



Akoestisch onderzoek

**Bestemmingsplan weginfrastructuur Eindhoven
Noordwest**

wegverkeerslawai

projectnummer 0403826.00
revisie 01
20 mei 2016

Akoestisch onderzoek

Bestemmingsplan weginfrastructuur Eindhoven Noordwest

wegverkeerslawaaï

projectnummer 0403826.00
revisie 01
20 mei 2016

Auteur

K. Mensinga

Opdrachtgever

Gemeente Eindhoven
Postbus 90150
5600 RB Eindhoven

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
	Opmerkingen gemeente Eindhoven verwerkt	P. Kennes	T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	3
2.1	Geluidzone	3
2.2	Dosismaat L_{den}	3
2.3	Rekenpunten	4
2.4	Geluidnormen	4
2.4.1	Geluidnormen bij woningbouw en wegaanleg	4
2.4.2	Geluidnormen bij reconstructie van wegen	5
2.5	Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder	6
2.6	30 km/uur zone	6
2.7	Cumulatie	6
2.8	Wettelijk kader plansituatie	6
2.9	Geluidbeleid gemeente Eindhoven	7
3	Onderzoeksopzet en uitgangspunten	8
3.1	Woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen	8
3.2	Onderzoeksgebied	9
3.3	Rekenmethode	12
3.4	Uitgangspunten	12
4	Resultaten, toetsing en maatregelen	14
4.1	Aanleg Weg over BIC-Noord	14
4.2	Aanleg nieuwe weg Eindhoven – Best en wijziging Spottersweg	15
4.3	Wijziging Anthony Fokkerweg	15
4.4	Wijziging Luchthavenweg	16
4.5	Wijziging Erica	17
4.6	HOV busbaan Landsard	17
4.7	Aanleg nieuwe toerit N2	18
4.8	Maatregelen	19
5	Conclusie en advies	20

Bijlagen

1. Invoergegevens rekenmodel
2. Rekenresultaten aanleg Weg over BIC-Noord
3. Rekenresultaten aanleg nieuwe weg Eindhoven-Best en wijziging Spottersweg
4. Rekenresultaten wijziging Anthony Fokkerweg
5. Rekenresultaten wijziging Luchthavenweg
6. Rekenresultaten Wijziging Erica
7. Rekenresultaten HOV busbaan Landsard

Figuren

1. Overzicht rekenmodel 2016
2. Overzicht rekenmodel 2030
3. Overzicht rekenmodel variant 2 Weg over BIC-Noord

1 Inleiding

De gemeente Eindhoven gaat de wegenstructuur in het noordwesten van Eindhoven wijzigen voor de verbetering van de verkeersstructuur in het noordwesten van Eindhoven, mede vanwege betere ontsluiting en bereikbaarheid van Eindhoven Airport en (later) ten behoeve van de ontwikkeling van de Brainport Industries Campus (BIC).

Tussen de A58 aansluiting 7 Best en de Anthony Fokkerweg in Eindhoven wordt een nieuwe weg aangelegd. Tussen de Oirschotsedijk en de Luchthavenweg volgt deze weg het tracé van de bestaande Spottersweg, die hiertoe wordt gewijzigd. Voor de aansluiting van de bestaande wegen op deze nieuwe weg worden de Erica, Luchthavenweg en Anthony Fokkerweg gewijzigd.

Tussen de nieuwe weg en de Mispelhoefstraat (op bedrijventerrein GDC Acht) wordt een nieuwe Weg over BIC-Noord aangelegd.

De Landsard wordt een HOV-busbaan tussen de Spottersweg en de Oirschotsedijk. In de Oirschotsedijk komt een knip, waardoor deze weg verkeersluw wordt.

De Anthony Fokkerweg krijgt een nieuwe (extra) aansluiting in zuidelijke richting op de N2. De Anthony Fokkerweg wordt daartoe licht gewijzigd tussen de brug over het Beatrixkanaal tot voorbij het viaduct over de A2/N2.

Ten behoeve van deze wijziging van bestaande wegen en deze aanleg van nieuwe wegen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In afbeelding 1 is een overzicht van de huidige situatie en de wijzigingen weergegeven.

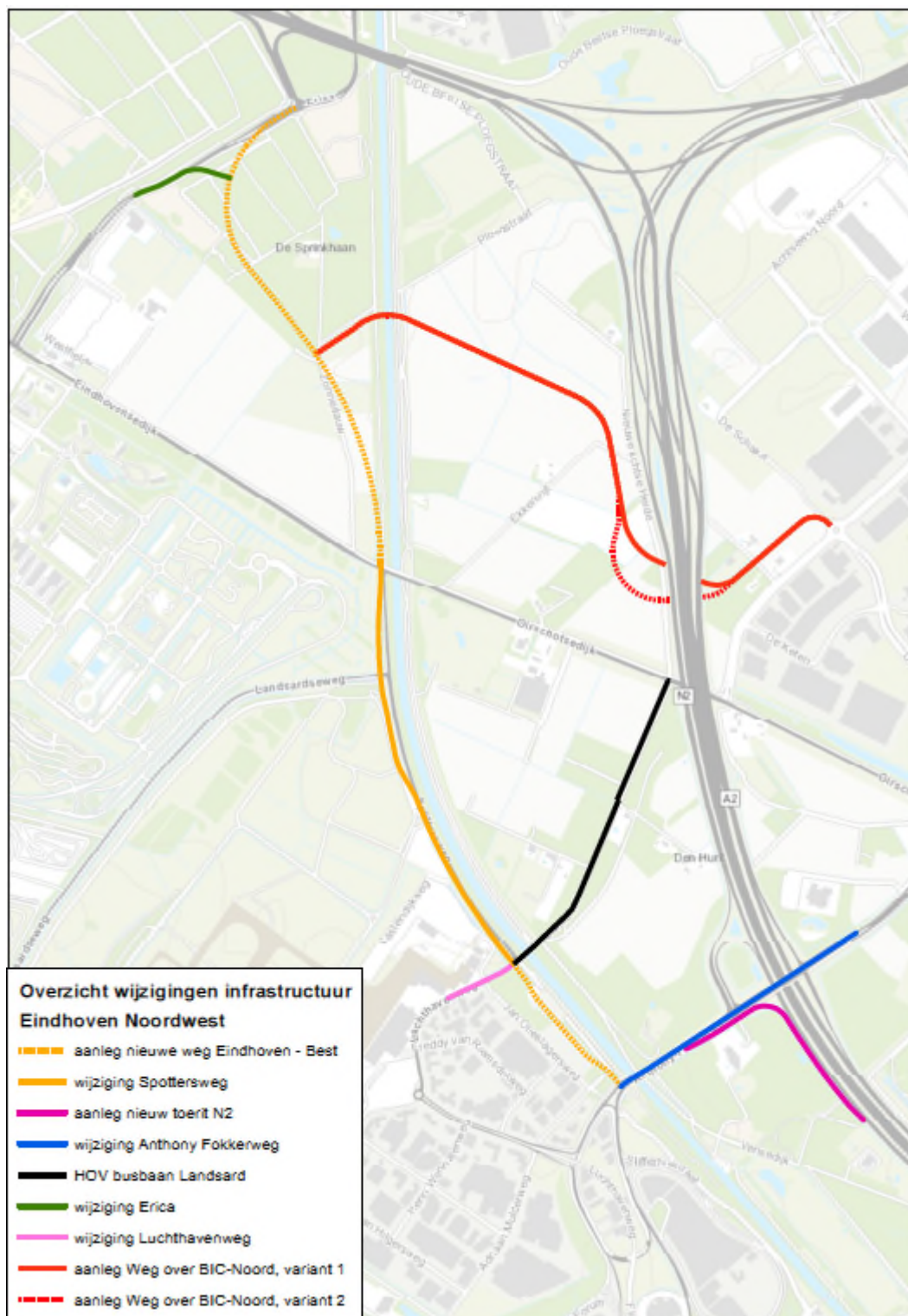
In een latere fase wordt de nieuw aan te leggen weg door BIC zuid aangesloten op de Landsard en de gewijzigde Spottersweg (ter hoogte van de Landsardseweg). De aanleg van de weg door BIC zuid maakt echter nog geen deel uit van het bestemmingsplan weginfrastructuur Eindhoven Noordwest, maar zal worden onderzocht in het kader van het bestemmingsplan BIC Zuid.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen of ter plaatse van de gevels van de bestaande woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen hinder ontstaat ten gevolge van wegverkeerslawaai en de wettelijke gevolgen daarvan.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, is beoordeeld of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

In het voorliggende rapport zijn de werkwijze en de resultaten van dit akoestisch onderzoek weergegeven.

In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader en de procedure beschreven. De onderzoeksopzet en de uitgangspunten voor de berekeningen, waaronder de verkeersgegevens zijn weergegeven in hoofdstuk 3. De resultaten van de geluidberekeningen, toetsing en maatregelen zijn opgenomen in hoofdstuk 4. De rapportage wordt afgesloten met een conclusie en advies in hoofdstuk 5.



Afbeelding 1 Overzicht wijzigingen infrastructuur Eindhoven Noordwest

2 Wettelijk kader

2.1 Geluidzone

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). Bij het bepalen van het aantal rijstroken tellen opstelstroken en in- en uitvoegstroken niet mee. De afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Zonebreedtes wegverkeer

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

In artikel 75 Wgh is geregeld dat het breedste zonedeel van een weg, bij een overgang tussen weggedeelten met verschillende zonebreedte, over een afstand van een derde van de breedte nog langs de wegas doorloopt. Aan de uiteinden van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

2.2 Dosismaat L_{den}

De L_{den} -waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

Voor basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in de Wet op het voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs en medische kinderdagverblijven dient de berekening plaats te vinden over de dag- en/of avondperiode, voor zover genoemde gebouwen in de betrokken periode als zodanig worden gebruikt.

2.3 Rekenpunten

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen het onderzoeksgebied. Wat geluidgevoelige bestemmingen zijn, wordt bepaald in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen en psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven;
- woonwagendplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen.

2.4 Geluidnormen

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

Voor alle woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen. De wettelijke grondslag hiervoor is terug te vinden in hoofdstuk VIIIb van de Wet geluidhinder.

2.4.1 Geluidnormen bij woningbouw en wegaanleg

In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.2 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarden en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel 2.2 Geluidnormen bij woningbouw en wegaanleg

Status van de woning	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Nieuw te bouwen woning langs een bestaande weg	48	63*	53**
Bestaande woning langs een nieuw aan te leggen weg	48	63	58

* Vervangende nieuwbouw binnen de bebouwde kom 68 dB;
Vervangende nieuwbouw langs auto(snel)weg binnen de bebouwde kom 63 dB.

** Vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom 58 dB.

2.4.2 Geluidnormen bij reconstructie van wegen

Bij reconstructie is de normering afhankelijk van de situatie voor het wijzigen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen bij wijzigingen op of aan een weg zijn vermeld in de artikelen 100, 100a en 100b. In de tabel 2.3 zijn deze waarden weergegeven.

Tabel 2.3 Grenswaarden voor woningen bij reconstructie

Situatie	Grenswaarde
Heersende waarde <48 dB	48 dB
Eerdere hogere waarde vastgesteld	Laagste van: • Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB) • Hogere (vastgestelde) waarde
Nog te saneren saneringssituatie	48 dB
Overige gevallen	Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB)
Maximale ontheffing	Grenswaarde +5 dB (met plafondwaarde 68 dB)

Er is overigens pas sprake van een reconstructie¹ in de zin van de Wet geluidhinder bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer bedraagt.

Sanering in relatie tot reconstructie

Er is sprake van een saneringssituatie als een woning op 1 maart 1986 een geluidbelasting hoger dan 60 dB(A) had én voor 1 januari 2009 is aangemeld bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Indien voor de betreffende woning de sanering nog niet is afgehandeld, is sprake van een nog te saneren saneringssituatie. Deze woningen vallen niet onder reconstructie.

Uitstraling

Ingevolge artikel 99 lid 2 dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de eerdergenoemde weg. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden.

¹ De reconstructie van een weg omvat iedere fysieke verandering op of aan een aanwezige weg; bijvoorbeeld het verbreden van de weg, het intrekken van een snelheidsverbod en/of het plaatsen van verkeerslichten. Indien de wijziging op of aan een weg slechts bestaat uit een snelheidsverlaging of de vervanging van een wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidreducerende werking, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

2.5 Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012". Op basis van dit voorschrift mag voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, de volgende aftrek worden toegepast:

- 4 dB aftrek bij een berekende geluidbelasting van 57 dB;
- 3 dB aftrek bij een berekende geluidbelasting van 56 dB;
- 2 dB aftrek bij alle andere berekende geluidbelastingen.

Voor de overige wegen bedraagt de aftrek 5 dB. Alvorens de aftrek toe te passen dient eerst afgerond te worden op hele dB's, waarbij halve eenheden worden afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal.

2.6 30 km/uur zone

Een weg waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt, is in de zin van de Wet geluidhinder niet-zoneplichtig. Een akoestisch onderzoek is voor dergelijke wegen derhalve niet noodzakelijk.

Gelet op de jurisprudentie aangaande dit punt blijkt echter dat, bij het opstellen van een bestemmingsplan of bij een omgevingsvergunning, de geluidbelasting wel inzichtelijk dient te worden gemaakt. Er dient sprake te zijn van een 'deugdelijke motivering' bij het vaststellen van een bestemmingsplan.

Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' is derhalve akoestisch onderzoek gewenst. In de zin van de Wet geluidhinder zijn geen streef- en/of grenswaarden gesteld aan dergelijke wegen. De aftrek ex artikel 110g Wgh is eveneens niet van toepassing op wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.

2.7 Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend met de rekenmethode die in het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" is vastgelegd, rekening houdend met de dosiseffect relaties van de verschillende bronsoorten. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde.

2.8 Wettelijk kader plansituatie

Binnen de geluidzone van de nieuw aan te leggen en te wijzigen wegen zijn bestaande woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen gelegen. In tabel 2.4 is een overzicht weergegeven van de situatie en wettelijke regimes van de betrokken wegen.

