestr 3	4,50	29,31	28,72	0,59
3-1 A	Vinningestr 3	1,50	25,98	23,82	2,16
3-1 B	Vinningestr 3	4,50	32,73	31,06	1,67
3-2 A	Vinningestr 3	1,50	29,96	28,92	1,04
3-2_B	Vinningestr 3	4,50	35,40	34,15	1,25
3-3 A	Vinningestr 3	1,50	31,61	30,80	0,81
3-3 B	Vinningestr 3	4,50	37,15	36,04	1,11
5-1 A	Vinningestr 5	1,50	24,90	23,64	1,26
5-1_B	Vinningestr 5	4,50	29,55	28,49	1,06
5_A	Vinningestr 5	1,50	25,78	23,43	2,35
5 B	Vinningestr 5	4,50	29,15	28,60	0,55
5-2 A	Vinningestr 5	1,50	30,57	29,74	0,83
5-2 B	Vinningestr 5	4,50	35,29	34,12	1,17
1-2 A	Vinningestr 1	1,50	27,88	27,33	0,55
1-2_B	Vinningestr 1	4,50	34,93	33,75	1,18
1-3 A	Vinningestr 1	1,50	25,03	24,04	0,99
1-3_B	Vinningestr 1	4,50	32,03	30,90	1,13
1 A	Vinningestr 1	1,50	26,56	24,59	1,97
1 B	Vinningestr 1	4,50	29,38	28,92	0,46
1-1_A	Vinningestr 1	1,50	22,26	21,42	0,84
1-1_B	Vinningestr 1	4,50	28,93	28,40	0,53
2 A	Veerweg 2	1,50	30,89	31,20	-0,31
2 B	Veerweg 2	4,50	33,00	33,27	-0,27
2-1 A	Veerweg 2	1,50	32,84	32,46	0,38
2-1_B	Veerweg 2	4,50	34,75	33,80	0,95

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: C:\Geomilieu\ 28 mei Hoedekenskerke\
 Model Voorgrond: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
 Model Achtergrond: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 Groep: Waarde= Nieuwe Veerweg / Referentie= Nieuwe Veerweg
 Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
 Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
9-2 A	Boeiertweg 9	1,50	49,22	47,55	1,67
9-2 B	Boeiertweg 9	4,50	52,69	51,21	1,48
9-3 A	Boeiertweg 9	1,50	48,39	46,30	2,09
9-3_B	Boeiertweg 9	4,50	51,07	49,33	1,74
9_A	Boeiertweg 9	1,50	48,31	47,07	1,24
9 B	Boeiertweg 9	4,50	50,80	49,60	1,20
9-1 A	Boeiertweg 9	1,50	46,59	45,07	1,52
9-1 B	Boeiertweg 9	4,50	49,11	47,60	1,51
7-2 A	Boeiertweg 7	1,50	40,07	41,20	-1,13
7-2_B	Boeiertweg 7	4,50	43,34	44,12	-0,78
7-1 A	Boeiertweg 7	1,50	44,55	43,16	1,39
7-1_B	Boeiertweg 7	4,50	47,41	45,99	1,42
7 A	Boeiertweg 7	1,50	40,05	40,19	-0,14
7 B	Boeiertweg 7	4,50	43,75	43,73	0,02
5_A	Boeiertweg 5	1,50	38,58	39,25	-0,67
5 B	Boeiertweg 5	4,50	41,82	41,59	0,23
5-2 A	Boeiertweg 5	1,50	44,06	42,97	1,09
5-2 B	Boeiertweg 5	4,50	46,54	45,17	1,37
5-1 A	Boeiertweg 5	1,50	43,45	42,42	1,03
5-1_B	Boeiertweg 5	4,50	46,42	45,04	1,38
3 A	Boeiertweg 3	1,50	39,65	39,06	0,59
3 B	Boeiertweg 3	4,50	42,22	41,15	1,07
3-2 A	Boeiertweg 3	1,50	34,00	32,91	1,09
3-2 B	Boeiertweg 3	4,50	36,43	35,21	1,22
3-1_A	Boeiertweg 3	1,50	42,86	41,84	1,02
3-1 B	Boeiertweg 3	4,50	45,87	44,54	1,33
