

**Akoestisch onderzoek
Wegverkeerslawaaï
Herontwikkeling
Boschoven 5 Baarle-Nassau**

Colofon

Rapportnummer:	R2023.051
Versie:	1
Plaats en datum:	Breda, 9 oktober 2023
Opdrachtgever:	Van Dun Advies BV Raadhuisstraat 32 5126 CJ Gilze
Contactpersoon:	-
Onderzoekslocatie:	Boschoven 5 5111 XG Baarle-Nassau
Contactpersoon:	-
Uitgevoerd door:	Gbs Milieuadvies A. van Bergenstraat 95 4811 SN Breda
Contactpersoon:	dhr. J. Gildbrandsen
E-mail:	info@gbsmilieuadvies.nl
Telefoon:	076 888 13 56
Auteur:	dhr. ing. J. Gildbrandsen

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

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

Figuren

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

Bijlagen

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

1. Inleiding

In opdracht van Van Dun Advies BV is door Gbs Milieuadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de bepaling van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van het plangebied aan de Boschoven 5 te Baarle-Nassau.

Initiatiefnemers zijn voornemens om een nieuwe woning te realiseren in de cultuurhistorisch waardevolle tasschuur en het realiseren van een bed & breakfast in het bestaande bijgebouw. Het plangebied heeft reeds een woonbestemming. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is echter maar één woning toegestaan. Het is wenselijk dat in de bestaande cultuurhistorisch waardevolle schuur een extra woning wordt gerealiseerd. Het onderzoek is derhalve uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

De nieuw te realiseren woning is gelegen binnen de geluidzone van de Boshovenring en de Fransebaan/Boschoven.

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

Leeswijzer

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

2. Wettelijk kader

2.1. Zones langs wegen

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

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

Geluidzones

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

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

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

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

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

2.2. Normen wegverkeerslawaai

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

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

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

Tabel 2.2.1

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

Tabel 2.2.2

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

Omdat er sprake is van een buitenstedelijke situatie, geldt ter plaatse van de te projecteren woning (vervangende nieuwbouw) voor het aspect wegverkeerslawaaï een voorkeursgrenswaarde op de gevel van 48 dB L_{den} , met een maximale ontheffingswaarde van 58 dB L_{den} conform artikel 83 lid.7 Wgh. Het maximale binnenniveau mag op grond van het Bouwbesluit niet meer bedragen dan 33 dB.

2.3. Aftrek conform artikel 110g van de Wgh

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

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

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

2.4. Gecumuleerde geluidbelasting

Indien een geluidgevoelige bestemming geprojecteerd is binnen meerdere zones, dan dient ingevolge artikel 110f Wgh onderzoek uitgevoerd te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Deze gecumuleerde geluidbelasting dient vastgesteld te worden als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst wordt vastgesteld of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien van een geluidbron de zogenaamde voorkeurswaarde wordt overschreden. In dat geval dient bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting rekening gehouden te worden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen. De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

2.5. Gemeentelijk geluidbeleid

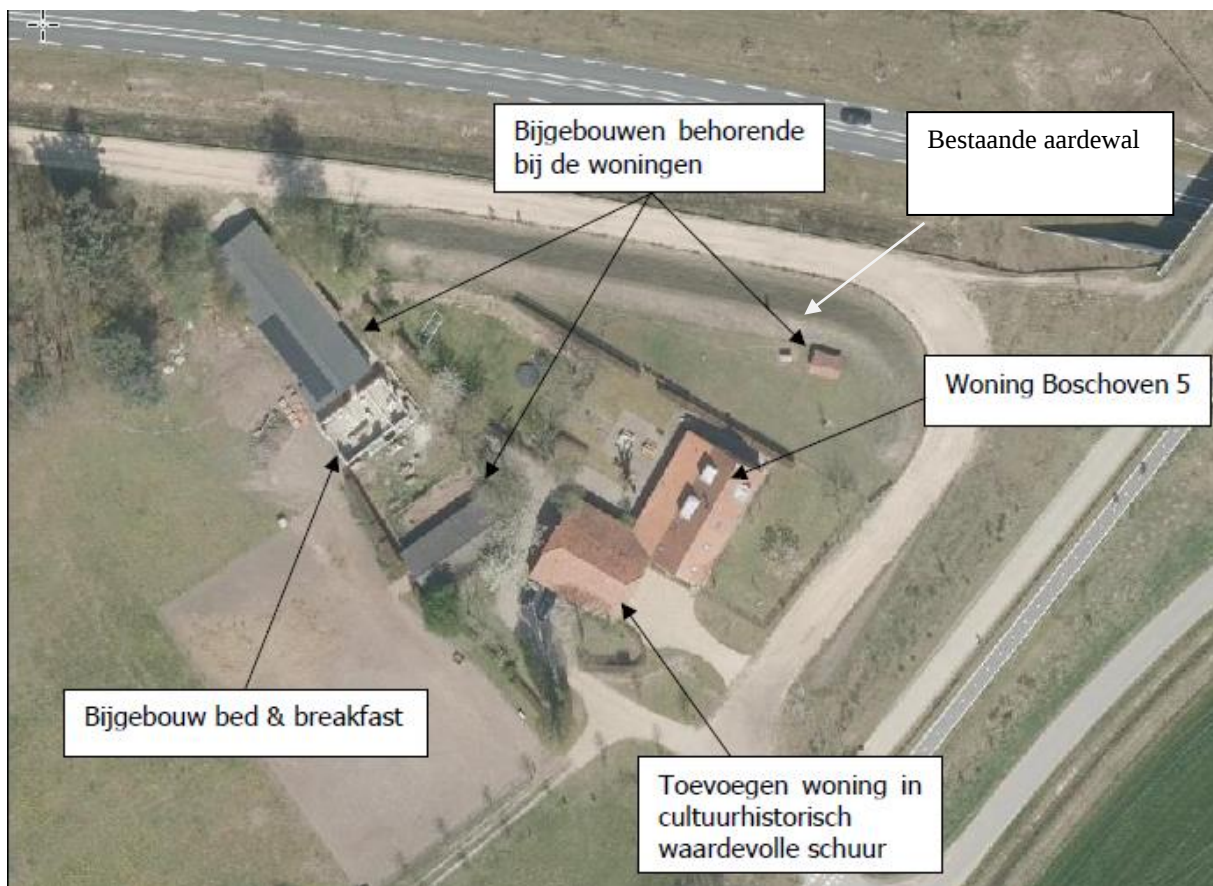
De ABG-gemeenten beschikt voor zover bekend niet over een beleid hogere waarden, waarin nadere eisen en voorwaarden zijn opgenomen waaraan moet worden voldaan bij het vaststellen van hogere waarden.

