

**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Schoorstraat 59
Udenhout**



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Crijns Rentmeesters B.V.
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN Someren

betreffende locatie

Schoorstraat 59
Udenhout

documentkenmerk

1906/102/SH-01

versie

2

vestiging

Nuenen

datum

16 juli 2019

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 B.V.

Tritium Advies BV

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	3
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
3.3 Geluidbeleid gemeente Tilburg	6
4 Rekenresultaten en toetsing	8
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	8
4.2 Overdrachtsmaatregelen	8
4.3 Bronmaatregelen	9
4.4 Geluidbeleid gemeente Tilburg	9
4.5 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	10
4.6 Cumulatieve geluidbelasting	10
5 Samenvatting en conclusie	11

Bijlagen

1. situatieschets van de omgeving
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
6. aanvullend onderzoek: stiller wegdek

1 Inleiding

In opdracht van de initiatiefnemer is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde herontwikkeling aan Schoorstraat 59 te Udenhout. Op de locatie is een intensieve veehouderij aanwezig. Deze veehouderij wordt herbestemd en er worden twee Ruimte voor Ruimte woningen gerealiseerd. Beoogd wordt om zowel ten noorden als ten zuiden van de huidige woning aan Schoorstraat 59 een Ruimte voor Ruimte woning te realiseren. De huidige bedrijfswoning aan nummer 59 wordt omgezet naar een reguliere burgerwoning. Deze woning wordt in onderhavig onderzoek niet beschouwd. De noordelijke Ruimte voor Ruimte woning zal eveneens bestemd worden als burgerwoning. De zuidelijke Ruimte voor Ruimte woning zal worden bestemd als bedrijfswoning (bij het reeds aanwezige bedrijf voor statische opslag). Het akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd vanwege 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 er is aangegeven wat de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor de woningen extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten spoorweglawaaï, luchtverkeerslawaaï en industrielowaaï zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

Door een wijziging van de verkeersgegevens is het eerder voor deze locatie opgestelde rapport 1906/102/SH-01, versie 1 d.d. 12 juli 2019 in zijn geheel komen te vervallen.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het buitenstedelijk gebied van Udenhout, gemeente Tilburg. In bijlage 1 is een planologische verbeelding van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Schoorstraat, Oude Bossche Baan en Loonse Hoek.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Tilburg. Van de wegen zijn prognosegegevens van het jaar 2030 voorhanden. Deze gegevens zijn tevens representatief voor het maatgevende jaar 2029. Voor de uurintensiteiten is uitgegaan van de uurintensiteiten conform de tabel in bijlage 2. Voor de verdeling van licht-, middel- en zwaar verkeer over de dag-, avond- en nachtperiode is "worst-case" uitgegaan van de verkeersgegevens in de aanvullende mail zoals weergegeven in bijlage 2.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 tot en met 2.3.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Schoorstraat

Schoorstraat			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2029 etmaalintensiteit: 1850 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,70	3,46	0,72
lichte mvt. (%)	93,00	93,00	93,00
middelzware mvt. (%)	5,40	5,40	5,40
zware mvt. (%)	1,60	1,60	1,60

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer Oude Bossche Baan

Oude Bossche Baan			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2029 etmaalintensiteit: 1850 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,70	3,46	0,72
lichte mvt. (%)	93,00	93,00	93,00
middelzware mvt. (%)	5,40	5,40	5,40
zware mvt. (%)	1,60	1,60	1,60

Tabel 2.3: gegevens wegverkeer Loonse Hoek

Loonse Hoek			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: referentiewegdek			
jaar: 2029	etmaalintensiteit: 2527 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,70	3,46	0,72
lichte mvt. (%)	93,00	93,00	93,00
middelzware mvt. (%)	5,40	5,40	5,40
zware mvt. (%)	1,60	1,60	1,60

2.3 Modellerings

De exacte locatie en afmetingen van de beoogde woningen is nog niet bekend, derhalve zijn er bouwblokken gemodelleerd ter grootte van het bouwvlak. Voor de gebouwhoogte is uitgegaan van de maximale bouwhoogte van 10 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 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. De akoestisch harde gebieden betreffen wegen, terreinverhardingen en fietspaden. De akoestisch half harde/zachte gebieden betreft de aan te leggen tuinen met bestrating ter plaatse van het plangebied. Voor het lokale maaiveld is 9,4 meter +NAP aangehouden. Er zijn geen significante hoogteverschillen in de omgeving aanwezig. Derhalve zijn in het rekenmodel geen hoogteverschillen in het maaiveld opgenomen. Gebouwhoogtes van de bestaande omliggende bebouwing zijn conform de absolute hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

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

Voor de weg Loonse Hoek geldt dat deze is verhoogd met verkeersdrempels. Deze drempels zijn als obstakel ingevoerd zodat er met een optrekcorrectie wordt gerekend.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaardrekenmethode 2" zoals deze is 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 Wet geluidhinder

3.2.1 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 omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder 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 maximum snelheid 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 van de gevel

van woningen of van 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 Wet geluidhinder 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 Wet geluidhinder 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 Wet geluidhinder.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. 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 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 Wet geluidhinder 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 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 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 Wet geluidhinder 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 buitenstedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van woningen. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

3.3 Geluidbeleid gemeente Tilburg

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Hogere waarde beleid gemeente Tilburg" d.d. april 2015 van de gemeente Tilburg. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan de in het beleidsstuk genoemde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn als volgt:

Geluidluwe gevel en buitenruimte

Bij een geluidbelasting van meer dan 53 dB ten gevolge van wegverkeerslawaai en meer dan 60 dB ten gevolge van railverkeerslawaai dient een woning te beschikken over een geluidluwe zijde en

buitenruimte. Hierbij mag de gecumuleerde geluidbelasting op de geluidluwe gevel en in de buitenruimte niet meer dan 55 dB bedragen. Daarnaast dient op elke verdieping met één of meer verblijfsruimten, tenminste één verblijfsruimte (bij voorkeur in te richten als slaapkamer) aan de geluidluwe gevel te zijn gelegen.

Dove gevels

- dove gevels worden alleen toegestaan als de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden;
- in een dove gevel is het toegestaan suskasten te maken;
- voor en in een dove gevel mogen (verglaasde) buitenruimtes aanwezig zijn. Onder voorwaarden mogen in het achterliggende geveldeel te openen delen gemaakt worden. Deze voorwaarden zijn:
 - bij geopende buitenruimte voldoet de geluidbelasting ter hoogte van de te openen delen (raam, schuifpui, deur) hoogstens aan de maximale ontheffingswaarde;
 - bij gesloten buitenruimte en geopende ventilatievoorzieningen (buitenluchtcondities) is de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 55 dB (excl. aftrek) op de gevel;
 - in de buitenruimte is sprake van buitenluchtcondities.
- het opknippen van geveldelen in stukjes “dove gevel” en “gewone gevel” is in principe niet toegestaan. Het is de bedoeling dat er sprake is van een eenduidig gevelbeeld.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.3 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 Schoorstraat

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs-grenswaarde (dB)	maximale ontheffings-waarde (dB)
t01 en t02	alle	52	48	53
t03 t/m t08	alle	≤48		
t09 en t10	alle	52		
t11 t/m t16	alle	≤48		

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Oude Bossche Baan

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs-grenswaarde (dB)	maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤48	48	53

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

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs-grenswaarde (dB)	maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤48	48	53

Voor de wegen Oude Bossche Baan en Loonse Hoek 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 Schoorstraat geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk 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.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. 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. Het scherm dient om doelmatig te zijn namelijk dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger geplaatst te worden. Tevens dient het scherm relatief hoog te zijn om doelmatig te zijn voor de 1^e en 2^e verdieping. Het aanleggen van een geluidsschermbaan ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. De kosten van een geluidsschermbaan bedragen circa € 400,-/m² zodat het vanuit financieel oogpunt niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Bij twee schermen (één scherm per woning) met een hoogte van 5 meter en een lengte van circa 30 meter resulteert dit reeds in een extra uitgave van circa € 120.000,-.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is normaal gesproken het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. In de onderhavige situatie is er echter al sprake van een afstand van minimaal 16,4 meter tot de weg van de Schoorstraat. 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 gereduceerd kan worden. Bij een maximale snelheid van 60 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 maximum snelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch;
- verlaging van de maximum snelheid: 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 Schoorstraat 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 4 dB afneemt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog altijd overschreden. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet tevens overwegende bezwaren van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van € 300,- per strekkende meter die dit met zich meebrengt kan dragen. Bij lengte van circa 400 meter resulteert dit voor de Schoorstraat in een extra uitgave van circa € 120.000,-.

4.4 Geluidbeleid gemeente Tilburg

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Hogere waarde beleid gemeente Tilburg" d.d. april 2015 van de gemeente Tilburg. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan de in het beleidsstuk genoemde voorwaarden. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt enkel op de voorgevel meer dan 55 dB (excl. aftrek). De overige gevels kunnen daarmee geluidluwte worden uitgevoerd. Hierbij dient op elke verdieping met één of meer

verblijfsruimten, tenminste één verblijfsruimte (bij voorkeur in te richten als slaapkamer) aan de geluidluwe gevel te zijn gelegen. In onderhavige situatie is er geen sprake van dove gevels. Derhalve wordt voldaan aan de voorwaarden zoals gesteld in het gemeentelijk geluidbeleid.

4.5 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 er voor onderhavige woningen sprake is van een procedure hogere waarde is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

4.6 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatieve 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 gehouden dient te worden met de geluidbelasting ten gevolge van de Schoorstraat. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelasting alsnog bepaald voor alle gemodelleerde wegen. De cumulatieve geluidbelastingen zijn weergegeven in bijlage 5 en bedragen maximaal 57 dB (excl. aftrek).

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van de initiatiefnemer is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde herontwikkeling aan Schoorstraat 59 te Udenhout. Op de locatie is een intensieve veehouderij aanwezig. Deze veehouderij wordt herbestemd en er worden twee Ruimte voor Ruimte woningen gerealiseerd. Beoogd wordt om zowel ten noorden als ten zuiden van de huidige woning aan Schoorstraat 59 een Ruimte voor Ruimte woning te realiseren. De huidige bedrijfswoning aan nummer 59 wordt omgezet naar een reguliere burgerwoning. Deze woning wordt in onderhavig onderzoek niet beschouwd. De noordelijke Ruimte voor Ruimte woning zal eveneens bestemd worden als burgerwoning. De zuidelijke Ruimte voor Ruimte woning zal worden bestemd als bedrijfswoning (bij het reeds aanwezige bedrijf voor statische opslag). Het akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd vanwege de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Schoorstraat, Oude Bossche Baan en Loonse Hoek.

Voor de wegen Oude Bossche Baan en Loonse Hoek 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 Schoorstraat geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk 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.

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 tevens niet doeltreffend in onderhavige situatie. Voor het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) geldt dat de voorkeursgrenswaarde nog altijd wordt overschreden. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

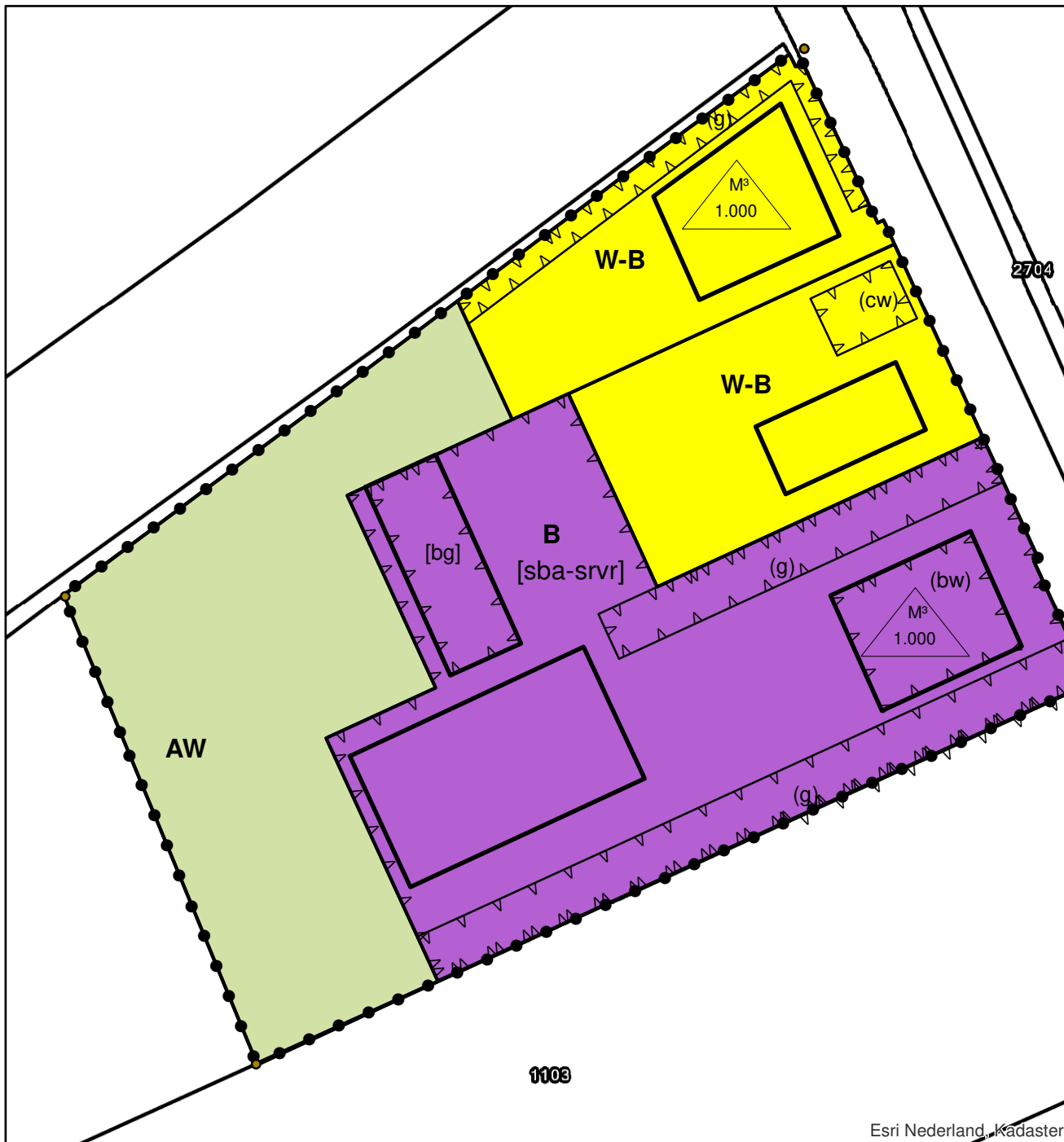
Aangezien in onderhavige situatie sprake is van een procedure hogere waarde, is voor de woningen een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een goed akoestisch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

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Hogere waarde beleid gemeente Tilburg" d.d. april 2015 van de gemeente Tilburg. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan de in het beleidsstuk genoemde voorwaarden. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt enkel op de voorgevel meer dan 55 dB (excl. aftrek). De overige gevels kunnen daarmee geluidluw worden uitgevoerd. Hierbij dient op elke verdieping met één of meer verblijfsruimten, tenminste één verblijfsruimte (bij voorkeur in te richten als slaapkamer) aan de

geluidluwe gevel te zijn gelegen. In onderhavige situatie is er geen sprake van dove gevels. Derhalve wordt voldaan aan de voorwaarden zoals gesteld in het gemeentelijk geluidbeleid.

BIJLAGE 1:

VERBEELDING
DE ZANDLEIJ 2012, HERZIENING SCHOORSTRAAT 59



Plangebied



Bestemmingen

AW Agrarisch met Waarden

B Bedrijf

W-B Wonen - Buitengebied

Aanduidingen

bedrijfswoning

cultuurhistorische waarden

groen

bijgebouwen

specifieke bouwaanduiding
- slooplocatie Ruimte voor Ruimte

Bouwvlak

Maximum inhoud

Bestemmingsplan:

De Zandleij 2012, herziening Schoorstraat 59

IMRO idn: NL.IMRO.PM

Datum en schaal: voorontwerp 7 februari 2019

Schaal: 1:1.000

0 15 30 60 Meters



BIJLAGE 2:

Van: Susan Visser | Tritium Advies
Verzonden: vrijdag 12 juli 2019 15:53
Aan: Susan Honings | Tritium Advies

Voor wat betreft onderstaande intensiteiten geldt dat dit werkdagcijfers zijn. Mocht u willen werken met weekdagcijfers, voer dan de factor 0,923 door op deze cijfers.

- Schoorstraat
Asfaltverharding
Woonstraat (buitengebied) 60km/uur
2015 Intensiteit (wegvak tussen Oude Bosschebaan en Loonsche Hoek) noord-zuid 1108mvt/etmaal
2015 Intensiteit (wegvak tussen Oude Bosschebaan en Loonsche Hoek) zuid-noord 961mvt/etmaal
2030 Intensiteit (wegvak tussen Oude Bosschebaan en Loonsche Hoek) noord-zuid 1086mvt/etmaal
2030 Intensiteit (wegvak tussen Oude Bosschebaan en Loonsche Hoek) zuid-noord 918mvt/etmaal
- Oude Bosschebaan
Asfaltverharding
Woonstraat (buitengebied) 60km/uur
2015 Intensiteit oost-west 1108mvt/etmaal (dus gelijk aan wegvak Schoorstraat)
2015 Intensiteit west-oost 961mvt/etmaal
2030 Intensiteit oost-west 1086mvt/etmaal (dus gelijk aan wegvak Schoorstraat)
2030 Intensiteit west-oost 918mvt/etmaal
- Loonsche Hoek
Asfaltverharding
Woonstraat (buitengebied) 60km/uur
2015 Intensiteit oost-west 2205mvt/etmaal
2015 Intensiteit west-oost 1975mvt/etmaal
2030 Intensiteit oost-west 1454mvt/etmaal
2030 Intensiteit west-oost 1284mvt/etmaal

Het genoemde document 'Hogere waarden beleid' is nog steeds actueel.
Als u aanvullend nog vragen heeft dan hoor ik het graag,

VerkeersMilieuKaart gemeente Tilburg
percentages voertuigverdeling

		dag		avond		nacht	
	Cat.	uur	dag	uur	avond	uur	nacht
woon en buurtstraten	2	6,8	81,6	3,4	13,6	0,6	4,8
wijkverzamelwegen	3	6,5	78,0	4,1	16,4	0,7	5,6
aanvullende hoofdwegen	4	6,5	78,0	4,1	16,4	0,7	5,6
hoofdwegen	5	6,5	78,0	3,9	15,6	0,8	6,4
autowegen	6	6,5	78,0	3,9	15,6	0,8	6,4
autosnelwegen	7	6,7	80,4	2,9	11,6	1,0	8,0
industriewegen	9	6,8	81,6	2,8	11,2	0,9	7,2
tangenten	10	6,4	76,8	3,2	12,8	1,3	10,4

		etmaal		
	Cat.	lichte mvt	%middelzware mvt	%zware mvt
woon en buurtstraten	2	94,5	4,5	1,0
wijkverzamelwegen	3	96,7	2,8	0,5
aanvullende hoofdwegen	4	96,7	2,8	0,5
hoofdwegen	5	93,8	3,7	2,5
autowegen	6	94,9	3,2	1,9
autosnelwegen	7	81,1	4,7	14,2
industriewegen	9	83,9	6,5	9,6
tangenten	10	84,9	8,2	7,0

		etmaal		
	Cat.	licht	middel	zwaar
woon en buurtstraten	2	94,6	4,5	1,0
wijkverzamelwegen	3	96,6	2,9	0,5
aanv. hoofdwegen	4	96,6	2,9	0,5
hoofdwegen	5	93,6	3,7	2,7
autowegen	6	94,4	3,3	2,3
autosnelwegen	7	78,2	4,9	16,9
industriewegen	9	85,8	6,0	8,2
tangenten	10	85,3	7,6	7,2

‘s-avonds en ‘s-nachts
woon en buurtstraten
wijkverzamelwegen
aanv. hoofdwegen
hoofdwegen
autowegen
autosnelwegen
industriewegen
tangenten (avond)

Verdeling Rijkswaterstaat

		Verdeling Rijkswaterstaat						etmaal		
		dag		avond		nacht		licht	middel	zwaar
Voor	daguur									
Autowegen (N65)		6,4	76,8	3,2	12,8	1,3	10,4	85,3	7,6	7,2
Autosnelwegen		6,4	76,8	3,4	13,6	1,2	9,6			
overdag										
	Cat.	%lichte mvt		%middelzware mvt		%zware mvt		etmaal	autosnelweg	
Autowegen (N65)	RWS	84,9		8,2		7		licht	middel	zwaar
Autosnelwegen (A58)	RWS	84,5		6,2		9,4		84,3	6,0	9,8
‘s-avonds										
	Cat.	%lichte mvt		%middelzware mvt		%zware mvt				
Autowegen (N65)	RWS	91,5		3,5		5,0				
Autosnelwegen (A58)	RWS	89,1		3,3		7,6				
‘s-nachts										
	Cat.	%lichte mvt		%middelzware mvt		%zware mvt				
Autowegen (N65)	RWS	80,7		8,2		11,1				
Autosnelwegen (A58)	RWS	75,5		7,9		16,6				

1

29183
31850
0.916264

8889	24
	22

8148,25

8148,25

perc					aantallen				
perc	licht	middel	zwaar		totaal aantal	licht	middel	zwaar	
6,5%	93,8	3,7	2,5	1623,05	1522	60	41		
3,9%	93,1	3,5	3,4	973,83	907	34	33		
0,8%	93,1	3,5	3,4	199,76	186	7	7		
78%	dag		12	19476,6	18269	721	487		
16%	avond		4	3895,32	3627	136	132		
6%	nacht		8	1598,08	1488	56	54		
	etmaal	test		24970	23383	913	674		
	etmaal	procenten			93,6%	3,7%	2,7%		

2

Ringbaan Zuid

etmaal	licht	middel	zwaar	
	84,80%	10,40%	4,80%	(handmatig overgenomen uit verkeersmodel)
32110	27229	3339	1541	32110

absoluut uur	1762	1065	229	230	75	35	112	27	11	
absoluut etmaal	21141	4259	1830	2757	302	281	1346	110	85	32110

hier kan een binnenweg ondergeschikte weg ingevuld worden

elmaal		97,00%	1,80%	1,20%
500	485	9	6	

-30 km/h ETW	6,3	4,4	1,0	6,6	3,1	1,0	7,3	1,9	0,6 (overplakken van tabblad 3)
	12	4	8	12	4	8	12	4	8

absoluut uur	30	21	5	1	0	0	0	0	0	
absoluut etmaal	364	84	37	7	1	1	5	0	0	500

30 km/uur w
Fatimastraat

elmaal	94,90%	3,10%	2,00% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)
2990	2838	93	60

Wegtype	DOORFCIFA	DOORFCIFA	NOORFCIFA	DOORFCIMV	DOORFCIMV	NOORFCIMV	DOORFCIZV	DOORFCIZV	NOORFCIZV
30 km/h ETW	6,3	4,4	1,0	6,6	3,1	1,0	7,3	1,9	0,6 (overplakken van tabblad 3)

absoluut uur	177	123	27	6	3	1	4	1	0	
absoluut etmaal	2128	494	216	74	11	8	53	5	3	2990

Groenstraat

elkaar	89,50%	5,70%	4,80% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)
7430	6650	424	357

Wegtype	DOORFCTFA	DOORFCTFA	NOORFCTFA	DOORFCTMV	DOORFCTMV	NOORFCTMV	DOORFCTZV	DOORFCTZV	NOORFCTZV
30 km/h ETW	6,3	4,4	1,0	6,6	3,1	1,0	7,3	1,9	0,6 (overplakken van tabblad 3)

absoluut uur	416	289	63	28	13	4	26	7	2	
absoluut etmaal	4987	1157	505	337	52	35	313	27	16	7430

Bosscheweg

elkaar	85,55%	9,15%	5,30% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)
11750	10052	1075	623

DUURPCTPA AUURPCTPA NUURPCTPA DUURPCTMV AUURPCTMV NUURPCTMV DUURPCTZV AUURPCTZV NUURPCTZV

6,3
4,7
6,7
5,6
23,3
5.825

_50km/h OSW 2x2	6,4	3,9	0,9	7,0	2,2	1,0	7,1	1,8	1,0	0	0	0
K	12	4	8	12	4	8	12	4	8			
	77,2	15,6	7,2	83,4	8,9	7,7	85,0	7,0	8,0			
absoluut uur	646	393	90	75	24	10	44	11	6			
absoluut etmaal	7756	1572	724	897	96	83	529	44	50	11750		

Oude Bosschebaan

60 km/uur

		licht	middel	zwaar	
etmaal		94,50%	4,50%	1,00% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)	
	2004	1894	90	20	

WegType	DUURPCTPA	AUURPCTPA	NUURPCTPA	DUURPCTMV	AUURPCTMV	NUURPCTMV	DUURPCTZV	AUURPCTZV	NUURPCTZV			
_60 km/h gemengd	6,7	3,6	0,7	7,2	2,1	0,7	7,3	1,4	0,8	0	0	0
	12	4	8	12	4	8	12	4	8			
	80,0	14,2	5,8	86,3	8,4	5,3	88,1	5,7	6,2			
absoluut uur	126	67	14	6	2	1	1	0	0			
absoluut etmaal	1516	269	109	78	8	5	18	1	1	2004		

Raadhuisstraat

etmaal

1400

	licht	middel	zwaar	
	90,10%	6,30%	3,60% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)	
	1261	88	50	

WegType	DUURPCTPA	AUURPCTPA	NUURPCTPA	DUURPCTMV	AUURPCTMV	NUURPCTMV	DUURPCTZV	AUURPCTZV	NUURPCTZV			
_30 km/h ETW	6,3	4,4	1,0	6,6	3,1	1,0	7,3	1,9	0,6	0	0	0
	12	4	8	12	4	8	12	4	8			
	75,0	17,4	7,6	79,6	12,3	8,2	87,8	7,6	4,6			
absoluut uur	79	55	12	6	3	1	4	1	0			
absoluut etmaal	946	219	96	70	11	7	44	4	2	1400		

Burg. Bechtweg

N61 80 km/uur

	licht	middel	zwaar	
etmaal	67,95%	15,65%	16,40% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)	
	23660	5449	5710	

34820 kan ander weggedeelte ingevuld worden

WegType	DUURPCTPA	AUURPCTPA	NUURPCTPA	DUURPCTMV	AUURPCTMV	NUURPCTMV	DUURPCTZV	AUURPCTZV	NUURPCTZV			
_80 km/h OSW gesloten	6,6	3,1	1,1	7,1	1,5	1,2	6,7	1,8	1,6	0	0	0
	12	4	8	12	4	8	12	4	8			
	78,8	12,2	9,0	84,7	6,0	9,3	80,4	7,2	12,4			
absoluut uur	1554	722	265	385	82	63	383	103	89			
absoluut etmaal	18654	2887	2120	4617	327	506	4591	411	708	34820		

Schoolstraat

60 km/uur

	licht	middel	zwaar	
etmaal	94,50%	4,50%	1,00% (handmatig overnemen uit verkeersmodel)	
	794	38	8	

840

WegType	DUURPCTPA	AUURPCTPA	NUURPCTPA	DUURPCTMV	AUURPCTMV	NUURPCTMV	DUURPCTZV	AUURPCTZV	NUURPCTZV			
_60 km/h gemengd	6,7	3,6	0,7	7,2	2,1	0,7	7,3	1,4	0,8	0	0	0
	12	4	8	12	4	8	12	4	8			
	80,0	14,2	5,8	86,3	8,4	5,3	88,1	5,7	6,2			
absoluut uur	53	28	6	3	1	0	1	0	0			
absoluut etmaal	635	113	46	33	3	2	7	0	1	840		

WegType	DUURPCTPA	AUURPCTPA	NUURPCTPA	DUURPCTMV	AUURPCTMV	NUURPCTMV	DUURPCTZV	AUURPCTZV	NUURPCTZV	DPCTMR	APCTMR	NPCTMR
_30 km/h ETW	6,3	4,4	1,0	6,6	3,1	1,0	7,3	1,9	0,6	0	0	0
_40 km/h GTW	6,4	4,1	0,9	6,7	2,5	1,2	7,1	1,9	0,9	0	0	0
_50 km/h OSW 2x1	6,4	3,9	0,9	7,0	2,2	1,0	7,1	1,8	1,0	0	0	0
_50km/h OSW 2x2	6,4	3,9	0,9	7,0	2,2	1,0	7,1	1,8	1,0	0	0	0
_70km/h OSW 2x2	6,5	3,9	0,8	6,9	2,3	1,1	7,3	1,8	0,7	0	0	0
Autoweg_2x2	6,4	3,8	1,0	6,8	2,2	1,3	7,0	1,6	1,2	0	0	0
_Autosnelweg	6,6	3,1	1,1	6,3	2,4	1,9	6,7	1,7	1,7	0	0	0
ASW_2x2	6,6	3,1	1,1	6,3	2,4	1,9	6,7	1,7	1,7	0	0	0
_80 km/h OSW met fietspad	6,8	3,1	0,8	7,3	1,4	0,9	8,3	0,0	0,0	0	0	0
_80 km/h OSW gesloten	6,6	3,1	1,1	7,1	1,5	1,2	6,7	1,8	1,6	0	0	0
80km/h gesloten	6,6	3,1	1,1	7,1	1,5	1,2	6,7	1,8	1,6	0	0	0
_Op/afrt	6,4	3,9	0,9	7,0	2,2	1,0	7,1	1,8	1,0	0	0	0
Op-/afrt ASW	6,4	3,9	0,9	7,0	2,2	1,0	7,1	1,8	1,0	0	0	0
_80 km/h GTW	6,6	3,8	0,7	7,0	2,4	0,9	7,3	1,5	0,8	0	0	0
_60 km/h gemengd	6,7	3,6	0,7	7,2	2,1	0,7	7,3	1,4	0,8	0	0	0
_Industrieweg	6,6	3,3	1,0	6,8	2,0	1,3	7,2	1,4	1,1	0	0	0

Susan Vissers | Tritium Advies

Van: Susan Vissers | Tritium Advies
Verzonden: dinsdag 16 juli 2019 14:04
Aan: Susan Vissers | Tritium Advies
Onderwerp: FW: Verkeerskundige informatie omgeving Schoorstraat 54

Hoi Susan,

De verkeersverdeling op de wegen in wat agrarischere omgeving is moeilijk te schatten. De verdeling die je aan kunt houden mag je halen uit de onderstaande telling die we in 2010 gehouden hebben op de Schoorstraat (ander gedeelte, dichterbij de komgrens).



Schoorstraat, Udenhout

Tussen Slimstraat en Loonsehoek

Meetperiode: 09-09-2010 t/m 26-09-2010

Telpunt 171

Info Intensiteiten Uurverloop Uurcijfers

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	3150	100,0%	3012	100,0%	1583	1513	1567	1498
Dag (7-19u)	2596	82,4%	2473	82,1%	1310	1251	1286	1222
Avond (19-23u)	403	12,8%	386	12,8%	207	196	195	190
Nacht (23-7u)	151	4,8%	152	5,1%	65	66	86	87
Ochtendspits (7-9u)	485	15,4%	382	12,7%	226	180	259	202
Avondspits (16-18u)	577	18,3%	535	17,8%	296	270	281	264

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	2894	91,9%	2800	93,0%	92,1%	93,2%	91,7%	92,8%
Middelzwaar verkeer (M)	200	6,3%	164	5,4%	6,3%	5,4%	6,4%	5,5%
Zwaar verkeer (Z)	49	1,6%	42	1,4%	1,5%	1,3%	1,7%	1,5%
Overige voertuigen (O)	6	0,2%	5	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%

Snelheid

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gemiddelde	62	64	60
V85	73	76	69

Etmaalcijfers

do 09-09-2010	2830	
vr 10-09-2010	3208	
za 11-09-2010	3098	
zo 12-09-2010	1321	
ma 13-09-2010	2853	
di 14-09-2010	3059	
wo 15-09-2010	3170	
do 16-09-2010	2926	
vr 17-09-2010	3259	
za 18-09-2010	4027	
zo 19-09-2010	4471	
ma 20-09-2010	3003	
di 21-09-2010	3192	
wo 22-09-2010	3406	
do 23-09-2010	3239	
vr 24-09-2010	3541	
za 25-09-2010	3342	
zo 26-09-2010	2900	

De "overige voertuigen" is waarschijnlijk landbouwverkeer en zou ik bij het zware verkeer tellen.

Wegen buiten de komgrenzen zijn of worden 60 km/uur.

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	sh
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	sh op 11-7-2019
Laatst ingezien door	sh op 12-7-2019
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.50
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	9,4
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	1,00
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: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
w01 Schoor	Schoorstraat	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	1850,00	6,70	3,46
w02 Loonse	Loonse Hoek	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	2527,00	6,70	3,46
w03 Oude	Oude Bossche Baan	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	1850,00	6,70	3,46

Model: wegverkeer
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
w01 Schoor	0,72	93,00	93,00	93,00	5,40	5,40	5,40	1,60	1,60	1,60	False	1,5
w02 Loonse	0,72	93,00	93,00	93,00	5,40	5,40	5,40	1,60	1,60	1,60	False	1,5
w03 Oude	0,72	93,00	93,00	93,00	5,40	5,40	5,40	1,60	1,60	1,60	False	1,5

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt t01	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t09	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t10	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t11	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t12	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t13	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t14	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t15	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t16	toetspunt t02	9,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	Bf
b01	weg	0,00
b02	weg	0,00
b03	weg	0,00
b04	fietspad	0,00
b05	fietspad	0,00
b06	fietspad	0,00
b07	fietspad	0,00
b08	fietspad	0,00
b09	fietspad	0,00
b10	fietspad	0,00
b11	fietspad	0,00
b12	fietspad	0,00
b13	fietspad	0,00
b14	fietspad	0,00
b15	fietspad	0,00
b16	fietspad	0,00
b17	fietspad	0,00
b18	weg / terreinverharding	0,00
b19	fietspad / terreinverharding	0,00
b20	fietspad	0,00
b21	terreinverharding	0,00
b22	terreinverharding	0,00
b23	terreinverharding	0,00
b24	terreinverharding	0,00
b25	terreinverharding	0,00
b26	terreinverharding	0,00
b27	terreinverharding	0,00
b28	terreinverharding	0,00
b29	terreinverharding	0,00
b30	terreinverharding	0,00
b31	terreinverharding	0,00
b32	terreinverharding	0,00
b33	terreinverharding	0,00
b34	terreinverharding	0,00
b35	terreinverharding	0,00
b36	terreinverharding	0,00
b37	terreinverharding	0,00
b38	terreinverharding	0,00
b39	terreinverharding	0,00
b40	terreinverharding	0,00
b41	terreinverharding	0,00
b42	terreinverharding	0,00
b43	terreinverharding	0,00
b44	terreinverharding	0,00
b45	terreinverharding	0,00
b46	terreinverharding	0,00
b47	terreinverharding	0,00
b48	terreinverharding	0,00
b49	terreinverharding	0,00
b50	terreinverharding	0,00
b51	tuin	0,50

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp	Refl. 500
gb001	Ruimte voor Ruimte woning (burgerwoning)	10,00	Relatief	9,40	0 dB	0,80
gb002	Ruimte voor Ruimte woning (bedrijfswoning)	10,00	Relatief	9,40	0 dB	0,80
gb003	Schoorstraat 59 (burgerwoning)	16,90	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb004	Schoorstraat 59 (burgerwoning)	15,10	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb005	gebouw gb005	17,10	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb006	gebouw gb006	13,20	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb007	gebouw gb007	15,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb008	gebouw gb008	18,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb009	gebouw gb009	12,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb010	gebouw gb010	12,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb011	gebouw gb011	16,30	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb012	gebouw gb012	15,80	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb013	gebouw gb013	20,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb014	gebouw gb014	12,60	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb015	gebouw gb015	12,70	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb016	gebouw gb016	12,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb017	gebouw gb017	17,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb018	gebouw gb018	18,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb019	gebouw gb019	14,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb020	gebouw gb020	13,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb021	gebouw gb021	15,80	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb022	gebouw gb022	17,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb023	gebouw gb023	17,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb024	gebouw gb024	15,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb025	gebouw gb025	15,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb026	gebouw gb026	12,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb027	gebouw gb027	13,80	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb028	gebouw gb028	17,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb029	gebouw gb029	14,60	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb030	gebouw gb030	12,60	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb031	gebouw gb031	17,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb032	gebouw gb032	15,80	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb033	gebouw gb033	13,80	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb034	gebouw gb034	15,60	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb035	gebouw gb035	17,20	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb036	gebouw gb036	15,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb037	gebouw gb037	16,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb038	gebouw gb038	12,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb039	gebouw gb039	15,70	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb040	gebouw gb040	13,50	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb041	gebouw gb041	18,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80
gb042	gebouw gb042	13,00	Absoluut	9,40	0 dB	0,80

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

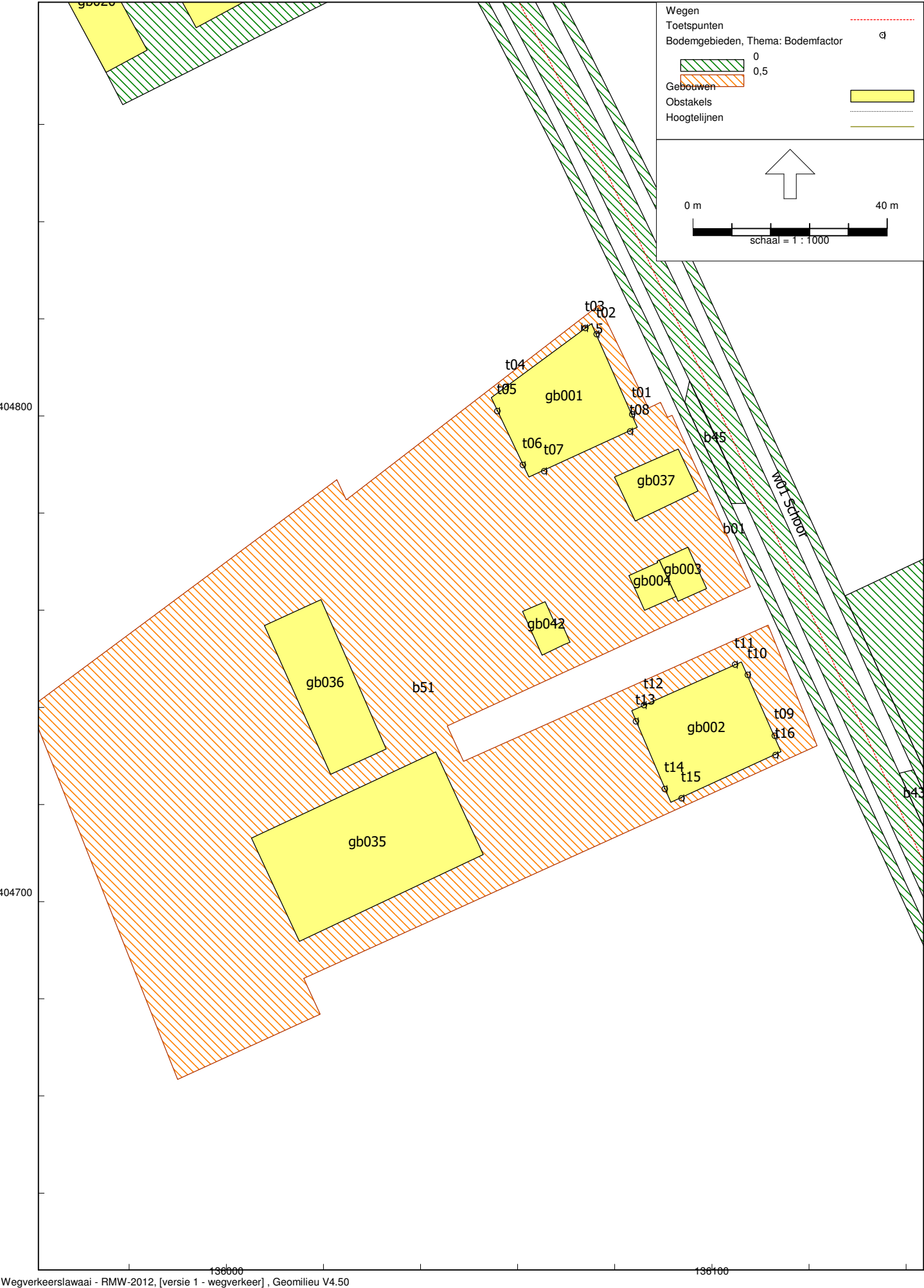
Naam	Omschr.
obstakel 1	drempel
obstakel 2	drempel

Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeer

Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
Loonse Hoek	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Oude Bossche Baan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Schoorstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

BIJLAGE 4:



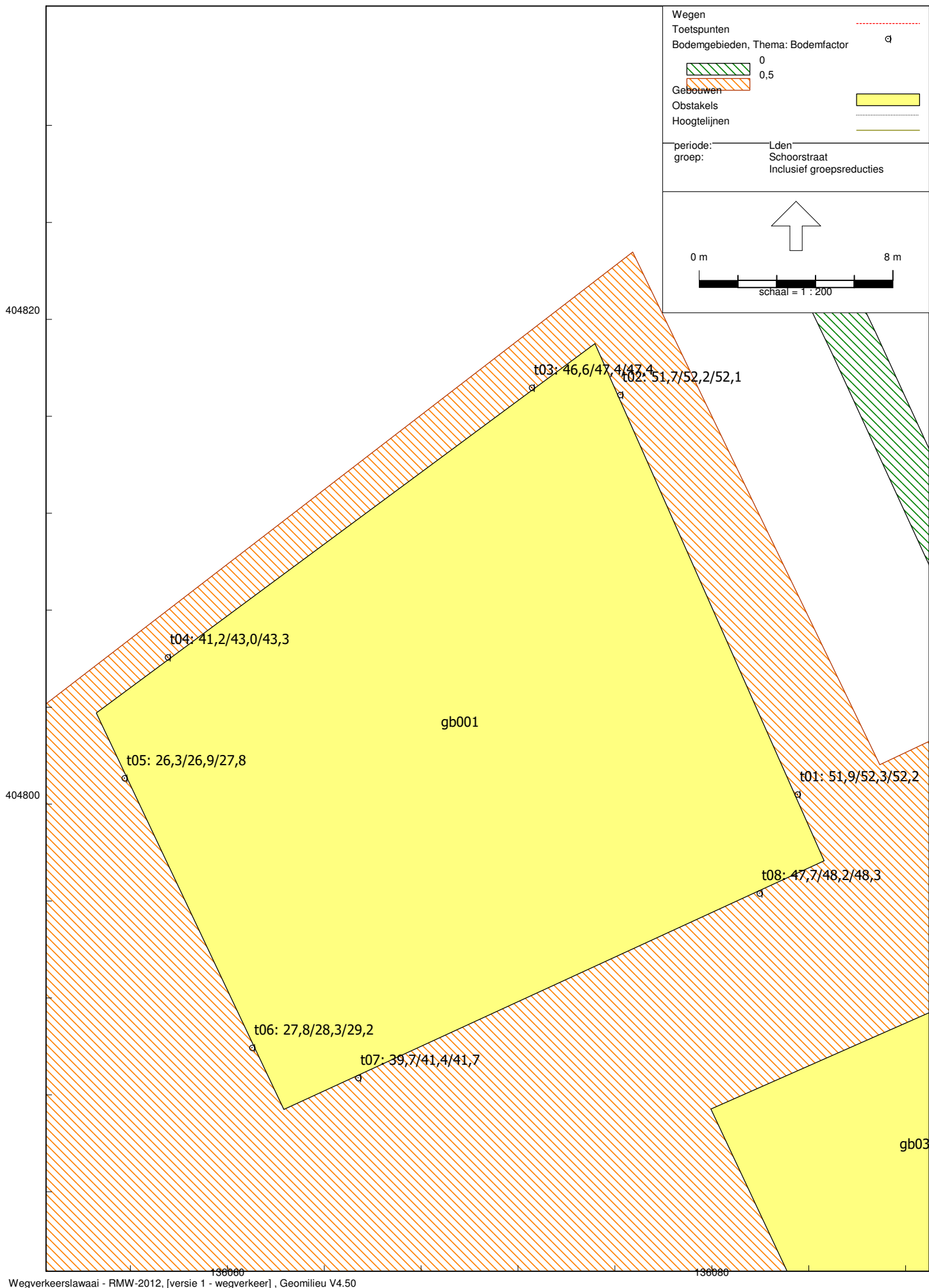


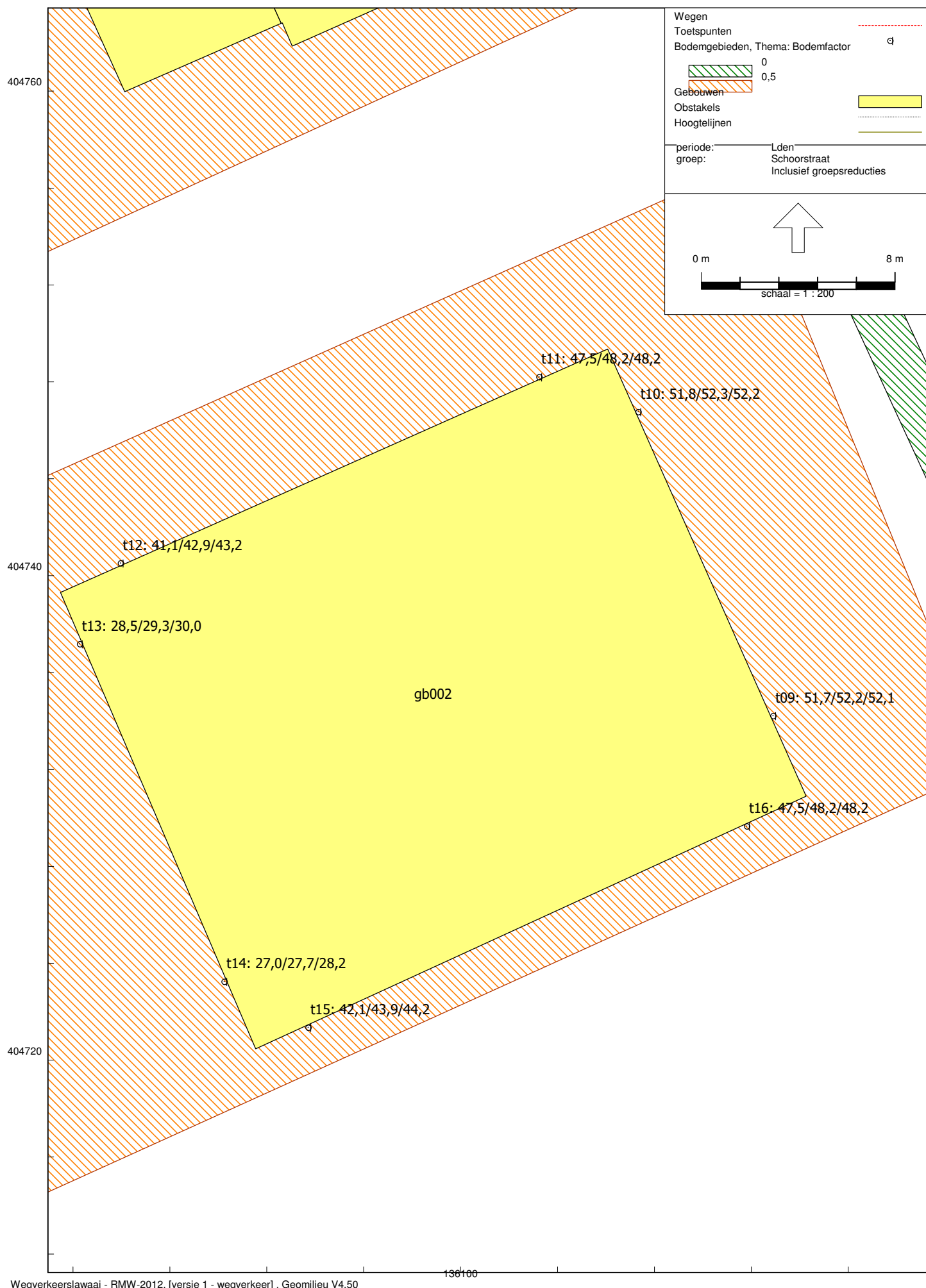


BIJLAGE 5:

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Schoorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	51,3	48,5	41,7	51,9
t01_B	toetspunt t01	4,50	51,8	48,9	42,1	52,3
t01_C	toetspunt t01	7,50	51,6	48,8	42,0	52,2
t02_A	toetspunt t02	1,50	51,2	48,3	41,5	51,7
t02_B	toetspunt t02	4,50	51,7	48,8	42,0	52,2
t02_C	toetspunt t02	7,50	51,6	48,7	41,9	52,1
t03_A	toetspunt t02	1,50	46,1	43,2	36,4	46,6
t03_B	toetspunt t02	4,50	46,9	44,0	37,2	47,4
t03_C	toetspunt t02	7,50	46,8	44,0	37,1	47,4
t04_A	toetspunt t02	1,50	40,7	37,8	31,0	41,2
t04_B	toetspunt t02	4,50	42,5	39,6	32,8	43,0
t04_C	toetspunt t02	7,50	42,8	39,9	33,1	43,3
t05_A	toetspunt t02	1,50	25,8	22,9	16,1	26,3
t05_B	toetspunt t02	4,50	26,4	23,5	16,7	26,9
t05_C	toetspunt t02	7,50	27,3	24,4	17,6	27,8
t06_A	toetspunt t02	1,50	27,3	24,4	17,6	27,8
t06_B	toetspunt t02	4,50	27,8	24,9	18,1	28,3
t06_C	toetspunt t02	7,50	28,7	25,8	19,0	29,2
t07_A	toetspunt t02	1,50	39,2	36,3	29,5	39,7
t07_B	toetspunt t02	4,50	40,8	38,0	31,2	41,4
t07_C	toetspunt t02	7,50	41,2	38,3	31,5	41,7
t08_A	toetspunt t02	1,50	47,1	44,3	37,4	47,7
t08_B	toetspunt t02	4,50	47,7	44,8	38,0	48,2
t08_C	toetspunt t02	7,50	47,8	44,9	38,1	48,3
t09_A	toetspunt t02	1,50	51,2	48,3	41,5	51,7
t09_B	toetspunt t02	4,50	51,7	48,8	42,0	52,2
t09_C	toetspunt t02	7,50	51,6	48,7	41,9	52,1
t10_A	toetspunt t02	1,50	51,2	48,4	41,5	51,8
t10_B	toetspunt t02	4,50	51,7	48,9	42,0	52,3
t10_C	toetspunt t02	7,50	51,6	48,8	42,0	52,2
t11_A	toetspunt t02	1,50	47,0	44,1	37,3	47,5
t11_B	toetspunt t02	4,50	47,7	44,8	38,0	48,2
t11_C	toetspunt t02	7,50	47,7	44,8	38,0	48,2
t12_A	toetspunt t02	1,50	40,5	37,7	30,9	41,1
t12_B	toetspunt t02	4,50	42,4	39,5	32,7	42,9
t12_C	toetspunt t02	7,50	42,6	39,8	33,0	43,2
t13_A	toetspunt t02	1,50	28,0	25,1	18,3	28,5
t13_B	toetspunt t02	4,50	28,8	25,9	19,1	29,3
t13_C	toetspunt t02	7,50	29,4	26,6	19,8	30,0
t14_A	toetspunt t02	1,50	26,4	23,6	16,7	27,0
t14_B	toetspunt t02	4,50	27,2	24,3	17,5	27,7
t14_C	toetspunt t02	7,50	27,7	24,8	18,0	28,2
t15_A	toetspunt t02	1,50	41,5	38,7	31,9	42,1
t15_B	toetspunt t02	4,50	43,4	40,5	33,7	43,9
t15_C	toetspunt t02	7,50	43,7	40,8	34,0	44,2
t16_A	toetspunt t02	1,50	46,9	44,1	37,3	47,5
t16_B	toetspunt t02	4,50	47,7	44,8	38,0	48,2
t16_C	toetspunt t02	7,50	47,7	44,8	38,0	48,2





Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oude Bossche Baan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	31,1	28,3	21,5	31,7
t01_B	toetspunt t01	4,50	31,6	28,7	21,9	32,1
t01_C	toetspunt t01	7,50	32,1	29,3	22,4	32,7
t02_A	toetspunt t02	1,50	31,0	28,1	21,3	31,5
t02_B	toetspunt t02	4,50	32,0	29,1	22,3	32,5
t02_C	toetspunt t02	7,50	32,9	30,0	23,2	33,4
t03_A	toetspunt t02	1,50	29,1	26,3	19,4	29,7
t03_B	toetspunt t02	4,50	30,2	27,3	20,5	30,7
t03_C	toetspunt t02	7,50	31,1	28,3	21,5	31,7
t04_A	toetspunt t02	1,50	28,2	25,3	18,5	28,7
t04_B	toetspunt t02	4,50	29,2	26,3	19,5	29,7
t04_C	toetspunt t02	7,50	30,2	27,3	20,5	30,7
t05_A	toetspunt t02	1,50	--	--	--	--
t05_B	toetspunt t02	4,50	--	--	--	--
t05_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t06_A	toetspunt t02	1,50	--	--	--	--
t06_B	toetspunt t02	4,50	--	--	--	--
t06_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t07_A	toetspunt t02	1,50	12,2	9,3	2,5	12,7
t07_B	toetspunt t02	4,50	16,4	13,5	6,7	16,9
t07_C	toetspunt t02	7,50	22,9	20,0	13,2	23,4
t08_A	toetspunt t02	1,50	24,6	21,8	15,0	25,2
t08_B	toetspunt t02	4,50	25,3	22,5	15,6	25,9
t08_C	toetspunt t02	7,50	21,8	18,9	12,1	22,3
t09_A	toetspunt t02	1,50	25,8	22,9	16,1	26,3
t09_B	toetspunt t02	4,50	26,6	23,8	16,9	27,2
t09_C	toetspunt t02	7,50	27,4	24,5	17,7	27,9
t10_A	toetspunt t02	1,50	25,4	22,6	15,7	26,0
t10_B	toetspunt t02	4,50	26,5	23,6	16,8	27,0
t10_C	toetspunt t02	7,50	27,7	24,8	18,0	28,2
t11_A	toetspunt t02	1,50	26,0	23,1	16,3	26,5
t11_B	toetspunt t02	4,50	26,7	23,8	17,0	27,2
t11_C	toetspunt t02	7,50	27,7	24,8	18,0	28,2
t12_A	toetspunt t02	1,50	17,4	14,5	7,7	17,9
t12_B	toetspunt t02	4,50	19,5	16,6	9,8	20,0
t12_C	toetspunt t02	7,50	23,5	20,6	13,8	24,0
t13_A	toetspunt t02	1,50	17,7	14,8	8,0	18,2
t13_B	toetspunt t02	4,50	18,2	15,3	8,5	18,7
t13_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t14_A	toetspunt t02	1,50	10,3	7,5	0,7	10,9
t14_B	toetspunt t02	4,50	12,3	9,4	2,6	12,8
t14_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t15_A	toetspunt t02	1,50	12,2	9,3	2,5	12,7
t15_B	toetspunt t02	4,50	16,4	13,5	6,7	16,9
t15_C	toetspunt t02	7,50	12,4	9,5	2,7	12,9
t16_A	toetspunt t02	1,50	12,1	9,2	2,4	12,6
t16_B	toetspunt t02	4,50	16,6	13,7	6,9	17,1
t16_C	toetspunt t02	7,50	14,8	11,9	5,1	15,3

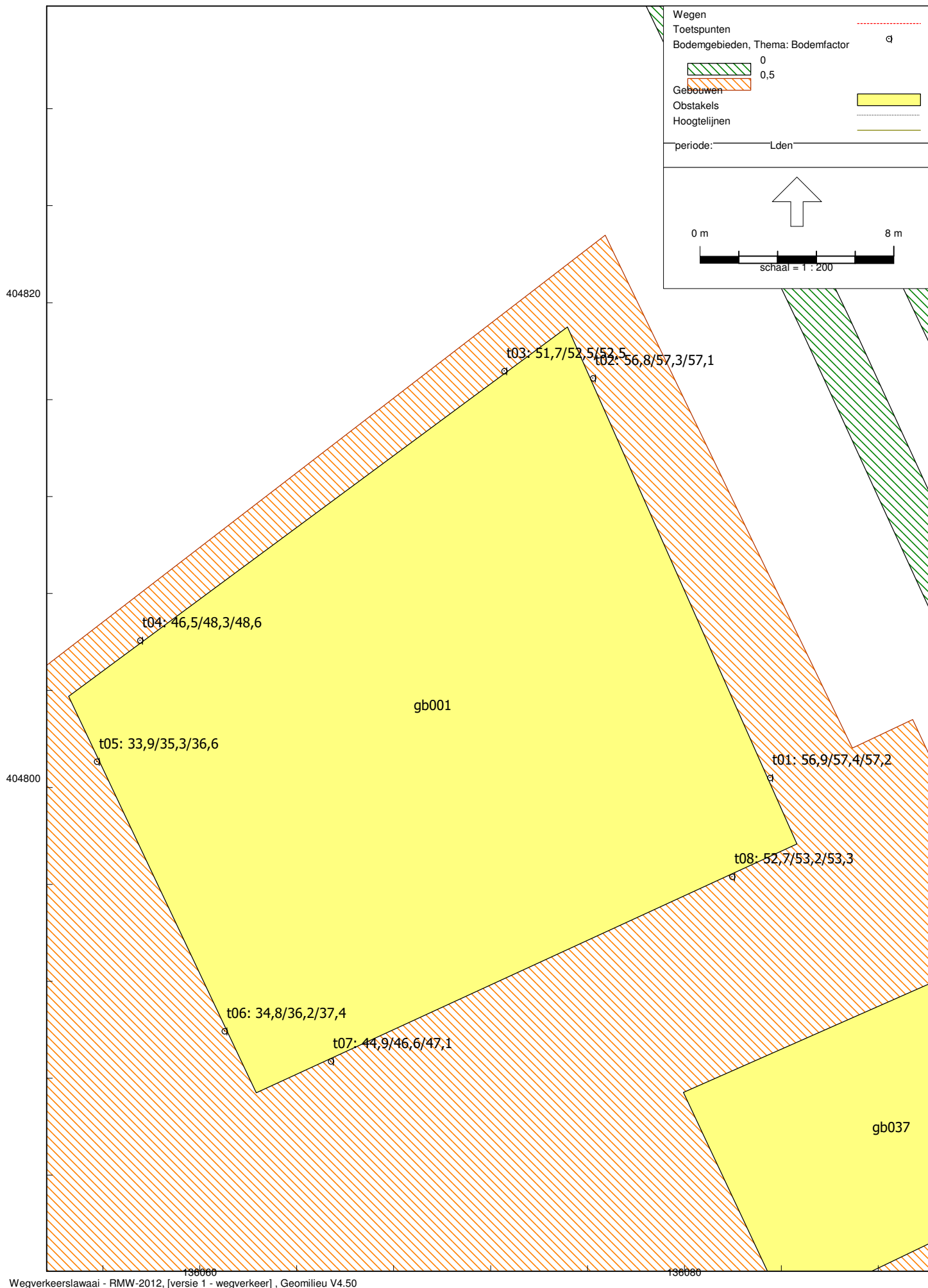
Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Loonse Hoek
Groepsreductie: Ja

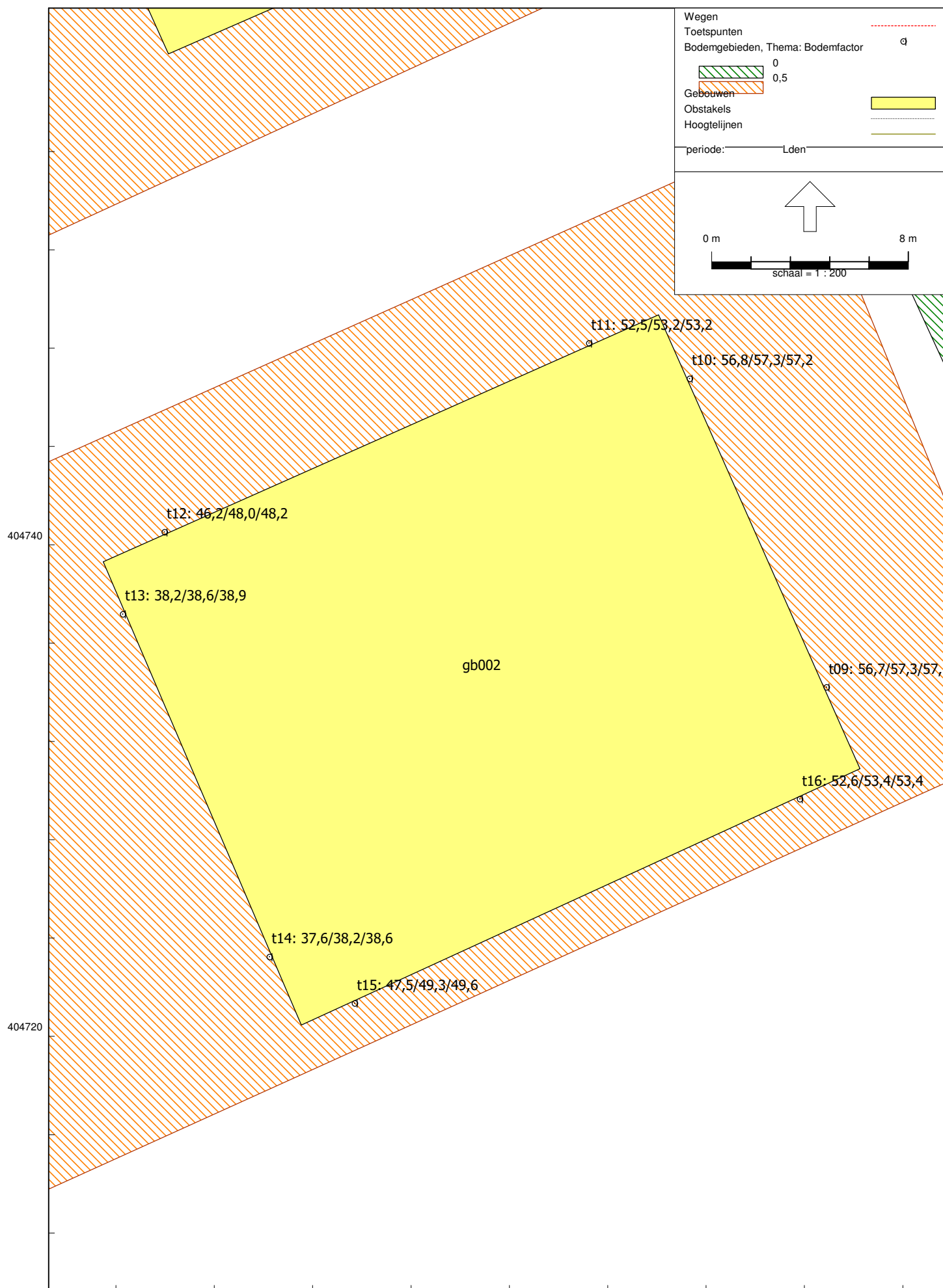
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	15,5	12,7	5,8	16,1
t01_B	toetspunt t01	4,50	19,5	16,6	9,8	20,0
t01_C	toetspunt t01	7,50	23,1	20,2	13,4	23,6
t02_A	toetspunt t02	1,50	11,7	8,9	2,0	12,3
t02_B	toetspunt t02	4,50	17,9	15,0	8,2	18,4
t02_C	toetspunt t02	7,50	21,8	18,9	12,1	22,3
t03_A	toetspunt t02	1,50	20,0	17,1	10,3	20,5
t03_B	toetspunt t02	4,50	22,5	19,6	12,8	23,0
t03_C	toetspunt t02	7,50	21,1	18,2	11,4	21,6
t04_A	toetspunt t02	1,50	19,4	16,5	9,7	19,9
t04_B	toetspunt t02	4,50	21,8	19,0	12,2	22,4
t04_C	toetspunt t02	7,50	20,6	17,7	10,9	21,1
t05_A	toetspunt t02	1,50	24,9	22,0	15,2	25,4
t05_B	toetspunt t02	4,50	27,2	24,3	17,5	27,7
t05_C	toetspunt t02	7,50	28,7	25,8	19,0	29,2
t06_A	toetspunt t02	1,50	24,9	22,0	15,2	25,4
t06_B	toetspunt t02	4,50	27,4	24,6	17,8	28,0
t06_C	toetspunt t02	7,50	29,0	26,1	19,3	29,5
t07_A	toetspunt t02	1,50	25,1	22,2	15,4	25,6
t07_B	toetspunt t02	4,50	27,6	24,8	17,9	28,2
t07_C	toetspunt t02	7,50	29,5	26,6	19,8	30,0
t08_A	toetspunt t02	1,50	16,5	13,6	6,8	17,0
t08_B	toetspunt t02	4,50	20,5	17,7	10,9	21,1
t08_C	toetspunt t02	7,50	26,8	23,9	17,1	27,3
t09_A	toetspunt t02	1,50	25,4	22,5	15,7	25,9
t09_B	toetspunt t02	4,50	27,3	24,4	17,6	27,8
t09_C	toetspunt t02	7,50	27,8	25,0	18,2	28,4
t10_A	toetspunt t02	1,50	24,9	22,1	15,2	25,5
t10_B	toetspunt t02	4,50	26,2	23,3	16,5	26,7
t10_C	toetspunt t02	7,50	27,6	24,7	17,9	28,1
t11_A	toetspunt t02	1,50	10,4	7,6	0,7	11,0
t11_B	toetspunt t02	4,50	15,4	12,5	5,7	15,9
t11_C	toetspunt t02	7,50	22,1	19,2	12,4	22,6
t12_A	toetspunt t02	1,50	23,4	20,6	13,7	24,0
t12_B	toetspunt t02	4,50	19,3	16,4	9,6	19,8
t12_C	toetspunt t02	7,50	18,3	15,5	8,7	18,9
t13_A	toetspunt t02	1,50	30,7	27,8	21,0	31,2
t13_B	toetspunt t02	4,50	30,8	27,9	21,1	31,3
t13_C	toetspunt t02	7,50	31,1	28,3	21,4	31,7
t14_A	toetspunt t02	1,50	30,7	27,8	21,0	31,2
t14_B	toetspunt t02	4,50	31,2	28,3	21,5	31,7
t14_C	toetspunt t02	7,50	31,6	28,7	21,9	32,1
t15_A	toetspunt t02	1,50	31,8	29,0	22,1	32,4
t15_B	toetspunt t02	4,50	32,9	30,0	23,2	33,4
t15_C	toetspunt t02	7,50	33,3	30,4	23,6	33,8
t16_A	toetspunt t02	1,50	31,7	28,8	22,0	32,2
t16_B	toetspunt t02	4,50	32,8	29,9	23,1	33,3
t16_C	toetspunt t02	7,50	33,1	30,2	23,4	33,6

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	56,4	53,5	46,7	56,9
t01_B	toetspunt t01	4,50	56,8	54,0	47,1	57,4
t01_C	toetspunt t01	7,50	56,7	53,8	47,0	57,2
t02_A	toetspunt t02	1,50	56,3	53,4	46,6	56,8
t02_B	toetspunt t02	4,50	56,7	53,9	47,1	57,3
t02_C	toetspunt t02	7,50	56,6	53,7	46,9	57,1
t03_A	toetspunt t02	1,50	51,2	48,3	41,5	51,7
t03_B	toetspunt t02	4,50	52,0	49,1	42,3	52,5
t03_C	toetspunt t02	7,50	52,0	49,1	42,3	52,5
t04_A	toetspunt t02	1,50	46,0	43,1	36,3	46,5
t04_B	toetspunt t02	4,50	47,7	44,9	38,1	48,3
t04_C	toetspunt t02	7,50	48,1	45,2	38,4	48,6
t05_A	toetspunt t02	1,50	33,4	30,5	23,7	33,9
t05_B	toetspunt t02	4,50	34,8	31,9	25,1	35,3
t05_C	toetspunt t02	7,50	36,1	33,2	26,4	36,6
t06_A	toetspunt t02	1,50	34,2	31,4	24,5	34,8
t06_B	toetspunt t02	4,50	35,6	32,8	25,9	36,2
t06_C	toetspunt t02	7,50	36,9	34,0	27,2	37,4
t07_A	toetspunt t02	1,50	44,4	41,5	34,7	44,9
t07_B	toetspunt t02	4,50	46,1	43,2	36,4	46,6
t07_C	toetspunt t02	7,50	46,5	43,7	36,8	47,1
t08_A	toetspunt t02	1,50	52,2	49,3	42,5	52,7
t08_B	toetspunt t02	4,50	52,7	49,8	43,0	53,2
t08_C	toetspunt t02	7,50	52,8	49,9	43,1	53,3
t09_A	toetspunt t02	1,50	56,2	53,3	46,5	56,7
t09_B	toetspunt t02	4,50	56,7	53,9	47,0	57,3
t09_C	toetspunt t02	7,50	56,6	53,7	46,9	57,1
t10_A	toetspunt t02	1,50	56,2	53,4	46,6	56,8
t10_B	toetspunt t02	4,50	56,8	53,9	47,1	57,3
t10_C	toetspunt t02	7,50	56,7	53,8	47,0	57,2
t11_A	toetspunt t02	1,50	52,0	49,1	42,3	52,5
t11_B	toetspunt t02	4,50	52,7	49,8	43,0	53,2
t11_C	toetspunt t02	7,50	52,7	49,8	43,0	53,2
t12_A	toetspunt t02	1,50	45,6	42,8	36,0	46,2
t12_B	toetspunt t02	4,50	47,5	44,6	37,8	48,0
t12_C	toetspunt t02	7,50	47,7	44,8	38,0	48,2
t13_A	toetspunt t02	1,50	37,7	34,8	28,0	38,2
t13_B	toetspunt t02	4,50	38,1	35,2	28,4	38,6
t13_C	toetspunt t02	7,50	38,4	35,5	28,7	38,9
t14_A	toetspunt t02	1,50	37,1	34,2	27,4	37,6
t14_B	toetspunt t02	4,50	37,7	34,8	28,0	38,2
t14_C	toetspunt t02	7,50	38,1	35,2	28,4	38,6
t15_A	toetspunt t02	1,50	47,0	44,1	37,3	47,5
t15_B	toetspunt t02	4,50	48,7	45,9	39,0	49,3
t15_C	toetspunt t02	7,50	49,1	46,2	39,4	49,6
t16_A	toetspunt t02	1,50	52,1	49,2	42,4	52,6
t16_B	toetspunt t02	4,50	52,8	50,0	43,1	53,4
t16_C	toetspunt t02	7,50	52,8	50,0	43,1	53,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen





BIJLAGE 6:

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: S:\Projecten\2019\1906102SH - Schoorstraat 59 te Udenhout, ako1\metingen en berekeningen\V4.50 1906102SH-01\
Model Voorgrond: wegverkeer stiller wegdek
Model Achtergrond: wegverkeer
Groep: Waarde=Schoorstraat / Referentie=Schoorstraat
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
t01_A	toetspunt t01	1,50	48,2	51,9	-3,7
t01_B	toetspunt t01	4,50	48,7	52,3	-3,6
t01_C	toetspunt t01	7,50	48,6	52,2	-3,6
t02_A	toetspunt t02	1,50	48,0	51,7	-3,8
t02_B	toetspunt t02	4,50	48,6	52,2	-3,6
t02_C	toetspunt t02	7,50	48,5	52,1	-3,6
t03_A	toetspunt t02	1,50	42,8	46,6	-3,8
t03_B	toetspunt t02	4,50	43,7	47,4	-3,7
t03_C	toetspunt t02	7,50	43,7	47,4	-3,6
t04_A	toetspunt t02	1,50	37,3	41,2	-3,9
t04_B	toetspunt t02	4,50	39,2	43,0	-3,8
t04_C	toetspunt t02	7,50	39,6	43,3	-3,8
t05_A	toetspunt t02	1,50	23,1	26,3	-3,2
t05_B	toetspunt t02	4,50	23,8	26,9	-3,1
t05_C	toetspunt t02	7,50	24,4	27,8	-3,4
t06_A	toetspunt t02	1,50	23,8	27,8	-4,0
t06_B	toetspunt t02	4,50	24,5	28,3	-3,9
t06_C	toetspunt t02	7,50	25,2	29,2	-4,0
t07_A	toetspunt t02	1,50	35,9	39,7	-3,8
t07_B	toetspunt t02	4,50	37,7	41,4	-3,6
t07_C	toetspunt t02	7,50	38,1	41,7	-3,6
t08_A	toetspunt t02	1,50	44,0	47,7	-3,7
t08_B	toetspunt t02	4,50	44,6	48,2	-3,6
t08_C	toetspunt t02	7,50	44,7	48,3	-3,6
t09_A	toetspunt t02	1,50	48,0	51,7	-3,7
t09_B	toetspunt t02	4,50	48,6	52,2	-3,6
t09_C	toetspunt t02	7,50	48,5	52,1	-3,6
t10_A	toetspunt t02	1,50	48,0	51,8	-3,7
t10_B	toetspunt t02	4,50	48,7	52,3	-3,6
t10_C	toetspunt t02	7,50	48,6	52,2	-3,6
t11_A	toetspunt t02	1,50	43,7	47,5	-3,8
t11_B	toetspunt t02	4,50	44,5	48,2	-3,6
t11_C	toetspunt t02	7,50	44,6	48,2	-3,6
t12_A	toetspunt t02	1,50	37,1	41,1	-4,0
t12_B	toetspunt t02	4,50	39,1	42,9	-3,8
t12_C	toetspunt t02	7,50	39,4	43,2	-3,8
t13_A	toetspunt t02	1,50	24,5	28,5	-4,0
t13_B	toetspunt t02	4,50	25,4	29,3	-3,9
t13_C	toetspunt t02	7,50	26,1	30,0	-3,9
t14_A	toetspunt t02	1,50	23,0	27,0	-3,9
t14_B	toetspunt t02	4,50	23,9	27,7	-3,8
t14_C	toetspunt t02	7,50	24,4	28,2	-3,9
t15_A	toetspunt t02	1,50	38,3	42,1	-3,7
t15_B	toetspunt t02	4,50	40,2	43,9	-3,6
t15_C	toetspunt t02	7,50	40,6	44,2	-3,6
t16_A	toetspunt t02	1,50	43,7	47,5	-3,8
t16_B	toetspunt t02	4,50	44,6	48,2	-3,6
t16_C	toetspunt t02	7,50	44,6	48,2	-3,6