3-3 A	Boeiertweg 3	1,50	36,87	36,98	-0,11
3-3 B	Boeiertweg 3	4,50	39,56	39,04	0,52
6-1 A	Veerweg 6	1,50	35,98	35,05	0,93
6-1_B	Veerweg 6	4,50	38,49	37,88	0,61
6 A	Veerweg 6	1,50	35,44	34,74	0,70
6 B	Veerweg 6	4,50	38,64	38,31	0,33
6-2 A	Veerweg 6	1,50	35,09	34,57	0,52
6-2 B	Veerweg 6	4,50	38,33	37,69	0,64
6-3_A	Veerweg 6	1,50	30,21	29,18	1,03
6-3 B	Veerweg 6	4,50	33,03	32,51	0,52
3-1 A	Steigerweg 3	1,50	44,42	43,05	1,37
3-1_B	Steigerweg 3	4,50	47,56	46,11	1,45
3 A	Steigerweg 3	1,50	40,88	39,48	1,40
3_B	Steigerweg 3	4,50	43,67	42,24	1,43
3-2 A	Steigerweg 3	1,50	44,71	43,52	1,19
3-2 B	Steigerweg 3	4,50	47,80	46,40	1,40
4-2 A	Veerweg 4	1,50	32,05	31,45	0,60
4-2_B	Veerweg 4	4,50	34,23	33,06	1,17
4_A	Veerweg 4	1,50	27,72	27,62	0,10
4 B	Veerweg 4	4,50	31,80	31,10	0,70
4-1 A	Veerweg 4	1,50	27,42	27,00	0,42
4-1_B	Veerweg 4	4,50	30,16	29,83	0,33
6 A	Steigerweg 6	1,50	44,86	43,44	1,42
6_B	Steigerweg 6	4,50	47,54	46,05	1,49
8-1 A	Veerweg 8	1,50	37,83	35,85	1,98
8-1_B	Veerweg 8	4,50	40,39	38,97	1,42
8 A	Veerweg 8	1,50	37,80	35,88	1,92
8 B	Veerweg 8	4,50	39,86	38,46	1,40
4_A	Boeiertweg 4	1,50	37,68	37,16	0,52
4 B	Boeiertweg 4	4,50	39,85	39,15	0,70
8-1 A	Steigerweg 8	1,50	42,35	40,83	1,52
8-1_B	Steigerweg 8	4,50	44,87	43,39	1,48
8 A	Steigerweg 8	1,50	45,50	44,02	1,48
8_B	Steigerweg 8	4,50	48,04	46,53	1,51

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: C:\Geomilieu\ 28 mei Hoedekenskerke\
 Model Voorgrond: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
 Model Achtergrond: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
 Groep: Waarde= Nieuwe Veerweg / Referentie= Nieuwe Veerweg
 Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
 Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
2 A	Steigerweg 2	1,50	40,87	39,62	1,25
2 B	Steigerweg 2	4,50	43,21	41,92	1,29
1-3 A	Boeiertweg 1	1,50	40,20	39,58	0,62
1-3 B	Boeiertweg 1	4,50	42,81	41,60	1,21
1-4_A	Boeiertweg 1	1,50	39,93	39,41	0,52
1-4_B	Boeiertweg 1	4,50	42,22	41,09	1,13
1 A	Boeiertweg 1	1,50	39,79	39,36	0,43
1 B	Boeiertweg 1	4,50	41,95	40,89	1,06
1-1 A	Boeiertweg 1	1,50	36,88	35,99	0,89
1-1_B	Boeiertweg 1	4,50	39,48	38,25	1,23
1-2 A	Boeiertweg 1	1,50	36,97	35,80	1,17
1-2 B	Boeiertweg 1	4,50	39,87	38,52	1,35
10-1 A	Veerweg 10]	1,50	41,28	40,68	0,60
10-1 B	Veerweg 10]	4,50	43,03	42,13	0,90
10-2_A	Veerweg 10]	1,50	42,51	40,85	1,66
10-2_B	Veerweg 10]	4,50	44,70	43,26	1,44
10 A	Veerweg 10]	1,50	41,23	39,54	1,69
10 B	Veerweg 10]	4,50	44,26	42,90	1,36