3. Uitgangspunten

3.1. Situatie

Initiatiefnemers zijn voornemens om een nieuwe woning te realiseren in de cultuurhistorisch waardevolle tasschuur en het realiseren van een bed & breakfast in het bestaande bijgebouw, zie figuur 1. Het plangebied heeft reeds een woonbestemming. De bed & breakfast is geen geluidgevoelige bestemming, echter is de geluidbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsnog inzichtelijk gemaakt.

De nieuw te realiseren woning is gelegen binnen de geluidzone van de Boshovenring en de Fransebaan/Boschoven. De Fransebaan/Boschoven kan gezien de geringe etmaalintensiteiten als akoestisch niet relevant worden beschouwd, zie mailverkeer bijlage 1. De Boshovenring is opgebouwd uit Deciville ES en de maximumsnelheid bedraagt 80 km per uur ter plaatse.



Figuur 1: Beoogde situatie

3.2. Verkeersgegevens

In de Wgh is voorgeschreven dat voor nieuwe situaties (bijvoorbeeld bouw van een woning) een bepaling van de geluidbelasting moet plaatsvinden voor een toekomstige situatie die tenminste 10 jaar verder ligt dan de datum van het vaststellen van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning. Voor de berekeningen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï als gevolg van de Boshovenring is uitgegaan van de verkeersgegevens, zoals deze zijn verkregen van de ABG Gemeenten, zie bijlage 1. Conform de gemeente kan voor de Boshovenring een etmaalintensiteit aangehouden worden van 3160 mvt/etmaal voor het jaar 2033. De verkeersverdeling is herleid uit telgegevens afkomstig van de N260, zie tevens bijlage 1.

In tabel 3.2.1 zijn de verkeersintensiteiten voor het peiljaar 2033 weergegeven. In deze tabellen zijn tevens de maximaal toegestane rijksnelheden en wegdekverharding gepresenteerd.

Tabel 3.2.1: verkeersparameters de Boshovenring

Tabel B12.1: Verkeersparameters de Boshovenring			
Weg:	Boshovenring		
Etmaalintensiteit 2033:	3160		
Type wegdekverharding:	Deciville ES		
Snelheid:	80 km/uur		
Verdeling (in %)			
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,65	3,07	0,99
Lichte motorvoertuigen	89,09	93,73	78,25
Middelzware motorvoertuigen	7,69	4,77	11,46
Zware motorvoertuigen	3,22	1,51	10,29

3.3. Rekenmodel ten behoeve van de overdrachtsberekening

3.3.1. Gehanteerd rekenmodel

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

3.3.2. Modelgegevens

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

3.3.3. Situatie

De volgende situatie is doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege de Boshovenring.
2. De gecumuleerde geluidbelasting.

3.3.4. Bodemfactor/overdracht

In het rekenmodel zijn diverse bodemgebieden ingevoerd. De wegdekverharding van de maatgevende wegen, voet- en fietspaden en erfverhardingen zijn als volledig hard ingevoerd. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt gerekend met een bodemfactor van 0,8. Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante rotondes in de directe omgeving van het bouwplan aanwezig. De bestaande aardewal aan de noord/oostzijde van het plangebied is ingevoerd als scherm.

3.3.5. Rekenpunten

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

4. Rekenresultaten

In dit hoofdstuk worden de berekende resultaten behandeld.

4.1. Wegverkeerslawaaï

4.1.1. Zoneplichtige wegen

In onderstaande tabel staan de rekenresultaten weergegeven van de berekeningen. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder, namelijk 2 dB voor de Boshovenring, zie bijlage 3 voor de rekenresultaten.

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

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Toetspunt nieuwe woning	39	46
2	Toetspunt nieuwe woning	37	44
3	Toetspunt nieuwe woning	17	25
4	Toetspunt nieuwe woning	32	33
5	Toetspunt bed & breakfast	41	48
6	Toetspunt bed & breakfast	37	42
7	Toetspunt bed & breakfast	39	40

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Boshovenring ten hoogste 46 dB (inclusief aftrek van 2 dB op grond van artikel 110g Wgh) bedraagt ter plaatse van de nieuwe woning. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt nergens overschreden.

4.2. Gecumuleerde geluidbelastingen

Woon- en leefklimaat

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

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

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

Tabel 4.2.1 Milieukwaliteit L_{den}

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

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten weergegeven van de gecumuleerde geluidbelasting. Zie tevens bijlage 4 voor de rekenresultaten.

Tabel 4.2.2 Gecumuleerde geluidbelasting in dB L_{den}

Punt	Omschrijving	Beoordelingsniveau	
		1,5 meter	4,5 meter
1	Toetspunt nieuwe woning	41	48
2	Toetspunt nieuwe woning	39	46
3	Toetspunt nieuwe woning	19	27
4	Toetspunt nieuwe woning	34	35
5	Toetspunt bed & breakfast	43	50
6	Toetspunt bed & breakfast	39	44
7	Toetspunt bed & breakfast	41	42

Op basis van de classificering van de milieukwaliteit kan het volgende worden geconcludeerd: - Woning en bed & breakfast: zeer goed - goed

5. Conclusie

5.1. Wet geluidhinder

De toetsingswaarde als gevolg van wegverkeerslawaai bedraagt ten hoogste 46 dB Lden als gevolg van de Boshovenring ter plaatse van de nieuwe woning. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden wordt derhalve voldaan.

5.2. Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

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

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

5.3. Slotconclusie

In opdracht van Van Dun Advies BV is door Gbs Milieuadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de bepaling van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van het plangebied aan de Boschoven 5 te Baarle-Nassau.

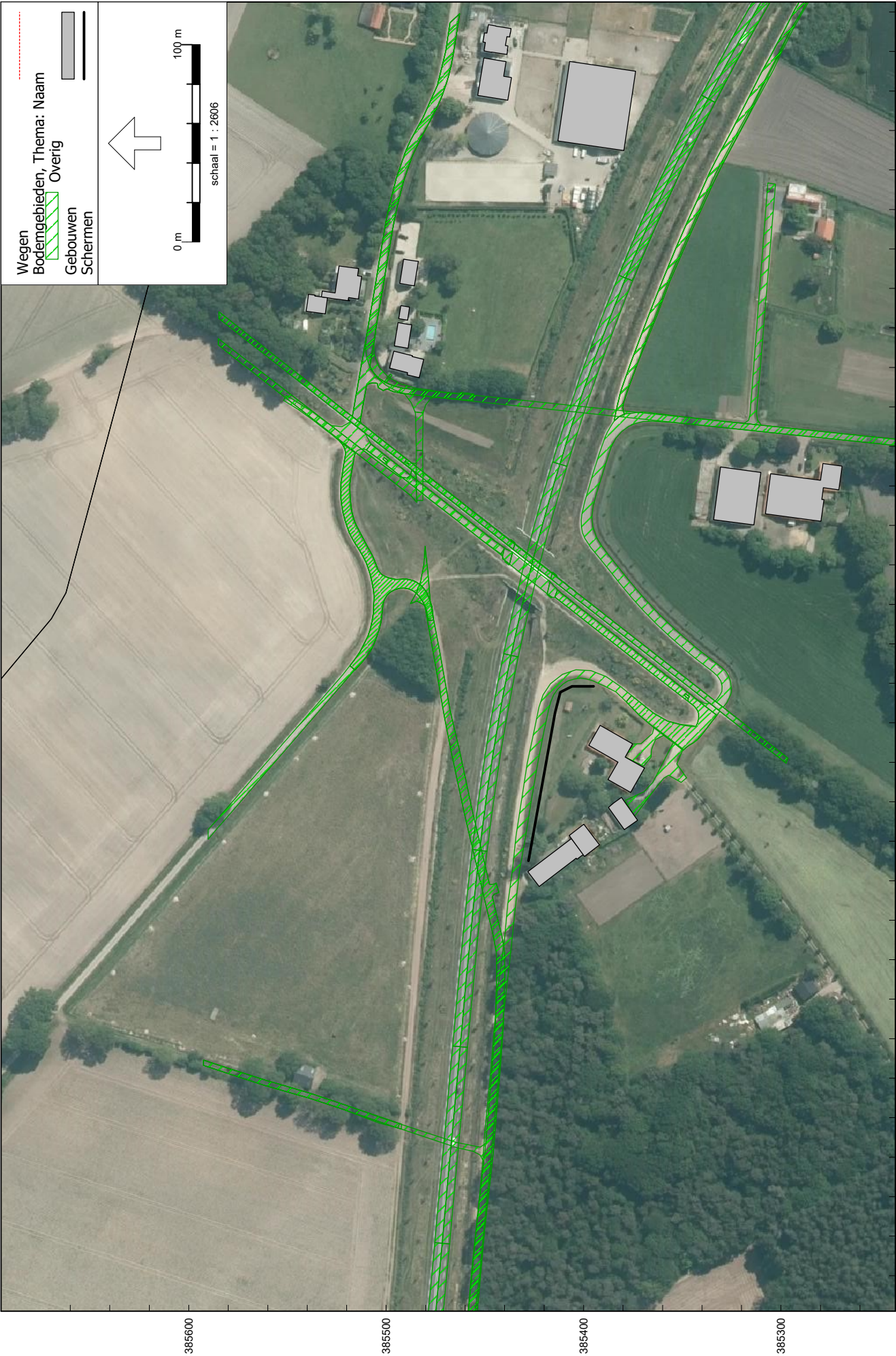
Initiatiefnemers zijn voornemens om een nieuwe woning te realiseren in de cultuurhistorisch waardevolle tasschuur en het realiseren van een bed & breakfast in het bestaande bijgebouw.

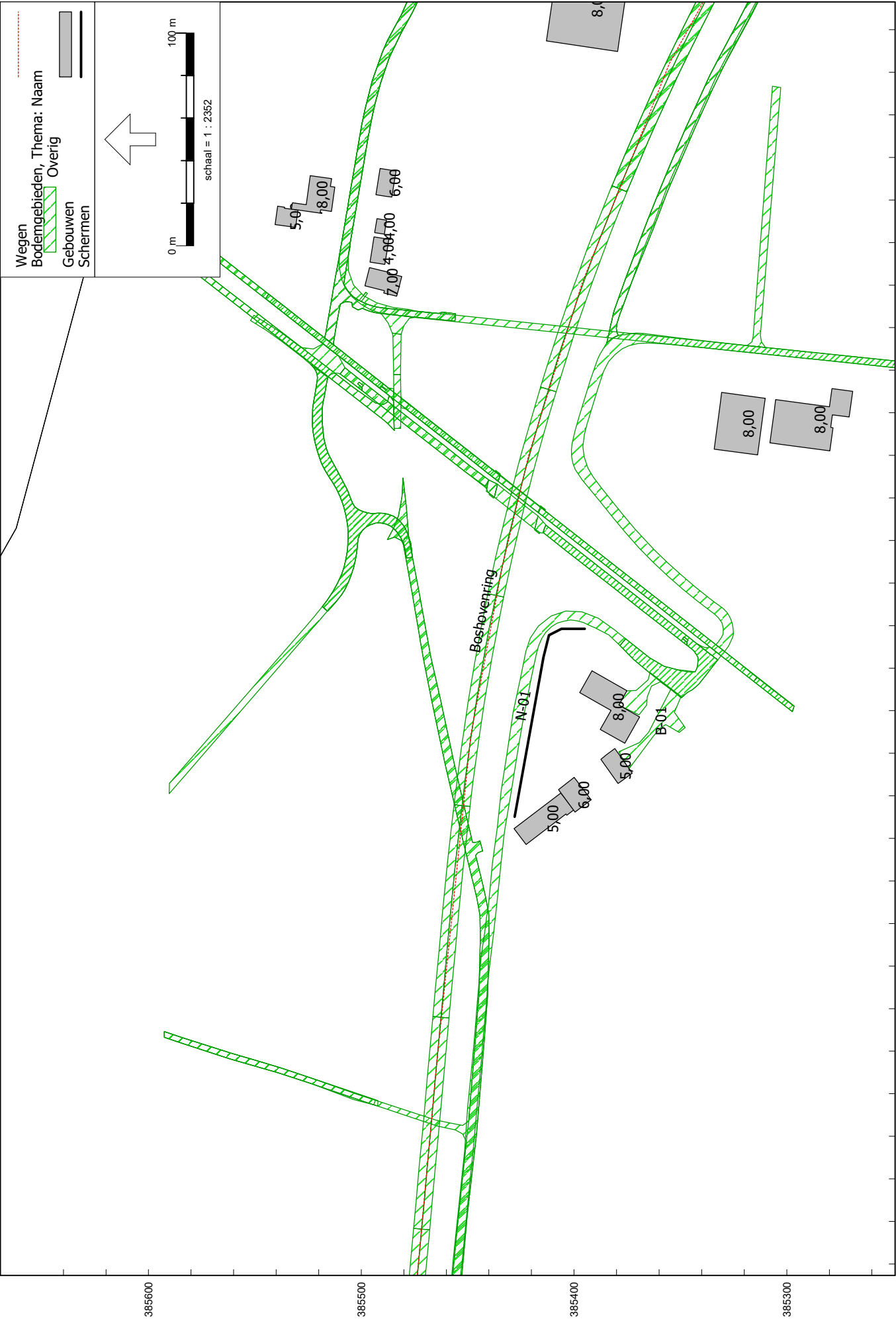
De nieuw te realiseren woning is gelegen binnen de geluidzone van de Boshovenring en de Fransebaan/Boschoven.

Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai te bepalen en deze te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder.

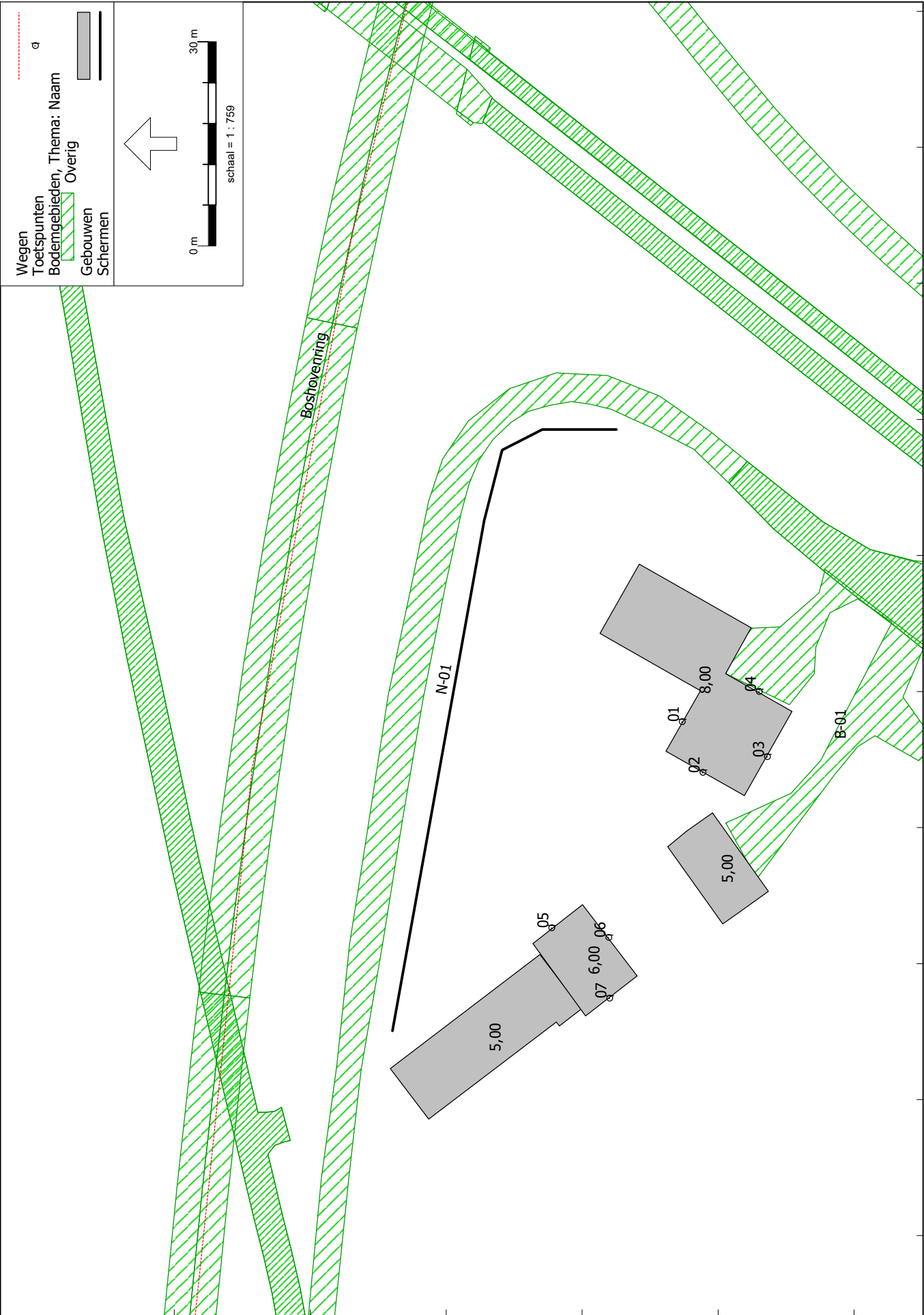
De voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege de Boshovenring wordt nergens overschreden. Het vaststellen van hogere waarden is dan ook niet noodzakelijk en kan een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd ter plaatse van de woning en de bed & breakfast.

Figuren





Wegverkeerslawazi - RMG-2012, wegverkeer, [versie van Boschoven 5 te Baarle-Nassau - eerste model], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Vlix Akoestiek en Lawaai beheersing



Wegverkeerslawazi - RMG-2012, wegverkeer, [versie van Boschoven 5 te Baarle-Nassau - eerste model], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Vliex Akoestiek en Lawaabeheersing

Bijlage 1

Onderwerp: RE: Opvragen verkeersgegevens Baarle-Nassau

Van: [REDACTED]

Datum: 9-10-2023 08:49

Aan: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Dag Jerry,

De Boshoven betreft een 60 km per uur weg met standaard dichtasfaltbeton.
De Boshovenring (N639) betreft een 80 km per uur weg en bestaat uit Deciville ES.

Met Vriendelijke Groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker milieu
Cluster Leefomgeving
Fysiek Domein



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

[REDACTED]
[REDACTED]

 please consider the environment before printing this email

Van: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Verzonden: woensdag 4 oktober 2023 15:18

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Opvragen verkeersgegevens Baarle-Nassau

Hoi [REDACTED]

Bedankt voor je mail. Ik mis alleen nog de snelheden en wegdektypen.

mvg,
Jerry Gildbrandsen

Op 2-10-2023 om 13:48 schreef Jelle Lauf:

Beste Jerry,

Bij deze de gegevens.

De N639 (Boshovenring): 3.160 mvt/etmaal in 2033. Hier zijn geen tellingen van, je kunt hier qua procentuele verdeling uitgaan van de N260 (zie bijlage).

Voor de Fransebaan & Boschoven kun je uitgaan van een schatting van 150 mvt/etmaal. Er liggen slechts enkele woningen en landbouwpercelen aan.

Ik hoop dat je hiermee voldoende geïnformeerd bent.

Met Vriendelijke Groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker milieu
Cluster Leefomgeving
Fysiek Domein



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

[REDACTED]
[REDACTED]
 please consider the environment before printing this email

Van: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Verzonden: donderdag 21 september 2023 08:26

[REDACTED]
[REDACTED]
Onderwerp: Re: Opvragen verkeersgegevens Baarle-Nassau

Hoi [REDACTED]

Heb jij enig idee wanneer ik onderstaande verkeersgegevens kan verwachten?

Hoor graag van je.

mvg,
Jerry Gildbrandsen

Op 3-9-2023 om 10:23 schreef Jelle Lauf:

Jerry,

Voor deze wegen zijn geen telgegevens beschikbaar in ons systeem. Ik heb hem uitgezet bij onze verkeerskundigen. Zodra ik antwoord heb laat ik het je weten.

