

**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
(fase 1)
Nieuwbouw twee woningen Poppelseweg
Goirle**

mei 2010

in opdracht van
De heer J. Vermeer
Turnhoutsebaan 1
5051 DZ Goirle

betreffende de locatie
Poppelseweg ongenummerd
Goirle

projectnummer
0912/025/RV

versie
1

vestiging, datum
Nuenen, 28 mei 2010

Opgesteld:



ir. R.A.C. van de Voort
Projectleider geluid & bouwfysica

Voor akkoord:



ir. J. Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Tritium Advies B.V.

Gulberg 35
5674 TE NUENEN
Telefoon 040 - 2 951 951
Fax 040 - 2 951 950

Groenstraat 27
4841 BA PRINSENBEK
Telefoon 076 - 5 429 564
Fax 076 - 5 416 894

E-mail info@tritiumadvies.nl
Internet www.tritiumadvies.nl
ING 66.25.72.645
K.v.K nr. 17108024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten.....	5
2.1	Situatie	5
2.2	Gegevens wegverkeer	5
3	Berekeningsmethode	8
4	Randvoorwaarden Wet geluidhinder	9
4.1	Wegverkeer.....	9
4.1.1	Inleiding	9
4.1.2	Geluidzones	9
4.1.3	Artikel 110g	9
4.1.4	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	10
4.1.5	Maximale geluidbelasting	10
5	Berekening en toetsing geluidbelasting	11
6	Conclusie.....	14

Bijlagen

- A Situatieschets van de omgeving
- B Verkeersgegevens
- C Invoergegevens akoestisch model wegverkeer
 - C/1 Invoergegevens akoestisch model
 - C/2 Grafische weergave invoergegevens akoestisch model
- D Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
- E Aanvullend onderzoek

1 Inleiding

In opdracht van de heer Vermeer is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling van twee bouwkavels aan de Poppelseweg ongenummerd te Goirle.

Deze zogenaamde “Nieuwe situatie” is getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat bezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het bouwplan is bij de gemeente Goirle bekend als kadastrale gemeente Goirle, sectie D, nummer 2378 (ged.).

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Poppelseweg/Bergstraat, Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat.

De aspecten railverkeerslawaaï, luchtverkeerslawaaï en industrielawaaï zijn in het onderhavige onderzoek niet van toepassing.

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

In bijlage A is een situatietekening van het plangebied opgenomen.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de wegen Poppelseweg/Bergstraat, Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat zijn verstrekt door mevrouw Luckman van de gemeente Goirle. De verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage B.

Op de Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. De maximaal toegestane snelheid op de Poppelseweg/Bergstraat ter plaatse van het plangebied is eveneens 50 km/uur. Ten zuiden van Poppelseweg 2 geldt echter een snelheidsregime van 80 km/uur. De Poppelseweg/Bergstraat en de Tijvoortsebaan hebben als wegdek asfalt (dab). De overige wegen bestaan uit klinkers (gewone elementen verharding).

Van de wegen Vollerstraat en Besterdstraat zijn geen etmaalintensiteiten bekend. In het onderhavige akoestisch onderzoek is er derhalve vanuit gegaan dat de intensiteiten op deze wegen gelijk zijn aan die van de Zandschelstraat.

Wegens het ontbreken van telgegevens van de wegen Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat is de verdeling in fracties (licht verkeer, middel-zwaar verkeer en zwaar verkeer) en de verdeling over tijd (dag-, avond- en nachtperiode) gebaseerd op de telgegevens van de Tijvoortsebaan.

De verwerkte verkeersinvoergegevens worden gepresenteerd in de navolgende tabellen. De beoogde ontwikkeling is gelegen in buitenstedelijk gebied. De te toetsen wegen zijn ter plaatse van het plangebied echter gelegen in stedelijk gebied.

Poppelseweg/Bergstraat			
Maximum snelheid: 50 en 80 km/uur			
wegdek: asfalt (dab)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 3.362 mvt.	
	daguur: 6,80%	avonduur: 3,41%	nachtuur: 0,59%
	%	%	%
lichte mvt.	91,61	95,15	92,31
middel-zware mvt.	5,39	3,16	5,59
zware mvt.	3,00	1,70	2,10

Tabel 2.1: Gegevens wegverkeer Poppelseweg/Bergstraat

Tijvoortsebaan			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: asfalt (dab)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 2.695 mvt.	
	daguur: 6,81%	avonduur: 3,21%	nachtuur: 0,68%
	%	%	%
lichte mvt.	85,68	96,89	85,25
middel-zware mvt.	9,96	2,42	11,48
zware mvt.	4,35	0,69	3,28

Tabel 2.2: Gegevens wegverkeer Tijvoortsebaan

Zandschelstraat			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: klinkers			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 431 mvt.	
	daguur: 6,81%	avonduur: 3,21%	nachtuur: 0,68%
	%	%	%
lichte mvt.	85,68	96,89	85,25
middel-zware mvt.	9,96	2,42	11,48
zware mvt.	4,35	0,69	3,28

Tabel 2.3: Gegevens wegverkeer Zandschelstraat

Vollerstraat			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: klinkers			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 431 mvt.	
	daguur: 6,81%	avonduur: 3,21%	nachtuur: 0,68%
	%	%	%
lichte mvt.	85,68	96,89	85,25
middel-zware mvt.	9,96	2,42	11,48
zware mvt.	4,35	0,69	3,28

Tabel 2.4: Gegevens wegverkeer Vollerstraat

Besterdstraat			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: klinkers			
jaar: 2020	etmaalintensiteit: 431 mvt.		
	daguur: 6,81%	avonduur: 3,21%	nachtuur: 0,68%
	%	%	%
lichte mvt.	85,68	96,89	85,25
middel-zware mvt.	9,96	2,42	11,48
zware mvt.	4,35	0,69	3,28

Tabel 2.5: Gegevens wegverkeer Besterdstraat

Er behoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast. In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden (akoestisch hard).

Als maatgevende hoogte voor de begane grond van de nieuw te bouwen woningen is 1,5 meter aangehouden. Voor de eerste respectievelijk (eventuele) tweede verdieping is 4,5 en 7,5 meter gehanteerd.

3 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode II” zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

4 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

4.1 Wegverkeer

4.1.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{DEN} -waarde van het geluidniveau in dB. 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 als 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 omgevingslawaai (PbEG L 189).

4.1.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (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 maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 4.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

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

Tabel 4.1: Breedte van de geluidzones langs wegen

4.1.3 Artikel 110g

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geboden om rekening te houden met een verdere reductie van de geluidproductie van motorvoertuigen.

Conform artikel 110g bedraagt de vermindering van de geluidbelasting 2 dB voor wegen waarvoor de snelheid 70 km/h of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

Deze aftrek mag niet toegepast worden bij het bepalen van de vereiste karakteristieke geluidwering.

4.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van de onderhavige weg. Er wordt volgens Artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

Stedelijk gebied:	het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van 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.