10-3 A	Veerweg 10]	1,50	41,25	39,96	1,29
10-3_B	Veerweg 10]	4,50	43,79	42,38	1,41
5-6 A	De Honte 5,6,9,10,12	1,50	36,50	35,03	1,47
5-6 B	De Honte 5,6,9,10,12	4,50	39,64	38,33	1,31
5-6a A	De Honte 5,6,9,10,12	1,50	33,55	32,24	1,31
5-6a B	De Honte 5,6,9,10,12	4,50	36,04	35,04	1,00
3-1_A	Veerweg 3	1,50	34,36	33,18	1,18
3-1 B	Veerweg 3	4,50	37,65	36,35	1,30
3-2 A	Veerweg 3	1,50	34,44	33,17	1,27
3-2_B	Veerweg 3	4,50	38,46	37,17	1,29
3 A	Veerweg 3	1,50	30,80	29,35	1,45
3_B	Veerweg 3	4,50	33,40	32,05	1,35
17-1 A	Vinningestr 17	1,50	32,57	31,62	0,95
17-1_B	Vinningestr 17	4,50	35,75	34,76	0,99
17 A	Vinningestr 17	1,50	31,93	30,76	1,17
17 B	Vinningestr 17	4,50	33,91	32,55	1,36
15-1_A	Vinningestr 15	1,50	26,28	24,74	1,54
15-1 B	Vinningestr 15	4,50	28,34	27,31	1,03
15-2 A	Vinningestr 15	1,50	31,06	30,61	0,45
15-2_B	Vinningestr 15	4,50	34,57	34,33	0,24
15 A	Vinningestr 15	1,50	27,98	29,63	-1,65
15_B	Vinningestr 15	4,50	34,17	34,74	-0,57
4-2 A	Steigerweg 4	1,50	41,44	39,99	1,45
4-2_B	Steigerweg 4	4,50	44,55	43,15	1,40
4 A	Steigerweg 4	1,50	44,18	42,78	1,40
4 B	Steigerweg 4	4,50	47,23	45,83	1,40
4-1_A	Steigerweg 4	1,50	43,68	42,21	1,47
4-1 B	Steigerweg 4	4,50	46,99	45,55	1,44
3-4 A	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	1,50	33,53	32,20	1,33
3-4 B	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	4,50	36,34	35,12	1,22
3-4a A	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	1,50	36,69	35,30	1,39
3-4a_B	De Honte 3, 4, 7,8 , 11	4,50	40,01	38,74	1,27
1-1 A	Steigerweg 1	1,50	38,48	37,17	1,31
1-1_B	Steigerweg 1	4,50	40,57	39,33	1,24
1 A	Steigerweg 1	1,50	37,61	36,19	1,42
1 B	Steigerweg 1	4,50	39,81	38,54	1,27
2-1_A	Boeiertweg 2	1,50	36,64	36,08	0,56
2-1_B	Boeiertweg 2	4,50	38,95	37,98	0,97
2 A	Boeiertweg 2	1,50	27,16	25,09	2,07
2 B	Boeiertweg 2	4,50	30,35	29,13	1,22
7-1 A	Kerkepolderweg 7	1,50	42,40	40,13	2,27
7-1_B	Kerkepolderweg 7	4,50	44,55	42,30	2,25

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: C:\Geomilieu \ 28 mei Hoedekenskerke\
Model Voorgrond: Nieuwe Veerweg 2034 met randweg
Model Achtergrond: Nieuwe Veerweg 2034 zonder randweg
Groep: Waarde= Nieuwe Veerweg / Referentie= Nieuwe Veerweg
Periode: Waarde= Lden / Referentie= Lden
Toetswaarden: Waarde= Berekende waarden / Referentie= Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
7-1_C	Kerkepolderweg 7	7,50	44,90	42,65	2,25
7_A	Kerkepolderweg 7	1,50	42,51	40,21	2,30
7_B	Kerkepolderweg 7	4,50	44,70	42,41	2,29
7_C	Kerkepolderweg 7	7,50	44,86	42,56	2,30