Tabel 2.4 Overzicht situatie wegen

Wegvak	Regime	Aantal rijstroken	Maximum snelheid [km/uur]
Erica	Wijziging	2	80
Weg Eindhoven – Best, tussen Anthony Fokkerweg en Luchthavenweg	Aanleg	2	80
Spottersweg	Wijziging	2	80
Weg Eindhoven – Best, tussen Oirschotsedijk en Erica	Aanleg	2	80
Weg over BIC-Noord	Aanleg	2	50
Luchthavenweg	Wijziging	2	50
Anthony Fokkerweg	Wijziging	4	80
Nieuwe toerit N2	Wijziging rijksweg	1	80
HOV-busbaan Landsard	Wijziging	2	50

Het resterende deel van de genoemde te wijzigen wegen wordt beschouwd bij het beoordelen van het 'uitstralingeffect van de reconstructie'.

Er is binnen de onderzoeksgebieden geen sprake van eerder vastgestelde hogere waarden of saneringssituaties ten gevolge van de te wijzigen wegen.

2.9 Geluidbeleid gemeente Eindhoven

De gemeente Eindhoven heeft geluidbeleid opgesteld voor het verlenen van hogere waarden Wet geluidhinder. Dit beleid is vastgelegd in het beleidsdocument “Hogere Waarden Beleid Geluid” van de gemeente Eindhoven, maart 2010. In het onderzoek is, voor zover van toepassing, rekening gehouden met dit beleid.

3 Onderzoeksopzet en uitgangspunten

3.1 Woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen

In het noordwesten zijn diverse woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen gelegen. In tabel 3.1 is een overzicht opgenomen van deze bestemmingen. Als een bestemming (juist) buiten het onderzoeksgebied ligt en niet in het uitstralingsgebied, maar vanwege nieuwe aanleg of verkeerstoename mogelijk sprake is van een hoge (toename van de) geluidbelasting, dan is de bestemming ook betrokken bij de beoordeling in het onderzoek.

Tabel 3.1 Woningen en wegen in het onderzoek

	Aanleg nieuwe weg Eindhoven - Best	Wijziging Spottersweg	Aanleg nieuwe toerit N2	Wijziging Anthony Fokkerweg	Aanleg Weg over BIC noord	Wijziging Erica	Wijziging Luchthavenweg	HOV busbaan Landsard
WEL geluidgevoelig								
Mispelhoefstraat 25					x			
Oirschotsedijk 7,9					0			x
Oirschotsedijk 11, 13		0			0			
Nieuwe Achtseheide 70					x			
Ekkersrijt 80	0				x			
Landsard 15, 17, 19, 21		x					0	x
Rijttackeweg 11, 15								x
NIET geluidgevoelig								
De Schakel 200 *					0			
Oirschotsedijk 30 *		0			0			
Luchthavenweg 51 *		x						x
Mispelhoestraat 116, 120 **					x			
Mispelhoefstraat 126 (scouting)					x			
Zonnedaauw 10 (vakantiehuis)	x				0	0		
A. Fokkerweg 150 (crematorium)				x				
A. Fokkerweg 101 (hotel)	0		x	x				

x Binnen geluidzone

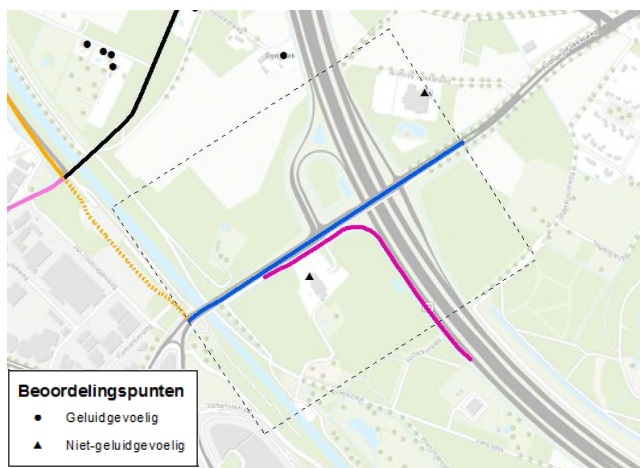
0 Niet binnen geluidzone, wel beoordeeld in onderzoek

* Niet bestemd als woning, maar er wordt feitelijk wel gewoond want ingeschreven in GBA

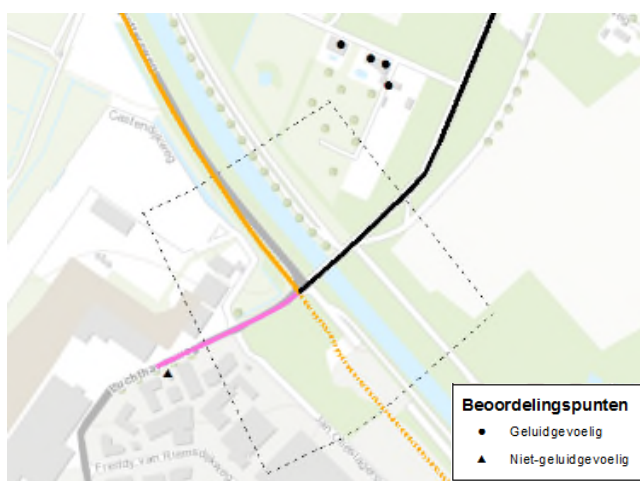
** Niet bestemd als woning maar als 'Bedrijf- Uit te werken' in bestemmingsplan GDC-Noord 2009



Afbeelding 3.2 Onderzoeksgebied wijziging Erica

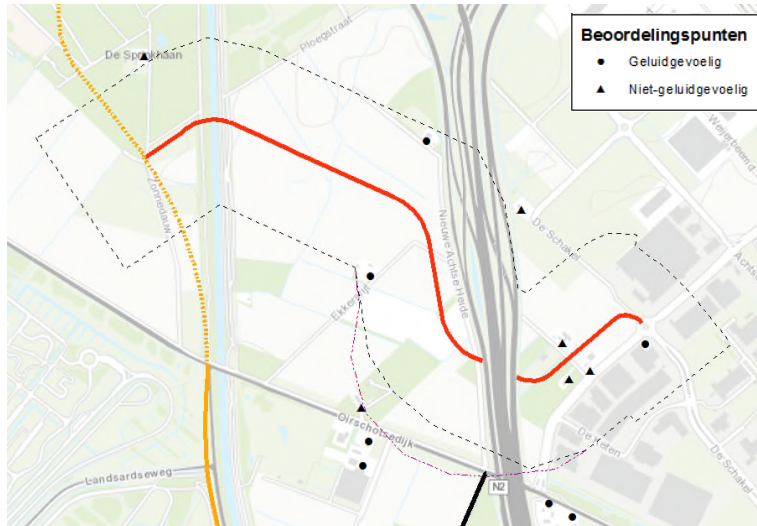


Afbeelding 3.3 Onderzoeksgebied wijziging Anthony Fokkerweg



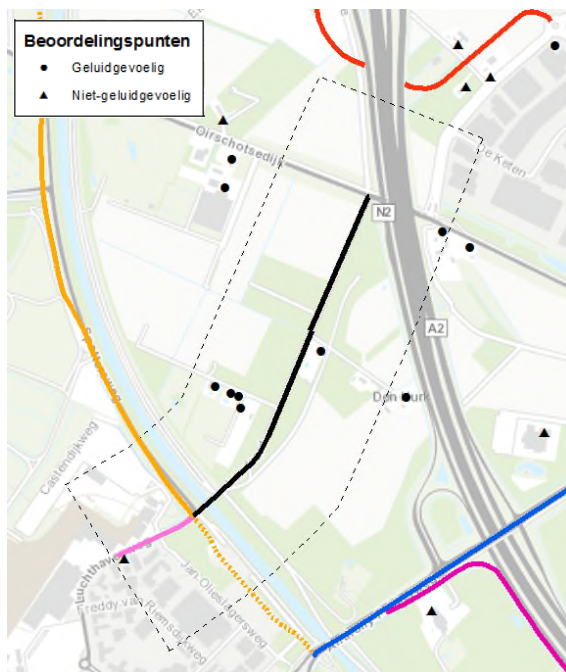
Afbeelding 3.4 Onderzoeksgebied wijziging Luchthavenweg

Tussen de nieuwe weg Eindhoven – Best en de Mispelhoefstraat (op bedrijventerrein GDC Acht) wordt een nieuwe Weg over BIC-Noord aangelegd. Binnen het onderzoeksgebied van de nieuwe weg zijn 3 geluidgevoelige bestemmingen gelegen. Het onderzoeksgebied is weergegeven in afbeelding 3.5.



Afbeelding 3.5 Onderzoeksgebied aanleg Weg over BIC-Noord

De Landsard wordt een HOV-busbaan tussen de Spottersweg en de Oirschotsedijk. Binnen het onderzoeksgebied van de HOV-busbaan zijn meerdere verspreid liggende geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Het onderzoeksgebied is weergegeven in afbeelding 3.6.



Afbeelding 3.6 Onderzoeksgebied HOV-busbaan

In de Oirschotsedijk komt een knip, waardoor deze weg verkeersluw wordt.

De Anthony Fokkerweg krijgt een nieuwe (extra) aansluiting in zuidelijke richting op de N2. De Anthony Fokkerweg wordt daartoe licht gewijzigd tussen de brug over het Beatrixkanaal tot voorbij het viaduct over de A2/N2. De nieuwe toerit betreft deels een wijziging aan het hoofdwegenet. Het onderzoeksgebied van de Anthony Fokkerweg is weergegeven in afbeelding 3.3. Er zijn geen geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van deze wijzigingen gelegen.

In tabel 3.1 is een overzicht weergegeven van de betreffende wegen en bestemmingen.

Bij dit akoestisch onderzoek zijn de volgende tekeningen als uitgangspunt gehanteerd:

- 802.001.001-_Totaal_-_TC03_-_21-1-16;
- 802.001.001-TC02-wensvariant2- 2 rijstroken in-1 rijstrook uit;
- 802.001.001-var1 5meter;
- 802.001.001-var 2;
- 802.001.001-var 3.

3.3 Rekenmethode

In het kader van het onderhavige onderzoek zijn voor de effectbeschrijving van de diverse wegen akoestische berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen dienen ter bepaling van de geluidbelasting per woning en groepen van woningen.

Voor het bepalen van het geluidniveau vanwege het verkeer op een weg zijn twee wettelijk vastgestelde rekenmethodes voorhanden: de Standaardrekenmethode I en de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012' ex artikel 110d van de Wet geluidhinder, kortweg aangeduid als SRM I respectievelijk SRM II.

De SRM II is een rekenmethode waarbij rekening kan worden gehouden met afscherming van objecten, hetgeen met de SRM I niet mogelijk is. De berekeningen voor het onderzoek zijn dan ook uitgevoerd conform SRM II. De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

In het onderhavige onderzoek zijn de relevante wegen en de directe omgeving ingevoerd in een grafisch computermodel dat rekent volgens de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012'. Daarbij is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu 3.11.

3.4 Uitgangspunten

Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van relevante woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen is een berekeningsmodel opgezet waarin de aan te leggen wegen en de te wijzigen wegen, de omliggende bebouwing en bodemgebieden zijn opgenomen.

De verkeersgegevens zijn gegenereerd door Antea Group. Het betreft de prognose van het jaar 2030. De verkeersgegevens zijn weergegeven in bijlage 1.

De voor de berekeningen gehanteerde verkeerscijfers zijn weergegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2 Gehanteerde verkeersgegevens

Weg	Intensiteit [mvt/etm]	
	2016	2030
Weg Eindhoven-Best (Anthony Fokkerweg – Luchthavenweg)	-	21.050
Weg Eindhoven- Best (Spottersweg)	3.300	9.400
Weg Eindhoven – Best (Oirschotsedijk – Weg over BIC-Noord)	-	8.200
Weg Eindhoven – Best (Weg over BIC-Noord - Erica)	-	10.700
Weg over BIC-Noord	-	2.700
Erica	9.200	7.700
Anthony Fokkerweg	21.000	38.000
HOV-busbaan (Landsard)	6.100	250
HOV-busbaan (Mispelhoefstraat)	5.100	250
Luchthavenweg	9.800	18.500
Nieuwe toerit N2	-	6.600

De wegdekverharding op de bestaande, gewijzigde en nieuwe is asfalt (dab; referentiewegdek). De van toepassing zijnde snelheden zijn opgenomen in tabel 2.4.

In het berekeningsmodel is rekening gehouden met plaatselijke hoogteverschillen, de hoogtes in het gebied zijn gebaseerd op NAP.

De omgeving van het onderzoeksgebied is als akoestisch zacht (bodemfactor 1,0) te kenmerken, de wegen en het water zijn als akoestisch hard (bodemfactor 0,0) in de berekeningen meegenomen.

De diverse gebouwen zijn in de berekeningen zowel afschermend als reflecterend meegenomen. Voor de relevante woningen of groepen van woningen zijn in het berekeningsmodel één of meer representatieve ontvangerpunten opgenomen, afhankelijk van de ligging ten opzichte van de onderzochte wegen. Voor de berekeningen is uitgegaan van een waarneemhoogte van 1,5 meter (begane grond); 4,5 meter (eerste verdieping) en 7,5 meter (tweede verdieping) boven lokaal maaiveld.

Een gedetailleerd overzicht van de verkeersgegevens en de overige invoergegevens wordt gegeven in bijlage 1.

4 Resultaten, toetsing en maatregelen

Met behulp van het berekeningsmodel is de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de betreffende wegen voor het jaar 2030 berekend. De berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in de bijlagen.

4.1 Aanleg Weg over BIC-Noord

In de tabel 4.1 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen binnen de zone van de Weg over BIC-Noord die valt onder het begrip 'aanleg van een weg'. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 2.

Tabel 4.1 Rekenresultaten vanwege de Weg over BIC-Noord, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger- punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel- oriëntatie	Geluidbelasting 2030 [dB]
09	De Schakel 200	4,5	NW	32
02	Ekkersrijt 80	4,5	NO	38
05	Mispelhoefstraat 116	4,5	NW	45
04	Mispelhoefstraat 120	4,5	ZO	48
06	Mispelhoefstraat 126	1,5	NW	46
08	Mispelhoefstraat 25	4,5	NW	43
01	Nieuwe Achtseheide 70	4,5	ZW	38
16	Oirschotsedijk 11	4,5	N	29
17	Oirschotsedijk 13	4,5	N	32
03	Oirschotsedijk 30	4,5	NO	32
22	Oirschotsedijk 7	4,5	N	27
21	Oirschotsedijk 9	4,5	N	30
07	Zonnedaauw 10	1,5	O	35

Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de aanleg van de Weg over BIC-Noord bij de (niet) geluidgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden.

Er is geen onderscheidend verschil in geluidbelasting tussen variant 1 en variant 2.

4.2 Aanleg nieuwe weg Eindhoven – Best en wijziging Spottersweg

In de tabel 4.2 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen binnen de zone van de Weg Eindhoven-Best die valt onder het begrip 'aanleg van een weg' en de wijziging van de Spottersweg. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 3.

Tabel 4.2 Rekenresultaten vanwege de aanleg weg Eindhoven-Best en wijziging Spottersweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger-punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel-oriëntatie	Geluidbelasting 2030 [dB]
20	Anthony Fokkerweg 101	4,5	N	43
02	Ekkersrijt 80	4,5	ZW	38
14	Landsard 15	1,5	ZW	44
13	Landsard 17	1,5	ZW	45
12	Landsard 19	1,5	ZW	45
11	Landsard 21	1,5	ZW	46
18	Luchthavenweg 51	1,5	N	45
16	Oirschotsedijk 11	4,5	W	38
17	Oirschotsedijk 13	4,5	W	38
03	Oirschotsedijk 30	4,5	ZW	41
07	Zonnedaauw 10	1,5	W	45

Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg tussen Eindhoven en Best en de wijziging van de Spottersweg bedraagt de geluidbelasting in de toekomstige situatie bij de (geluidgevoelige) bestemmingen ten hoogste 46 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden.

Ten gevolge van de wijziging van de Spottersweg is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, aangezien de grenswaarde van 48 in de toekomstige situatie niet wordt overschreden.

4.3 Wijziging Anthony Fokkerweg

Binnen de zone van de wijziging van de Anthony Fokkerweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen gelegen. In de zone van de Anthony Fokkerweg liggen een hotel en een crematorium.

In tabel 4.3 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de bestemmingen binnen de zone van de Anthony Fokkerweg die valt onder het begrip 'wijziging van een weg'. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 4.

Tabel 4.3 Rekenresultaten vanwege de wijziging Anthony Fokkerweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger- punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel- oriëntatie	Geluidbelasting [dB]	
				2016	2030
19	Anthony Fokkerweg 150	1,5	Z	51	52
20	Anthony Fokkerweg 101	10,5	N	60	64

Bij het hotel is sprake van een toename van de geluidbelasting van meer dan 2 dB. Er is geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder, aangezien dit geen geluidgevoelige bestemming betreft. De toename van de geluidbelasting bedraagt minder dan 5 dB en de geluidbelasting is niet hoger dan de plafondwaarde van 68 dB.

Uitstraling

Vanwege de toename van de geluidbelasting van meer dan 2 dB is onderzocht of op de aansluitende wegvakken van de Anthony Fokkerweg ter hoogte van Acht sprake is van een uitstralingseffect.

Op basis van de verkeersintensiteiten (19.525 mvt/etmaal in 2016 en 24.175 mvt/etmaal in 2030) is er sprake van een toename van de geluidbelasting 0,9 dB. Er is op deze wegvakken geen sprake van een uitstralingseffect.

4.4 Wijziging Luchthavenweg

Binnen de zone van de wijziging van de Luchthavenweg zijn 4 woningen gelegen. In tabel 4.4 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de bestemmingen binnen de zone van de Luchthavenweg die valt onder het begrip 'wijziging van een weg'. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 5.

Tabel 4.4 Rekenresultaten vanwege de wijziging Luchthavenweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger- punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel- oriëntatie	Geluidbelasting 2030 [dB]
14	Landsard 15	1,5	NW	32
13	Landsard 17	1,5	ZW	32
12	Landsard 19	1,5	ZW	32
11	Landsard 21	1,5	ZW	32

Ten gevolge van de wijziging van de Luchthavenweg is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, aangezien de grenswaarde van 48 in de toekomstige situatie niet wordt overschreden.

In de tabel 4.5 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woning buiten de zone van de Luchthavenweg die valt onder het begrip 'uitstraling van de wijziging van een weg'. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 5.

Tabel 4.5 Rekenresultaten vanwege de uitstraling Luchthavenweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger- punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel- oriëntatie	Geluidbelasting [dB]	
				2016	2030
18	Luchthavenweg 51	1,5	N	58	61

Bij de woning is sprake van een toename van de geluidbelasting van meer dan 2 dB ten gevolge van de uitstraling van de wijziging van de Luchthavenweg. De oorzaak van de toename van de geluidbelasting ligt in de toename van de verkeersintensiteit (verdubbeling) tussen 2016 en 2030.

4.5 Wijziging Erica

Binnen de zone van de wijziging van de Erica zijn geen woningen gelegen. De geluidbelasting bij het vakantiehuis Zonnedaauw 10 bedraagt ten hoogste 34 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh in de toekomstige situatie. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 6.

4.6 HOV busbaan Landsard

In de tabel 4.6 worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen binnen de zone van de HOV-busbaan. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in bijlage 7.

Tabel 4.6 Rekenresultaten vanwege de HOV-busbaan, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Ontvanger- punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Gevel- oriëntatie	Geluidbelasting 2030 [dB]
14	Landsard 15	1,5	ZO	32
13	Landsard 17	1,5	ZO	31
12	Landsard 19	1,5	NO	28
11	Landsard 21	1,5	ZO	27
18	Luchthavenweg 51	1,5	N	25
22	Oirschotsedijk 7	4,5	W	20
21	Oirschotsedijk 9	4,5	N	16

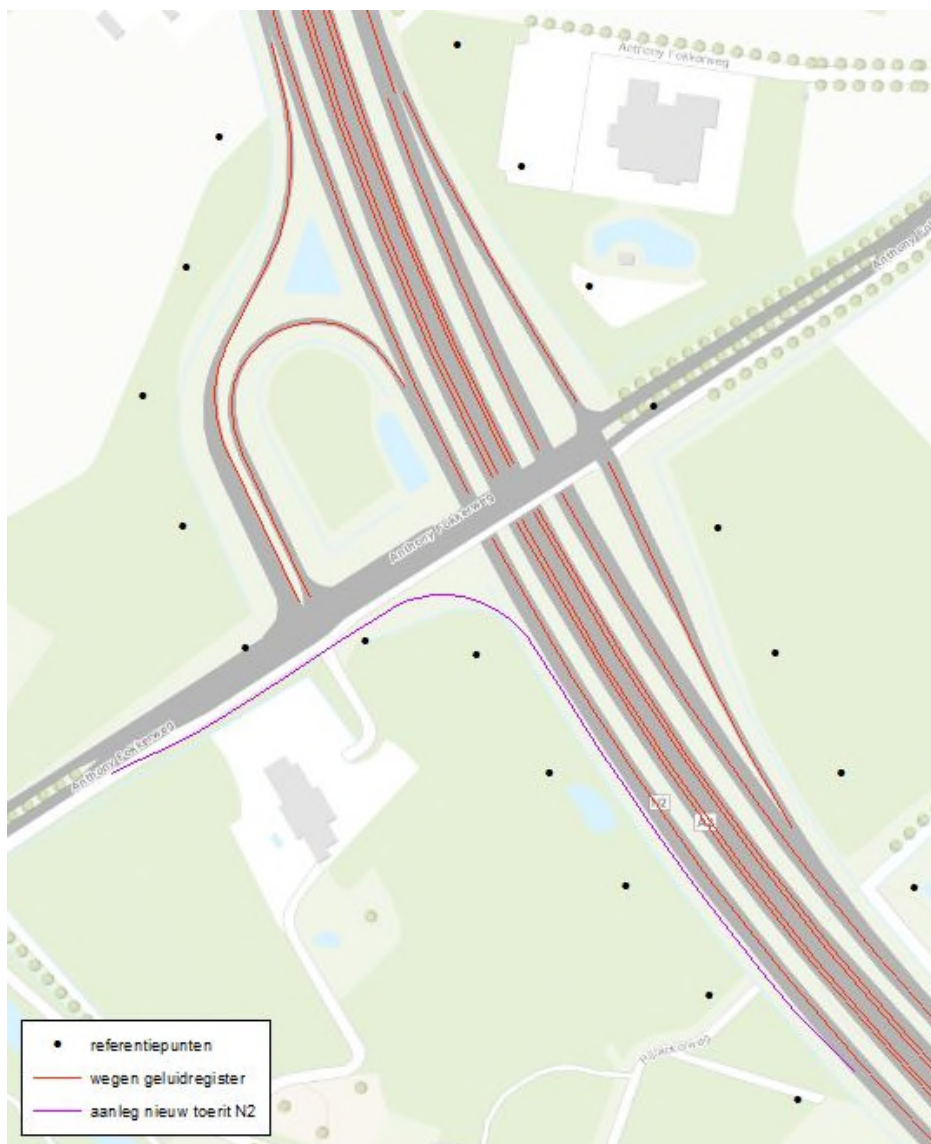
Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de HOV-busbaan de geluidbelasting nergens hoger is dan de grenswaarde van 48 dB.

In de huidige situatie is de Mispelhoefstraat geen busbaan en is de verkeersintensiteit veel hoger. Er is daarom geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder.

4.7 Aanleg nieuwe toerit N2

Binnen de zone van de aanleg van de nieuwe toerit N2 zijn geen woningen gelegen. De aanleg van de nieuwe toerit betreft een wijziging van het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat is de wegbeheerder. De wijziging dient met de regionale dienst Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat te worden afgestemd. Rijkswaterstaat bepaalt het effect van de wijziging op de referentiepunten.

In afbeelding 4.1 is een overzicht van de rijksweg A2/N2, de nieuwe toerit en de ligging van de referentiepunten weergegeven.



Afbeelding 4.1 overzicht situatie rijksweg A2/N2

4.8 Maatregelen

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Indien blijkt dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende soelaas bieden, kan het college van burgemeester en wethouders van gemeente Eindhoven - onder voorwaarden - hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen.

Om de geluidbelasting vanwege een weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidreducerend wegdektype;
- Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

Ten gevolge van de wijziging van de Anthony Fokkerweg is bij het hotel aan de Anthony Fokkersweg 101 sprake van een toename van de geluidbelasting van meer dan 2 dB. Een hotel is geen geluidgevoelige bestemming. Het vaststellen van hogere waarden is niet aan de orde. De gemeente Eindhoven kan echter wel overwegen om maatregelen te treffen om de toename van de geluidbelasting te beperken. Op voorhand lijkt echter duidelijk, dat maatregelen financieel niet doelmatig zijn, aangezien het 1 object betreft.

Ten gevolge van de uitstraling van de wijziging van de Luchthaven weg is bij 1 woning sprake van een toename van de geluidbelasting van meer dan 2 dB. Omdat deze woning is gelegen buiten het fysiek te reconstrueren gedeelte van de weg, geldt dat toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder niet nodig is. Bovendien is de woning niet bestemd als woning, waardoor het formeel gezien geen geluidgevoelige bestemming betreft. Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' kan wel door de gemeente Eindhoven worden overwogen de geluidbelasting langs deze weg te beperken. Op voorhand lijkt echter duidelijk, dat het treffen van maatregelen voor een enkele woning financieel niet doelmatig zijn.

5 Conclusie en advies

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het wegverkeer op de nieuw aan te leggen wegen ter plaatse van alle woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen de geluidbelasting in de toekomstige situatie nergens de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de te wijzigen Anthony Fokkerweg zal toenemen met meer dan 2 dB bij een hotel. Er is geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder, aangezien dit geen geluidgevoelige bestemming betreft. De toename van de geluidbelasting bedraagt minder dan 5 dB en de geluidbelasting is niet hoger dan de plafondwaarde van 68 dB. Deze (toename van de) geluidbelasting is niet onaanvaardbaar.

Op de aansluitende wegvakken van de Anthony Fokkerweg ter hoogte van Acht is geen sprake van een uitstralingseffect.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat bij 1 woning sprake is van een toename van de geluidbelasting van 3 dB ten gevolge van de uitstraling van de wijziging van de Luchthavenweg. De oorzaak van de toename van de geluidbelasting ligt in de toename van de verkeersintensiteit (verdubbeling) tussen 2016 en 2030. De toename van de geluidbelasting bedraagt minder dan 5 dB en de geluidbelasting is niet hoger dan de plafondwaarde van 68 dB. Deze (toename van de) geluidbelasting is niet onaanvaardbaar.

Nader onderzoek naar het treffen van geluidreducerende maatregelen en het vaststellen van hogere waarden is niet van toepassing.

Bijlagen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer huidig 2016

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeer huidig 2016
Verantwoordelijke	d08711
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	d08711 op 15-7-2015
Laatst ingezien door	d08711 op 20-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model: Wegverkeer huidig 2016
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_w	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
342374		Anthony Fokkerweg	157141,03	386101,44	156907,69	385931,12	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
340523		Anthony Fokkerweg	155978,55	385280,00	155965,61	385265,67	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
339791		Anthony Fokkerweg	156887,59	385910,34	156894,94	385918,81	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
342375		Anthony Fokkerweg	156894,94	385918,81	156907,69	385931,12	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
158636		Anthony Fokkerweg	155896,04	385142,60	155921,07	385197,11	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
342551		Anthony Fokkerweg	155965,96	385266,36	155953,38	385250,63	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
342550		Anthony Fokkerweg	155920,51	385196,09	155953,73	385250,98	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
278478		Anthony Fokkerweg	156733,75	385784,03	156576,15	385684,62	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
121513		Anthony Fokkerweg	156070,80	385354,50	156369,61	385548,16	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
119517		Anthony Fokkerweg	156040,08	385327,89	156014,56	385138,76	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
119511		Anthony Fokkerweg	156070,80	385354,50	156037,42	385332,34	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
121516		Anthony Fokkerweg	156369,61	385548,16	156416,12	385576,31	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
278477		Anthony Fokkerweg	156416,12	385576,31	156576,15	385684,62	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
222979		Anthony Fokkerweg	156032,74	385338,03	155978,55	385280,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
193503		Anthony Fokkerweg	156733,75	385784,03	156887,59	385910,34	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	80	80	80
158634		Luchthavenweg	155496,05	385591,62	155422,94	385546,72	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
158635		Luchthavenweg	155422,94	385546,72	155395,00	385443,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
158631		Luchthavenweg	155706,61	385707,66	155607,38	385645,03	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50
158633		Luchthavenweg	155607,38	385645,03	155496,05	385591,62	Relatief	Verdeling	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50

Model: Wegverkeer huidig 2016
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	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)
342374	80	80	80	80	80	80	27653,69	6,75	3,03	0,87	85,99	92,47	85,37	6,69	3,72	7,39	7,31	3,81
340523	50	50	50	50	50	50	11922,13	6,78	3,22	0,72	86,99	91,61	89,59	6,49	4,57	5,37	6,52	3,82
339791	80	80	80	80	80	80	27653,69	6,75	3,03	0,87	85,99	92,47	85,37	6,69	3,72	7,39	7,31	3,81
342375	80	80	80	80	80	80	27653,69	6,75	3,03	0,87	85,99	92,47	85,37	6,69	3,72	7,39	7,31	3,81
158636	50	50	50	50	50	50	11922,13	6,78	3,22	0,72	86,99	91,61	89,59	6,49	4,57	5,37	6,52	3,82
342551	50	50	50	50	50	50	11922,13	6,78	3,22	0,72	86,99	91,61	89,59	6,49	4,57	5,37	6,52	3,82
342550	50	50	50	50	50	50	11922,13	6,78	3,22	0,72	86,99	91,61	89,59	6,49	4,57	5,37	6,52	3,82
278478	80	80	80	80	80	80	27676,45	6,75	3,03	0,87	86,00	92,47	85,38	6,69	3,71	7,39	7,31	3,80
121513	80	80	80	80	80	80	20975,86	6,76	3,01	0,87	84,47	91,60	83,76	7,66	4,28	8,45	7,86	4,12
119517	50	50	50	50	50	50	10521,30	6,79	3,18	0,72	83,44	89,19	86,65	8,05	5,75	6,72	8,51	5,06
119511	80	80	80	80	80	80	20975,86	6,76	3,01	0,87	84,47	91,60	83,76	7,66	4,28	8,45	7,86	4,12
121516	80	80	80	80	80	80	22184,90	6,76	3,01	0,87	84,44	91,60	83,75	7,55	4,23	8,33	8,00	4,18
278477	80	80	80	80	80	80	22184,90	6,76	3,01	0,87	84,44	91,60	83,75	7,55	4,23	8,33	8,00	4,18
222979	50	50	50	50	50	50	11922,13	6,78	3,22	0,72	86,99	91,61	89,59	6,49	4,57	5,37	6,52	3,82
193503	80	80	80	80	80	80	27676,45	6,75	3,03	0,87	86,00	92,47	85,38	6,69	3,71	7,39	7,31	3,80
158634	50	50	50	50	50	50	9789,77	6,63	3,81	0,65	97,98	98,83	98,01	1,14	0,70	1,32	0,88	0,47
158635	50	50	50	50	50	50	9789,77	6,63	3,81	0,65	97,98	98,83	98,01	1,14	0,70	1,32	0,88	0,47
158631	50	50	50	50	50	50	9789,77	6,73	3,34	0,74	97,99	98,74	98,42	1,14	0,77	0,93	0,87	0,49
158633	50	50	50	50	50	50	9789,77	6,73	3,34	0,74	97,99	98,74	98,42	1,14	0,77	0,93	0,87	0,49

Model: Wegverkeer huidig 2016
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(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
342374	7,24	1605,11	774,81	205,39	124,88	31,17	17,78	136,45	31,92	17,42	118,04	114,08	109,16
340523	5,04	703,16	351,68	76,90	52,46	17,54	4,61	52,70	14,66	4,33	113,12	109,27	103,05
339791	7,24	1605,11	774,81	205,39	124,88	31,17	17,78	136,45	31,92	17,42	118,04	114,08	109,16
342375	7,24	1605,11	774,81	205,39	124,88	31,17	17,78	136,45	31,92	17,42	118,04	114,08	109,16
158636	5,04	703,16	351,68	76,90	52,46	17,54	4,61	52,70	14,66	4,33	113,12	109,27	103,05
342551	5,04	703,16	351,68	76,90	52,46	17,54	4,61	52,70	14,66	4,33	113,12	109,27	103,05
342550	5,04	703,16	351,68	76,90	52,46	17,54	4,61	52,70	14,66	4,33	113,12	109,27	103,05
278478	7,24	1606,62	775,45	205,58	124,98	31,11	17,79	136,56	31,87	17,43	118,04	114,08	109,16
121513	7,78	1197,76	578,34	152,85	108,62	27,02	15,42	111,45	26,01	14,20	116,93	112,90	108,05
119517	6,63	596,09	298,41	65,64	57,51	19,24	5,09	60,80	16,93	5,02	112,99	108,99	102,87
119511	7,78	1197,76	578,34	152,85	108,62	27,02	15,42	111,45	26,01	14,20	116,93	112,90	108,05
121516	7,93	1266,35	611,67	161,64	113,23	28,25	16,08	119,98	27,91	15,31	117,19	113,15	108,31
278477	7,93	1266,35	611,67	161,64	113,23	28,25	16,08	119,98	27,91	15,31	117,19	113,15	108,31
222979	5,04	703,16	351,68	76,90	52,46	17,54	4,61	52,70	14,66	4,33	113,12	109,27	103,05
193503	7,24	1606,62	775,45	205,58	124,98	31,11	17,79	136,56	31,87	17,43	118,04	114,08	109,16
158634	0,68	635,95	368,63	62,37	7,40	2,61	0,84	5,71	1,75	0,43	110,64	108,09	100,52
158635	0,68	635,95	368,63	62,37	7,40	2,61	0,84	5,71	1,75	0,43	110,64	108,09	100,52
158631	0,65	645,61	322,86	71,30	7,51	2,52	0,67	5,73	1,60	0,47	110,70	107,54	101,04
158633	0,65	645,61	322,86	71,30	7,51	2,52	0,67	5,73	1,60	0,47	110,70	107,54	101,04

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer toekomst 2030

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeer toekomst 2030
Verantwoordelijke	d08711
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	d08711 op 15-7-2015
Laatst ingezien door	d08711 op 20-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Hdef.	Type	Cpl
001	Weg EHV-Best (A. Fokkerweg-Luchthavenweg)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155696,47	385695,99	156023,88	385322,37	Relatief	Verdeling	False
002	Spottersweg (50 km)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155696,51	385695,71	155671,22	385728,22	Relatief	Verdeling	False
003	Spottersweg (80 km/uur)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155671,22	385728,22	155441,45	386101,25	Relatief	Verdeling	False
004	Spottersweg (80 km/uur)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155441,28	386101,43	155326,94	386374,87	Relatief	Verdeling	False
005	Spottersweg (80 km/uur)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155289,57	386576,19	155326,94	386374,61	Relatief	Verdeling	False
006	Spottersweg (80 km/uur)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155289,32	386576,44	155291,46	386903,59	Relatief	Verdeling	False
007	Weg EHV-Best (Oirschotsedk-Wg over BIC-Noord)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155091,65	387556,15	155291,57	386903,62	Relatief	Verdeling	False
008	Weg EHV-Best (Weg over BIC-Noord-Erica)	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155091,65	387556,15	154831,30	388095,43	Relatief	Verdeling	False
009	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	154881,01	388191,85	154831,55	388095,75	Relatief	Verdeling	False
010	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155038,03	388309,41	154881,01	388191,85	Relatief	Verdeling	False
011	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155086,95	388323,69	155038,03	388309,41	Relatief	Verdeling	False
012	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155184,90	388364,79	155086,95	388323,69	Relatief	Verdeling	False
013	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155207,16	388402,28	155184,77	388364,65	Relatief	Verdeling	False
014	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155213,02	388450,14	155207,16	388402,28	Relatief	Verdeling	False
015	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155207,18	388631,69	155212,15	388491,37	Relatief	Verdeling	False
016	Erica	Nieuwe weg EHV-Best/Spottersweg	155203,00	388739,00	155207,18	388631,69	Relatief	Verdeling	False
101	Erica	Erica	154347,32	387838,46	154543,46	388040,62	Relatief	Verdeling	False
102	Erica	Erica	154830,44	388093,41	154543,56	388040,52	Relatief	Verdeling	False
201	Weg over BIC-Noord	Weg over BIC-Noord	155091,89	387555,67	155273,84	387670,16	Relatief	Verdeling	False
202	Weg over BIC-Noord (brug)	Weg over BIC-Noord	155273,84	387670,16	155360,22	387667,49	Absoluut	Verdeling	False
203	Weg over BIC-Noord	Weg over BIC-Noord	155360,22	387667,49	155606,17	387555,45	Relatief	Verdeling	False
204	Weg over BIC-Noord	Weg over BIC-Noord	155606,17	387555,45	155881,04	387429,86	Relatief	Verdeling	False
205	Weg over BIC-Noord	Weg over BIC-Noord	156158,91	386913,37	155880,88	387429,61	Relatief	Verdeling	False
206	Weg over BIC-Noord	Weg over BIC-Noord	156543,26	387018,46	156268,84	386862,88	Relatief	Verdeling	False
207	Weg over BIC-Noord (50 km/uur)	Weg over BIC-Noord	156663,06	387033,12	156543,32	387018,35	Relatief	Verdeling	False
301	Luchthavenweg	Luchthavenweg	155422,94	385546,72	155395,00	385443,00	Relatief	Verdeling	False
302	Luchthavenweg	Luchthavenweg	155496,05	385591,62	155422,94	385546,72	Relatief	Verdeling	False
303	Luchthavenweg	Luchthavenweg	155607,38	385645,03	155496,05	385591,62	Relatief	Verdeling	False
304	Luchthavenweg	Luchthavenweg	155695,75	385695,95	155607,38	385645,03	Relatief	Verdeling	False
402	Busbaan Landsard (noord)	H0V-busbaan	156016,97	386196,96	156171,57	386558,10	Relatief	Verdeling	False
601	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	155896,42	385142,58	155924,18	385204,37	Relatief	Verdeling	False
602	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	155924,42	385204,37	155951,95	385247,23	Relatief	Verdeling	False
603	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	155964,38	385261,83	155952,19	385247,23	Relatief	Verdeling	False
604	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	155978,75	385279,82	155964,50	385261,96	Relatief	Verdeling	False
605	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156019,91	385326,78	155978,87	385279,70	Relatief	Verdeling	False
606	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156029,09	385316,88	156014,88	385138,80	Relatief	Verdeling	False
607	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156070,80	385354,50	156024,29	385321,97	Relatief	Verdeling	False
608	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156070,80	385354,50	156247,59	385468,56	Relatief	Verdeling	False
609	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156371,90	385547,09	156247,59	385468,56	Relatief	Verdeling	False

Invoergegevens rekenmodel

Projectnummer 403826

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Cpl_w	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))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
001	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	21048,59	6,76	3,01	0,87	84,26
002	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9397,18	6,82	2,79	0,88	69,71
003	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	9397,18	6,82	2,79	0,88	69,71
004	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	9391,21	6,82	2,79	0,88	69,68
005	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	8167,72	6,73	3,07	0,86	88,70
006	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	8167,72	6,73	3,07	0,86	88,70
007	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	8167,72	6,73	3,07	0,86	88,70
008	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	10690,13	6,77	2,97	0,87	81,88
009	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	16202,35	6,74	3,05	0,86	87,23
010	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	16202,35	6,78	3,22	0,73	87,18
011	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
012	1,5	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
013	1,5	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
014	1,5	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
015	1,5	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
016	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	17990,01	6,79	3,18	0,72	83,87
101	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7630,32	6,73	3,34	0,74	98,23
102	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7680,35	6,70	3,20	0,85	98,13
201	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51
202	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51
203	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51
204	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67
205	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67
206	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67
207	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2638,34	6,81	3,28	0,65	61,46
301	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18430,68	6,64	3,79	0,65	96,38
302	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18430,68	6,64	3,79	0,65	96,38
303	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18430,68	6,73	3,32	0,74	96,39
304	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18430,68	6,73	3,32	0,74	96,39
402	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	256,32	6,74	3,44	0,67	--
601	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11402,79	6,80	3,17	0,72	82,92
602	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11402,79	6,80	3,17	0,72	82,92
603	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11402,79	6,80	3,17	0,72	82,92
604	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11402,79	6,80	3,17	0,72	82,92
605	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11402,79	6,80	3,17	0,72	82,92
606	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9399,76	6,80	3,16	0,72	82,02
607	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	18396,85	6,77	2,95	0,87	80,60
608	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	38168,34	6,77	2,97	0,87	82,46
609	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	38168,34	6,77	2,97	0,87	82,46

Invoergegevens rekenmodel

Projectnummer 403826

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
001	91,46	83,54	7,81	4,38	8,61	7,93	4,16	7,85	1198,92	579,46	152,98	111,13	27,75	15,77	112,83	26,36	14,38
002	82,18	68,56	15,11	9,18	16,52	15,18	8,64	14,91	446,76	215,46	56,70	96,84	24,07	13,66	97,29	22,65	12,33
003	82,18	68,56	15,11	9,18	16,52	15,18	8,64	14,91	446,76	215,46	56,70	96,84	24,07	13,66	97,29	22,65	12,33
004	82,16	68,53	15,14	9,19	16,55	15,18	8,65	14,92	446,29	215,27	56,64	96,97	24,08	13,68	97,22	22,66	12,33
005	94,01	88,13	5,90	3,22	6,52	5,39	2,77	5,36	487,57	235,73	61,90	32,43	8,07	4,58	29,63	6,95	3,76
006	94,01	88,13	5,90	3,22	6,52	5,39	2,77	5,36	487,57	235,73	61,90	32,43	8,07	4,58	29,63	6,95	3,76
007	94,01	88,13	5,90	3,22	6,52	5,39	2,77	5,36	487,57	235,73	61,90	32,43	8,07	4,58	29,63	6,95	3,76
008	90,07	81,09	8,76	4,97	9,65	9,36	4,97	9,26	592,58	285,97	75,42	63,40	15,78	8,97	67,74	15,78	8,61
009	93,20	86,63	6,30	3,47	6,96	6,47	3,34	6,41	952,59	460,57	120,71	68,80	17,15	9,70	70,65	16,51	8,93
010	91,75	89,75	6,31	4,44	5,22	6,51	3,82	5,03	957,69	478,67	106,15	69,32	23,16	6,17	71,51	19,93	5,95
011	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
012	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
013	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
014	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
015	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
016	89,43	86,99	8,09	5,78	6,76	8,03	4,78	6,26	1024,49	511,61	112,68	98,82	33,07	8,76	98,09	27,35	8,11
101	98,87	98,60	1,21	0,82	0,98	0,56	0,31	0,42	504,43	251,97	55,67	6,21	2,09	0,55	2,88	0,79	0,24
102	99,04	97,99	1,23	0,64	1,36	0,64	0,31	0,64	504,96	243,41	63,97	6,33	1,57	0,89	3,29	0,76	0,42
201	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10	4,87
202	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10	4,87
203	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10	4,87
204	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12	4,88
205	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12	4,88
206	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12	4,88
207	73,54	62,80	16,97	12,70	20,06	21,58	13,76	17,14	110,43	63,64	10,77	30,49	10,99	3,44	38,77	11,91	2,94
301	97,90	96,50	1,82	1,14	2,10	1,80	0,96	1,39	1179,50	683,85	115,61	22,27	7,96	2,52	22,03	6,71	1,67
302	97,90	96,50	1,82	1,14	2,10	1,80	0,96	1,39	1179,50	683,85	115,61	22,27	7,96	2,52	22,03	6,71	1,67
303	97,74	97,15	1,83	1,25	1,49	1,78	1,01	1,36	1195,61	598,07	132,50	22,70	7,65	2,03	22,08	6,18	1,85
304	97,74	97,15	1,83	1,25	1,49	1,78	1,01	1,36	1195,61	598,07	132,50	22,70	7,65	2,03	22,08	6,18	1,85
402	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	17,28	8,82	1,72	--	--	--
601	88,81	86,21	8,38	6,00	7,00	8,70	5,18	6,79	642,95	321,02	70,78	64,98	21,69	5,75	67,46	18,72	5,57
602	88,81	86,21	8,38	6,00	7,00	8,70	5,18	6,79	642,95	321,02	70,78	64,98	21,69	5,75	67,46	18,72	5,57
603	88,81	86,21	8,38	6,00	7,00	8,70	5,18	6,79	642,95	321,02	70,78	64,98	21,69	5,75	67,46	18,72	5,57
604	88,81	86,21	8,38	6,00	7,00	8,70	5,18	6,79	642,95	321,02	70,78	64,98	21,69	5,75	67,46	18,72	5,57
605	88,81	86,21	8,38	6,00	7,00	8,70	5,18	6,79	642,95	321,02	70,78	64,98	21,69	5,75	67,46	18,72	5,57
606	88,18	85,45	8,82	6,34	7,39	9,16	5,48	7,16	524,26	261,92	57,83	56,38	18,83	5,00	58,55	16,28	4,85
607	89,28	79,76	9,56	5,45	10,51	9,84	5,27	9,74	1003,85	484,53	127,66	119,07	29,58	16,82	122,55	28,60	15,59
608	90,40	81,68	8,68	4,90	9,56	8,86	4,69	8,77	2130,76	1024,77	271,23	224,29	55,55	31,75	228,94	53,17	29,12
609	90,40	81,68	8,68	4,90	9,56	8,86	4,69	8,77	2130,76	1024,77	271,23	224,29	55,55	31,75	228,94	53,17	29,12

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) Totaal	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
001	116,97	112,93	108,08
002	113,76	108,73	104,90
003	114,37	109,73	105,50
004	114,37	109,73	105,50
005	112,51	108,70	103,59
006	112,51	108,70	103,59
007	112,51	108,70	103,59
008	114,20	110,04	105,31
009	115,62	111,72	106,69
010	115,64	112,05	105,77
011	116,32	112,61	106,35
012	116,38	112,52	106,33
013	116,38	112,52	106,33
014	116,38	112,52	106,33
015	116,38	112,52	106,33
016	116,32	112,61	106,35
101	111,46	108,37	101,84
102	111,48	108,20	102,52
201	109,00	103,75	100,16
202	109,00	103,75	100,16
203	109,00	103,75	100,16
204	108,98	103,70	100,13
205	108,98	103,70	100,13
206	108,98	103,70	100,13
207	108,97	104,79	98,47
301	113,67	110,97	103,51
302	113,67	110,97	103,51
303	113,72	110,42	104,01
304	113,72	110,42	104,01
402	99,91	96,99	89,88
601	113,40	109,36	103,26
602	113,40	109,36	103,26
603	113,40	109,36	103,26
604	113,40	109,36	103,26
605	113,40	109,36	103,26
606	112,65	108,59	102,51
607	116,63	112,42	107,74
608	119,68	115,53	110,79
609	119,68	115,53	110,79

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Hdef.	Type	Cpl
610	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156371,94	385547,10	156417,42	385574,85	Absoluut	Verdeling	False
611	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156417,54	385574,97	156577,68	385680,55	Absoluut	Verdeling	False
612	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156733,39	385783,63	156577,74	385680,55	Relatief	Verdeling	False
613	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156733,50	385783,74	156742,07	385789,46	Relatief	Verdeling	False
614	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156742,08	385789,47	156887,59	385910,34	Relatief	Verdeling	False
615	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156887,59	385910,34	156894,94	385918,81	Relatief	Verdeling	False
616	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	156894,94	385918,81	156907,69	385931,12	Relatief	Verdeling	False
617	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	157141,03	386101,44	156907,69	385931,12	Relatief	Verdeling	False
618	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	157141,03	386101,44	157263,06	386168,38	Relatief	Verdeling	False
619	Anthony Fokkerweg	Anthony Fokkerweg	157355,44	386221,31	157263,81	386168,75	Relatief	Verdeling	False
620	Nieuwe toerit N2	Anthony Fokkerweg	156207,97	385429,72	156407,80	385546,98	Relatief	Verdeling	False
701	Nieuwe toerit N2	N2	156407,80	385546,98	156581,06	385449,94	Relatief	Verdeling	False
702	Nieuwe toerit N2	N2	156581,06	385449,94	156714,96	385270,29	Relatief	Verdeling	False
156658	Landsard (zuid)	H0V-busbaan	156017,01	386196,84	155696,90	385696,22	Relatief	Verdeling	False

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Cpl_w	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))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
610	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	33769,55	6,76	2,99	0,87	83,57
611	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	33769,55	6,76	2,99	0,87	83,57
612	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30670,37	6,74	3,03	0,87	86,28
613	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30670,37	6,74	3,03	0,87	86,28
614	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30670,37	6,74	3,03	0,87	86,28
615	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30636,60	6,74	3,03	0,87	86,27
616	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30636,60	6,74	3,03	0,87	86,27
617	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30636,60	6,74	3,03	0,87	86,27
618	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30636,60	6,74	3,03	0,87	86,27
619	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	30636,60	6,74	3,03	0,87	86,27
620	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6615,64	6,45	2,87	1,39	82,67
701	1,5	Referentiewegdek	65	65	65	65	65	65	65	65	65	6615,64	6,45	2,87	1,39	82,67
702	1,5	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6615,64	6,45	2,87	1,39	82,67
156658	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	256,32	6,74	3,44	0,67	--

Model: Wegverkeer toekomst 2030
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
610	91,07	82,81	8,24	4,63	9,08	8,19	4,31	8,10	1907,75	919,54	243,29	188,10	46,75	26,68	186,96	43,52	23,80
611	91,07	82,81	8,24	4,63	9,08	8,19	4,31	8,10	1907,75	919,54	243,29	188,10	46,75	26,68	186,96	43,52	23,80
612	92,65	85,63	6,81	3,76	7,51	6,91	3,59	6,86	1783,57	861,01	228,49	140,78	34,94	20,04	142,84	33,36	18,30
613	92,65	85,63	6,81	3,76	7,51	6,91	3,59	6,86	1783,57	861,01	228,49	140,78	34,94	20,04	142,84	33,36	18,30
614	92,65	85,63	6,81	3,76	7,51	6,91	3,59	6,86	1783,57	861,01	228,49	140,78	34,94	20,04	142,84	33,36	18,30
615	92,65	85,63	6,81	3,77	7,51	6,93	3,59	6,86	1781,40	860,06	228,24	140,62	35,00	20,02	143,10	33,33	18,28
616	92,65	85,63	6,81	3,77	7,51	6,93	3,59	6,86	1781,40	860,06	228,24	140,62	35,00	20,02	143,10	33,33	18,28
617	92,65	85,63	6,81	3,77	7,51	6,93	3,59	6,86	1781,40	860,06	228,24	140,62	35,00	20,02	143,10	33,33	18,28
618	92,65	85,63	6,81	3,77	7,51	6,93	3,59	6,86	1781,40	860,06	228,24	140,62	35,00	20,02	143,10	33,33	18,28
619	92,65	85,63	6,81	3,77	7,51	6,93	3,59	6,86	1781,40	860,06	228,24	140,62	35,00	20,02	143,10	33,33	18,28
620	74,68	89,38	8,52	10,84	4,94	8,80	14,48	5,68	352,76	141,79	82,19	36,36	20,58	4,54	37,55	27,49	5,22
701	74,68	89,38	8,52	10,84	4,94	8,80	14,48	5,68	352,76	141,79	82,19	36,36	20,58	4,54	37,55	27,49	5,22
702	74,68	89,38	8,52	10,84	4,94	8,80	14,48	5,68	352,76	141,79	82,19	36,36	20,58	4,54	37,55	27,49	5,22
156658	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	17,28	8,82	1,72	--	--	--

Model: Wegverkeer toekomst 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) Totaal	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
610	119,05	114,98	110,17
611	119,05	114,98	110,17
612	118,45	114,50	109,58
613	118,45	114,50	109,58
614	118,45	114,50	109,58
615	118,44	114,50	109,57
616	118,44	114,50	109,57
617	118,44	114,50	109,57
618	118,44	114,50	109,57
619	118,44	114,50	109,57
620	111,84	108,91	104,74
701	112,45	109,65	105,22
702	111,84	108,91	104,74
156658	99,91	96,99	89,88

Model: Wegverkeer toekomst 2030

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01a	Nieuwe Achtseheide 70 ZW	155981,64	387604,19	17,59	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02a	Ekkersrijt 80 NO	155812,85	387190,85	17,94	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02b	Ekkersrijt 80 ZO	155812,88	387182,59	17,94	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02c	Ekkersrijt 80 ZW	155803,80	387182,67	17,94	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02d	Ekkersrijt 80 NW	155801,73	387190,90	17,94	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03a	Oirschotsedijk 30 NO	155775,01	386784,63	18,32	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03b	Oirschotsedijk 30 ZO	155781,44	386762,74	18,35	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03c	Oirschotsedijk 30 ZW	155765,69	386777,93	18,35	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03d	Oirschotsedijk 30 NW	155758,14	386801,80	18,32	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04a	Mispelhoefstraat 120 ZO	156414,95	386971,48	18,09	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04b	Mispelhoefstraat 120 ZW	156408,84	386969,16	18,07	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05a	Mispelhoefstraat 116 NW	156496,15	386892,32	18,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05b	Mispelhoefstraat 116 NO	156503,64	386890,83	18,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05c	Mispelhoefstraat 116 ZO	156505,27	386882,49	18,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05d	Mispelhoefstraat 116 ZW	156497,25	386885,58	18,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06a	Mispelhoefstraat 126 NW	156430,02	386859,46	18,30	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
06b	Mispelhoefstraat 126 NO	156436,48	386856,67	18,44	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
06c	Mispelhoefstraat 126 ZO	156431,20	386845,59	18,39	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
06d	Mispelhoefstraat 126 ZW	156416,86	386842,94	18,30	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
07a	Zonnedaauw 10 N	155092,39	387889,92	17,57	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
07b	Zonnedaauw 10 O	155103,21	387881,37	17,57	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
07c	Zonnedaauw 10 Z	155098,65	387862,90	17,59	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
07d	Zonnedaauw 10 W	155077,81	387880,27	17,58	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
08a	Mispelhoefstraat 25 NW	156675,87	386971,88	18,56	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09a	De Schakel 200 ZO	156288,69	387387,39	17,84	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09b	De Schakel 200 ZW	156275,31	387393,67	17,83	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09c	De Schakel 200 NW	156272,54	387403,83	17,81	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10a	Rijtackerweg 11 NW	156269,96	386025,09	18,91	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11a	Landsard 21 NO	155760,66	386050,67	19,82	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
11b	Landsard 21 ZO	155762,08	386043,71	19,83	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
11c	Landsard 21 ZW	155755,10	386034,63	19,86	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
11d	Landsard 21 NW	155739,76	386053,77	19,85	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
12a	Landsard 19 NO	155811,94	386027,35	19,77	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
12b	Landsard 19 NW	155790,97	386029,76	19,81	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
12c	Landsard 19 ZW	155798,51	386020,03	19,81	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
13a	Landsard 17 NO	155822,89	386022,33	19,76	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
13b	Landsard 17 ZO	155825,94	386017,85	19,77	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
13c	Landsard 17 ZW	155813,01	386008,21	19,81	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
14a	Landsard 15 NO	155835,17	385993,20	19,80	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeer toekomst 2030

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
14b	Landsard 15 ZO	155835,06	385986,12	19,81	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
14c	Landsard 15 ZW	155823,22	385984,25	19,84	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
14d	Landsard 15 NW	155823,14	385992,73	19,82	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
15a	Rijttackeweg 15 NW	156032,04	386149,98	19,12	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
15b	Rijttackeweg 15 NO	156048,60	386144,67	19,10	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
16a	Oirschotsedijk 11 N	155786,44	386586,25	18,70	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
16b	Oirschotsedijk 11 W	155777,90	386583,21	18,72	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
17a	Oirschotsedijk 13 N	155803,07	386665,98	18,51	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
17b	Oirschotsedijk 13 W	155796,98	386664,43	18,52	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
18a	Luchthavenweg 51 N	155507,49	385582,47	20,36	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
18b	Luchthavenweg 51 O	155516,97	385581,87	20,38	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
19a	Anthony Fokkerweg 150 W	156594,56	385933,94	18,96	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
19b	Anthony Fokkerweg 150 Z	156623,87	385867,32	20,30	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
19c	Anthony Fokkerweg 150 N	156608,10	385942,99	18,83	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
20a	Anthony Fokkerweg 101 N	156337,95	385447,44	19,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
20b	Anthony Fokkerweg 101 O	156378,33	385419,46	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
21a	Oirschotsedijk 9 N	156363,54	386471,99	18,84	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
22a	Oirschotsedijk 7 W	156440,08	386423,76	18,86	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
22w	Oirschotsedijk 7 N	156445,51	386425,13	18,86	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
Verantwoordelijke	d08711
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	d08711 op 15-7-2015
Laatst ingezien door	d08711 op 20-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Hdef.	Type
344280		Weg over BIC-Noord	156663,06	387033,12	156543,32	387018,35	Relatief	Verdeling
347492		Weg over BIC-Noord	155091,89	387555,67	155273,84	387670,16	Relatief	Verdeling
347495		Weg over BIC-Noord	156543,26	387018,46	156268,45	386815,37	Relatief	Verdeling
347496		Weg over BIC-Noord	155606,17	387555,45	155881,04	387429,86	Relatief	Verdeling
347495		Weg over BIC-Noord	156171,62	386806,37	155880,88	387429,61	Relatief	Verdeling
347492		Weg over BIC-Noord	155273,84	387670,16	155360,22	387667,49	Absoluut	Verdeling
347492		Weg over BIC-Noord	155360,22	387667,49	155606,17	387555,45	Relatief	Verdeling

Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Cpl	Cpl_w	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))
344280	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347492	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347495	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347496	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347495	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347492	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50
347492	False	1,5	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50

Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

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)
344280	50	2638,34	6,81	3,28	0,65	61,46	73,54	62,80	16,97	12,70	20,06	21,58
347492	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76
347495	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23
347496	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23
347495	50	2638,34	6,86	2,66	0,89	61,67	75,90	60,58	17,10	11,10	18,64	21,23
347492	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76
347492	50	2691,25	6,85	2,68	0,89	62,51	76,59	61,42	16,73	10,79	18,25	20,76

Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)
344280	13,76	17,14	110,43	63,64	10,77	30,49	10,99	3,44	38,77	11,91
347492	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10
347495	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12
347496	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12
347495	12,99	20,78	111,62	53,27	14,22	30,95	7,79	4,38	38,42	9,12
347492	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10
347492	12,62	20,34	115,24	55,24	14,71	30,84	7,78	4,37	38,27	9,10

Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	ZV(N)	LE (D)	Totaal	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal
344280	2,94		108,97		104,79		98,47
347492	4,87		109,00		103,75		100,16
347495	4,88		108,98		103,70		100,13
347496	4,88		108,98		103,70		100,13
347495	4,88		108,98		103,70		100,13
347492	4,87		109,00		103,75		100,16
347492	4,87		109,00		103,75		100,16

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer toekomst 2030: Weg over BIC-noord
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Weg over BIC-Noord
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01a_A	Nieuwe Achtseheide 70 ZW	1,50	41,53	36,39	32,67	41,92
01a_B	Nieuwe Achtseheide 70 ZW	4,50	42,68	37,49	33,82	43,07
02a_A	Ekkersrijt 80 NO	1,50	41,77	36,63	32,90	42,16
02a_B	Ekkersrijt 80 NO	4,50	43,08	37,92	34,22	43,47
02b_A	Ekkersrijt 80 ZO	1,50	40,21	35,07	31,34	40,60
02b_B	Ekkersrijt 80 ZO	4,50	41,15	35,99	32,28	41,54
02c_A	Ekkersrijt 80 ZW	1,50	29,84	24,75	20,89	30,21
02c_B	Ekkersrijt 80 ZW	4,50	26,71	21,50	17,86	27,10
02d_A	Ekkersrijt 80 NW	1,50	37,63	32,49	28,76	38,02
02d_B	Ekkersrijt 80 NW	4,50	38,79	33,61	29,94	39,18
03a_A	Oirschotsedijk 30 NO	1,50	35,41	30,27	26,53	35,80
03a_B	Oirschotsedijk 30 NO	4,50	36,49	31,30	27,59	36,86
03b_A	Oirschotsedijk 30 ZO	1,50	32,01	26,83	23,06	32,36
03b_B	Oirschotsedijk 30 ZO	4,50	33,33	28,12	24,39	33,68
03c_A	Oirschotsedijk 30 ZW	1,50	24,58	19,40	15,72	24,97
03c_B	Oirschotsedijk 30 ZW	4,50	25,78	20,53	16,93	26,16
03d_A	Oirschotsedijk 30 NW	1,50	33,89	28,73	25,03	34,28
03d_B	Oirschotsedijk 30 NW	4,50	34,86	29,66	26,01	35,25
04a_A	Mispelhoefstraat 120 ZO	1,50	50,14	45,00	41,29	50,54
04a_B	Mispelhoefstraat 120 ZO	4,50	52,36	47,19	43,50	52,75
04b_A	Mispelhoefstraat 120 ZW	1,50	47,44	42,27	38,58	47,83
04b_B	Mispelhoefstraat 120 ZW	4,50	49,56	44,37	40,71	49,95
05a_A	Mispelhoefstraat 116 NW	1,50	45,69	40,64	36,70	46,05
05a_B	Mispelhoefstraat 116 NW	4,50	49,65	44,57	40,70	50,02
05b_A	Mispelhoefstraat 116 NO	1,50	44,01	39,25	34,67	44,28
05b_B	Mispelhoefstraat 116 NO	4,50	45,83	40,97	36,59	46,12
05c_A	Mispelhoefstraat 116 ZO	1,50	39,33	34,56	29,99	39,60
05c_B	Mispelhoefstraat 116 ZO	4,50	39,62	34,83	30,29	39,89
05d_A	Mispelhoefstraat 116 ZW	1,50	45,42	40,27	36,54	45,80
05d_B	Mispelhoefstraat 116 ZW	4,50	46,81	41,64	37,94	47,19
06a_A	Mispelhoefstraat 126 NW	1,50	50,65	45,51	41,78	51,04
06b_A	Mispelhoefstraat 126 NO	1,50	46,00	40,94	37,04	46,37
06c_A	Mispelhoefstraat 126 ZO	1,50	35,79	30,84	26,64	36,10
06d_A	Mispelhoefstraat 126 ZW	1,50	47,06	41,89	38,20	47,45
07a_A	Zonnedaauw 10 N	1,50	2,18	-3,09	-6,90	2,47
07b_A	Zonnedaauw 10 O	1,50	39,36	34,22	30,51	39,76
07c_A	Zonnedaauw 10 Z	1,50	39,65	34,51	30,80	40,05
07d_A	Zonnedaauw 10 W	1,50	34,46	29,32	25,61	34,86
08a_A	Mispelhoefstraat 25 NW	1,50	46,33	42,03	36,20	46,41
08a_B	Mispelhoefstraat 25 NW	4,50	47,84	43,52	37,70	47,92
09a_A	De Schakel 200 ZO	1,50	33,08	28,28	23,68	33,32
09a_B	De Schakel 200 ZO	4,50	35,14	30,23	25,88	35,42
09b_A	De Schakel 200 ZW	1,50	32,72	27,56	23,70	33,05
09b_B	De Schakel 200 ZW	4,50	36,03	30,84	27,07	36,38
09c_A	De Schakel 200 NW	1,50	29,87	24,37	21,03	30,22
09c_B	De Schakel 200 NW	4,50	36,84	31,60	27,99	37,22
16a_A	Oirschotsedijk 11 N	1,50	31,62	26,50	22,66	31,98
16a_B	Oirschotsedijk 11 N	4,50	33,34	28,15	24,38	33,69
16b_A	Oirschotsedijk 11 W	1,50	22,41	17,12	13,56	22,79
16b_B	Oirschotsedijk 11 W	4,50	26,06	20,78	17,21	26,44
17a_A	Oirschotsedijk 13 N	1,50	35,05	29,88	26,15	35,42
17a_B	Oirschotsedijk 13 N	4,50	36,18	30,97	27,29	36,55
17b_A	Oirschotsedijk 13 W	1,50	31,35	26,18	22,50	31,74
17b_B	Oirschotsedijk 13 W	4,50	32,54	27,33	23,69	32,93
21a_A	Oirschotsedijk 9 N	1,50	33,58	28,33	24,72	33,96
21a_B	Oirschotsedijk 9 N	4,50	34,29	29,01	25,43	34,66
22a_A	Oirschotsedijk 7 W	1,50	27,58	22,32	18,70	27,95
22a_B	Oirschotsedijk 7 W	4,50	30,82	25,55	21,95	31,19
22w_A	Oirschotsedijk 7 N	1,50	29,97	24,73	21,09	30,34
22w_B	Oirschotsedijk 7 N	4,50	31,26	25,98	22,38	31,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Weg over BIC-Noord
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01a_A	Nieuwe Achtseheide 70 ZW	1,50	41,61	36,47	32,75	42,00
01a_B	Nieuwe Achtseheide 70 ZW	4,50	42,77	37,57	33,90	43,15
02a_A	Ekkersrijt 90 NO	1,50	41,55	36,41	32,68	41,94
02a_B	Ekkersrijt 90 NO	4,50	42,89	37,74	34,03	43,28
02b_A	Ekkersrijt 90 ZO	1,50	40,55	35,42	31,68	40,94
02b_B	Ekkersrijt 90 ZO	4,50	41,52	36,36	32,64	41,90
02c_A	Ekkersrijt 90 ZW	1,50	33,66	28,52	24,78	34,05
02c_B	Ekkersrijt 90 ZW	4,50	33,46	28,25	24,62	33,85
02d_A	Ekkersrijt 90 NW	1,50	37,39	32,26	28,52	37,78
02d_B	Ekkersrijt 90 NW	4,50	38,82	33,64	29,97	39,21
03a_A	Oirschotsedijk 30 NO	1,50	36,93	31,79	28,05	37,32
03a_B	Oirschotsedijk 30 NO	4,50	38,43	33,27	29,55	38,81
03b_A	Oirschotsedijk 30 ZO	1,50	34,47	29,31	25,56	34,84
03b_B	Oirschotsedijk 30 ZO	4,50	36,26	31,09	27,35	36,63
03c_A	Oirschotsedijk 30 ZW	1,50	26,94	21,76	18,09	27,33
03c_B	Oirschotsedijk 30 ZW	4,50	28,66	23,42	19,81	29,04
03d_A	Oirschotsedijk 30 NW	1,50	34,80	29,64	25,94	35,19
03d_B	Oirschotsedijk 30 NW	4,50	35,73	30,53	26,88	36,12
04a_A	Mispelhoefstraat 120 ZO	1,50	50,10	44,95	41,23	50,49
04a_B	Mispelhoefstraat 120 ZO	4,50	52,27	47,14	43,37	52,65
04b_A	Mispelhoefstraat 120 ZW	1,50	47,33	42,17	38,48	47,72
04b_B	Mispelhoefstraat 120 ZW	4,50	49,44	44,26	40,59	49,83
05a_A	Mispelhoefstraat 116 NW	1,50	45,39	40,36	36,39	45,74
05a_B	Mispelhoefstraat 116 NW	4,50	49,50	44,43	40,55	49,87
05a_C	Mispelhoefstraat 116 NW	7,50	50,65	45,57	41,70	51,02
05b_A	Mispelhoefstraat 116 NO	1,50	44,04	39,27	34,70	44,31
05b_B	Mispelhoefstraat 116 NO	4,50	45,84	40,99	36,61	46,14
05b_C	Mispelhoefstraat 116 NO	7,50	47,30	42,39	38,14	47,61
05c_A	Mispelhoefstraat 116 ZO	1,50	39,63	34,82	30,32	39,90
05c_B	Mispelhoefstraat 116 ZO	4,50	40,01	35,17	30,72	40,29
05c_C	Mispelhoefstraat 116 ZO	7,50	40,72	35,85	31,49	41,01
05d_A	Mispelhoefstraat 116 ZW	1,50	45,13	39,99	36,26	45,52
05d_B	Mispelhoefstraat 116 ZW	4,50	46,57	41,41	37,70	46,96
05d_C	Mispelhoefstraat 116 ZW	7,50	47,59	42,41	38,72	47,97
06a_A	Mispelhoefstraat 126 NW	1,50	50,29	45,15	41,41	50,68
06a_B	Mispelhoefstraat 126 NW	4,50	52,35	47,19	43,47	52,73
06a_C	Mispelhoefstraat 126 NW	7,50	52,86	47,70	43,99	53,25
06b_A	Mispelhoefstraat 126 NO	1,50	46,12	41,05	37,16	46,48
06b_B	Mispelhoefstraat 126 NO	4,50	47,90	42,82	38,93	48,26
06b_C	Mispelhoefstraat 126 NO	7,50	48,61	43,52	39,65	48,97
06c_A	Mispelhoefstraat 126 ZO	1,50	35,62	30,67	26,46	35,93
06c_B	Mispelhoefstraat 126 ZO	4,50	36,88	31,86	27,77	37,19
06c_C	Mispelhoefstraat 126 ZO	7,50	37,73	32,67	28,65	38,05
06d_A	Mispelhoefstraat 126 ZW	1,50	46,60	41,44	37,76	47,00
06d_B	Mispelhoefstraat 126 ZW	4,50	48,67	43,48	39,82	49,06
06d_C	Mispelhoefstraat 126 ZW	7,50	49,28	44,08	40,43	49,67
07a_A	Zonnedaauw 10 N	1,50	2,18	-3,09	-6,90	2,47
07b_A	Zonnedaauw 10 O	1,50	39,37	34,22	30,51	39,76
07c_A	Zonnedaauw 10 Z	1,50	39,66	34,52	30,80	40,05
07d_A	Zonnedaauw 10 W	1,50	34,46	29,32	25,61	34,86
08a_A	Mispelhoefstraat 25 NW	1,50	46,31	42,02	36,18	46,40
08a_B	Mispelhoefstraat 25 NW	4,50	47,77	43,47	37,61	47,84
09a_A	De Schakel 200 ZO	1,50	33,21	28,39	23,83	33,46
09a_B	De Schakel 200 ZO	4,50	35,52	30,58	26,30	35,81
09b_A	De Schakel 200 ZW	1,50	32,82	27,65	23,80	33,15
09b_B	De Schakel 200 ZW	4,50	36,33	31,15	27,39	36,69
09c_A	De Schakel 200 NW	1,50	29,87	24,37	21,03	30,22
09c_B	De Schakel 200 NW	4,50	36,84	31,60	27,99	37,22
16a_A	Oirschotsedijk 11 N	1,50	34,08	28,93	25,18	34,46
16a_B	Oirschotsedijk 11 N	4,50	35,50	30,30	26,59	35,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeer toekomst 2030 variant 2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Weg over BIC-Noord
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
16b_A	Oirschotsedijk 11 W	1,50	22,40	17,11	13,55	22,78	
16b_B	Oirschotsedijk 11 W	4,50	25,92	20,63	17,06	26,29	
17a_A	Oirschotsedijk 13 N	1,50	36,72	31,54	27,84	37,10	
17a_B	Oirschotsedijk 13 N	4,50	37,73	32,52	28,84	38,10	
17b_A	Oirschotsedijk 13 W	1,50	31,35	26,18	22,50	31,74	
17b_B	Oirschotsedijk 13 W	4,50	32,54	27,32	23,69	32,93	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeer toekomst 2030:Ehv-Best
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg Ehv-Best/Spottersweg
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
02a_A	Ekkersrijt 80 NO	1,50	32,26	28,50	23,12	32,78
02a_B	Ekkersrijt 80 NO	4,50	28,82	24,93	19,07	29,11
02b_A	Ekkersrijt 80 ZO	1,50	33,04	28,84	24,13	33,57
02b_B	Ekkersrijt 80 ZO	4,50	34,13	29,84	25,22	34,64
02c_A	Ekkersrijt 80 ZW	1,50	37,83	33,95	28,92	38,41
02c_B	Ekkersrijt 80 ZW	4,50	39,60	35,66	30,69	40,17
02d_A	Ekkersrijt 80 NW	1,50	36,74	32,98	27,73	37,31
02d_B	Ekkersrijt 80 NW	4,50	38,48	34,67	29,48	39,04
03a_A	Oirschotsedijk 30 NO	1,50	30,45	26,15	21,33	30,88
03a_B	Oirschotsedijk 30 NO	4,50	28,08	23,90	18,74	28,45
03b_A	Oirschotsedijk 30 ZO	1,50	37,28	32,91	28,39	37,78
03b_B	Oirschotsedijk 30 ZO	4,50	38,89	34,45	30,00	39,38
03c_A	Oirschotsedijk 30 ZW	1,50	41,24	37,26	32,33	41,81
03c_B	Oirschotsedijk 30 ZW	4,50	42,52	38,44	33,61	43,07
03d_A	Oirschotsedijk 30 NW	1,50	39,20	35,44	30,26	39,80
03d_B	Oirschotsedijk 30 NW	4,50	40,27	36,43	31,33	40,85
07a_A	Zonnedaauw 10 N	1,50	43,92	40,17	34,42	44,32
07b_A	Zonnedaauw 10 O	1,50	41,89	38,08	32,48	42,31
07c_A	Zonnedaauw 10 Z	1,50	45,07	41,12	36,16	45,64
07d_A	Zonnedaauw 10 W	1,50	46,13	42,20	37,11	46,66
11a_A	Landsard 21 NO	1,50	38,04	33,87	29,13	38,57
11b_A	Landsard 21 ZO	1,50	43,73	39,57	34,84	44,27
11c_A	Landsard 21 ZW	1,50	47,26	42,94	38,37	47,77
11d_A	Landsard 21 NW	1,50	45,75	41,32	36,85	46,24
12a_A	Landsard 19 NO	1,50	37,30	33,16	28,39	37,84
12b_A	Landsard 19 NW	1,50	44,04	39,63	35,15	44,54
12c_A	Landsard 19 ZW	1,50	46,69	42,33	37,80	47,20
13a_A	Landsard 17 NO	1,50	36,92	32,78	28,01	37,46
13b_A	Landsard 17 ZO	1,50	37,19	32,87	28,30	37,70
13c_A	Landsard 17 ZW	1,50	46,83	42,47	37,95	47,34
14a_A	Landsard 15 NO	1,50	32,59	28,27	23,68	33,10
14b_A	Landsard 15 ZO	1,50	43,50	39,47	34,61	44,06
14c_A	Landsard 15 ZW	1,50	45,77	41,49	36,88	46,29
14d_A	Landsard 15 NW	1,50	41,86	37,33	32,98	42,34
16a_A	Oirschotsedijk 11 N	1,50	35,29	31,37	26,37	35,86
16a_B	Oirschotsedijk 11 N	4,50	36,64	32,64	27,72	37,20
16b_A	Oirschotsedijk 11 W	1,50	34,16	30,19	25,24	34,72
16b_B	Oirschotsedijk 11 W	4,50	39,37	35,15	30,47	39,90
17a_A	Oirschotsedijk 13 N	1,50	36,80	32,91	27,85	37,37
17a_B	Oirschotsedijk 13 N	4,50	37,48	33,53	28,53	38,04
17b_A	Oirschotsedijk 13 W	1,50	38,44	34,63	29,49	39,02
17b_B	Oirschotsedijk 13 W	4,50	39,54	35,64	30,60	40,11
18a_A	Luchthavenweg 51 N	1,50	46,40	41,96	37,52	46,90
18b_A	Luchthavenweg 51 O	1,50	43,86	39,36	34,97	44,34
20a_A	Anthony Fokkerweg 101 N	1,50	41,17	37,20	32,28	41,75
20a_B	Anthony Fokkerweg 101 N	4,50	44,68	40,63	35,79	45,24
20a_C	Anthony Fokkerweg 101 N	7,50	44,76	40,70	35,87	45,32
20a_D	Anthony Fokkerweg 101 N	10,50	44,81	40,74	35,92	45,37
20a_E	Anthony Fokkerweg 101 N	13,50	44,92	40,85	36,03	45,48
20b_A	Anthony Fokkerweg 101 O	1,50	22,07	17,76	13,06	22,54
20b_B	Anthony Fokkerweg 101 O	4,50	26,67	22,39	17,69	27,16
20b_C	Anthony Fokkerweg 101 O	7,50	26,98	22,66	18,01	27,46
20b_D	Anthony Fokkerweg 101 O	10,50	27,14	22,80	18,17	27,62
20b_E	Anthony Fokkerweg 101 O	13,50	26,92	22,59	17,94	27,40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer huidig 2016: A Fokkerweg
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Anthony Fokkerweg
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
19a_A	Anthony Fokkerweg 150 W	1,50	38,91	34,96	29,89	39,44		
19b_A	Anthony Fokkerweg 150 Z	1,50	52,41	48,57	43,52	53,01		
19c_A	Anthony Fokkerweg 150 N	1,50	44,65	40,78	35,77	45,25		
20a_A	Anthony Fokkerweg 101 N	1,50	52,03	47,95	43,12	52,58		
20a_B	Anthony Fokkerweg 101 N	4,50	58,95	54,90	50,05	59,51		
20a_C	Anthony Fokkerweg 101 N	7,50	60,46	56,38	51,57	61,02		
20a_D	Anthony Fokkerweg 101 N	10,50	61,06	56,98	52,17	61,62		
20a_E	Anthony Fokkerweg 101 N	13,50	61,22	57,14	52,34	61,78		
20b_A	Anthony Fokkerweg 101 O	1,50	49,05	45,12	40,17	49,64		
20b_B	Anthony Fokkerweg 101 O	4,50	52,77	48,78	43,89	53,35		
20b_C	Anthony Fokkerweg 101 O	7,50	53,70	49,70	44,81	54,27		
20b_D	Anthony Fokkerweg 101 O	10,50	54,56	50,57	45,68	55,14		
20b_E	Anthony Fokkerweg 101 O	13,50	55,13	51,13	46,24	55,70		

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer toekomst 2030: A Fokkerweg
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Anthony Fokkerweg
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
19a_A	Anthony Fokkerweg 150 W	1,50	42,55	38,58	33,66	43,13
19b_A	Anthony Fokkerweg 150 Z	1,50	53,16	49,31	44,28	53,76
19c_A	Anthony Fokkerweg 150 N	1,50	45,70	41,82	36,81	46,29
20a_A	Anthony Fokkerweg 101 N	1,50	56,00	51,88	47,17	56,57
20a_B	Anthony Fokkerweg 101 N	4,50	63,56	59,40	54,73	64,12
20a_C	Anthony Fokkerweg 101 N	7,50	64,89	60,76	56,15	65,49
20a_D	Anthony Fokkerweg 101 N	10,50	65,37	61,30	56,74	66,03
20a_E	Anthony Fokkerweg 101 N	13,50	65,46	61,39	56,83	66,12
20b_A	Anthony Fokkerweg 101 O	1,50	53,63	49,66	44,78	54,22
20b_B	Anthony Fokkerweg 101 O	4,50	57,24	53,14	48,38	57,80
20b_C	Anthony Fokkerweg 101 O	7,50	58,05	53,93	49,20	58,61
20b_D	Anthony Fokkerweg 101 O	10,50	58,74	54,62	49,90	59,31
20b_E	Anthony Fokkerweg 101 O	13,50	59,10	54,98	50,26	59,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer huidig 2016: Luchthavenweg
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Luchthavenweg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11a_A	Landsard 21 NO	1,50	9,66	6,43	-0,06	10,10
11b_A	Landsard 21 ZO	1,50	32,84	29,69	23,19	33,32
11c_A	Landsard 21 ZW	1,50	33,51	30,43	23,82	33,99
11d_A	Landsard 21 NW	1,50	13,59	10,76	3,63	14,05
12a_A	Landsard 19 NO	1,50	9,54	6,36	-0,18	9,99
12b_A	Landsard 19 NW	1,50	26,27	23,14	16,61	26,75
12c_A	Landsard 19 ZW	1,50	33,45	30,31	23,80	33,93
13a_A	Landsard 17 NO	1,50	9,87	6,67	0,14	10,31
13b_A	Landsard 17 ZO	1,50	21,30	18,16	11,59	21,76
13c_A	Landsard 17 ZW	1,50	33,70	30,57	24,05	34,18
14a_A	Landsard 15 NO	1,50	0,68	-2,39	-9,24	1,09
14b_A	Landsard 15 ZO	1,50	-2,15	-4,84	-12,28	-1,71
14c_A	Landsard 15 ZW	1,50	23,79	20,63	14,09	24,25
14d_A	Landsard 15 NW	1,50	33,17	30,02	23,51	33,65
18a_A	Luchthavenweg 51 N	1,50	62,45	59,49	52,66	62,93
18b_A	Luchthavenweg 51 O	1,50	56,94	53,87	47,23	57,42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer toekomst 2030: Luchthavenweg
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Luchthavenweg
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
11a_A	Landsard 21 NO	1,50	12,99	9,59	3,21	13,37	
11b_A	Landsard 21 ZO	1,50	35,40	32,15	25,72	35,85	
11c_A	Landsard 21 ZW	1,50	36,24	33,06	26,51	36,69	
11d_A	Landsard 21 NW	1,50	16,79	13,77	6,77	17,18	
12a_A	Landsard 19 NO	1,50	12,94	9,59	3,15	13,33	
12b_A	Landsard 19 NW	1,50	29,43	26,19	19,73	29,87	
12c_A	Landsard 19 ZW	1,50	36,18	32,93	26,49	36,62	
13a_A	Landsard 17 NO	1,50	13,27	9,89	3,46	13,65	
13b_A	Landsard 17 ZO	1,50	23,74	20,47	13,97	24,15	
13c_A	Landsard 17 ZW	1,50	36,33	33,09	26,64	36,78	
14a_A	Landsard 15 NO	1,50	4,01	0,71	-6,00	4,34	
14b_A	Landsard 15 ZO	1,50	1,13	-1,78	-9,07	1,50	
14c_A	Landsard 15 ZW	1,50	26,81	23,50	17,05	27,22	
14d_A	Landsard 15 NW	1,50	36,71	33,44	27,01	37,15	
18a_A	Luchthavenweg 51 N	1,50	65,44	62,37	55,62	65,88	
18b_A	Luchthavenweg 51 O	1,50	59,92	56,74	50,18	60,36	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer toekomst 2030: Erica
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Erica
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
07a_A	Zonnedauw 10 N	1,50	35,28	32,02	26,30	35,96	
07b_A	Zonnedauw 10 O	1,50	0,91	-2,46	-8,04	1,58	
07c_A	Zonnedauw 10 Z	1,50	14,18	11,00	4,85	14,76	
07d_A	Zonnedauw 10 W	1,50	32,72	29,54	23,45	33,32	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer toekomst 2030: HOV busbaan Landsard
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: HOV-busbaan
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
10a_A	Rijttackeweg 11 NW	1,50	26,21	23,29	16,18	26,62
10a_B	Rijttackeweg 11 NW	4,50	27,19	24,27	17,16	27,60
11a_A	Landsard 21 NO	1,50	30,31	27,39	20,28	30,72
11b_A	Landsard 21 ZO	1,50	31,67	28,75	21,64	32,08
11c_A	Landsard 21 ZW	1,50	28,13	25,21	18,10	28,54
11d_A	Landsard 21 NW	1,50	-1,78	-4,70	-11,80	-1,36
12a_A	Landsard 19 NO	1,50	32,82	29,90	22,80	33,24
12b_A	Landsard 19 NW	1,50	20,02	17,10	9,99	20,43
12c_A	Landsard 19 ZW	1,50	25,82	22,90	15,79	26,23
13a_A	Landsard 17 NO	1,50	33,61	30,69	23,58	34,02
13b_A	Landsard 17 ZO	1,50	36,05	33,13	26,02	36,46
13c_A	Landsard 17 ZW	1,50	25,10	22,18	15,07	25,51
14a_A	Landsard 15 NO	1,50	35,73	32,81	25,70	36,14
14b_A	Landsard 15 ZO	1,50	36,60	33,68	26,57	37,01
14c_A	Landsard 15 ZW	1,50	31,45	28,53	21,42	31,86
14d_A	Landsard 15 NW	1,50	31,51	28,59	21,48	31,92
15a_A	Rijttackeweg 15 NW	1,50	44,69	41,77	34,66	45,10
15b_A	Rijttackeweg 15 NO	1,50	37,72	34,80	27,69	38,13
18a_A	Luchthavenweg 51 N	1,50	29,11	26,19	19,08	29,52
18b_A	Luchthavenweg 51 O	1,50	16,54	13,62	6,51	16,95
21a_A	Oirschotsedijk 9 N	1,50	18,45	15,53	8,43	18,87
21a_B	Oirschotsedijk 9 N	4,50	20,52	17,60	10,49	20,93
22a_A	Oirschotsedijk 7 W	1,50	23,17	20,25	13,15	23,59
22a_B	Oirschotsedijk 7 W	4,50	24,88	21,96	14,85	25,29
22w_A	Oirschotsedijk 7 N	1,50	17,40	14,48	7,37	17,81
22w_B	Oirschotsedijk 7 N	4,50	18,81	15,89	8,78	19,22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [april 2016 rev01 - Wegverkeer huidig 2016] , Geomilieu V3.11

Luchthavenweg

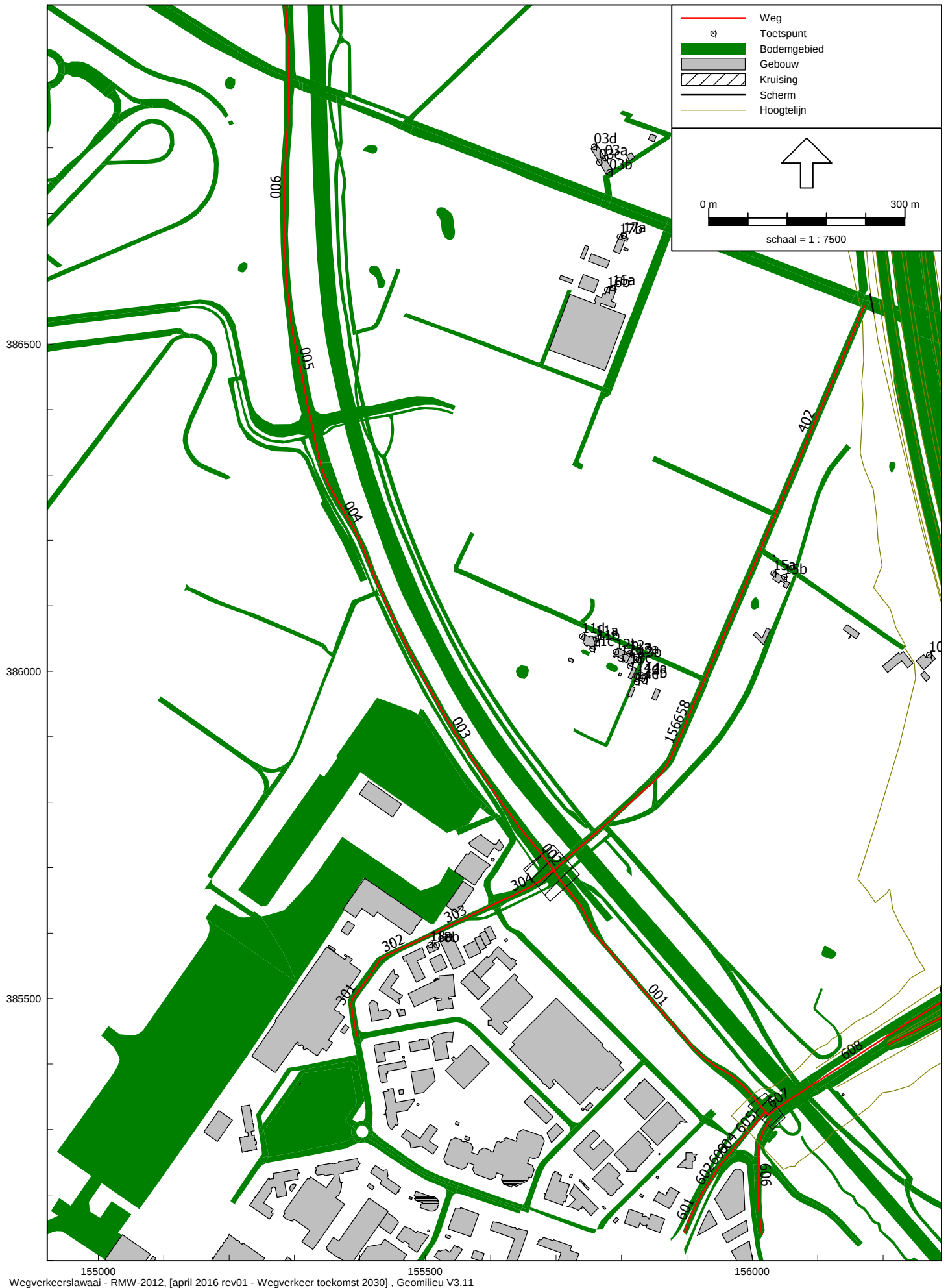




Wegverkeerslawaa - RMW-2012, [april 2016 rev01 - Wegverkeer toekomst 2030] , Geomilieu V3.11

Weg over BIC-Noord (variant 1)

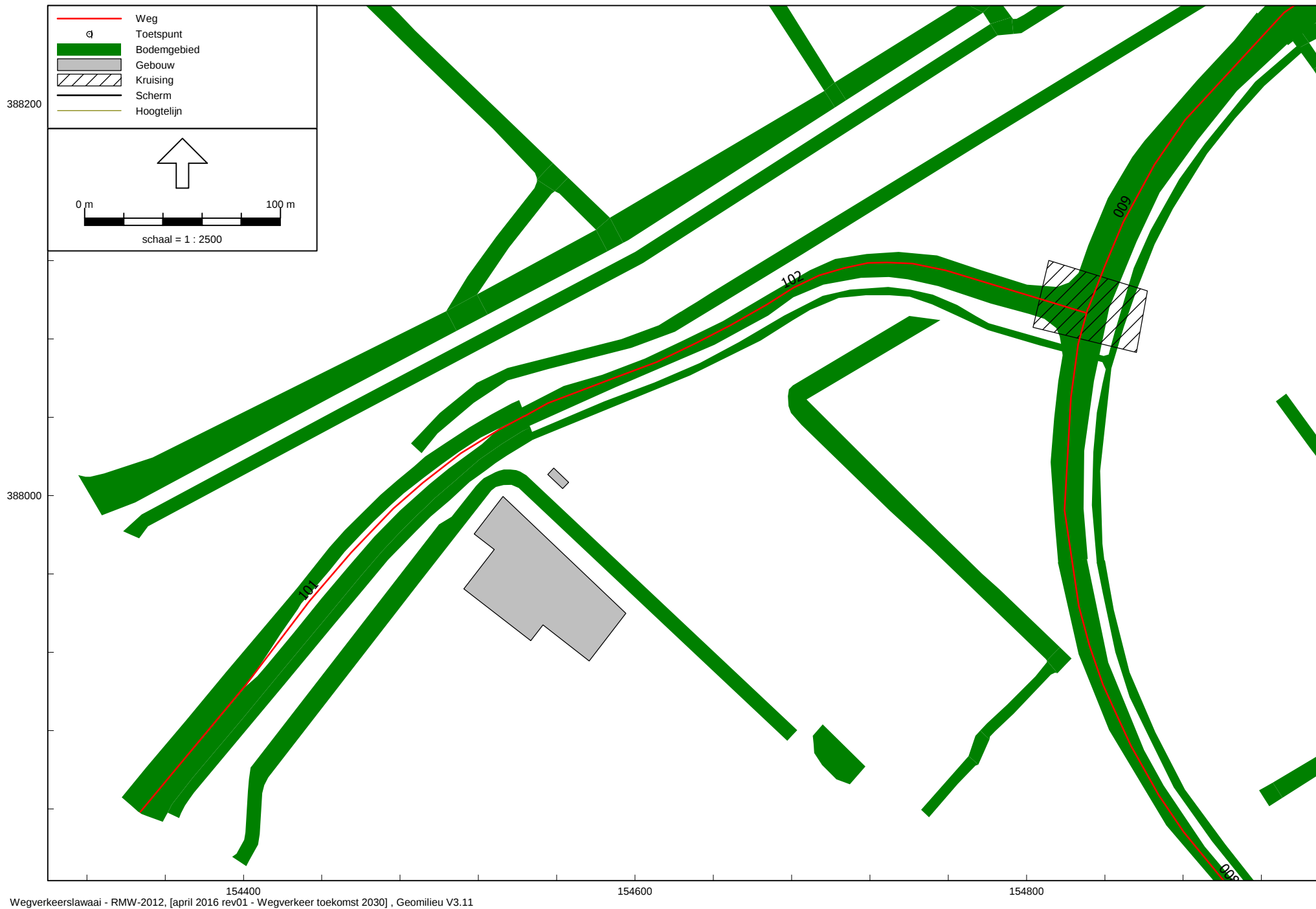


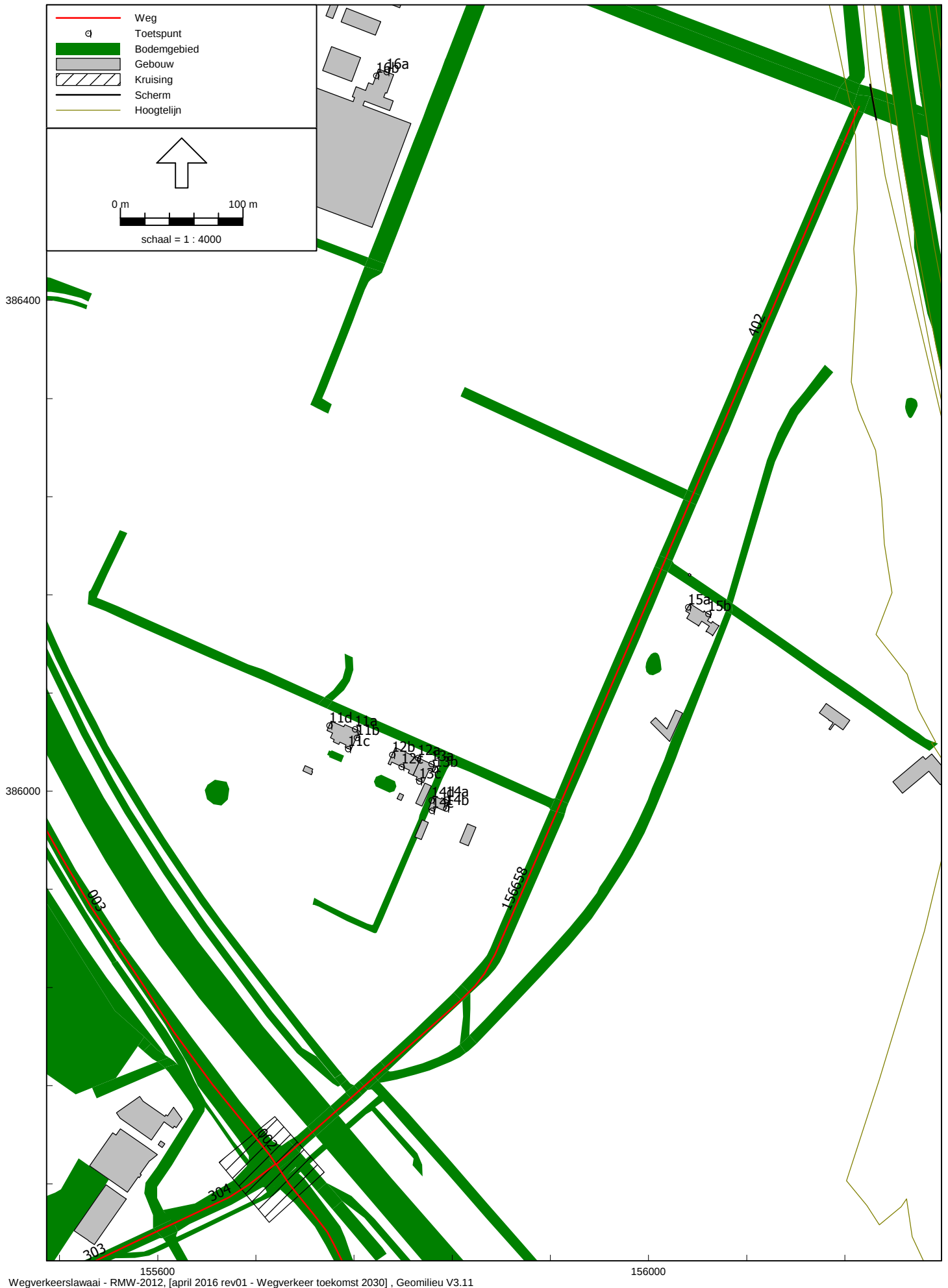




Wegverkeerslawaii - RMW-2012, [april 2016 rev01 - Wegverkeer toekomst 2030] , Geomilieu V3.11









Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. (0162) 48 70 00
E. info.nl@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.