4.1.5 Maximale geluidbelasting

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

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder 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, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied gelden de volgende normen:

- Voorkeursgrenswaarde : 48 dB
- Maximale ontheffingswaarde : 63 dB
- Maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw): 68 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied gelden de volgende normen:

- 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.

5 Berekening en toetsing geluidbelasting

Naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling van twee bouwkavels aan de Poppelseweg ongenummerd te Goirle is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Poppelseweg/Bergstraat, Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat bepaald.

De invoergegevens zijn weergegeven in bijlage C/1. Een grafische weergave van alle invoergegevens is weergegeven in bijlage C/2.

Vervolgens is de geluidbelasting getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder "Nieuwe situaties".

Ter plaatse van de twee nieuw te bouwen woningen blijft de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB.

Voor de nieuw te bouwen woningen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Poppelseweg/Bergstraat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB ("Nieuwe situaties") voor stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. De geluidbelasting is namelijk maximaal 50 dB (exclusief reductie artikel 110g Wgh). Indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen is het derhalve mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente.

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Dit kan o.a. door een geluidscherm. Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Dit kan o.a. door stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een stiller wegdek.

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij een maximale snelheid 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.

Een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch. Een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek.

In bijlage D en in de navolgende tabellen zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten weergegeven. De rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen 2) op de Poppelseweg/Bergstraat (gedeelte binnen de komgrens) zijn in bijlage E opgenomen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Poppelseweg/Bergstraat met circa 4 dB afneemt. De voorkeursgrenswaarde wordt dan niet meer overschreden.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het toepassen van een stiller wegdek geldt dat dit overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten die dit met zich meebrengt kan dragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Tijvoortsebaan					
Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 5.1: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Tijvoortsebaan

Zandschelstraat					
Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 5.2: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Zandschelstraat

Vollerstraat					
Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 5.3: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Vollerstraat

Besterdstraat					
Toetspunt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 5.4: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Besterdstraat

Poppelseweg/Bergstraat						
Woning	Toets-punt	Toets-hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs-grens-waarde (dB)	Maximale ontheffings-waarde (dB)
woning 1	t01	1,5	54	49	48	63
		4,5 en 7,5	55	50		
	t02 t/m t04	alle	≤53	≤48		
woning 2	t05	1,5	≤53	≤48		
		4,5 en 7,5	54	49		
	t06 t/m t08	alle	≤53	≤48		

Tabel 5.5: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Poppelseweg/Bergstraat

6 Conclusie

In opdracht van de heer Vermeer is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling van twee bouwkavels aan de Poppelseweg ongenummerd te Goirle. Het bouwplan is bij de gemeente Goirle bekend als kadastrale gemeente Goirle, sectie D, nummer 2378 (ged.).

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Poppelseweg/Bergstraat, Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat.

De beoogde ontwikkeling is gelegen in buitenstedelijk gebied. De te toetsen wegen zijn ter plaatse van het plangebied echter gelegen in stedelijk gebied.

Ter plaatse van de twee nieuw te bouwen woningen blijft de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Tijvoortsebaan, Zandschelstraat, Vollerstraat en Besterdstraat onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB.

Voor de nieuw te bouwen woningen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Poppelseweg/Bergstraat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB ("Nieuwe situaties") voor stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. De geluidbelasting is namelijk maximaal 50 dB (exclusief reductie artikel 110g Wgh). Indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen is het derhalve mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente.

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Dit kan o.a. door een geluidscherm. Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Dit kan o.a. door stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een stiller wegdek.

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij een maximale snelheid 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.

Een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch. Een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek.

Uit de rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen 2) op de Poppelseweg/Bergstraat blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Poppelseweg/Bergstraat met circa 4 dB afneemt. De voorkeursgrenswaarde wordt dan niet meer overschreden.

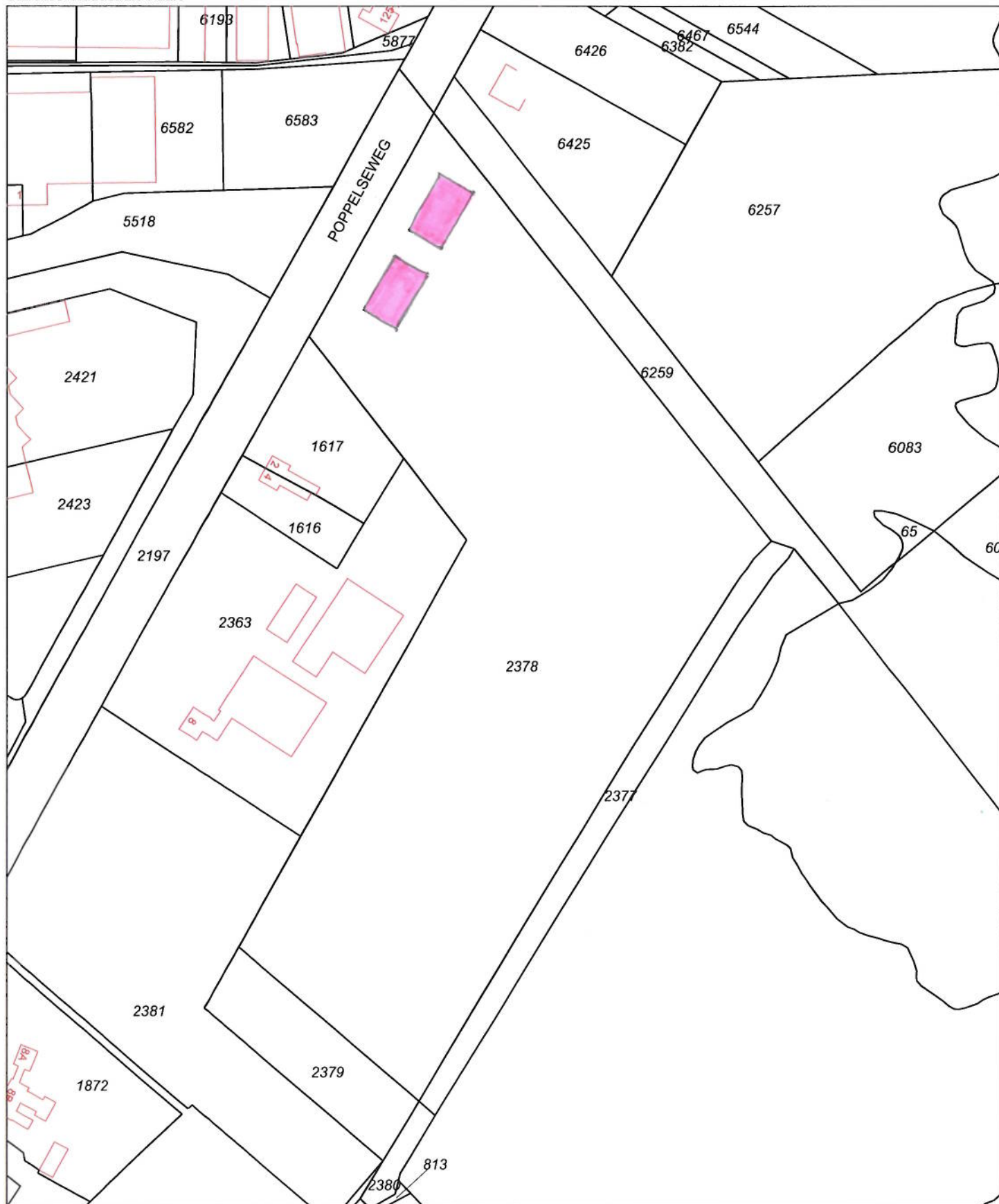
Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende

bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het toepassen van een stiller wegdek geldt dat dit overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten die dit met zich meebrengt kan dragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

De gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen bedraagt maximaal 56 dB, zonder aftrek artikel 110g Wgh. In gevolge flankerende wetgeving in het Bouwbesluit zullen in een separaat rapport de geluidwerende maatregelen bepaald moeten worden om te kunnen voldoen aan de eisen aan de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$. Volgens het Bouwbesluit is de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning de gecumuleerde geluidbelasting (exclusief reductie artikel 110g Wgh) minus 33 dB met een minimumwaarde van 20 dB. In het onderhavige geval bedraagt de $G_{A;k}$ maximaal 23 dB.

Na toepassing van de juiste gevelwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er dus te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien blijkt uit het akoestisch onderzoek dat alle woningen een geluidluwe achtergevel c.q. buitenruimte hebben.

BIJLAGE A



Deze kaart is noordgericht

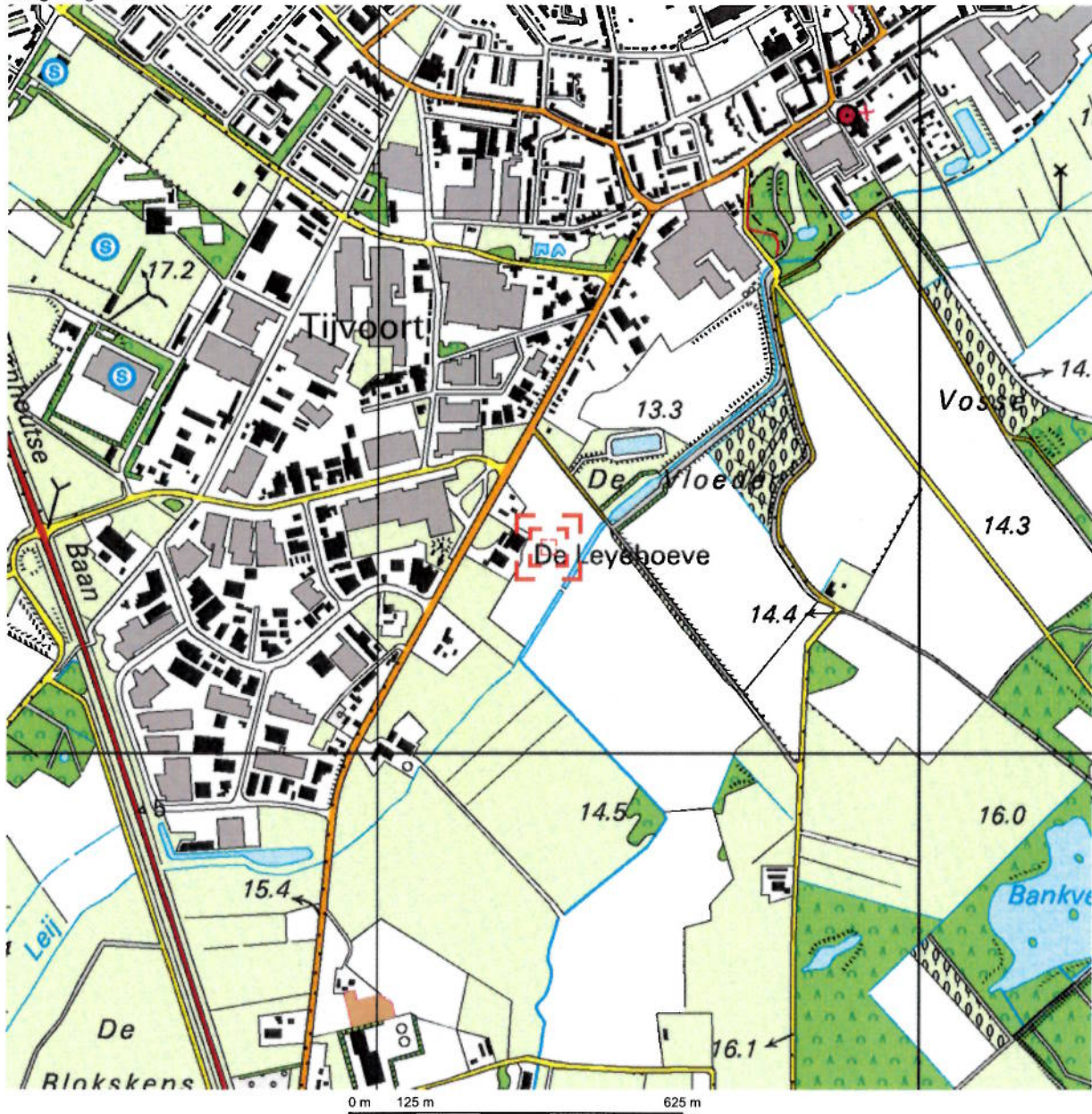
12345 Perceelnummer
 25 Huisnummer
 — Kadastrale grens
 — Bebouwing
 — Overige topografie

Schaal 1:2000

Kadastrale gemeente
 Sectie
 Perceel

GOIRLE
 D
 2378





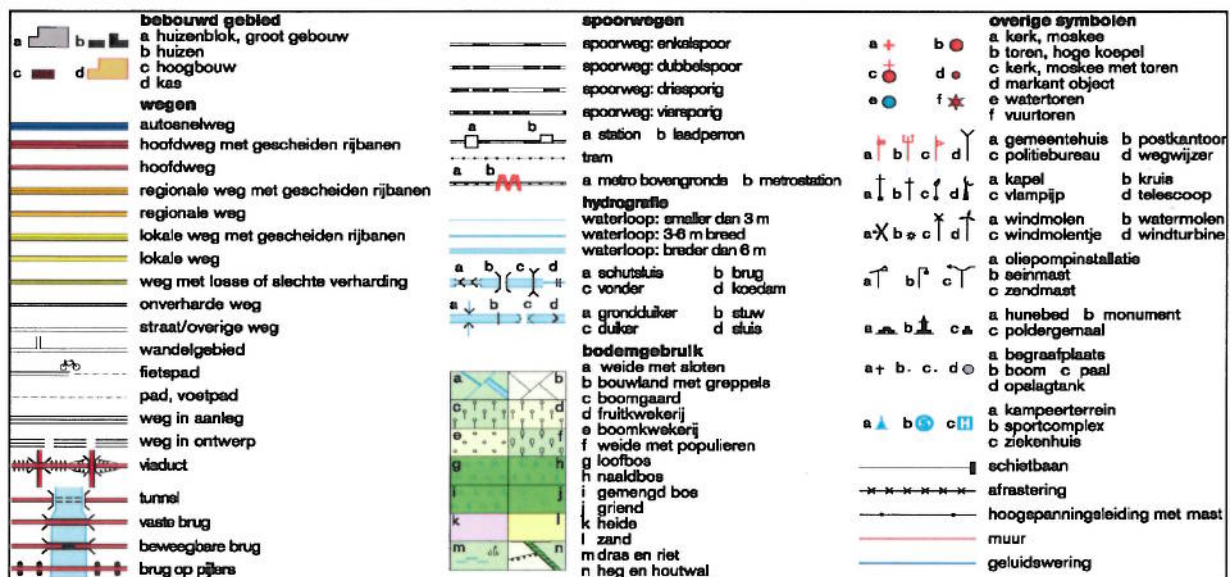
Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object GOIRLE D 2378

Poppelseweg, GOIRLE

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.



toekomstig
kunstwerk

bouw-
vlak

bouw-
vlak

Plangetuizd

Perceel bouwland (agrisch)

ontsluiting
eventueel via
bestaande inrit
Perceel

2x Hogedruk aardgasleiding.
h.o.h. ± 2 mtr.

BIJLAGE B

Robert van de Voort

Van: Luckman, Anke [a.Luckman@goirle.nl]

Verzonden: maandag 10 mei 2010 12:21

Aan: Robert van de Voort

CC: Beurskens, Frans

Onderwerp: verkeersgegevens Poppelseweg

Geachte heer van de Voort,

Bijgevoegd de gevraagde verkeersgegevens:

- Overzicht telling Tijvoortsebaan en Poppelseweg 2007
verdeling licht, middel zwaar - per uur naar werk- week- en weekenddag
- Telgegevens van de andere wegen zijn niet beschikbaar.

Tevens heb ik in het Model voor 2020 de volgende etmaalintensiteiten opgezocht

- Tijvoortsebaan 2695
- Poppelseweg 3362
- Zandschelstraat 431

Modelgegevens van Vollerstraat en Besterdstraat zijn bij ons onbekend.

De verharding van de wegen is Poppelseweg en Tijvoortsebaan = asfalt
Overige wegen is klinkerverharding.

De Poppelseweg is 80 km-uur
Overige wegen is 50 km-uur

Meer informatie hebben wij niet beschikbaar.
Ik vertrouw erop hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A. Lückman (Anke)
Verkeersdeskundige
T 013-5310 677

Gemeente Goirle | Postbus 17, 5050 AA Goirle | F 013-5343 985 | www.goirle.nl

Disclaimer Gemeente Goirle.

De informatie verzonden in dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik door onbevoegden, openbaarmaking of vermenigvuldiging is verboden. Aangezien het technisch nog niet gegarandeerd kan worden dat dit bericht niet is veranderd door derden kan de afzender niet aansprakelijk zijn in geval van onjuiste overbrenging van het e-mailbericht en/of bij ontijdige ontvangst daarvan.

LENGTE RAPPORT

Locatie code 70308B/C
 Locatie naam Tijvoortsebaan
 Locatie plaats Goirle
 Locatie omschrijving tussen De Hemeltjes en Zandschelstraat
 Meting naam Classificatie 2007
 Periode maandag 4 juni 2007 - vrijdag 22 juni 2007
 Rijstroken De Hemeltjes - Zandschelstraat (1)
 Zandschelstraat - De Hemeltjes (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 2	2 tot 3,5	3,5 tot 7	7 >	Tot.	Rel.	Fout
00:00	0	12	0	0	12	0,5	2
01:00	0	6	0	0	6	0,3	1
02:00	0	3	0	0	3	0,1	1
03:00	0	2	0	0	2	0,1	0
04:00	0	2	2	0	4	0,2	1
05:00	0	12	4	1	17	0,7	1
06:00	0	40	6	2	48	2,1	4
07:00	1	86	12	8	107	4,7	11
08:00	2	123	14	7	146	6,4	14
09:00	2	109	18	7	136	6,0	20
10:00	2	124	17	8	151	6,6	23
11:00	2	133	20	7	162	7,1	23
12:00	2	135	17	7	161	7,1	16
13:00	4	146	18	8	176	7,7	19
14:00	4	145	18	7	174	7,6	20
15:00	3	141	20	8	172	7,5	18
16:00	2	171	17	6	196	8,6	15
17:00	3	151	6	3	163	7,1	14
18:00	2	110	5	2	119	5,2	14
19:00	2	99	3	1	105	4,6	12
20:00	2	78	3	0	83	3,6	12
21:00	2	60	1	1	64	2,8	10
22:00	1	43	1	0	45	2,0	8
23:00	0	27	1	0	28	1,2	5
Totaal	36	1958	203	83	2280	100,0	264

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	38	1958	204	86	2286	100,0	264
Index	1,7	85,7	8,9	3,8	100,0		
Tot. 0-7	1	77	13	3	94	4,1	10
Index	1,1	81,9	13,8	3,2	100,0		
Tot. 7-19	31	1574	183	80	1868	81,7	208
Index	1,7	84,3	9,8	4,3	100,0		
Tot. 19-24	7	307	8	2	324	14,2	46
Index	2,2	94,8	2,5	0,6	100,0		
Tot. 23-7	1	104	14	4	123	5,4	15
Index	0,8	84,6	11,4	3,3	100,0		

LENGTE RAPPORT

Locatie code 70315
 Locatie naam Poppelseweg
 Locatie plaats Goirle
 Locatie omschrijving tussen Tijvoortsebaan en Nobelstraat
 Meting naam Classificatie 2007
 Periode maandag 4 juni 2007 - vrijdag 22 juni 2007
 Rijstroken Nobelstraat - Tijvoortsebaan (1)
 Tijvoortsebaan - Nobelstraat (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 2	2 tot 3,5	3,5 tot 7	7 >	Tot.	Rel.	Fout
00:00	1	21	0	0	22	0,7	0
01:00	0	12	0	0	12	0,4	0
02:00	0	6	0	0	6	0,2	0
03:00	0	3	0	0	3	0,1	0
04:00	0	3	0	0	3	0,1	0
05:00	0	12	1	1	14	0,5	0
06:00	1	38	4	1	44	1,4	0
07:00	3	93	8	3	107	3,5	0
08:00	2	153	11	5	171	5,5	0
09:00	2	141	12	5	160	5,2	0
10:00	3	171	11	6	191	6,2	0
11:00	4	191	13	5	213	6,9	0
12:00	5	202	11	7	225	7,3	0
13:00	7	216	12	7	242	7,8	0
14:00	5	228	14	8	255	8,2	0
15:00	6	220	14	8	248	8,0	0
16:00	9	254	13	9	285	9,2	1
17:00	6	224	9	7	246	7,9	0
18:00	5	168	5	4	182	5,9	0
19:00	4	146	6	3	159	5,1	0
20:00	4	111	3	2	120	3,9	0
21:00	3	76	3	1	83	2,7	0
22:00	2	60	2	1	65	2,1	0
23:00	1	37	1	0	39	1,3	0
Totaal	73	2786	153	83	3095	100,0	1

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	75	2784	154	84	3097	100,0	2
Index	2,4	89,9	5,0	2,7	100,0		
Tot. 0-7	2	95	7	3	107	3,5	0
Index	1,9	88,8	6,5	2,8	100,0		
Tot. 7-19	59	2260	133	74	2526	81,5	2
Index	2,3	89,5	5,3	2,9	100,0		
Tot. 19-24	14	430	14	8	466	15,0	0
Index	3,0	92,3	3,0	1,7	100,0		
Tot. 23-7	3	132	8	3	146	4,7	0
Index	2,1	90,4	5,5	2,1	100,0		

BIJLAGE C/1

Tritium Advies

Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	rvdv
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(0,00, 0,00) - (1000,00, 1000,00)
Aangemaakt door	rvdv op 7-5-2010
Laatst ingezien door	rvdv op 28-5-2010
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.40
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Berekeningshoogte	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Totaalresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
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	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
b01	Vollerstraat	0,00	7,03	549,95
b02	Zandschelstraat	0,00	58,31	389,94
b03	Besterdstraat	0,00	82,01	630,78
b04	Poppelseweg/Bergstraat	0,00	397,94	735,73
b05	fietspad	0,00	197,90	405,49
b06	Tijvoortsebaan	0,00	175,67	386,81

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	X-1	Y-1
geb 02	nieuwbouw woning 2	8,00	0,00	Relatief	257,43	391,17
geb 01	nieuwbouw woning 1	8,00	0,00	Relatief	287,48	412,94
geb 03	woningen Poppelseweg 2 en 4	8,00	0,00	Relatief	204,78	319,32
geb 04	woning Poppelseweg 6	6,00	0,00	Relatief	172,11	212,59
geb 05	woning	6,00	0,00	Relatief	78,95	216,09
geb 06	woning	6,00	0,00	Relatief	88,27	247,37
geb 07	woning	6,00	0,00	Relatief	301,21	480,69
geb 08	woning	6,00	0,00	Relatief	246,05	512,93
geb 09	bedrijfsgebouw	5,00	0,00	Relatief	14,39	291,39
geb 10	bedrijfsgebouw	5,00	0,00	Relatief	78,32	428,32
geb 11	bedrijfsgebouw	5,00	0,00	Relatief	86,30	500,90
geb 12	bedrijfsgebouw	5,00	0,00	Relatief	89,34	577,42
geb 13	bedrijfsgebouw	5,00	0,00	Relatief	168,46	577,10
geb 14	gebouw	5,00	0,00	Relatief	171,87	495,26
geb 15	gebouw	5,00	0,00	Relatief	174,43	537,83
geb 16	gebouw	5,00	0,00	Relatief	195,40	495,44
geb 17	gebouw	5,00	0,00	Relatief	221,99	496,93

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Invoertype	Hbron	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal
w06	Poppelseweg	82,70	149,29	180,77	334,82	Verdeling	0,75	W0	80	80	80	3362,00
w01	Poppelseweg/Bergstraat	181,72	337,48	412,23	738,24	Verdeling	0,75	W0	50	50	50	3362,00
w02	Tijvoortsebaan	181,46	396,75	-63,77	367,45	Verdeling	0,75	W0	50	50	50	2695,00
w03	Zandschelstraat	47,34	391,02	85,05	722,73	Verdeling	0,75	W9	50	50	50	431,00
w04	Besterdstraat	395,81	720,64	83,65	626,36	Verdeling	0,75	W9	50	50	50	431,00
w05	Vollerstraat	247,06	670,36	-6,43	540,46	Verdeling	0,75	W9	50	50	50	431,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2006

Naam	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)
w06	6,80	3,41	0,59	91,61	95,15	92,31	5,39	3,16	5,59	3,00	1,70	2,10	209,44	109,08
w01	6,80	3,41	0,59	91,61	95,15	92,31	5,39	3,16	5,59	3,00	1,70	2,10	209,44	109,08
w02	6,81	3,21	0,68	85,68	96,89	85,25	9,96	2,42	11,48	4,35	0,69	3,28	157,25	83,82
w03	6,81	3,21	0,68	85,68	96,89	85,25	9,96	2,42	11,48	4,35	0,69	3,28	25,15	13,40
w04	6,81	3,21	0,68	85,68	96,89	85,25	9,96	2,42	11,48	4,35	0,69	3,28	25,15	13,40
w05	6,81	3,21	0,68	85,68	96,89	85,25	9,96	2,42	11,48	4,35	0,69	3,28	25,15	13,40

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
w06	18,31	12,32	3,62	1,11	6,86	1,95	0,42
w01	18,31	12,32	3,62	1,11	6,86	1,95	0,42
w02	15,62	18,28	2,09	2,10	7,98	0,60	0,60
w03	2,50	2,92	0,33	0,34	1,28	0,10	0,10
w04	2,50	2,92	0,33	0,34	1,28	0,10	0,10
w05	2,50	2,92	0,33	0,34	1,28	0,10	0,10

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage C/1

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Demping Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
(hoofdgroep)						
Besterdstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Poppelseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Tijvoortsebaan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Vollerstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Zandschelstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

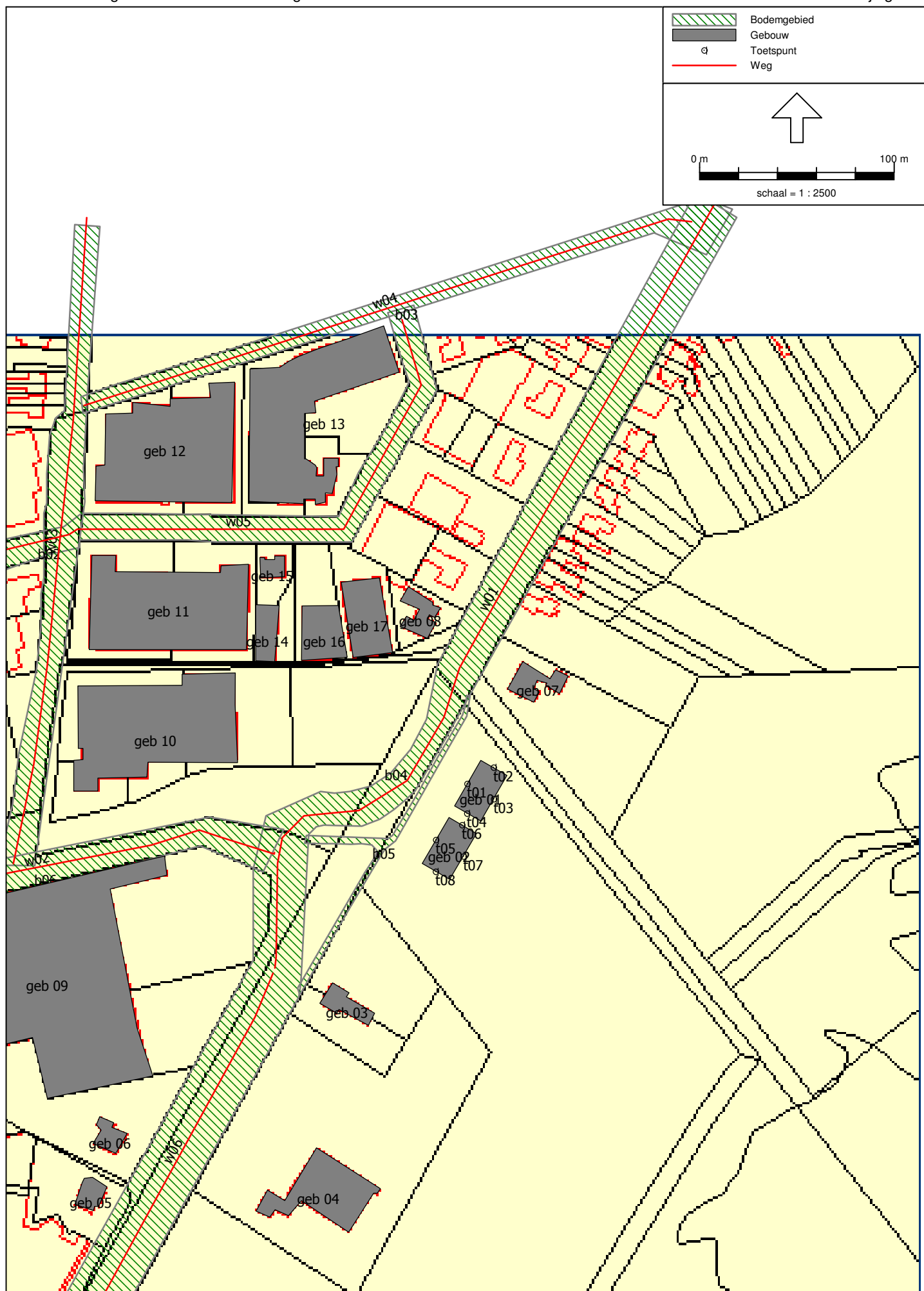
Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

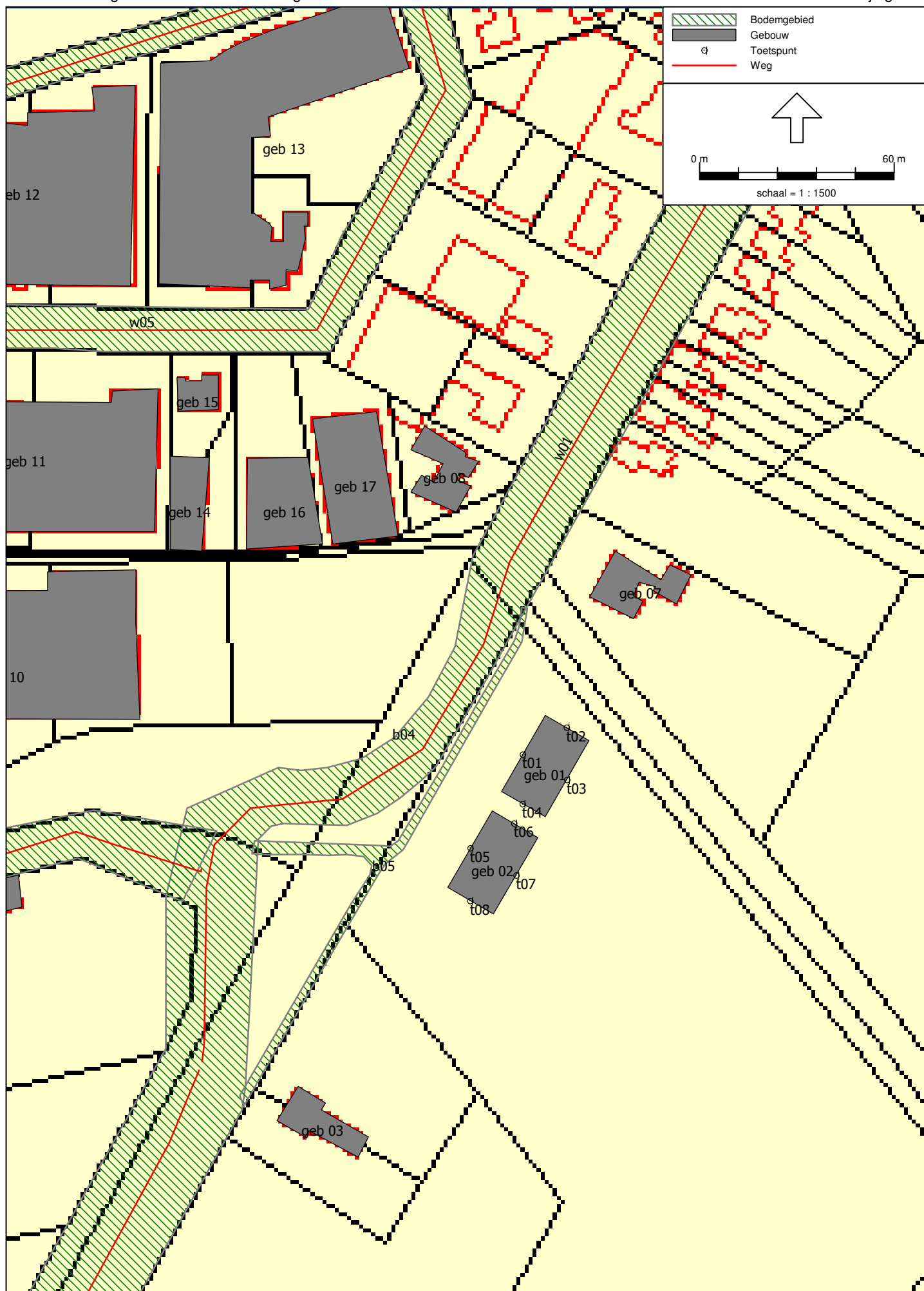
0912/025/RV
Bijlage C/1

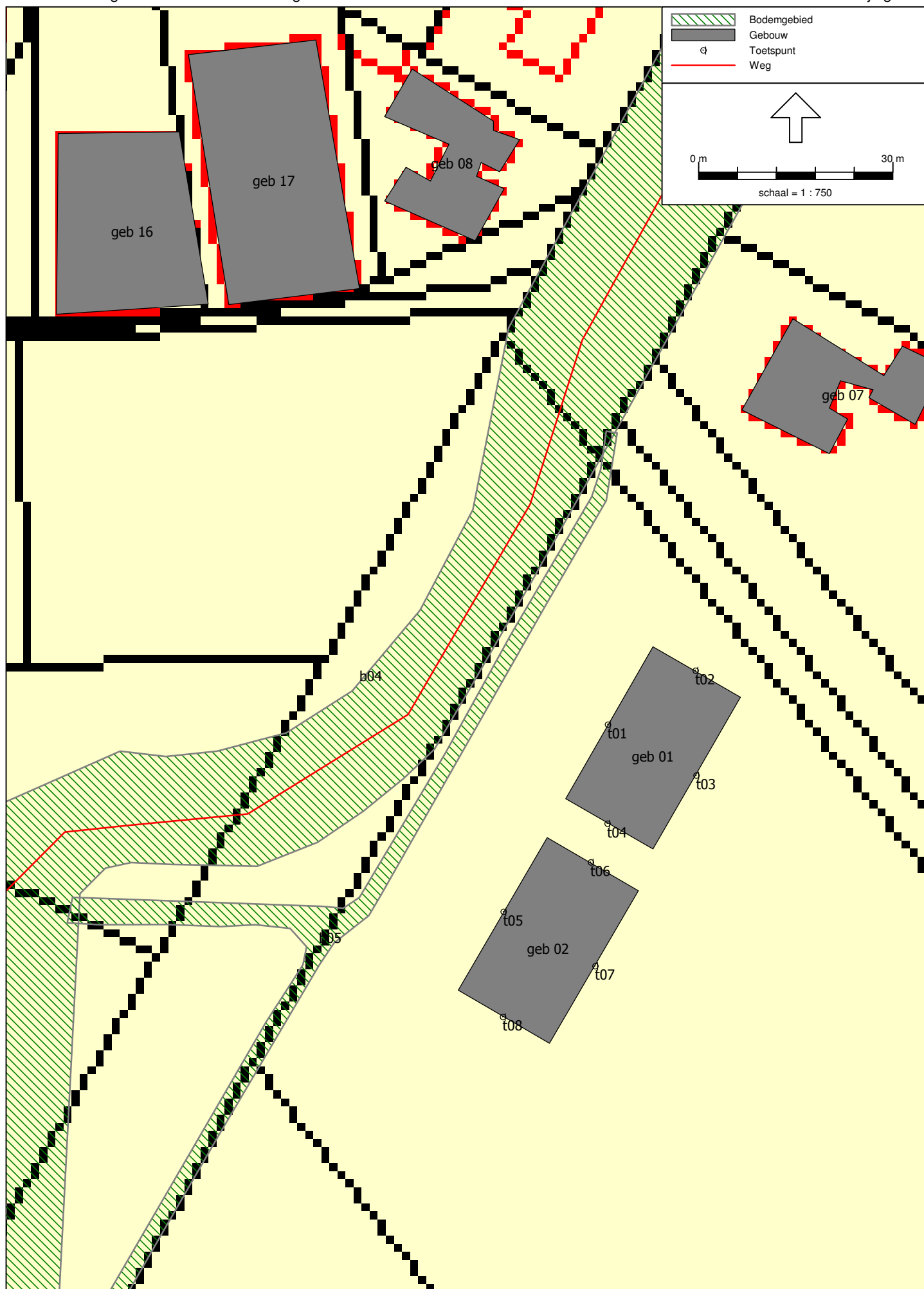
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 3	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 4	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 5	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 6	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 7	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 8	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE C/2







BIJLAGE D

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Poppelseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	49,0	45,6	38,2	49,1
t01_B	toetspunt 1	4,50	50,3	46,9	39,5	50,4
t01_C	toetspunt 1	7,50	50,4	47,0	39,6	50,5
t02_A	toetspunt 2	1,50	43,7	40,3	32,9	43,8
t02_B	toetspunt 2	4,50	45,4	42,0	34,6	45,5
t02_C	toetspunt 2	7,50	45,6	42,2	34,9	45,7
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	43,0	39,6	32,3	43,1
t04_B	toetspunt 4	4,50	44,9	41,5	34,1	45,0
t04_C	toetspunt 4	7,50	45,4	42,0	34,6	45,5
t05_A	toetspunt 5	1,50	47,3	44,0	36,6	47,4
t05_B	toetspunt 5	4,50	48,9	45,5	38,2	49,0
t05_C	toetspunt 5	7,50	49,2	45,8	38,4	49,3
t06_A	toetspunt 6	1,50	41,7	38,3	31,0	41,8
t06_B	toetspunt 6	4,50	43,4	40,0	32,7	43,5
t06_C	toetspunt 6	7,50	43,6	40,2	32,8	43,7
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	41,2	37,8	30,4	41,3
t08_B	toetspunt 8	4,50	42,7	39,3	31,9	42,8
t08_C	toetspunt 8	7,50	43,6	40,3	32,9	43,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies

Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tijkvoortsebaan
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	35,6	31,1	25,5	35,6
t01_B	toetspunt 1	4,50	36,4	31,8	26,3	36,5
t01_C	toetspunt 1	7,50	37,1	32,4	27,0	37,1
t02_A	toetspunt 2	1,50	22,8	18,4	12,8	22,9
t02_B	toetspunt 2	4,50	24,4	20,0	14,4	24,5
t02_C	toetspunt 2	7,50	25,6	21,2	15,5	25,7
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	35,9	31,4	25,8	36,0
t04_B	toetspunt 4	4,50	36,6	32,0	26,5	36,6
t04_C	toetspunt 4	7,50	37,3	32,6	27,2	37,3
t05_A	toetspunt 5	1,50	37,2	32,7	27,1	37,2
t05_B	toetspunt 5	4,50	38,3	33,7	28,2	38,3
t05_C	toetspunt 5	7,50	39,3	34,7	29,2	39,3
t06_A	toetspunt 6	1,50	29,0	24,6	18,9	29,1
t06_B	toetspunt 6	4,50	30,6	26,1	20,5	30,7
t06_C	toetspunt 6	7,50	31,7	27,2	21,7	31,8
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	34,8	30,4	24,8	34,9
t08_B	toetspunt 8	4,50	35,8	31,3	25,7	35,9
t08_C	toetspunt 8	7,50	36,7	32,1	26,6	36,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Besterdstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	24,5	20,1	14,5	24,6
t01_B	toetspunt 1	4,50	26,0	21,5	16,0	26,1
t01_C	toetspunt 1	7,50	25,3	20,7	15,2	25,3
t02_A	toetspunt 2	1,50	23,7	19,3	13,6	23,8
t02_B	toetspunt 2	4,50	25,2	20,7	15,1	25,2
t02_C	toetspunt 2	7,50	25,3	20,8	15,2	25,4
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	13,8	9,3	3,7	13,8
t04_B	toetspunt 4	4,50	15,1	10,5	5,0	15,2
t04_C	toetspunt 4	7,50	18,9	14,3	8,8	18,9
t05_A	toetspunt 5	1,50	22,2	17,7	12,1	22,3
t05_B	toetspunt 5	4,50	23,8	19,3	13,7	23,8
t05_C	toetspunt 5	7,50	24,0	19,4	13,9	24,0
t06_A	toetspunt 6	1,50	13,4	8,8	3,4	13,5
t06_B	toetspunt 6	4,50	19,0	14,4	8,9	19,0
t06_C	toetspunt 6	7,50	20,0	15,4	10,0	20,1
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	12,2	7,7	2,1	12,3
t08_B	toetspunt 8	4,50	13,1	8,4	3,0	13,1
t08_C	toetspunt 8	7,50	13,0	8,4	3,0	13,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vollerstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	25,5	21,0	15,5	25,6
t01_B	toetspunt 1	4,50	27,1	22,5	17,0	27,1
t01_C	toetspunt 1	7,50	29,6	25,1	19,5	29,7
t02_A	toetspunt 2	1,50	25,3	20,8	15,2	25,4
t02_B	toetspunt 2	4,50	26,6	22,0	16,5	26,6
t02_C	toetspunt 2	7,50	28,6	24,0	18,5	28,6
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	16,1	11,6	6,0	16,2
t04_B	toetspunt 4	4,50	17,8	13,2	7,8	17,9
t04_C	toetspunt 4	7,50	21,1	16,6	11,0	21,2
t05_A	toetspunt 5	1,50	22,3	17,7	12,2	22,3
t05_B	toetspunt 5	4,50	24,1	19,5	14,0	24,2
t05_C	toetspunt 5	7,50	26,7	22,2	16,6	26,8
t06_A	toetspunt 6	1,50	18,9	14,2	8,8	18,9
t06_B	toetspunt 6	4,50	21,6	16,8	11,5	21,6
t06_C	toetspunt 6	7,50	25,6	21,0	15,6	25,7
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	5,0	0,4	-5,1	5,0
t08_B	toetspunt 8	4,50	8,6	4,0	-1,5	8,6
t08_C	toetspunt 8	7,50	12,6	8,1	2,5	12,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zandschelstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	22,3	17,7	12,2	22,4
t01_B	toetspunt 1	4,50	23,1	18,5	13,0	23,2
t01_C	toetspunt 1	7,50	24,3	19,7	14,2	24,4
t02_A	toetspunt 2	1,50	14,3	9,6	4,2	14,4
t02_B	toetspunt 2	4,50	16,4	11,6	6,3	16,4
t02_C	toetspunt 2	7,50	19,5	14,8	9,4	19,5
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	21,5	17,0	11,4	21,6
t04_B	toetspunt 4	4,50	21,9	17,3	11,8	21,9
t04_C	toetspunt 4	7,50	22,0	17,4	11,9	22,0
t05_A	toetspunt 5	1,50	23,6	19,1	13,5	23,7
t05_B	toetspunt 5	4,50	24,0	19,4	14,0	24,1
t05_C	toetspunt 5	7,50	24,8	20,2	14,7	24,8
t06_A	toetspunt 6	1,50	14,5	9,8	4,5	14,6
t06_B	toetspunt 6	4,50	16,5	11,6	6,4	16,5
t06_C	toetspunt 6	7,50	19,1	14,4	9,0	19,1
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	22,5	18,1	12,5	22,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	22,9	18,4	12,8	23,0
t08_C	toetspunt 8	7,50	23,1	18,5	13,0	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies

Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

0912/025/RV
Bijlage D

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	54,2	50,8	43,5	54,3
t01_B	toetspunt 1	4,50	55,5	52,1	44,8	55,6
t01_C	toetspunt 1	7,50	55,6	52,2	44,9	55,7
t02_A	toetspunt 2	1,50	48,8	45,4	38,1	48,9
t02_B	toetspunt 2	4,50	50,5	47,1	39,8	50,6
t02_C	toetspunt 2	7,50	50,8	47,4	40,1	50,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	48,8	45,3	38,2	48,9
t04_B	toetspunt 4	4,50	50,5	47,0	39,9	50,6
t04_C	toetspunt 4	7,50	51,0	47,5	40,4	51,1
t05_A	toetspunt 5	1,50	52,8	49,3	42,1	52,9
t05_B	toetspunt 5	4,50	54,3	50,8	43,6	54,4
t05_C	toetspunt 5	7,50	54,6	51,1	44,0	54,7
t06_A	toetspunt 6	1,50	47,0	43,6	36,3	47,1
t06_B	toetspunt 6	4,50	48,7	45,2	38,0	48,8
t06_C	toetspunt 6	7,50	49,0	45,5	38,3	49,0
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	47,1	43,6	36,5	47,2
t08_B	toetspunt 8	4,50	48,5	45,0	37,9	48,6
t08_C	toetspunt 8	7,50	49,5	45,9	38,8	49,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE E

Tritium Advies
Rekenresultaten aanvullend onderzoek

0912/025/RV
Bijlage E

Rapport: Resultatentabel
Model: aanvullend onderzoek
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Poppelseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	44,8	41,3	34,0	44,8
t01_B	toetspunt 1	4,50	46,2	42,7	35,4	46,3
t01_C	toetspunt 1	7,50	46,2	42,7	35,4	46,2
t02_A	toetspunt 2	1,50	39,2	35,8	28,4	39,3
t02_B	toetspunt 2	4,50	41,1	37,6	30,3	41,1
t02_C	toetspunt 2	7,50	40,9	37,5	30,1	41,0
t03_A	toetspunt 3	1,50	--	--	--	--
t03_B	toetspunt 3	4,50	--	--	--	--
t03_C	toetspunt 3	7,50	--	--	--	--
t04_A	toetspunt 4	1,50	38,2	34,7	27,4	38,2
t04_B	toetspunt 4	4,50	40,2	36,7	29,4	40,3
t04_C	toetspunt 4	7,50	40,9	37,4	30,1	40,9
t05_A	toetspunt 5	1,50	43,5	40,1	32,7	43,5
t05_B	toetspunt 5	4,50	45,1	41,7	34,4	45,2
t05_C	toetspunt 5	7,50	45,3	41,9	34,6	45,4
t06_A	toetspunt 6	1,50	37,3	33,8	26,5	37,3
t06_B	toetspunt 6	4,50	39,1	35,6	28,3	39,1
t06_C	toetspunt 6	7,50	39,1	35,6	28,3	39,2
t07_A	toetspunt 7	1,50	--	--	--	--
t07_B	toetspunt 7	4,50	--	--	--	--
t07_C	toetspunt 7	7,50	--	--	--	--
t08_A	toetspunt 8	1,50	38,5	35,2	27,8	38,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	40,1	36,7	29,3	40,2
t08_C	toetspunt 8	7,50	41,0	37,6	30,2	41,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen