

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Oirschotseweg 96-100 te Best
(2001/133/DVH-01, versie 0)



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Crijns Rentmeesters B.V.
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN SOMEREN

betreffende locatie

Oirschotseweg 96-100
Best

documentkenmerk

2001/133/DVH-01

versie

0

vestiging

Nuenen

datum

20 november 2020

opgesteld door:

ing. S. Vissers
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. R.A.C. van de Voort
Senior projectleider geluid & bouwfysica

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies.

Tritium Advies B.V.

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900
E. info@tritium.nl
I. www.tritium.nl
KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel >> Neer >> Nuenen >>
Prinsenbeek >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

	pagina
1. Inleiding	1
2. Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	4
3. Wet- en regelgeving	5
3.1 Berekeningsmethode	5
3.2 Randvoorwaarden Wgh	5
3.2.1 Inleiding	5
3.2.2 Geluidzones	5
3.2.3 Artikel 110g	5
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	6
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	6
3.2.6 Normen geluidbelasting	7
3.3 Geluidbeleid gemeente Best	7
4. Rekenresultaten en toetsing	9
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	9
4.2 Overdrachtsmaatregelen	10
4.3 Bronmaatregelen	11
4.4 Geluidbeleid gemeente Best	11
4.5 Cumulatieve geluidbelasting	12
4.6 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	12
5. Samenvatting en conclusie	13

Bijlagen

	aantal pagina's (excl. voorblad)
1. planologische verbeelding plangebied	1
2. verkeersgegevens wegverkeer	10
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï	10
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï	5
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer	14
6. aanvullend onderzoek: stiller wegdek	2

1. Inleiding

In opdracht van de initiatiefnemer heeft Tritium Advies een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van een plan aan Oirschotseweg 96-100 te Best. Beoogd wordt om tussen Oirschotseweg 96 en 98 een woning toe te voegen op grond van de regeling Kwaliteitsverbetering bebouwingsconcentraties en om tussen Oirschotseweg 98 en 100 drie woningen toe te voegen op grond van de provinciale regeling. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

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

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

2. Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Best. In bijlage 1 is een planologische verbeelding opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de St. Franciscusweg, Oirschotseweg, Kapelweg, Zessprong, St. Antoniusweg en Heivelden West. Aangezien de St. Franciscusweg doodlopend is, wordt deze weg als akoestisch niet relevant beschouwd. Dit geldt eveneens voor het doodlopende gedeelte van de St. Antoniusweg (tussen Oirschotseweg en Zessprong).

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Best. Van de wegen zijn telgegevens van de jaren 2015 en 2017 voorhanden. Hierbij zijn de etmaalintensiteiten van de wegen Kapelweg, Zessprong, St. Antoniusweg en Heivelden West met 1,5% per jaar opgehoogd (autonome groei) tot het maatgevende jaar 2031. Voor het wegdektype op de Heivelden West is worst-case uitgegaan van referentiewegdek.

Voor de etmaalintensiteit van Oirschotseweg geldt dat hierbij, conform opgave van de gemeente, rekening is gehouden met de ontwikkeling van het plan Aarlesche Erven. Deze gegevens zijn opgenomen in de rapportage "Woningbouw Aarle, verkeersonderbouwing" met kenmerk BST028/Bnc/0207.02, d.d. 20 april 2018 van Goudappel Coffeng. Hierbij is uitgegaan van de etmaalintensiteiten van 2030 bij de ontwikkeling van voornoemd plan, waarbij rekening is gehouden met een correctie in verband met een in voornoemde rapportage geconstateerde overschatting van de prognosegegevens. De prognosegegevens voor 2030 zijn tevens met 1,5% opgehoogd tot het maatgevende jaar 2031.

Alle verstrekte verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximumsnelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 tot en met 2.5.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Oirschotseweg

Oirschotseweg			
maximumsnelheid: 50 km/uur			
wegdek: SMA-NL5			
jaar: 2030		etmaalintensiteit: 12.500 mvt.	
jaar: 2031		etmaalintensiteit: 12.688 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,78	3,47	0,60
lichte mvt. (%)	92,84	96,15	90,91
middelzware mvt. (%)	6,07	3,35	6,82
zware mvt. (%)	1,08	0,50	2,27

* De verkeersgegevens verschillen per wegvak. De hier opgenomen verkeersgegevens gelden voor het dichtst bij het plangebied gelegen wegvak.

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer St. Antoniusweg

St. Antoniusweg			
maximumsnelheid: 50 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2015		etmaalintensiteit: 679 mvt.	
jaar: 2031		etmaalintensiteit: 862 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,80	3,46	0,57
lichte mvt. (%)	87,73	93,62	90,32
middelzware mvt. (%)	7,22	4,26	6,45
zware mvt. (%)	5,05	2,13	3,23

Tabel 2.3: gegevens wegverkeer Kapelweg

Kapelweg			
maximumsnelheid: 50/60 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2015		etmaalintensiteit: 695 mvt.	
jaar: 2031		etmaalintensiteit: 882 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,82	3,31	0,61
lichte mvt. (%)	84,18	90,22	85,29
middelzware mvt. (%)	7,91	5,43	8,82
zware mvt. (%)	7,91	4,35	5,88

Tabel 2.4: gegevens wegverkeer Zessprong

Zessprong			
maximumsnelheid: 50 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2017		etmaalintensiteit: 127 mvt.	
jaar: 2031		etmaalintensiteit: 156 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	7,41	1,97	0,39
lichte mvt. (%)	83,19	100,00	100,00
middelzware mvt. (%)	11,50	0,00	0,00
zware mvt. (%)	5,31	0,00	0,00

Tabel 2.5: gegevens wegverkeer Heivelden West

Heivelden West			
maximumsnelheid: 50 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2017		etmaalintensiteit: 2666 mvt.	
jaar: 2031		etmaalintensiteit: 3284 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,55	4,14	0,60
lichte mvt. (%)	93,56	97,51	95,35
middelzware mvt. (%)	4,63	1,58	3,88
zware mvt. (%)	1,81	0,90	0,78

2.3 Modellerings

Voor de locatie en afmetingen van de woningen is uitgegaan van de in bijlage 1 opgenomen verbeelding. Hierbij is rekening gehouden met een minimale afstand tot de wegas van de Oirschotseweg van 15 meter.

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

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 0,00 (akoestisch hard) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch zacht (bodemfactor 1,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. De akoestisch zachte bodemgebieden betreffen groenvoorzieningen en de akoestisch half harde/zachte bodemgebieden betreffen tuinen. Rondom de nieuwe woningen is tevens een bodemgebied gemodelleerd met een bodemfactor van 0,50 (akoestisch half hard/zacht). Dit vanwege de aan te leggen tuinen met bestrating.

Voor het lokale maaiveld is 16 meter +NAP aangehouden. Gebouwhoogtes van de bestaande omliggende bebouwing en de hoogteverschillen in het maaiveld zijn conform de hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

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

3. Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

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

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

3.2 Randvoorwaarden Wgh

3.2.1 Inleiding

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

3.2.2 Geluidzones

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

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

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

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

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst

redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting op de gevel van woningen of op andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

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

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

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

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

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

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

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

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

- a. Zeer Open Asfalt Beton;
- b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
- c. uitgeborsteld beton;
- d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

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

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

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

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

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

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

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het stedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van woningen. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB.

3.3 Geluidbeleid gemeente Best

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document 'Ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure' van de gemeente Best. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria.

Deze subcriteria zijn als volgt voor wegverkeerslawaai:

Indien er sprake is van nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom, die:

- in een dorps- of stadvernieuwingsplan worden opgenomen;
- door situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen;
- nodig zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- bestaande bebouwing vervangen.

Als aanvullende eis wordt gesteld dat bij alle lawaaisoorten de woningen zal beschikken over tenminste één geluidluwe gevel en dat bijvoorbeeld bij de indeling rekening wordt gehouden met de geluidbelaste zijde, zodat voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten en de tot de woning behorende buitenruimte niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt.

4. Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.5 zijn per bron de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

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

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wgh (dB)	voorkeurs-grenswaarde (dB)	maximale ontheffings-waarde (dB)
t01	1,5 en 7,5	59	48	63
	4,5	60		
t02	alle	60		
t03	1,5	55		
	4,5 en 7,5	60		
t04 t/m t07	alle	≤48		
t08	1,5	53		
	4,5 en 7,5	54		
t09 en t10	alle	59		
t11	1,5 en 7,5	59		
	4,5	60		
t12	1,5	53		
	4,5 en 7,5	54		
t13 t/m t17	alle	≤48		
t18	1,5	53		
	4,5 en 7,5	54		

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de St. Antoniusweg

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

Tabel 4.3: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Kapelweg

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

Tabel 4.4: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Zessprong

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

Tabel 4.5: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Heivelden West

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

Voor de wegen St. Antoniusweg, Kapelweg, Zessprong en Heivelden West geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Voor de Oirschotseweg geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 12 dB overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet en wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of de geluidoverdracht tussen geluidbron en ontvanger kan worden belemmerd. Het aanleggen van een geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Om doelmatig te zijn dient het scherm namelijk dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger te worden geplaatst. Tevens dient het scherm relatief hoog te zijn om doelmatig te zijn voor de 1^e en 2^e verdieping. Het aanleggen van een geluidscherm ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. De kosten van een geluidscherm bedragen circa € 400,-/m² zodat het vanuit financieel oogpunt niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Bij een hoogte van 6 meter en een lengte van 210 meter resulteert dit reeds in een extra uitgave van circa € 500.000,- voor de 4 woningen tezamen.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is normaal gesproken het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. In de onderhavige situatie is echter al sprake van een afstand van circa 15 meter tot de weg van de Oirschotseweg. Aangezien een verdubbeling van deze afstand slechts 3 dB reductie oplevert, is het vergroten van deze afstand niet erg doeltreffend als maatregel.

4.3 Bronmaatregelen

Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid kan worden gereduceerd. Bij een maximumsnelheid van 50 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximumsnelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen plaatsvinden door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch;
- verlaging van de maximumsnelheid: op een verlaging van het snelheidsregime op een weg kan de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed uitoefenen;
- geluidreducerend wegdek: een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek. De rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen B) op de Oirschotseweg zijn in bijlage 6 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg met maximaal 3 dB afneemt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog altijd overschreden. Derhalve is deze maatregel niet erg doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet tevens overwegende bezwaren van financiële aard. Vanuit financieel oogpunt is het namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van € 300,- per strekkende meter kan dragen. Bij een lengte van 375 meter resulteert dit voor de Oirschotseweg in een extra uitgave van circa € 112.500,-.

4.4 Geluidbeleid gemeente Best

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document 'Ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure' van de gemeente Best. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria.

In onderhavige situatie is er sprake van het opvullen van open plaatsen tussen aanwezige bebouwing. Derhalve wordt voldaan aan één van de subcriteria uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Daarnaast kunnen de woningen beschikken over een geluidluwe achtergevel. De zijgevels van de woningen binnen bouwvlak gb001, gb002 en gb004 kunnen tevens deels geluidluw zijn. Wanneer hierbij rekening wordt gehouden met de indeling van de woningen, zodat voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten en de tot de woningen behorende buitenruimten niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt, wordt voldaan aan de aanvullende eis uit het gemeentelijk geluidbeleid. Voornoemde verblijfsruimten dienen hierbij te worden voorzien van een te openen raam ter plaatse van de geluidluwe zijde.

4.5 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of sprake is van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wgh dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden en dat uitsluitend rekening dient te worden gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van de Oirschotseweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelasting echter alsnog bepaald voor alle gemodelleerde wegen. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de beoogde nieuwe woningen is tevens opgenomen in bijlage 5.

4.6 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 woningen sprake is van een procedure hogere waarde, is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

5. Samenvatting en conclusie

In opdracht van de initiatiefnemer heeft Tritium Advies een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van een plan aan Oirschotseweg 96-100 te Best. Beoogd wordt om tussen Oirschotseweg 96 en 98 een woning toe te voegen op grond van de regeling Kwaliteitsverbetering bebouwingsconcentraties en om tussen Oirschotseweg 98 en 100 drie woningen toe te voegen op grond van de provinciale regeling. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de St. Franciscusweg, Oirschotseweg, Kapelweg, Zessprong, St. Antoniusweg en Heivelden West. Aangezien de St. Franciscusweg doodlopend is, wordt deze weg als akoestisch niet relevant beschouwd. Dit geldt eveneens voor het doodlopende gedeelte van de St. Antoniusweg (tussen Oirschotseweg en Zessprong).

Voor de wegen St. Antoniusweg, Kapelweg, Zessprong en Heivelden West geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Voor de Oirschotseweg geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 12 dB overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet en wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregelen) gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger is in onderhavige situatie eveneens niet doeltreffend. Voor het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) geldt dat de voorkeursgrenswaarde nog altijd wordt overschreden. Deze geluidreducerende maatregel is derhalve niet doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard.

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document 'Ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure' van de gemeente Best. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. In onderhavige situatie is er sprake van het opvullen van open plaatsen tussen aanwezige bebouwing. Derhalve wordt voldaan aan één van de subcriteria uit het gemeentelijk geluidbeleid. Daarnaast kunnen de woningen beschikken over een geluidluwe achtergevel. De zijgevels van de woningen binnen bouwvlak gb001, gb002 en gb004 kunnen tevens deels geluidluw zijn. Wanneer hierbij rekening wordt gehouden met de indeling van de woningen, zodat voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten en de tot de woningen behorende buitenruimten niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt, wordt voldaan aan de aanvullende eis uit het

gemeentelijk geluidbeleid. Voornoemde verblijfsruimten dienen hierbij te worden voorzien van een te openen raam ter plaatse van de geluidluwe zijde. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Aangezien in onderhavige situatie sprake is van een procedure hogere waarde, is voor de woningen een aanvullend onderzoek nodig ter bepaling van de geluidwering van de gevels. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

BIJLAGE 1:

Bestemmingsplan 'Oirschotseweg (nabij 98) Best' - Verbeelding



Legenda



Bestemmingen

- N** Natuur
- W** Wonen
- WR-A3** Waarde - Archeologie 3
- WR-A4** Waarde - Archeologie 4

Aanduidingen

- Luchtvaartverkeerszone - ils
- afwijkende nokrichting
- cultuurhistorische waarden
- bouwvlak
- maximum bebouwde oppervlakte (m²)

0 10 20 40 Meters

Bestemmingsplan: Oirschotseweg (nabij 98) Best
IMRO-idn: NL.IMRO.0753.PM
Versie: Voorontwerp
Gemeente: Best
Datum: December 2019



BIJLAGE 2:

Lengte rapport

Locatie code 900010
Locatie naam Oirschotseweg tov hnr 98
Locatie plaats Best
Locatie omschrijving asfalt-50km
Meting naam 900010 Oirschotseweg 2015 wk17
Periode woensdag 22 april 2015 - donderdag 30 april 2015
Rijstroken Heivelden West - Ringweg (1)
 Ringweg - Heivelden West (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 5,3 tot 11,2		>	Tot.	Rel.	Fout
	5,3	11,2				
00:00	73	1	1	75	0,7	0
01:00	36	1	0	37	0,4	0
02:00	16	1	0	17	0,2	0
03:00	10	2	0	12	0,1	0
04:00	15	1	1	17	0,2	0
05:00	37	4	2	43	0,4	0
06:00	124	18	6	148	1,5	0
07:00	356	37	7	400	4,0	0
08:00	471	40	7	518	5,1	2
09:00	463	46	11	520	5,2	1
10:00	537	46	9	592	5,9	1
11:00	580	44	8	632	6,3	1
12:00	622	38	8	668	6,6	1
13:00	720	44	7	771	7,6	1
14:00	775	40	6	821	8,1	1
15:00	750	43	8	801	7,9	2
16:00	819	53	8	880	8,7	3
17:00	884	39	6	929	9,2	6
18:00	639	28	4	671	6,7	1
19:00	527	17	3	547	5,4	0
20:00	366	15	2	383	3,8	0
21:00	263	9	1	273	2,7	0
22:00	192	6	1	199	2,0	0
23:00	129	5	0	134	1,3	0
Totaal	9404	578	106	10088	100,0	20

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	9403	578	106	10087	100,0	20
Index	93,2	5,7	1,1	100,0		
Tot. 0-7	311	29	10	350	3,5	0
Index	88,9	8,3	2,9	100,0		
Tot. 7-19	7616	498	89	8203	81,3	20
Index	92,8	6,1	1,1	100,0		
Tot. 19-24	1476	52	7	1535	15,2	1
Index	96,2	3,4	0,5	100,0		
Tot. 23-7	440	33	11	484	4,8	0
Index	90,9	6,8	2,3	100,0		

Lengte rapport

Locatie code 000072
Locatie naam Kapelweg 11 wk13
Locatie plaats Best
Locatie omschrijving 072 Kapelweg 2015 wk 22
Meting naam maandag 18 mei 2015 - dinsdag 26 mei 2015
Periode Oirschot - Best (1)
Rijstroken Best - Oirschot (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,5	3,5 tot 7	> 7	Tot.	Rel.	Fout
00:00	3	0	0	3	0,4	0
01:00	2	0	0	2	0,3	0
02:00	1	0	0	1	0,1	0
03:00	1	0	0	1	0,1	0
04:00	0	0	0	0	0,0	0
05:00	4	0	0	4	0,6	0
06:00	13	2	2	17	2,4	0
07:00	23	4	5	32	4,6	1
08:00	28	2	3	33	4,7	1
09:00	25	5	2	32	4,6	1
10:00	33	3	2	38	5,5	1
11:00	43	3	3	49	7,1	2
12:00	41	4	3	48	6,9	2
13:00	45	4	4	53	7,6	2
14:00	45	4	4	53	7,6	3
15:00	46	5	4	55	7,9	3
16:00	52	6	7	65	9,4	2
17:00	62	3	5	70	10,1	2
18:00	35	3	3	41	5,9	1
19:00	29	2	2	33	4,7	1
20:00	22	2	1	25	3,6	0
21:00	20	1	1	22	3,2	0
22:00	12	0	0	12	1,7	0
23:00	6	0	0	6	0,9	0
Totaal	591	53	51	695	100,0	22

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	591	52	52	695	100,0	24
Index	85,0	7,5	7,5	100,0		
Tot. 0-7	24	3	2	29	4,2	0
Index	82,8	10,3	6,9	100,0		
Tot. 7-19	479	45	45	569	81,9	22
Index	84,2	7,9	7,9	100,0		
Tot. 19-24	88	4	4	96	13,8	2
Index	91,7	4,2	4,2	100,0		
Tot. 23-7	29	3	2	34	4,9	0
Index	85,3	8,8	5,9	100,0		

Lengte rapport

Locatie code 201201
Locatie naam St Antoniusweg
Locatie plaats Best
Locatie omschrijving extra telling snelheid nav klachten
Meting naam 1201 St Antoniusweg 2015 wk-21
Periode maandag 18 mei 2015 - dinsdag 26 mei 2015
Rijstroken Kapelweg - zessprong (1)
 zessprong - Kapelweg (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,5	3,5 tot 7	> 7	Tot.	Rel.	Fout
00:00	4	0	0	4	0,6	0
01:00	2	0	0	2	0,3	0
02:00	1	0	0	1	0,1	0
03:00	0	0	0	0	0,0	0
04:00	0	0	0	0	0,0	0
05:00	3	0	0	3	0,4	0
06:00	12	2	1	15	2,2	0
07:00	24	3	4	31	4,6	0
08:00	32	1	1	34	5,0	0
09:00	28	3	1	32	4,7	0
10:00	36	4	2	42	6,2	0
11:00	41	3	2	46	6,8	0
12:00	43	4	2	49	7,3	0
13:00	44	5	2	51	7,6	0
14:00	44	2	2	48	7,1	0
15:00	45	4	2	51	7,6	1
16:00	52	6	5	63	9,3	0
17:00	61	3	2	66	9,8	0
18:00	34	2	1	37	5,5	0
19:00	30	2	1	33	4,9	0
20:00	25	1	1	27	4,0	0
21:00	19	1	0	20	3,0	0
22:00	14	0	0	14	2,1	0
23:00	6	0	0	6	0,9	0
Totaal	600	46	29	675	100,0	1

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	602	47	31	680	100,0	3
Index	88,5	6,9	4,6	100,0		
Tot. 0-7	22	2	1	25	3,7	0
Index	88,0	8,0	4,0	100,0		
Tot. 7-19	486	40	28	554	81,5	2
Index	87,7	7,2	5,1	100,0		
Tot. 19-24	94	5	3	102	15,0	1
Index	92,2	4,9	2,9	100,0		
Tot. 23-7	28	2	1	31	4,6	0
Index	90,3	6,5	3,2	100,0		

Lengte rapport

Locatie code 201608
Locatie naam Zessprong
Locatie plaats
Locatie omschrijving asfalt 50 km/u lm 019
Meting naam 201608 Zessprong 2017 wk 7
Periode dinsdag 14 februari 2017 - donderdag 23 februari 2017
Rijstroken Kapelweg - Zessprong fp Ringweg (1)
 Zessprong fp Ringweg - Kapelweg (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,5	3,5 tot 7	> 7	Tot.	Rel.	Fout
00:00	1	0	0	1	0,8	0
01:00	0	0	0	0	0,0	0
02:00	0	0	0	0	0,0	0
03:00	0	0	0	0	0,0	0
04:00	0	0	0	0	0,0	0
05:00	0	0	0	0	0,0	0
06:00	1	0	0	1	0,8	0
07:00	5	1	0	6	4,7	0
08:00	6	2	1	9	7,1	0
09:00	6	1	0	7	5,5	0
10:00	6	2	0	8	6,3	0
11:00	8	2	1	11	8,7	0
12:00	8	1	1	10	7,9	0
13:00	10	1	1	12	9,4	0
14:00	9	1	1	11	8,7	0
15:00	8	1	0	9	7,1	0
16:00	12	1	1	14	11,0	0
17:00	12	0	0	12	9,4	0
18:00	5	0	0	5	3,9	0
19:00	5	0	0	5	3,9	0
20:00	2	0	0	2	1,6	0
21:00	1	0	0	1	0,8	0
22:00	2	0	0	2	1,6	0
23:00	1	0	0	1	0,8	0
Totaal	108	13	6	127	100,0	0

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	108	15	7	130	100,0	0
Index	83,1	11,5	5,4	100,0		
Tot. 0-7	4	0	0	4	3,1	0
Index	100,0	0,0	0,0	100,0		
Tot. 7-19	94	13	6	113	86,9	0
Index	83,2	11,5	5,3	100,0		
Tot. 19-24	10	1	0	11	8,5	0
Index	90,9	9,1	0,0	100,0		
Tot. 23-7	4	0	0	4	3,1	0
Index	100,0	0,0	0,0	100,0		

Lengte rapport

Locatie code 000132
Locatie naam Heivelden West
Locatie plaats Best
Locatie omschrijving Im 002
Meting naam 132 Heivelden west 2017-wk06
Periode dinsdag 31 januari 2017 - maandag 13 februari 2017
Rijstroken Beekvelden - Oirschotseweg (1)
 Oirschotseweg - Beekvelden (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,5	3,5 tot 7	> 7	Tot.	Rel.	Fout
00:00	20	0	0	20	0,8	0
01:00	8	1	0	9	0,3	0
02:00	4	0	0	4	0,2	0
03:00	1	1	0	2	0,1	0
04:00	3	0	0	3	0,1	0
05:00	10	0	0	10	0,4	0
06:00	39	2	0	41	1,5	0
07:00	136	6	2	144	5,4	1
08:00	176	7	5	188	7,1	1
09:00	118	9	2	129	4,8	1
10:00	121	7	1	129	4,8	0
11:00	128	8	2	138	5,2	0
12:00	150	8	3	161	6,0	0
13:00	164	10	3	177	6,6	0
14:00	165	10	2	177	6,6	0
15:00	171	9	4	184	6,9	0
16:00	189	9	4	202	7,6	0
17:00	246	8	5	259	9,7	0
18:00	198	6	4	208	7,8	0
19:00	167	3	3	173	6,5	0
20:00	118	2	1	121	4,5	0
21:00	78	1	0	79	3,0	0
22:00	68	1	0	69	2,6	0
23:00	39	0	0	39	1,5	0
Totaal	2517	108	41	2666	100,0	3

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	2513	110	43	2666	100,0	6
Index	94,3	4,1	1,6	100,0		
Tot. 0-7	85	5	1	91	3,4	0
Index	93,4	5,5	1,1	100,0		
Tot. 7-19	1960	97	38	2095	78,6	6
Index	93,6	4,6	1,8	100,0		
Tot. 19-24	468	7	5	480	18,0	0
Index	97,5	1,5	1,0	100,0		
Tot. 23-7	123	5	1	129	4,8	0
Index	95,3	3,9	0,8	100,0		

4

Berekening en analyse verkeerseffecten Aarle

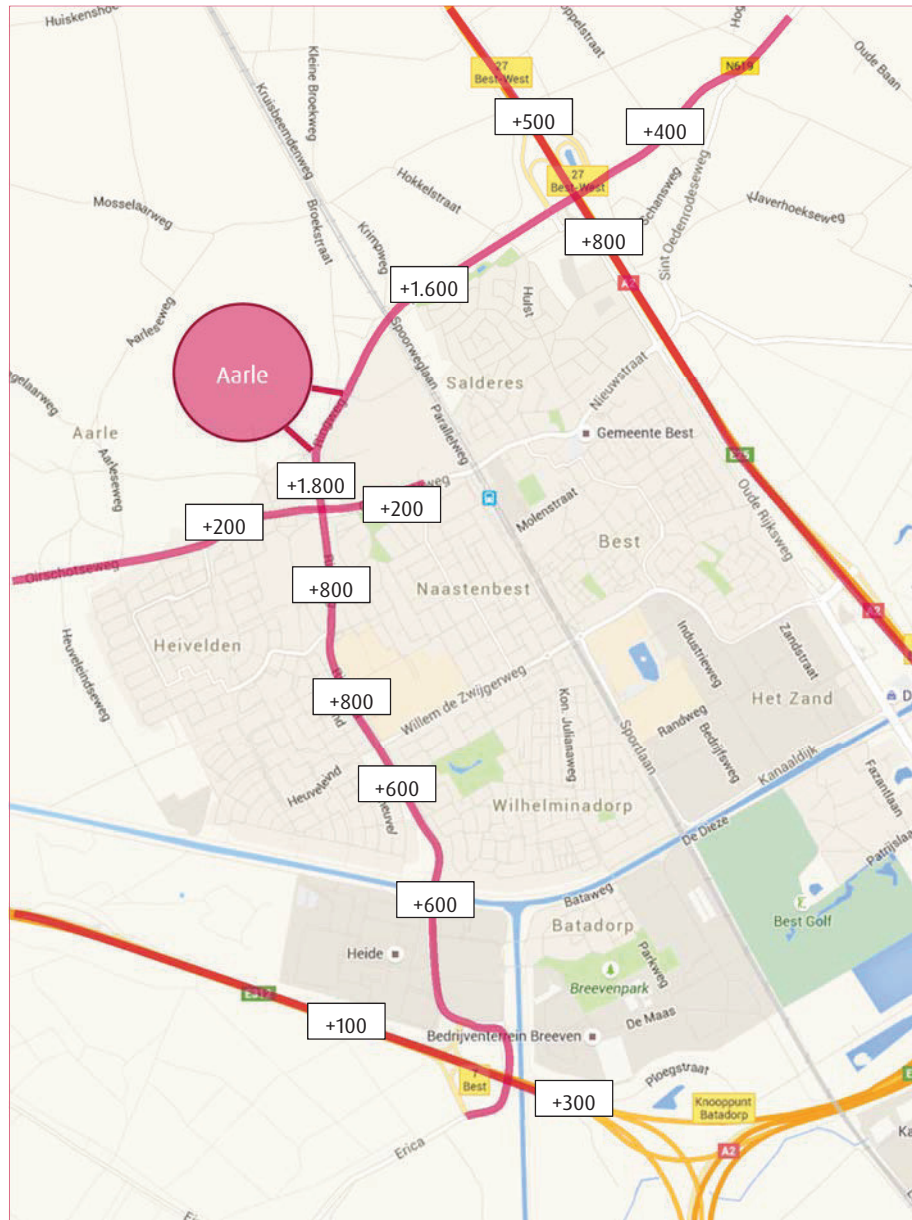
4.1 Berekening verkeerseffecten met verkeersmodel

Op basis van de referentiesituatie is een variant in het verkeersmodel gemaakt, waarin de woningbouwontwikkeling Aarle is toegevoegd. De variant is simultaan³ doorerekend. De volgende analyse geeft antwoord op de vraag:

'Wat zijn de consequenties van het ontsluiten van Aarle voor de hoofdstructuur van Best, met name de Ringweg'?

Figuur 4.1 laat de belangrijkste verkeerseffecten als gevolg van Aarle zien in mvt/etm, afgerond op honderdtallen.

³ Simultaan betekent dat op basis van de gewijzigde inwoneraantallen opnieuw alle herkomsten en bestemmingen in het model berekend worden. Vervolgens wordt de vervoerswijzekeuze opnieuw bepaald en worden de verplaatsingen toegedeeld aan het beschikbare wegennet.



Figuur 4.1: Toename verkeersdruk als gevolg van de ontwikkeling Aarle

Het verkeer van en naar de nieuwbouwwontwikkeling Aarle blijkt zich evenredig te verdelen over beide rotondes op de Ringweg. Richting de Oirschotseweg leidt Aarle tot een toename van 1.800 mvt/etm, richting de A2 1.600 mvt/etm. Daarnaast rijdt een klein deel van het verkeer via het onderliggende wegennet zoals de Broekstraat, de Landbouwweg en de Sint Anthoniusweg.

Van het verkeer richting de A2 rijden bijna 400 mvt/etm door over de Sint-Oedenrodeseweg (N619) richting Boskant en Sint-Oedenrode. De rest van het verkeer gaat voor het overgrote deel de snelweg A2 op, 500 mvt/etm van en naar de A2-noord en bijna 800 mvt/etm van en naar de A2-zuid.

Het verkeer van en naar Aarle rijdt ter hoogte van de rotonde Oirschotseweg voor het grootste deel (ruim 800 mvt/etm) door over de Ringweg. De verkeerstoename op de Oirschotseweg is beperkt. Richting Oirschot en richting het centrum van Best gaat het om circa 200 mvt/etm.

Ter hoogte van de rotonde lijken voertuigen te 'verdwijnen'. De toename op de noordelijke tak is namelijk 1.800, terwijl de toename op de westelijke, oostelijke en zuidelijke tak slechts 1.200 is. De logische vraag is dan: 'Waar zijn die 600 auto's gebleven?' Dit heeft ermee te maken dat een toename van verkeer vanuit Aarle zorgt voor een grotere vertraging op de rotonde. Hierdoor zal een deel van het overige verkeer voor een andere route kiezen, waardoor gelijktijdig ook sprake is van een afname van bepaalde verkeersstromen over de Ringweg. Een voorbeeld: richting de rotonde rijden vanuit Aarle 846 extra auto's (en 927 auto's in noordelijke rijrichting). Hiervan rijden er 464 naar de Ringweg (zuid), maar de toename op het zuidelijke wegvak is slechts 407. Een verschil van 57. Dit komt omdat er door de toegenomen vertraging 23 auto's minder vanuit de Oirschotseweg (west) naar de Ringweg (zuid) rijden en 35 auto's minder vanuit de Oirschotseweg (oost).

Ter hoogte van de aansluiting A58 rijden 400 mvt/etm door naar de A58. Van dit verkeer rijden circa 300 mvt/etm naar de Randweg Eindhoven en 100 mvt/etm naar het westen (A58 Tilburg). De toename op de Oirschotseweg in westelijke richting is dus twee keer zo groot als de toename op de A58 richting Tilburg.

De overige effecten op het Bestse wegennet zijn beperkt. Het gaat vaak om hoogstens enkele tientallen voertuigen per etmaal.

4.2 Correctie verkeersdruk hoofdwegennet

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel dat de toekomstige situatie in 2030 beschrijft. Dit model laat op en rondom de Ringweg in Best een flinke toename zien van de verkeersdruk ten opzichte van de huidige situatie. Beoordeeld is of deze modelcijfers een goede basis vormen om verdere analyses op te baseren.

Om meer inzicht te krijgen in deze verkeerstoename, zijn de intensiteiten in het verkeersmodel gedetailleerder vergeleken tussen het basisjaar 2010⁴, de referentie 2030 en de plansituatie 2030. Tabel 4.1 laat voor de telpunten zien hoe het verkeer zich tussen 2010 en 2030 volgens het model ontwikkelt (referentie en plan).

⁴ Het basisjaar van het verkeersmodel voorspelt de verkeersstromen in 2010. Dit basisjaar is gekozen, omdat hiervan bij de start van de bouw van het model alle sociaaleconomische en empirische verkeersgegevens beschikbaar waren.

nr.	straat	telling	verkeersmodel	referentie	plansituatie
		2015	2010	2030	2030
S011	Ringweg	7.632	9.600	13.000	14.600
128	Ringweg	10.407	11.700	13.000	14.100
127	Ringweg	11.216	10.000	11.800	12.600
S003	Ringweg	11.150	12.900	15.200	15.800
S009	Oirschotseweg	8.761	11.500	13.100	13.200
S010	Oirschotseweg	10.641	11.600	13.300	13.500
077	Oirschotseweg	10.128	12.000	13.700	13.900
012	Oirschotseweg	7.775	10.200	10.500	10.700
S002	Willem de Zwijgerweg	7.664	8.900	9.000	8.900

Tabel 4.1: Verkeerscijfers op telpunten nabij de Ringweg volgens tellingen en het verkeersmodel

Op het noordelijk deel van de Ringweg rijden in het verkeersmodel van 2010 circa 9.600 mvt/etm. Dit is duidelijk meer dan de 7.600 mvt/etm die vijf jaar later in 2015 zijn geteld. Eerdere analyses die zijn uitgevoerd voor omliggende gemeenten laten zien dat de verkeersdruk in het SRE tussen 2010 en 2014/2015 niet zichtbaar is toegenomen. Ook de verkeersschouw heeft laten zien dat de, aan de verkeersdruk gerelateerde, verkeersafwikkelingsproblemen beperkt zijn. Verondersteld mag worden dat de verkeersintensiteiten voor 2010 in werkelijkheid meer in lijn liggen met de telling uit 2015. Dit betekent dat de prognoses een overschatting geven van de verkeersdruk.

In de analyses zijn de intensiteiten daarom verlaagd op basis van de geconstateerde overschatting. Tabel 4.2 geeft voor elk telpunt de correctie weer (mvt/etm) en de resulterende aantallen voor de plansituatie 2030. Daarnaast is een correctiefactor berekend, waarmee later de kruispuntstromen kunnen worden gecorrigeerd.

nr.	straat	plansituatie	correctie	plansituatie	correctiefactor
		model 2030		correctie 2030	
S011	Ringweg	14.600	-2.000	12.600	-14%
128	Ringweg	14.100	-1.300	12.800	-9%
127	Ringweg	12.600	+1.200	13.800	+10%
S003	Ringweg	15.800	-1.700	14.100	-11%
S009	Oirschotseweg	13.200	-2.700	10.500	-20%
S010	Oirschotseweg	13.500	-1.000	12.500	-7%
077	Oirschotseweg	13.900	-1.900	12.000	-14%
012	Oirschotseweg	10.700	-2.400	8.300	-22%
S002	Willem de Zwijgerweg	8.900	-1.200	7.700	-13%

Tabel 4.2: Gecorrigeerde verkeerscijfers op telpunten

Van: Susan Vissers | Tritium Advies
Verzonden: dinsdag 17 november 2020 11:23
Aan: Susan Vissers | Tritium Advies
Onderwerp: aanvraag verkeersgegevens St. Franciscusweg 1A te Best

- Sint Franciscusweg; [asfalt met oppervlakte behandeling](#)
- Kapelweg tussen Sint Franciscusweg en Kapelweg nummer 22; [asfalt met oppervlaktebehandeling](#);
- Sint Antoniusweg; [asfalt met oppervlaktebehandeling](#)
- Oirschotseweg tussen Heivelden West- en de Ringweg: wegdek: SMA-NL5;
- Zessprong: [Sma 0-11](#)

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeerslawaa

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeerslawaa
Verantwoordelijke	sh
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMW-2012
Aangemaakt door	sh op 16-11-2020
Laatst ingezien door	sh op 19-11-2020
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.2
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	16
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

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

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
w01a Oirs	Oirschotseweg	Verdeling	0,75	0	W4a	SMA-NL5	50	50	50	12180,00	6,78	3,47
w01b Oirs	Oirschotseweg	Verdeling	0,75	0	W4a	SMA-NL5	50	50	50	12688,00	6,78	3,47
w01c Oirs	Oirschotseweg	Verdeling	0,75	0	W4a	SMA-NL5	50	50	50	10658,00	6,78	3,47
w02 Sint A	Sint Antoniusweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	50	50	50	862,00	6,80	3,46
w03a Kapel	Kapelweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	60	60	60	882,00	6,82	3,31
w03b Kapel	Kapelweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	50	50	50	882,00	6,82	3,31
w04 Zes	Zessprong	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	156,00	7,41	1,97
w05 Heivel	Heivelden West	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	3284,00	6,55	4,14

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

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
w01a Oirs	0,60	92,84	96,15	90,91	6,07	3,35	6,82	1,08	0,50	2,27	False	1,5
w01b Oirs	0,60	92,84	96,15	90,91	6,07	3,35	6,82	1,08	0,50	2,27	False	1,5
w01c Oirs	0,60	92,84	96,15	90,91	6,07	3,35	6,82	1,08	0,50	2,27	False	1,5
w02 Sint A	0,57	87,73	93,62	90,32	7,22	4,26	6,45	5,05	2,13	3,23	False	1,5
w03a Kapel	0,61	84,18	90,22	85,29	7,91	5,43	8,82	7,91	4,35	5,88	False	1,5
w03b Kapel	0,61	84,18	90,22	85,29	7,91	5,43	8,82	7,91	4,35	5,88	False	1,5
w04 Zes	0,39	83,19	100,00	100,00	11,50	--	--	5,31	--	--	False	1,5
w05 Heivel	0,60	93,56	97,51	95,35	4,63	1,58	3,88	1,81	0,90	0,78	False	1,5

Model: wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt t01	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt t02	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt t03	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt t04	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt t05	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt t06	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt t07	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt t08	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t09	toetspunt t09	16,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t10	toetspunt t10	16,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t11	toetspunt t11	16,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t12	toetspunt t12	16,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t13	toetspunt t13	16,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t14	toetspunt t14	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t15	toetspunt t15	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t16	toetspunt t16	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t17	toetspunt t17	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t18	toetspunt t18	16,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: wegverkeerslawaa
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
b01	groen	1,00
b02	groen	1,00
b03	groen	1,00
b04	groen	1,00
b05	groen	1,00
b06	groen	1,00
b07	groen	1,00
b08	groen	1,00
b09	tuinen	0,50
b10	groen	1,00
b11	groen	1,00
b12	tuinen	0,50
b13	tuinen	0,50
b14	tuinen	0,50
b15	tuinen	0,50
b16	tuinen	0,50
b17	tuinen	0,50
b18	tuinen	0,50
b19	tuinen	0,50
b20	tuinen	0,50
b21	tuinen	0,50
b22	tuinen	0,50
b23	tuinen	0,50
b24	tuinen	0,50
b25	tuinen	0,50
b26	tuinen	0,50
b27	tuinen	0,50
b28	tuinen	0,50
b29	tuinen	0,50
b30	groen	1,00
b31	groen	1,00
b32	groen	1,00
b33	groen	1,00
b34	groen	1,00
b35	groen	1,00

Model: wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp
gb001	plangebied	10,00	Relatief	16,00	0 dB
gb002	plangebied	10,00	Relatief	16,03	0 dB
gb003	plangebied	10,00	Relatief	16,03	0 dB
gb004	plangebied	10,00	Relatief	16,00	0 dB
gb005	gebouw gb005	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb006	gebouw gb006	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb007	gebouw gb007	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb008	gebouw gb008	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb009	gebouw gb009	26,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb010	gebouw gb010	3,00	Relatief	16,50	0 dB
gb011	gebouw gb011	3,00	Relatief	16,50	0 dB
gb012	gebouw gb012	3,00	Relatief	16,50	0 dB
gb013	gebouw gb013	22,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb014	gebouw gb014	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb015	gebouw gb015	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb016	gebouw gb016	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb017	gebouw gb017	22,00	Absoluut	16,42	0 dB
gb018	gebouw gb018	7,00	Relatief	16,50	0 dB
gb019	gebouw gb019	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb020	gebouw gb020	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb021	gebouw gb021	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb022	gebouw gb022	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb023	gebouw gb023	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb024	gebouw gb024	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb025	gebouw gb025	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb026	gebouw gb026	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb027	gebouw gb027	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb028	gebouw gb028	5,00	Relatief	16,00	0 dB
gb029	gebouw gb029	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb030	gebouw gb030	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb031	gebouw gb031	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb032	gebouw gb032	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb033	gebouw gb033	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb034	gebouw gb034	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb035	gebouw gb035	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb036	gebouw gb036	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb037	gebouw gb037	5,00	Relatief	16,00	0 dB
gb038	gebouw gb038	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb039	gebouw gb039	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb040	gebouw gb040	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb041	gebouw gb041	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb042	gebouw gb042	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb043	gebouw gb043	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb044	gebouw gb044	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb045	gebouw gb045	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb046	gebouw gb046	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb047	gebouw gb047	19,60	Absoluut	16,50	0 dB
gb048	gebouw gb048	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb049	gebouw gb049	7,00	Relatief	16,50	0 dB
gb050	gebouw gb050	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb051	gebouw gb051	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb052	gebouw gb052	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb053	gebouw gb053	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb054	gebouw gb054	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb055	gebouw gb055	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb056	gebouw gb056	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb057	gebouw gb057	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb058	gebouw gb058	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb059	gebouw gb059	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb060	gebouw gb060	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb061	gebouw gb061	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb062	gebouw gb062	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb063	gebouw gb063	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb064	gebouw gb064	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb065	gebouw gb065	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb066	gebouw gb066	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb067	gebouw gb067	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb068	gebouw gb068	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb069	gebouw gb069	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb070	gebouw gb070	9,00	Relatief	16,00	0 dB
gb071	gebouw gb071	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb072	gebouw gb072	23,80	Absoluut	16,00	0 dB

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp
gb073	gebouw gb073	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb074	gebouw gb074	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb075	gebouw gb075	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb076	gebouw gb076	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb077	gebouw gb077	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb078	gebouw gb078	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb079	gebouw gb079	25,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb080	gebouw gb080	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb081	gebouw gb081	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb082	gebouw gb082	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb083	gebouw gb083	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb084	gebouw gb084	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb085	gebouw gb085	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb086	gebouw gb086	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb087	gebouw gb087	21,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb088	gebouw gb088	24,30	Absoluut	16,00	0 dB
gb089	gebouw gb089	24,30	Absoluut	16,00	0 dB
gb090	gebouw gb090	25,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb091	gebouw gb091	25,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb092	gebouw gb092	23,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb093	gebouw gb093	25,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb094	gebouw gb094	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb095	gebouw gb095	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb096	gebouw gb096	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb097	gebouw gb097	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb098	gebouw gb098	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb099	gebouw gb099	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb100	gebouw gb100	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb101	gebouw gb101	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb102	gebouw gb102	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb103	gebouw gb103	23,60	Absoluut	16,00	0 dB
gb104	gebouw gb104	19,60	Absoluut	16,50	0 dB
gb105	gebouw gb105	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb106	gebouw gb106	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb107	gebouw gb107	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb108	gebouw gb108	22,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb109	gebouw gb109	19,60	Absoluut	16,50	0 dB
gb110	gebouw gb110	19,60	Absoluut	16,50	0 dB
gb111	gebouw gb111	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb112	gebouw gb112	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb113	gebouw gb113	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb114	gebouw gb114	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb115	gebouw gb115	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb116	gebouw gb116	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb117	gebouw gb117	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb118	gebouw gb118	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb119	gebouw gb119	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb120	gebouw gb120	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb121	gebouw gb121	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb122	gebouw gb122	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb123	gebouw gb123	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb124	gebouw gb124	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb125	gebouw gb125	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb126	gebouw gb126	19,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb127	gebouw gb127	26,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb128	gebouw gb128	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb129	gebouw gb129	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb130	gebouw gb130	22,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb131	gebouw gb131	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb132	gebouw gb132	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb133	gebouw gb133	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb134	gebouw gb134	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb135	gebouw gb135	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb136	gebouw gb136	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb137	gebouw gb137	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb138	gebouw gb138	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb139	gebouw gb139	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb140	gebouw gb140	23,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb141	gebouw gb141	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb142	gebouw gb142	25,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb143	gebouw gb143	24,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb144	gebouw gb144	19,00	Absoluut	16,50	0 dB

Model: wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp
gb145	gebouw gb145	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb146	gebouw gb146	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb147	gebouw gb147	21,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb148	gebouw gb148	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb149	gebouw gb149	21,50	Absoluut	16,50	0 dB
gb150	gebouw gb150	5,00	Relatief	16,00	0 dB
gb151	gebouw gb151	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb152	gebouw gb152	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb153	gebouw gb153	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb154	gebouw gb154	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb155	gebouw gb155	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb156	gebouw gb156	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb157	gebouw gb157	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb158	gebouw gb158	24,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb159	gebouw gb159	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb160	gebouw gb160	19,70	Absoluut	16,50	0 dB
gb161	gebouw gb161	19,00	Absoluut	16,50	0 dB
gb162	gebouw gb162	25,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb163	gebouw gb163	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb164	gebouw gb164	21,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb165	gebouw gb165	22,00	Absoluut	16,03	0 dB
gb166	gebouw gb166	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb167	gebouw gb167	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb168	gebouw gb168	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb169	gebouw gb169	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb170	gebouw gb170	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb171	gebouw gb171	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb172	gebouw gb172	23,00	Absoluut	16,07	0 dB
gb173	gebouw gb173	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb174	gebouw gb174	23,00	Absoluut	16,36	0 dB
gb175	gebouw gb175	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb176	gebouw gb176	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb177	gebouw gb177	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb178	gebouw gb178	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb179	gebouw gb179	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb180	gebouw gb180	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb181	gebouw gb181	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb182	gebouw gb182	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb183	gebouw gb183	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb184	gebouw gb184	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb185	gebouw gb185	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb186	gebouw gb186	20,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb187	gebouw gb187	20,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb188	gebouw gb188	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb189	gebouw gb189	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb190	gebouw gb190	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb191	gebouw gb191	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb192	gebouw gb192	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb193	gebouw gb193	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb194	gebouw gb194	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb195	gebouw gb195	21,20	Absoluut	16,00	0 dB
gb196	gebouw gb196	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb197	gebouw gb197	20,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb198	gebouw gb198	20,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb199	gebouw gb199	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb200	gebouw gb200	19,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb201	gebouw gb201	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb202	gebouw gb202	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb203	gebouw gb203	20,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb204	gebouw gb204	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb205	gebouw gb205	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb206	gebouw gb206	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb207	gebouw gb207	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb208	gebouw gb208	23,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb209	gebouw gb209	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb210	gebouw gb210	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb211	gebouw gb211	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb212	gebouw gb212	22,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb213	gebouw gb213	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb214	gebouw gb214	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb215	gebouw gb215	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb216	gebouw gb216	20,00	Absoluut	16,00	0 dB

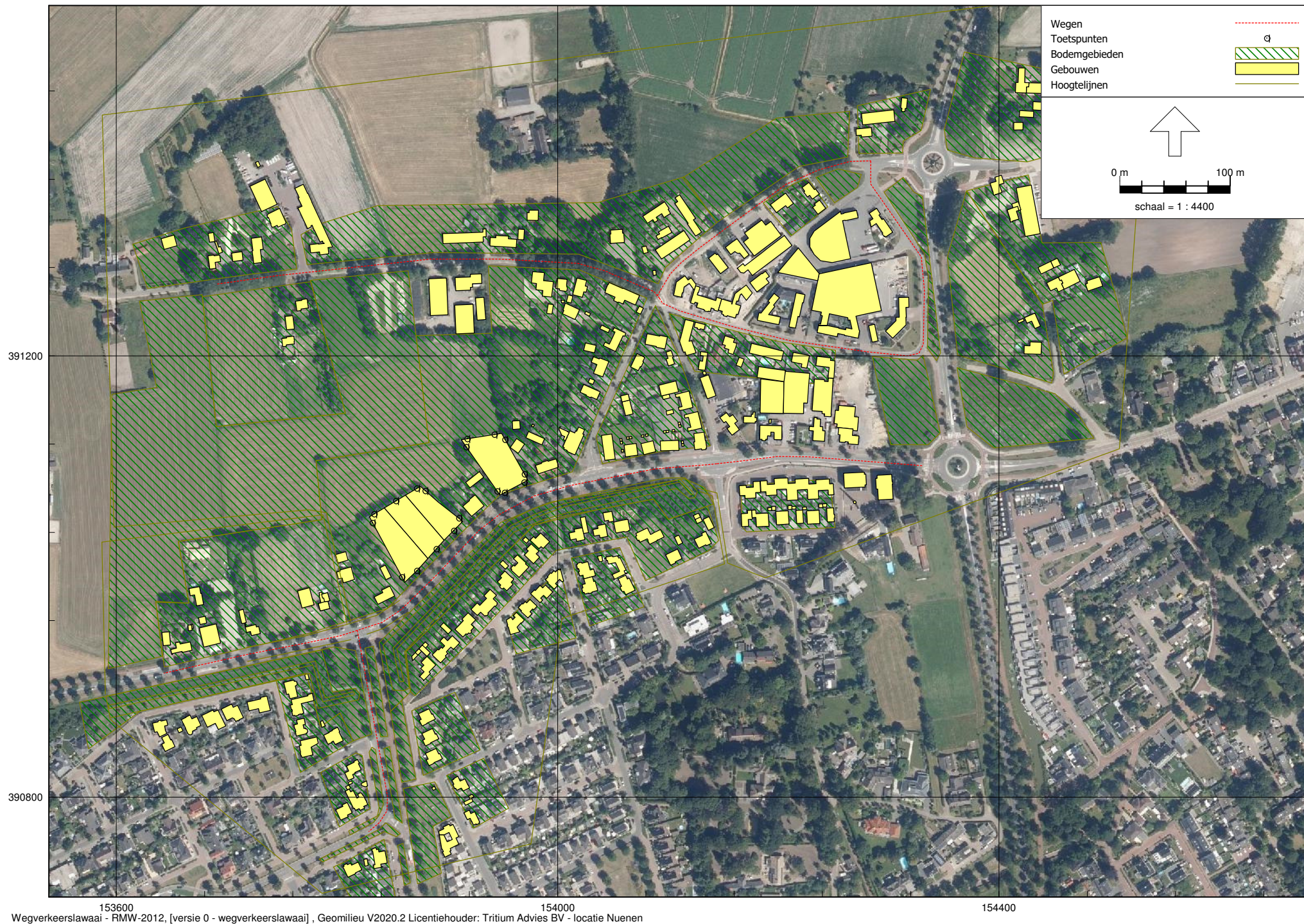
Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp
gb217	gebouw gb217	20,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb218	gebouw gb218	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb219	gebouw gb219	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb220	gebouw gb220	3,00	Relatief	16,00	0 dB
gb221	gebouw gb221	19,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb222	gebouw gb222	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb223	gebouw gb223	21,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb224	gebouw gb224	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb225	gebouw gb225	22,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb226	gebouw gb226	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb227	gebouw gb227	22,60	Absoluut	16,00	0 dB
gb228	gebouw gb228	22,00	Absoluut	16,12	0 dB
gb229	gebouw gb229	21,50	Absoluut	16,07	0 dB
gb230	gebouw gb230	20,00	Absoluut	16,42	0 dB
gb231	gebouw gb231	24,00	Absoluut	16,40	0 dB
gb232	gebouw gb232	20,00	Absoluut	16,39	0 dB
gb233	gebouw gb233	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb234	gebouw gb234	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb235	gebouw gb235	21,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb236	gebouw gb236	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb237	gebouw gb237	7,00	Relatief	16,00	0 dB
gb238	gebouw gb238	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb239	gebouw gb239	23,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb240	gebouw gb240	24,00	Absoluut	16,41	0 dB
gb241	gebouw gb241	38,40	Absoluut	16,00	0 dB
gb242	gebouw gb242	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb243	gebouw gb243	23,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb244	gebouw gb244	24,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb245	gebouw gb245	25,50	Absoluut	16,00	0 dB
gb246	gebouw gb246	23,60	Absoluut	16,00	0 dB
gb247	gebouw gb247	19,00	Absoluut	16,00	0 dB
gb248	gebouw gb248	23,50	Absoluut	16,00	0 dB

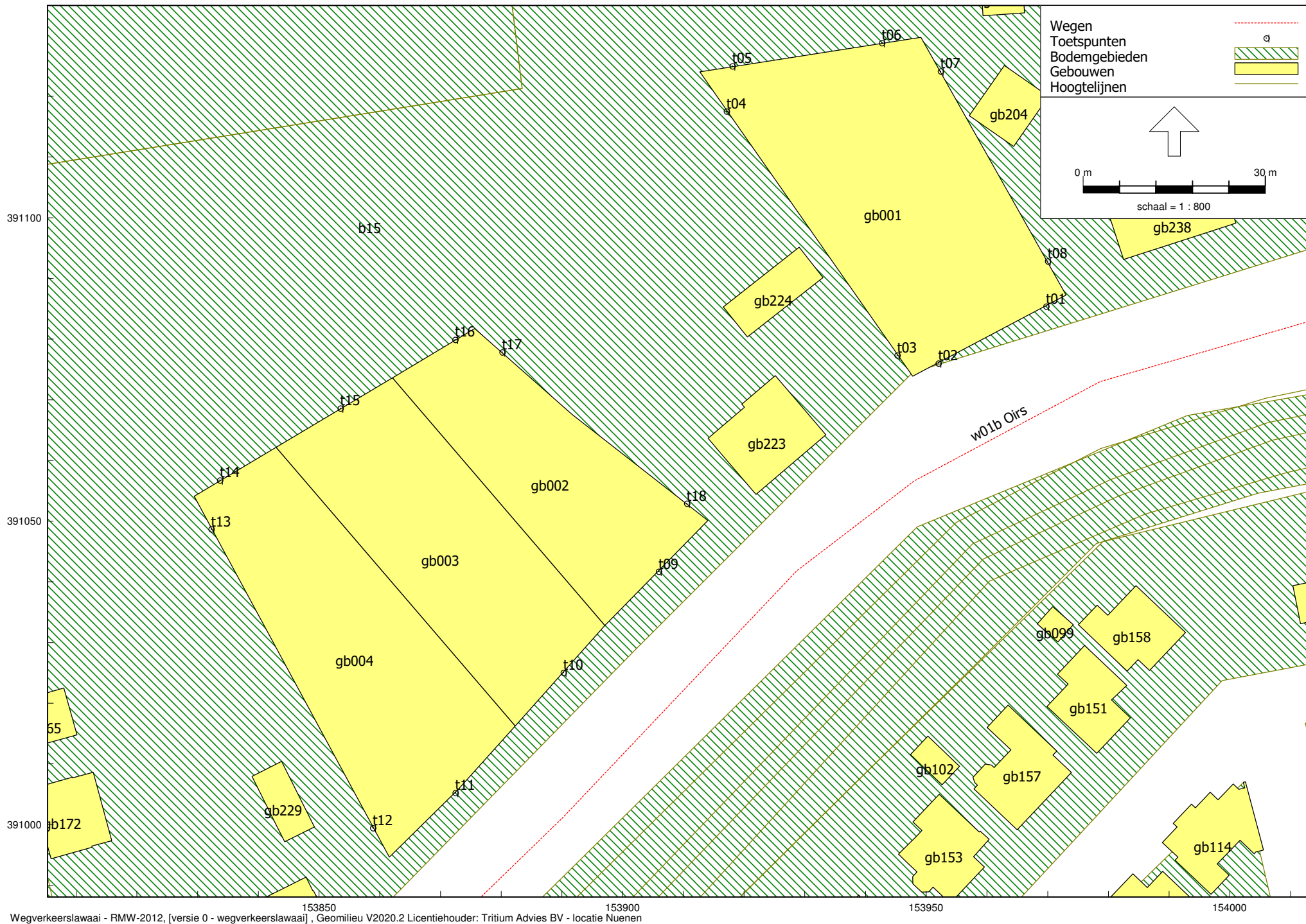
Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeerslawaai

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Heivelden West	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Kapelweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Oirschotseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Sint Antoniusweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Zessprong	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

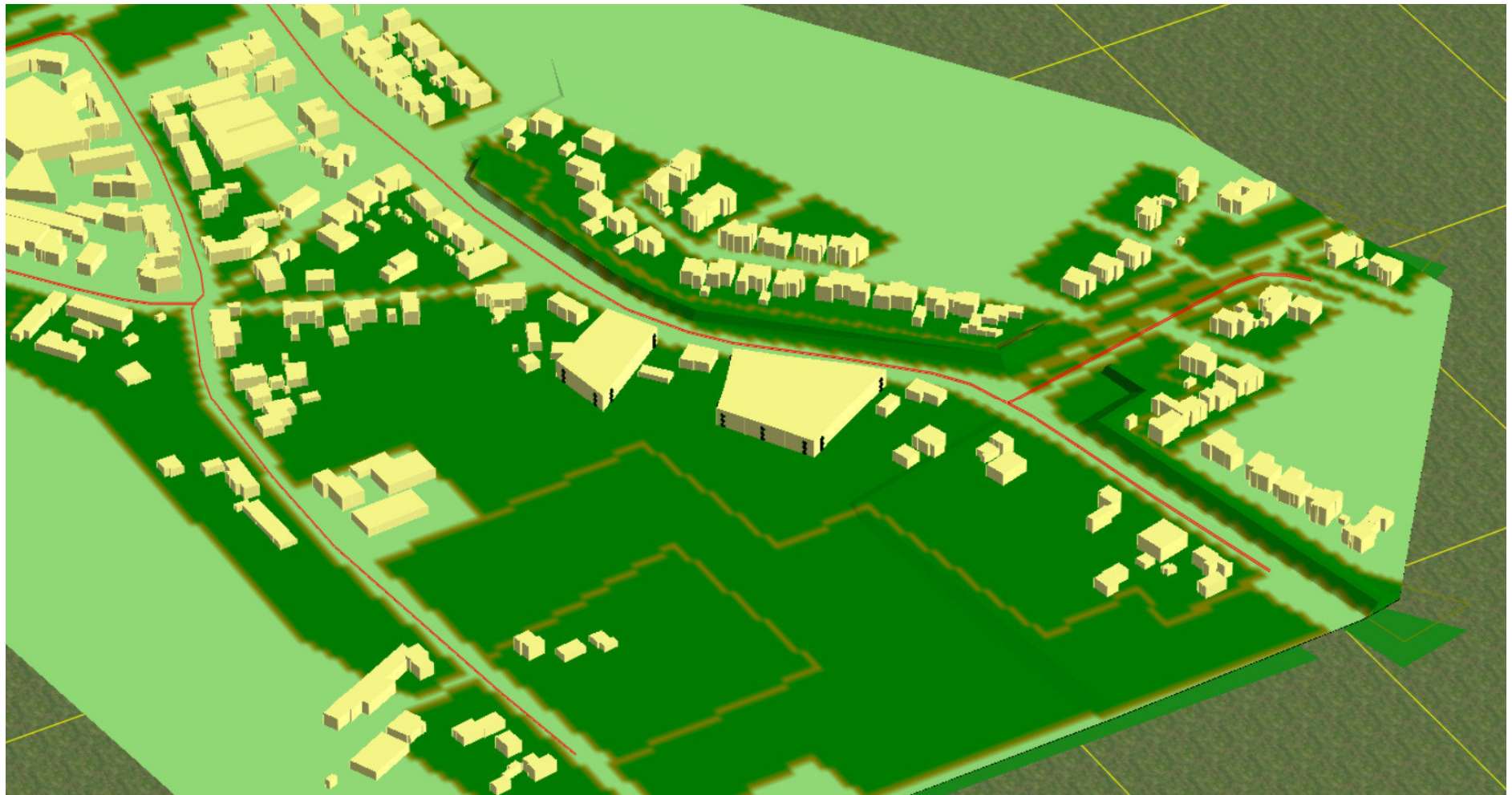
BIJLAGE 4:











BIJLAGE 5:

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oirschotseweg
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	59,0	55,5	48,8	59,2	
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	59,3	55,8	49,1	59,5	
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	59,1	55,7	49,0	59,4	
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	59,5	56,1	49,4	59,8	
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	59,8	56,3	49,6	60,0	
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	59,6	56,1	49,4	59,8	
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	54,9	51,5	44,8	55,2	
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	55,3	51,8	45,1	55,5	
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	55,2	51,8	45,1	55,5	
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	38,2	34,8	28,1	38,5	
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	41,9	38,5	31,8	42,2	
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	44,0	40,6	33,9	44,3	
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	24,4	21,0	14,3	24,7	
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	25,6	22,1	15,5	25,8	
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	25,9	22,4	15,8	26,2	
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	26,1	22,5	16,0	26,3	
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	28,6	25,1	18,5	28,8	
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	28,9	25,5	18,8	29,2	
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	36,6	33,1	26,4	36,8	
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	42,1	38,7	32,0	42,4	
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	45,4	42,0	35,3	45,7	
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	52,3	48,9	42,2	52,6	
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	53,3	49,9	43,1	53,5	
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	53,5	50,1	43,3	53,7	
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	58,4	54,9	48,2	58,6	
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	58,8	55,4	48,6	59,0	
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	58,6	55,2	48,5	58,9	
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	58,5	55,0	48,3	58,7	
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	58,9	55,4	48,7	59,1	
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	58,7	55,3	48,6	59,0	
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	58,9	55,5	48,8	59,2	
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	59,2	55,8	49,1	59,5	
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	59,0	55,6	48,9	59,3	
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	52,8	49,3	42,6	53,0	
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	53,7	50,3	43,6	54,0	
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	53,6	50,2	43,5	53,9	
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	40,2	36,8	30,0	40,5	
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	41,8	38,4	31,7	42,1	
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	43,1	39,7	33,0	43,4	
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	19,8	16,3	9,7	20,1	
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	22,4	19,0	12,3	22,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

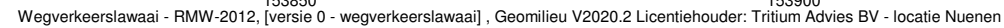
Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oirschotseweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	20,8	17,4	10,7	21,1
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	24,0	20,6	13,9	24,3
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	25,2	21,8	15,1	25,5
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	25,7	22,2	15,6	26,0
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	25,5	22,1	15,4	25,8
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	26,2	22,7	16,0	26,4
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	24,1	20,6	14,0	24,4
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	41,4	38,0	31,2	41,6
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	43,4	40,0	33,3	43,7
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	44,4	41,0	34,3	44,7
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	52,6	49,2	42,5	52,9
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	53,5	50,1	43,4	53,8
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	53,5	50,1	43,4	53,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Sint Antoniusweg
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	10,7	7,1	-0,4	10,6	
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	12,7	9,2	1,6	12,7	
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	11,9	8,3	0,8	11,9	
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	8,0	4,4	-3,1	8,0	
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	10,5	7,0	-0,6	10,5	
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	7,5	4,0	-3,6	7,5	
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	7,2	3,6	-3,9	7,1	
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	10,1	6,5	-1,0	10,1	
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	--	--	--	--	
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	10,6	7,0	-0,5	10,6	
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	13,3	9,8	2,3	13,3	
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	16,3	12,8	5,2	16,3	
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	16,8	13,4	5,8	16,8	
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	20,6	17,4	9,7	20,7	
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	22,8	19,6	11,9	22,9	
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	17,7	14,4	6,8	17,8	
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	22,6	19,3	11,6	22,6	
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	25,9	22,7	15,0	26,0	
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	16,0	12,5	4,9	16,0	
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	19,0	15,5	8,0	19,0	
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	21,6	18,2	10,6	21,6	
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	14,9	11,4	3,9	14,9	
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	16,9	13,4	5,9	16,9	
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	18,6	15,1	7,6	18,6	
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	7,0	3,5	-4,1	7,0	
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	9,3	6,0	-1,7	9,4	
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	11,5	8,2	0,6	11,6	
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	7,8	4,3	-3,3	7,8	
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	10,2	6,7	-0,9	10,2	
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	12,8	9,4	1,8	12,8	
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	6,7	3,3	-4,3	6,7	
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	8,8	5,4	-2,2	8,8	
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	10,1	6,7	-0,9	10,1	
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	-2,4	-5,9	-13,4	-2,4	
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	-0,2	-3,7	-11,3	-0,2	
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	--	--	--	--	
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	--	--	--	--	
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	--	--	--	--	
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	--	--	--	--	
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	9,9	6,3	-1,2	9,9	
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	12,5	9,0	1,4	12,5	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Sint Antoniusweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	15,1	11,7	4,1	15,1
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	10,1	6,5	-1,0	10,1
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	12,8	9,3	1,8	12,8
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	15,6	12,2	4,6	15,7
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	9,5	5,9	-1,6	9,5
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	12,5	8,9	1,4	12,4
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	15,8	12,3	4,8	15,8
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	9,9	6,3	-1,2	9,8
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	12,6	9,1	1,6	12,6
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	15,8	12,4	4,8	15,8
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	10,2	6,6	-0,9	10,2
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	13,0	9,4	1,9	13,0
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	15,8	12,3	4,8	15,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kapelweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	13,7	10,1	3,0	13,7
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	16,0	12,4	5,4	16,1
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	15,4	11,9	4,8	15,5
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	14,6	11,1	4,0	14,7
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	17,9	14,4	7,3	18,0
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	17,6	14,1	6,9	17,7
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	24,5	21,2	13,9	24,7
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	25,8	22,5	15,2	26,0
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	26,7	23,3	16,1	26,8
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	24,7	21,5	14,2	24,9
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	25,6	22,3	15,0	25,8
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	26,4	23,1	15,8	26,6
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	32,2	28,9	21,6	32,4
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	33,0	29,6	22,4	33,1
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	33,8	30,4	23,2	33,9
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	32,6	29,3	22,0	32,8
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	33,1	29,7	22,5	33,2
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	33,7	30,3	23,1	33,8
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	32,2	28,9	21,6	32,3
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	31,8	28,5	21,2	32,0
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	32,1	28,8	21,6	32,3
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	20,0	16,4	9,3	20,1
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	26,0	22,6	15,4	26,1
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	29,6	26,2	19,0	29,7
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	16,9	13,4	6,3	17,0
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	20,6	17,2	10,0	20,8
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	22,3	19,0	11,7	22,5
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	16,5	13,0	5,9	16,6
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	20,9	17,5	10,3	21,0
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	22,1	18,8	11,5	22,3
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	13,2	9,6	2,6	13,3
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	16,1	12,6	5,4	16,2
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	17,3	13,8	6,7	17,4
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	17,9	14,6	7,3	18,0
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	18,7	15,3	8,1	18,8
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	18,0	14,6	7,4	18,1
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	19,4	16,1	8,9	19,6
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	20,0	16,7	9,4	20,2
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	20,1	16,8	9,5	20,3
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	28,8	25,5	18,2	28,9
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	29,7	26,4	19,1	29,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kapelweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	30,2	26,9	19,7	30,4
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	28,7	25,4	18,1	28,8
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	29,8	26,5	19,3	30,0
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	30,5	27,2	19,9	30,6
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	29,4	26,1	18,8	29,6
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	30,6	27,3	20,0	30,8
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	31,2	27,9	20,6	31,4
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	30,4	27,1	19,8	30,6
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	31,4	28,1	20,8	31,6
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	31,5	28,2	20,9	31,7
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	27,8	24,5	17,2	28,0
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	28,8	25,5	18,2	29,0
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	29,3	26,0	18,7	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zessprong
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	4,7	-3,9	-10,9	2,9	
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	6,1	-2,6	-9,6	4,3	
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	6,4	-2,3	-9,3	4,6	
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	3,1	-5,4	-12,5	1,4	
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	4,9	-3,7	-10,7	3,1	
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	5,5	-3,1	-10,1	3,7	
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	-3,5	-12,3	-19,4	-5,3	
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	-1,0	-9,8	-16,8	-2,8	
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	--	--	--	--	
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	2,4	-6,2	-13,3	0,6	
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	4,1	-4,7	-11,7	2,3	
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	4,8	-4,0	-11,1	3,0	
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	5,4	-3,1	-10,2	3,6	
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	6,8	-1,9	-8,9	5,0	
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	7,8	-0,8	-7,8	6,0	
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	5,6	-3,0	-10,0	3,8	
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	7,1	-1,6	-8,6	5,3	
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	8,0	-0,7	-7,8	6,2	
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	6,5	-2,1	-9,1	4,7	
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	7,9	-0,9	-7,9	6,0	
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	8,8	0,2	-6,9	7,0	
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	6,8	-1,9	-8,9	5,0	
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	8,4	-0,3	-7,4	6,6	
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	9,8	1,2	-5,8	8,0	
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	5,0	-3,7	-10,8	3,2	
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	6,0	-2,7	-9,7	4,2	
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	7,3	-1,1	-8,2	5,6	
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	4,6	-4,1	-11,2	2,8	
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	5,7	-3,0	-10,1	3,9	
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	6,9	-1,5	-8,5	5,2	
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	4,0	-4,7	-11,8	2,2	
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	4,8	-3,9	-10,9	3,0	
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	5,4	-3,2	-10,3	3,6	
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	-3,4	-12,3	-19,3	-5,2	
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	-0,8	-9,7	-16,7	-2,7	
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	-1,5	-10,3	-17,4	-3,4	
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	--	--	--	--	
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	--	--	--	--	
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	--	--	--	--	
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	-3,7	-12,3	-19,4	-5,5	
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	-1,9	-10,7	-17,7	-3,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zessprong
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	-1,3	-10,2	-17,2	-3,2	
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	-3,6	-12,3	-19,3	-5,4	
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	-1,7	-10,4	-17,4	-3,5	
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	-0,7	-9,5	-16,5	-2,5	
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	-3,4	-12,2	-19,2	-5,2	
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	-1,2	-9,9	-17,0	-3,0	
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	0,0	-8,8	-15,9	-1,9	
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	1,9	-6,9	-14,0	0,1	
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	4,1	-4,7	-11,8	2,3	
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	5,5	-3,3	-10,3	3,7	
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	2,8	-6,1	-13,2	0,9	
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	5,7	-3,0	-10,1	3,9	
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	6,6	-2,0	-9,1	4,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaa
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Heivelden West
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	30,8	28,4	20,2	31,2	
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	30,5	28,0	19,8	30,9	
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	30,1	27,6	19,4	30,5	
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	32,1	29,7	21,5	32,5	
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	31,9	29,4	21,2	32,3	
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	32,2	29,7	21,5	32,6	
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	28,6	26,1	17,9	28,9	
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	28,9	26,4	18,2	29,2	
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	31,2	28,8	20,6	31,6	
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	15,0	12,3	4,2	15,2	
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	17,2	14,6	6,5	17,5	
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	18,3	15,7	7,6	18,6	
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	12,9	10,3	2,1	13,2	
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	14,7	12,0	3,9	14,9	
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	1,5	-1,2	-9,3	1,8	
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	12,3	9,6	1,5	12,5	
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	12,3	9,6	1,5	12,5	
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	8,6	6,0	-2,1	8,9	
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	12,8	10,1	2,0	13,0	
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	14,3	11,6	3,5	14,6	
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	16,7	14,2	6,0	17,1	
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	14,3	11,6	3,5	14,6	
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	15,0	12,3	4,2	15,2	
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	12,0	9,2	1,2	12,2	
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	32,9	30,5	22,3	33,3	
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	33,8	31,4	23,2	34,2	
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	35,1	32,7	24,5	35,5	
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	33,8	31,4	23,2	34,2	
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	35,7	33,3	25,1	36,1	
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	36,6	34,2	26,0	37,0	
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	36,4	33,9	25,7	36,7	
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	38,4	35,9	27,7	38,7	
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	39,5	37,1	28,9	39,9	
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	34,3	31,9	23,7	34,7	
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	36,6	34,2	26,0	37,0	
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	39,4	37,0	28,7	39,8	
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	34,4	32,0	23,8	34,8	
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	35,4	32,9	24,7	35,7	
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	36,6	34,2	26,0	37,0	
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	0,2	-2,5	-10,6	0,5	
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	2,1	-0,5	-8,6	2,4	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Heivelden West
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	4,8	2,0	-6,0	5,0	
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	--	--	--	--	
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	--	--	--	--	
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	--	--	--	--	
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	--	--	--	--	
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	--	--	--	--	
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	--	--	--	--	
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	16,4	13,8	5,7	16,7	
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	20,5	18,0	9,8	20,8	
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	23,4	21,0	12,8	23,8	
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	27,3	24,8	16,6	27,6	
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	28,1	25,6	17,4	28,4	
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	10,4	7,8	-0,3	10,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

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

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t01_A	toetspunt t01	153969,74	391085,41	1,50	64,0	60,5	53,8	64,2	
t01_B	toetspunt t01	153969,74	391085,41	4,50	64,3	60,9	54,1	64,5	
t01_C	toetspunt t01	153969,74	391085,41	7,50	64,1	60,7	54,0	64,4	
t02_A	toetspunt t02	153951,98	391076,01	1,50	64,5	61,1	54,4	64,8	
t02_B	toetspunt t02	153951,98	391076,01	4,50	64,8	61,3	54,6	65,0	
t02_C	toetspunt t02	153951,98	391076,01	7,50	64,6	61,1	54,4	64,8	
t03_A	toetspunt t03	153945,24	391077,35	1,50	59,9	56,5	49,8	60,2	
t03_B	toetspunt t03	153945,24	391077,35	4,50	60,3	56,9	50,1	60,5	
t03_C	toetspunt t03	153945,24	391077,35	7,50	60,2	56,8	50,1	60,5	
t04_A	toetspunt t04	153917,13	391117,53	1,50	43,5	40,0	33,3	43,7	
t04_B	toetspunt t04	153917,13	391117,53	4,50	47,0	43,6	36,9	47,3	
t04_C	toetspunt t04	153917,13	391117,53	7,50	49,1	45,7	39,0	49,4	
t05_A	toetspunt t05	153918,07	391124,97	1,50	38,0	34,7	27,5	38,2	
t05_B	toetspunt t05	153918,07	391124,97	4,50	39,0	35,6	28,4	39,1	
t05_C	toetspunt t05	153918,07	391124,97	7,50	39,7	36,4	29,2	39,9	
t06_A	toetspunt t06	153942,69	391128,83	1,50	38,6	35,3	28,1	38,8	
t06_B	toetspunt t06	153942,69	391128,83	4,50	39,7	36,3	29,2	39,9	
t06_C	toetspunt t06	153942,69	391128,83	7,50	40,5	37,1	29,9	40,6	
t07_A	toetspunt t07	153952,39	391124,15	1,50	43,0	39,5	32,7	43,2	
t07_B	toetspunt t07	153952,39	391124,15	4,50	47,5	44,1	37,3	47,8	
t07_C	toetspunt t07	153952,39	391124,15	7,50	50,6	47,2	40,5	50,9	
t08_A	toetspunt t08	153970,02	391092,83	1,50	57,3	53,9	47,2	57,6	
t08_B	toetspunt t08	153970,02	391092,83	4,50	58,3	54,9	48,2	58,6	
t08_C	toetspunt t08	153970,02	391092,83	7,50	58,5	55,1	48,3	58,8	
t09_A	toetspunt t09	153905,93	391041,70	1,50	63,4	60,0	53,2	63,6	
t09_B	toetspunt t09	153905,93	391041,70	4,50	63,8	60,4	53,7	64,1	
t09_C	toetspunt t09	153905,93	391041,70	7,50	63,7	60,2	53,5	63,9	
t10_A	toetspunt t10	153890,26	391025,04	1,50	63,5	60,1	53,3	63,7	
t10_B	toetspunt t10	153890,26	391025,04	4,50	63,9	60,5	53,8	64,2	
t10_C	toetspunt t10	153890,26	391025,04	7,50	63,7	60,3	53,6	64,0	
t11_A	toetspunt t11	153872,46	391005,23	1,50	63,9	60,5	53,8	64,2	
t11_B	toetspunt t11	153872,46	391005,23	4,50	64,3	60,8	54,1	64,5	
t11_C	toetspunt t11	153872,46	391005,23	7,50	64,1	60,6	53,9	64,3	
t12_A	toetspunt t12	153858,86	390999,44	1,50	57,8	54,4	47,7	58,1	
t12_B	toetspunt t12	153858,86	390999,44	4,50	58,8	55,4	48,6	59,0	
t12_C	toetspunt t12	153858,86	390999,44	7,50	58,8	55,4	48,7	59,1	
t13_A	toetspunt t13	153832,24	391048,70	1,50	46,2	43,1	36,0	46,5	
t13_B	toetspunt t13	153832,24	391048,70	4,50	47,7	44,5	37,5	48,0	
t13_C	toetspunt t13	153832,24	391048,70	7,50	49,0	45,8	38,8	49,3	
t14_A	toetspunt t14	153833,67	391056,75	1,50	34,4	31,0	23,8	34,5	
t14_B	toetspunt t14	153833,67	391056,75	4,50	35,5	32,2	25,0	35,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

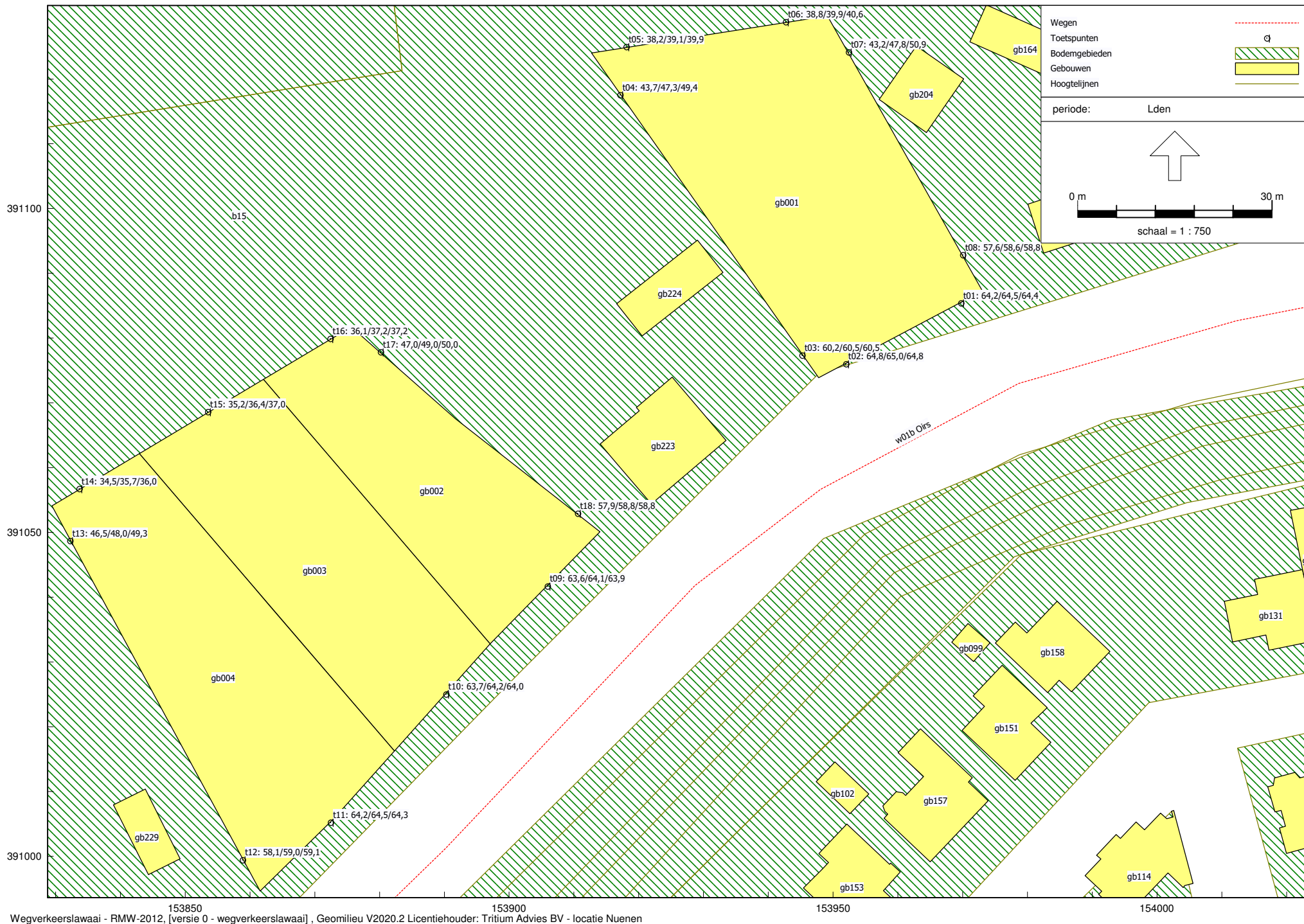
Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

2001/133/DVH-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	153833,67	391056,75	7,50	35,8	32,5	25,3	36,0
t15_A	toetspunt t15	153853,51	391068,61	1,50	35,0	31,7	24,5	35,2
t15_B	toetspunt t15	153853,51	391068,61	4,50	36,2	32,8	25,7	36,4
t15_C	toetspunt t15	153853,51	391068,61	7,50	36,8	33,5	26,4	37,0
t16_A	toetspunt t16	153872,40	391079,91	1,50	35,9	32,6	25,5	36,1
t16_B	toetspunt t16	153872,40	391079,91	4,50	37,0	33,6	26,5	37,2
t16_C	toetspunt t16	153872,40	391079,91	7,50	37,1	33,7	26,6	37,2
t17_A	toetspunt t17	153880,18	391077,85	1,50	46,7	43,3	36,5	47,0
t17_B	toetspunt t17	153880,18	391077,85	4,50	48,7	45,3	38,6	49,0
t17_C	toetspunt t17	153880,18	391077,85	7,50	49,7	46,3	39,5	50,0
t18_A	toetspunt t18	153910,58	391052,92	1,50	57,7	54,3	47,5	57,9
t18_B	toetspunt t18	153910,58	391052,92	4,50	58,5	55,1	48,4	58,8
t18_C	toetspunt t18	153910,58	391052,92	7,50	58,5	55,1	48,4	58,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



BIJLAGE 6:

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: C:\Users\sh\Desktop\Nieuwe map (3)\V2020.2 2001133DVH\V2020.2 Best\
Model Voorgrond: wegverkeerslawaii stiller wegdek
Model Achtergrond: wegverkeerslawaii
Groep: Waarde=Oirschotseweg / Referentie=Oirschotseweg
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
t01_A	toetspunt t01	1,50	57,1	59,2	-2,1
t01_B	toetspunt t01	4,50	57,4	59,5	-2,1
t01_C	toetspunt t01	7,50	57,2	59,4	-2,1
t02_A	toetspunt t02	1,50	57,7	59,8	-2,1
t02_B	toetspunt t02	4,50	57,9	60,0	-2,1
t02_C	toetspunt t02	7,50	57,7	59,8	-2,1
t03_A	toetspunt t03	1,50	53,0	55,2	-2,2
t03_B	toetspunt t03	4,50	53,4	55,5	-2,2
t03_C	toetspunt t03	7,50	53,3	55,5	-2,2
t04_A	toetspunt t04	1,50	36,8	38,5	-1,7
t04_B	toetspunt t04	4,50	40,1	42,2	-2,0
t04_C	toetspunt t04	7,50	42,2	44,3	-2,1
t05_A	toetspunt t05	1,50	23,1	24,7	-1,6
t05_B	toetspunt t05	4,50	24,3	25,8	-1,5
t05_C	toetspunt t05	7,50	24,7	26,2	-1,5
t06_A	toetspunt t06	1,50	25,5	26,3	-0,8
t06_B	toetspunt t06	4,50	28,0	28,8	-0,9
t06_C	toetspunt t06	7,50	27,6	29,2	-1,6
t07_A	toetspunt t07	1,50	34,9	36,8	-1,9
t07_B	toetspunt t07	4,50	40,2	42,4	-2,2
t07_C	toetspunt t07	7,50	43,5	45,7	-2,1
t08_A	toetspunt t08	1,50	50,3	52,6	-2,3
t08_B	toetspunt t08	4,50	51,3	53,5	-2,2
t08_C	toetspunt t08	7,50	51,6	53,7	-2,2
t09_A	toetspunt t09	1,50	56,4	58,6	-2,2
t09_B	toetspunt t09	4,50	56,9	59,0	-2,2
t09_C	toetspunt t09	7,50	56,7	58,9	-2,2
t10_A	toetspunt t10	1,50	56,5	58,7	-2,2
t10_B	toetspunt t10	4,50	57,0	59,1	-2,2
t10_C	toetspunt t10	7,50	56,8	59,0	-2,1
t11_A	toetspunt t11	1,50	57,0	59,2	-2,2
t11_B	toetspunt t11	4,50	57,3	59,5	-2,2
t11_C	toetspunt t11	7,50	57,1	59,3	-2,2
t12_A	toetspunt t12	1,50	50,9	53,0	-2,1
t12_B	toetspunt t12	4,50	51,9	54,0	-2,1
t12_C	toetspunt t12	7,50	51,9	53,9	-2,0
t13_A	toetspunt t13	1,50	38,9	40,5	-1,6
t13_B	toetspunt t13	4,50	40,5	42,1	-1,6
t13_C	toetspunt t13	7,50	41,8	43,4	-1,6
t14_A	toetspunt t14	1,50	19,5	20,1	-0,5
t14_B	toetspunt t14	4,50	21,7	22,7	-1,0

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: C:\Users\sh\Desktop\Nieuwe map (3)\V2020.2 2001133DVH\V2020.2 Best\
 Model Voorgrond: wegverkeerslawaaï stiller wegdek
 Model Achtergrond: wegverkeerslawaaï
 Groep: Waarde=Oirschotseweg / Referentie=Oirschotseweg
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
t14_C	toetspunt t14	7,50	19,6	21,1	-1,5
t15_A	toetspunt t15	1,50	22,3	24,3	-2,0
t15_B	toetspunt t15	4,50	24,0	25,5	-1,5
t15_C	toetspunt t15	7,50	24,5	26,0	-1,4
t16_A	toetspunt t16	1,50	23,1	25,8	-2,7
t16_B	toetspunt t16	4,50	23,9	26,4	-2,5
t16_C	toetspunt t16	7,50	22,4	24,4	-1,9
t17_A	toetspunt t17	1,50	39,3	41,6	-2,3
t17_B	toetspunt t17	4,50	41,5	43,7	-2,2
t17_C	toetspunt t17	7,50	42,5	44,7	-2,2
t18_A	toetspunt t18	1,50	50,7	52,9	-2,2
t18_B	toetspunt t18	4,50	51,6	53,8	-2,2
t18_C	toetspunt t18	7,50	51,6	53,8	-2,2