Met Vriendelijke Groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker milieu
Cluster Leefomgeving
Fysiek Domein



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



Van: Jerry Gildbrandsen <info@gbsmilieuadvies.nl>

Verzonden: vrijdag 1 september 2023 10:11

Aan: [Redacted]

Onderwerp: Opvragen verkeersgegevens Baarle-Nassau

Beste [Redacted]

In het kader van een herziening van een bestemmingsplan ben ik momenteel bezig met een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï. Het betreft de locatie aan de Boshoven 5 te Baarle-Nassau (zie figuur bijlage voor uitsnede).

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

- Boshovenring;
- Fransebaan/Boshoven;
- Boshoven ten noorden van de Boshovenring.

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

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

Alvast bedankt.

--

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



Onderwerp: RE: Opvragen verkeersgegevens Baarle-Nassau

Van: [REDACTED]

Datum: 3-10-2023 14:39

Aan: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Beste [REDACTED]

U hebt gelijk als u stelt dat de verkeersintensiteit op de N260 significant hoger is dan die op de N639. Daarom gaan we ook uit van de intensiteit van 3.160 mvt/etmaal zoals deze geldt voor de N639 in 2033. Dit komt voort uit het BBMA van de provincie Noord-Brabant.

Voor de N260 geldt dat deze ruim 4.500 mvt/etmaal betreft.

Wij beschikken op dit moment niet over de verdeling dag-, avond- en nacht én de verdeling licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer van de N639. Vandaar dat hierbij procentueel aangesloten wordt bij de verdeling zoals deze ook voor de N260 geldt. Dit heeft geen effect op het aantal mvt/etmaal voor de N639, en komt naar verwachting overeen qua verdeling.

Met betrekking tot uw vraag over het hanteren van de gegevens uit het onderzoek van de N639 uit 2017. Deze zijn op dit moment niet meer volledig actueel, en vanuit de gemeente hanteren wij het BBMA van de provincie Noord-Brabant, waar alle ontwikkelingen en verkeersgroei in verdisconteerd zijn naar de meest actuele etmaalintensiteiten.

Met betrekking tot uw tweede vraag. De 150 mvt/etmaal is een schatting geweest.

Ik begrijp dat er over het zandpad minder voertuigen rijden, een afschaling naar beneden toe zoals u voorstelt van 30 mvt/etmaal lijkt me dan ook realistisch.

Voor wat betreft de Boschoven (ten noorden van de Boshovenring) lijkt me een schatting van 150 mvt/etmaal echter wel realistisch.

Voor de Boschoven ten zuiden kunt u uitgaan van 50 mvt/etmaal.

Ik verwacht dat de genoemde lage etmaalintensiteiten van de Fransebaan en de Boschoven geen akoestische belemmering vormen, en derhalve akoestisch niet relevant zijn. De Boshovenring zal maatgevend zijn in dit onderzoek lijkt me.

Mocht u nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag van u.

Met Vriendelijke Groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker milieu
Cluster Leefomgeving
Fysiek Domein



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

[REDACTED]
[REDACTED]

Info

Telpunt	
Weg	N260 (Alphenseweg)
Wegvak	Tussen Baarle-Nassau en Alphen-Zuid (km 8.0)
Telpuntnummer	260BAAR
Plaats	Baarle-Nassau
Gemeente	Baarle-Nassau

Meting	
Meetperiode	01-01-2012 t/m 31-12-2012
Classificatie	Voertuigclassificatie op basis van voertuiglengte
mo	Motoren
pa/ba	Personenauto's/bestelauto's
ov	Ongelede vrachtauto's
ob	Ongelede bussen
gb/gv	Gelede bussen/gelede vrachtauto's
Rijrichting 1	Ri. Noord (Alphen-Zuid)
Rijrichting 2	Ri. Zuid (Baarle-Nassau)
In opdracht van	Provincie Noord-Brabant
Bijzonderheden	De gegevens zijn afkomstig van de verkeersintensiteitenkaart van provincie Noord-Brabant

Intensiteiten

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	6589	100,0%	6471	100,0%	3287	3209	3302	3262
Dag (7-19u)	5245	79,6%	5189	80,2%	2614	2572	2631	2617
Avond (19-23u)	829	12,6%	797	12,3%	388	378	441	419
Nacht (23-7u)	515	7,8%	485	7,5%	285	259	230	226
Ochtendspits (7-9u)	853	12,9%	686	10,6%	492	387	361	299
Avondspits (16-18u)	1104	16,8%	1044	16,1%	494	499	610	545

Voertuigverdeling								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (mo+pa/ba)	5732	87,0%	5765	89,1%	86,2%	88,4%	87,7%	89,7%
Middelzwaar verkeer (ov+ob)	569	8,6%	485	7,5%	9,2%	7,9%	8,1%	7,1%
Zwaar verkeer (gb/gv)	288	4,4%	221	3,4%	4,6%	3,6%	4,2%	3,2%

Uurcijfers weekdag

	Doorsnede						Ri. Noord						Ri. Zuid					
	mo	pa/ba	ov	ob	gb/gv	Totaal	mo	pa/ba	ov	ob	gb/gv	Totaal	mo	pa/ba	ov	ob	gb/gv	Totaal
0-1u	0	45	2	0	2	49	0	20	1	0	1	22	0	25	1	0	1	27
1-2u	0	26	2	0	2	30	0	12	1	0	1	14	0	14	1	0	1	16
2-3u	0	19	2	0	2	23	0	9	1	0	1	11	0	10	1	0	1	12
3-4u	0	14	3	0	3	20	0	6	1	0	2	9	0	8	2	0	1	11
4-5u	0	20	5	1	8	34	0	10	2	1	5	18	0	10	3	0	3	16
5-6u	0	58	8	1	9	76	0	30	5	1	5	41	0	28	3	0	4	35
6-7u	0	131	19	3	14	167	0	88	11	2	6	107	0	43	8	1	8	60
7-8u	0	277	27	4	15	323	0	177	13	2	6	198	0	100	14	2	9	125
8-9u	0	315	28	4	16	363	0	164	15	2	8	189	0	151	13	2	8	174
9-10u	0	292	31	4	16	343	0	140	16	2	9	167	0	152	15	2	7	176
10-11u	0	333	31	3	15	382	0	156	16	2	8	182	0	177	15	1	7	200
11-12u	0	367	33	3	16	419	0	179	17	2	8	206	0	188	16	1	8	213
12-13u	0	397	32	3	17	449	0	198	17	2	9	226	0	199	15	1	8	223
13-14u	0	450	33	3	16	502	0	209	18	2	9	238	0	241	15	1	7	264
14-15u	0	451	33	4	15	503	0	222	18	2	8	250	0	229	15	2	7	253
15-16u	0	434	33	4	15	486	0	215	18	2	8	243	0	219	15	2	7	243
16-17u	0	465	33	4	12	514	0	228	17	2	7	254	0	237	16	2	5	260
17-18u	0	493	25	4	8	530	0	226	12	2	5	245	0	267	13	2	3	285
18-19u	0	349	16	4	6	375	0	161	8	2	3	174	0	188	8	2	3	201
19-20u	0	265	12	2	5	284	0	129	6	1	3	139	0	136	6	1	2	145
20-21u	0	196	8	2	3	209	0	95	4	1	2	102	0	101	4	1	1	107
21-22u	0	155	7	2	2	166	0	69	3	1	1	74	0	86	4	1	1	92
22-23u	0	131	4	1	2	138	0	60	2	0	1	63	0	71	2	1	1	75
23-24u	0	82	2	0	2	86	0	35	1	0	1	37	0	47	1	0	1	49

	Lmv	Mv	Zmv
07/08		277	31
08/09		315	32
09/10		292	35
10/11		333	34
11/12		367	36
12/13		397	35
13/14		450	36
14/15		451	37
15/16		434	37
16/17		465	37
17/18		493	29
18/19		349	20
19/20		265	14
20/21		196	10
21/22		155	9
22/23		131	5
23/24		82	2
0/01		32	2
01/02		15	2
02/03		10	2
03/04		10	3
04/05		19	7
05/06		69	13
06/07		166	28

Totaal etmaal 6501

	lmv	Mv	Zmv
Dag	4623	399	167
Avond	747	38	12
Nacht	403	59	53
	5773	496	232

Boshovenring

etmaal	licht	niddelzwaa	zwaar	intensiteit
dag	4623	399	167	5189
avond	747	38	12	797
nacht	403	59	53	515
		etmaalintensiteit		6501

verdeling per uur

	licht	niddelzwaa	zwaar
dag	385,25	33,25	13,92
avond	186,75	9,5	3
nacht	50,375	7,38	6,63

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	6,65	3,06	0,99
licht	89,09	93,73	78,25
middelzwa	7,69	4,77	11,46
zwaar	3,22	1,51	10,29

Bijlage 2

Modelgegevens Gebouwen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Omtrek	Vorm	X-1	Y-1	Zwevend
14b	0744100000004635	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	95,04	Polygoon	123449,56	385330,61	False
	0744100000003469	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	22,44	Polygoon	123531,25	385492,59	False
	0744100000003471	7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	51,49	Polygoon	123507,04	385491,26	False
	074410000000301	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	131,06	Polygoon	123446,17	385305,20	False
3	0744100000001419	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	40,03	Polygoon	123554,84	385491,10	False
5	0744100000005884	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	44,64	Polygoon	123282,17	385380,83	False
	0744100000005885	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	104,32	Polygoon	123318,73	385391,58	False
	0744100000001285	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	75,51	Polygoon	123251,42	385403,80	False
16	0744100000007900	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	56,10	Polygoon	123671,60	385436,69	False
	0744100000001423	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	148,89	Polygoon	123650,02	385373,64	False
11	0744100000003468	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	38,03	Polygoon	123521,86	385489,03	False
	0744100000003470	5,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	36,86	Polygoon	123536,14	385536,10	False
	0744100000003472	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	72,54	Polygoon	123535,68	385532,79	False
	0744100000001421	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	69,10	Polygoon	123656,70	385450,54	False
G-01	B&B	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	45,20	Polygoon	123252,32	385399,51	False

Modelgegevens Bodemgebieden

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
	rijbaan lokale weg/open verharding	123486,87	385491,20	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123514,80	385510,12	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123477,42	385485,41	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123471,63	385318,64	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123477,23	385383,64	0,00
	fietspad/open verharding	123446,19	385480,53	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123457,94	385484,70	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123149,21	385592,55	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123442,66	385478,42	0,00
	rijbaan lokale weg/onverhard	123514,55	385584,98	0,00
	fietspad/open verharding/tegels	123453,56	385489,58	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	123528,08	385584,70	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123387,24	385413,28	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123385,85	385484,70	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123313,83	385315,54	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	122981,95	385462,39	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	122960,56	385484,19	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123206,08	385461,71	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123056,37	385471,60	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123056,71	385475,36	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123155,96	385462,52	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	122961,08	385480,30	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123477,36	385516,69	0,00
	fietspad/gesloten verharding/asfalt	123528,08	385584,70	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123637,89	385340,26	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123650,38	385329,43	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123637,89	385340,26	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123477,23	385383,64	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123477,23	385383,64	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123477,36	385516,69	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123477,36	385516,69	0,00
	rijbaan lokale weg/onverhard	123514,55	385584,98	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123255,84	385456,39	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123354,17	385436,70	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123329,96	385336,17	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123385,40	385418,42	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123637,83	385340,28	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123471,65	385512,68	0,00

Modelgegevens Bodemgebieden

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123488,37	385403,97	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123354,96	385440,52	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123456,64	385515,64	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123255,38	385452,63	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123331,42	385342,14	0,00
	voetpad/open verharding	123492,79	385500,97	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123453,67	385498,15	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123402,00	385439,62	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123412,51	385437,15	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123391,50	385416,94	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123331,01	385333,35	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123406,40	385435,98	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123396,36	385415,72	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding/asfalt	123425,47	385400,89	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123408,40	385439,96	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123410,83	385434,82	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123450,97	385411,97	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123545,29	385378,70	0,00
	rijbaan regionale weg/gesloten verharding/asf	123593,65	385361,91	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123435,94	385475,56	0,00
	rijbaan lokale weg/open verharding	123408,40	385439,96	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123346,87	385515,88	0,00
	fietspad/gesloten verharding	123495,69	385543,61	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123413,44	385517,30	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123149,21	385592,55	0,00
	rijbaan lokale weg/half verhard	123149,21	385592,55	0,00
	rijbaan lokale weg/gesloten verharding	123265,84	385590,14	0,00
B-01	Erfverharding	123317,95	385364,25	0,00

Modelgegevens Schermen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	ISO M.	ISO_H	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63
N-01	Aardewal	0,00	2,50	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40

Modelgegevens Schermen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k	Lengte
N-01	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	104,44

Modelgegevens Wegen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	Vorm	Lengte	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))
W-01	Boshovenring	Polylijn	779,25	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W28]	80	80	80	80	80	80	80	80

Modelgegevens Wegen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	LE (D)	Totaal	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal
W-01	80	3160,00	6,65	3,07	0,99	89,09	93,73	78,25	7,69	4,77	11,46	3,22	1,51	10,29		104,91		101,07		97,80

Modelgegevens Wegen

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Wegdek	ItemID
W-01	Deciville ES	11277

Modelgegevens Toetspunten

R2023.051
Bijlage 2

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

Naam	Omschr.	Vorm	Hdef.	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
01	Toetspunt nieuwe woning	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123295,53	385385,32
02	Toetspunt nieuwe woning	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123288,05	385382,28
03	Toetspunt nieuwe woning	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123290,39	385372,80
04	Toetspunt nieuwe woning	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123299,95	385373,99
05	Toetspunt B&B	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123265,22	385404,50
06	Toetspunt B&B	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123263,82	385396,11
07	Toetspunt B&B	Punt	Eigen waarde	0,00	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	123254,89	385396,01

Bijlage 3

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	jerry
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	jerry op 4-10-2023
Laatst ingezien door	jerry op 9-10-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,80
Zichthoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Rekenparameters Groepreducties

R2023.051
Bijlage 3

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Boshovenring	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

Rekenresultaten incl. aftrek art. 110g Wgh
Boshovenring

R2023.051
Bijlage 3

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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	37,7	33,9	30,6	39,1	
01_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	45,0	41,3	37,6	46,3	
02_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	35,7	31,9	28,6	37,1	
02_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	42,9	39,2	35,5	44,1	
03_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	15,6	11,4	8,9	17,1	
03_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	23,6	19,8	16,5	24,9	
04_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	30,8	27,1	23,6	32,1	
04_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	31,7	27,9	24,5	33,0	
05_A	Toetspunt B&B	1,50	39,8	36,0	32,6	41,1	
05_B	Toetspunt B&B	4,50	46,7	43,0	39,3	47,9	
06_A	Toetspunt B&B	1,50	36,0	32,3	28,8	37,3	
06_B	Toetspunt B&B	4,50	40,3	36,6	32,9	41,6	
07_A	Toetspunt B&B	1,50	37,4	33,7	30,0	38,6	
07_B	Toetspunt B&B	4,50	38,7	35,0	31,4	40,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4

Rekenresultaten excl. aftrek art. 110g Wgh
Gecumuleerde geluidbelasting

R2023.051
Bijlage 4

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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	39,7	35,9	32,6	41,1	
01_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	47,0	43,3	39,6	48,3	
02_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	37,7	33,9	30,6	39,1	
02_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	44,9	41,2	37,5	46,1	
03_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	17,6	13,4	10,9	19,1	
03_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	25,6	21,8	18,5	26,9	
04_A	Toetspunt nieuwe woning	1,50	32,8	29,1	25,6	34,1	
04_B	Toetspunt nieuwe woning	4,50	33,7	29,9	26,5	35,0	
05_A	Toetspunt B&B	1,50	41,8	38,0	34,6	43,1	
05_B	Toetspunt B&B	4,50	48,7	45,0	41,3	49,9	
06_A	Toetspunt B&B	1,50	38,0	34,3	30,8	39,3	
06_B	Toetspunt B&B	4,50	42,3	38,6	34,9	43,6	
07_A	Toetspunt B&B	1,50	39,4	35,7	32,0	40,6	
07_B	Toetspunt B&B	4,50	40,7	37,0	33,4	42,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen