

Akoestisch onderzoek
Herinrichting Kloosterweg
In Burgh-Haamstede

Projectnummer	: VL.2375.R01
Revisie	: 1
Rapportdatum	: 8 januari 2024
Auteur	: D. Kraaij
Opdrachtgever	: Juust BV Goessestraatweg 17a 4421 AD Kapelle
Contactpersoon	: De heer R. Lobbezoo

Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Frisodonk 5
4707 VG Roosendaal
T: 0165-544833
M: 06-10078854
E: info@kraaijbv.nl

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
2	WETTELIJK KADER	4
2.1	ALGEMEEN	4
2.2	ZONES LANGS WEGEN	4
2.3	RECONSTRUCTIE	5
3	UITGANGSPUNTEN	8
3.1	ALGEMEEN	8
3.2	VERKEERSGEGEVENS.....	9
3.3	REKENMETHODE.....	10
3.4	MODELLERING	10
4	REKENRESULTATEN EN CONCLUSIE.....	11
4.1	TOETSING RECONSTRUCTIECRITERIUM WET GELUIDHINDER	11
4.2	BEREKENING GELUIDBELASTINGEN.....	11

Bijlagen

Bijlage I :	Verkeersgegevens
Bijlage II :	Modelgegevens
Bijlage III :	Rekenresultaten toetsing Wet geluidhinder
Bijlage IV :	Rekenresultaten berekening geluidbelastingen

Figuren

Figuur 1 :	Zone aanduiding huidige en toekomstige situatie
Figuur 2 :	Uitsnede tekening herinrichting bij Nieuw-Haamstede
Figuur 3 :	Uitsnede tekening herinrichting bij Burgh-Haamstede
Figuur 4 :	Wegdekverharding en rijsnelheid bestaande situatie
Figuur 5 :	Wegdekverharding en rijsnelheid toekomstige situatie
Figuur 6 :	Modellering bestaande situatie
Figuur 7 :	Modellering toekomstige situatie

1 INLEIDING

In opdracht van Juust is **Kraaij** Akoestisch Adviesbureau een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de akoestische gevolgen van de herinrichting van de Kloosterweg tussen Nieuw-Haamstede en Burgh-Haamstede.

De maximum snelheid op het wegvak tussen Nieuw-Haamstede en Burgh-Haamstede buiten de bebouwde kom wordt verhoogd van 50 km/uur naar 60 km/ uur. Op het traject tussen Burg-Haamstede en Nieuw-Haamstede worden enkele plateaus gemaakt om de maximum snelheid van 60 km/ uur te waarborgen.

Daarnaast wordt de kruising van de Kloosterweg met de Maireweg in Burgh-Haamstede aangepast door een plateau te creëren en plaatselijk gescheiden rijbanen. Tevens wordt de maximum snelheid op de Kloosterweg binnen de bebouwde kom van Burgh-Haamstede teruggebracht van 50 km/ uur naar 30 km/ uur.

Aan de kant van Nieuw-Haamstede wordt het bebouwde kom bord in oostelijke richting verplaatst en wordt een plateau aangebracht om de rijsnelheid te verlagen naar 30 km/ uur.

Om de herontwikkeling mogelijk te maken, dient een planologische procedure te worden gevolgd. Deze planologische procedure wordt nog uitgevoerd onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Op grond van artikel 99 van de Wet geluidhinder moet bij de reconstructie van een weg een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie en eventueel aanliggende wegen. Hierbij wordt de geluidbelasting één jaar voor herinrichting en 10 jaar na herinrichting berekend. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als de toename van het geluid door de herinrichting 2 dB of meer is.

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft dus tot doel de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï te bepalen één jaar voor herinrichting en 10 jaar na realisatie en deze te toetsen aan het reconstructiecriteria van de Wet geluidhinder.

Voor onderhavig onderzoek is gebruikt gemaakt van de volgende informatie:

- Import dataset van bodemgebieden van BGT download-viewer;
- Import dataset met panden uit het 3D Omgevingsmodel voor Geluid van het Kadaster;
- Google Earth/Google Streetview;
- AHN-viewer;
- Verkeersgegevens wegen, aangeleverd door de gemeente Schouwen-Duiveland;
- Digitale tekening 001328_T06-03 van het wegvak na herinrichting;
- Ruimtelijke plannen.

De genoemde geluidbelastingen in dit rapport zijn inclusief aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder, tenzij anders is vermeld. Deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt ingegaan op het wettelijk kader. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten voor de berekening van de geluidbelasting uiteengezet. Hoofdstuk 4 geeft de rekenresultaten en de conclusie van het onderzoek.

2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

De regels (grenswaarden) met betrekking tot de (maximaal) toelaatbare hoeveelheid geluid afkomstig van een industrieterrein, weg of spoorweg, zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeerslawaaï is hoofdstuk VI van de Wgh van toepassing.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen een conform deze wet geldende geluidszone. De grenswaarden (voorkeursgrenswaarde en ten hoogste toelaatbare waarde) uit de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de geluidsbelasting op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen (o.a. woonwagendstandplaatsen, ligplaatsen in het water, scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen).

In artikel 1 en artikel 1b lid 4 van de Wet geluidhinder is de volgende definitie opgenomen voor het begrip gevel: *de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak*. In afwijking van artikel 1 wordt onder een gevel in de zin van deze wet en de daarop berustende bepalingen niet verstaan:

- a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in de NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

Daarnaast gelden voor de verschillende geluidgevoelige ruimten in de verschillende geluidgevoelige bestemmingen, afhankelijk van het gebruik van de ruimte, afwijkende normen met betrekking tot de toelaatbare geluidbelasting binnen deze ruimten.

2.2 Zones langs wegen

De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaaï zijn opgenomen in hoofdstuk VI "Zones langs wegen" van de Wet geluidhinder. De regels en normen uit de Wet geluidhinder (Wgh) gelden binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. De breedte van de zone van een weg is geregeld in afdeling 1 "Omvang geluidzones" van genoemd hoofdstuk.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft elke weg een geluidzone, met uitzondering van de volgende wegen:

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

De breedte van een zone is, op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder, afhankelijk van de ligging in stedelijk¹ of buitenstedelijk² gebied en van het aantal rijstroken.

De afstanden, genoemd in artikel 74, eerste lid, worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

¹ Onder stedelijk gebied wordt verstaan, het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor toepassing van hoofdstuk VI ("Wegen") 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.

² Onder buitenstedelijk gebied wordt verstaan, het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van hoofdstuk VI ("Wegen") van de Wet geluidhinder, 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.

In onderstaande tabel staan de zones langs wegen weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedtes wegen

Aantal rijstroken	Zone in stedelijk gebied	Zone in buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Aan de uiteinden van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg. De zone loopt door langs een lijn die is gelegen in het verlengde van de weg. Zij behoudt de breedte die zij had ter hoogte van het einde van de weg.

De Kloosterweg is de enige geluidgezoneerde weg die beschouwd moet worden. Doordat in de nieuwe situatie de Kloosterweg binnen de bebouwde kom van Burg-Haamstede 30 km/ uur wordt, heeft deze weg dan geen zone meer. De zone aan de zijde van Nieuw-Haamstede schuift op in oostelijke richting, vanwege het verplaatsen van het bebouwde kom bord. De zonebreedte van het gezoneerde gedeelte is 250 meter.

In figuur 1 is de zone in de huidige situatie en toekomstige situatie opgenomen. De berekeningen (zie hoofdstuk 3 en 4) zijn uitgevoerd op de gevels van de woningen die binnen de toekomstige zone zijn gelegen.

In de Wet geluidhinder wordt voor wegverkeerslawaaï onderscheid gemaakt in nieuwe situaties, bestaande situaties en reconstructies. De grenswaarden en regels die hierbij gelden zijn opgenomen in de onderstaande afdelingen (artikelen) van hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wet geluidhinder:

- afdeling 2 “Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones” (artikel 76 t/m 87i);
- afdeling 3 “Bestaande situaties” (artikel 87j t/m 90);
- afdeling 4 “Reconstructies” (artikel 98 t/m 100b).

Voor onderhavige situatie is de afdeling 4 van toepassing.

2.3 Reconstructie

Voor alle geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van “reconstructie” van die weg, zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en artikel 3.3 van het Besluit geluidhinder. In deze artikelen wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast is voor het bepalen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van belang of de weg en/of de geluidgevoelige bestemming aanwezig of geprojecteerd waren op 1 januari 2007.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 48 dB, tenzij er een hogere waarde is vastgesteld of de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007.

Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, geldt als de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting de laagste waarde van:

- de heersende waarde (1 jaar voor de wijziging aan de weg);
- de eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007 en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, dan is de heersende geluidbelasting de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen die op 1 januari 2007 aanwezig of geprojecteerd waren. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Tabel 2.2: Ten hoogst toelaatbare waarde vanwege een weg

Bestemming	Situatie	Hoogst toelaatbare waarde
Woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen	geluidgevoelig gebouw/terrein en/of weg niet aanwezig op 1-1-2007 en geen hogere waarde vastgesteld	48 dB
	niet eerder hogere waarde vastgesteld en de heersende waarde > 48 dB	heersende waarde
	eerder vastgestelde hogere waarde en de heersende waarde > 48 dB	laagste waarde van: heersende waarde eerder vastgestelde hogere waarde

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare waarde.

Daarbij moet eerst gekeken worden naar maatregelen aan de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde is vermeld in tabel 2.3.

De toename van de geluidbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een tenminste gelijke waarde vermindert.

Tabel 2.3: Vast te stellen hogere waarden

Geluidgevoelige bestemming	Situatie	Maximale hogere waarde	
		Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Woningen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting ≤ 53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld op grond van art. 83 en art. 84 lid 2 Wgh zoals luidde voor 1 sept. 1991	63	58
	Eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (art. 90 Wgh)	68	68
Andere geluidgevoelige bestemmingen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting ≤ 53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld	63	58
Geluidgevoelige terreinen		53	53
Alle geluidgevoelige bestemmingen	Indien eerder op grond van Experimentenwet Stad en Milieu of Interimwet stad- en milieubenadering een hogere waarde is vastgesteld die hoger is dan max. hogere waarde	Eerder vastgestelde waarde	Eerder vastgestelde waarde

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet worden aangetoond dat de normen voor het binnenniveau, niet worden overschreden. De normen voor het binnenniveau zijn opgenomen in artikel 111 van de Wet geluidhinder en artikel 3.10 van het Besluit geluidhinder. De optredende binnenwaarde wordt bepaald door de berekende geluidbelasting op de gevel (zonder aftrek conform artikel 110g) te verminderen met de karakteristieke gevelwering.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

De Kloosterweg verbindt Nieuw-Haamstede met het zuidoostelijker gelegen Burg-Haamstede. De Kloosterweg takt in Nieuw-Haamstede aan op de Torenweg en loopt in zuidoostelijke richting naar Burg-Haamstede. De Kloosterweg doorkruist Burgh-Haamstede en sluit in het zuidoosten aan op de provinciale weg N57.

De gemeente Schouwen-Duiveland is voornemens het noordwestelijk gedeelte tussen Nieuw-Haamstede en de bebouwde kom van Burgh-Haamstede opnieuw in te richten. Het betreffende wegvak is in onderstaande luchtfoto rood omkaderd.



Figuur 3.1: Luchtfoto situatie

De maximum snelheid op het wegvak tussen Nieuw-Haamstede en Burgh-Haamstede buiten de bebouwde kom wordt verhoogd van 50 km/uur naar 60 km/ uur. Op het traject tussen Burg-Haamstede en Nieuw-Haamstede worden enkele plateaus gemaakt om de maximum snelheid van 60 km/ uur te waarborgen.

Daarnaast wordt de kruising van de Kloosterweg met de Maireweg in Burgh-Haamstede aangepast door een plateau te creëren en plaatselijk gescheiden rijbanen. Tevens wordt de maximum snelheid op de Kloosterweg binnen de bebouwde kom van Burgh-Haamstede terug gebracht van 50 km/ uur naar 30 km/ uur.

Aan de kant van Nieuw-Haamstede wordt het bebouwde kom bord in oostelijke richting verplaatst en wordt een plateau aangebracht om de rijsnelheid te verlagen naar 30 km/ uur.

In de figuren 2 en 3 zijn de wegvakken opgenomen die buiten de rijsnelheid nog aangepast worden.

3.2 Verkeersgegevens

Voor de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï is het noodzakelijk de samenstelling van het verkeer (lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen³) en de verdeling van het verkeer over de dag- (07.00 - 19.00 uur), de avond- (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) te kennen.

Voor de berekening of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is het noodzakelijk het verkeersaanbod en samenstelling te kennen één jaar voor herinrichting en 10 jaar na herinrichting. De benodigde gegevens hiervoor zijn aangereikt door de gemeente Schouwen-Duiveland. .

Voor het basisjaar één jaar voor herinrichting is een telling uit 2023 aangereikt door de gemeente Schouwen-Duiveland. Deze telling wordt representatief geacht voor het betreffende wegvak. Die telling is opgenomen in bijlage I.

Door de gemeente Schouwen-Duiveland is aangegeven dat er geen ontwikkelingen zijn te verwachten die een toename van het verkeer zullen veroorzaken, buiten nog 16 onbebouwde kavels in Nieuw-Haamstede. Op deze kavels kunnen vrijstaande woningen worden gebouwd. Op basis van de CROW381 "Toekomstbestendig parkeren" is de verkeersgeneratie bepaald voor 16 vrijstaande woningen in het buitengebied, in een niet stedelijke omgeving. Per woning worden dan maximaal 8,6 voertuigbewegingen gegenereerd. Dat zijn in totaal afgerond 138 voertuigbewegingen.

De 138 voertuigbewegingen zijn lichte motorvoertuigen (lmv). Dit aantal is opgeteld bij het bestaande verkeer (lmv), waarbij de bestaande verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode ongewijzigd is gelaten. In onderstaande tabel zijn de aantallen in 2023 en 2034 weergegeven. De voertuigaantallen van de middelzware voertuigen (mv) en zware voertuigen (zv) blijven ongewijzigd.

Tabel 3.1: *Uurintensiteit (lmv) in basisjaar 2023 en prognosejaar 2034*

Jaartal	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
2023	329,4	156,5	15,1
2034	420,1	199,6	19,3

De wegdekverharding bestaat in de bestaande situatie uit dicht asfalt beton, met uitzondering van de kruising van de Kloosterweg met de Badweg in Nieuw-Haamstede. Deze kruising bestaat uit een verhoogd plateau met klinkerbestrating in keperverband. Halverwege het traject is nog zo'n plateau aangebracht, om de rijsnelheid van 50 km/ uur te waarborgen. De rijsnelheid op de Kloosterweg is 50 km/ uur, behalve binnen de bebouwde kom van Nieuw-Haamstede. Hier is de rijsnelheid 30 km/uur.

In de nieuwe situatie bestaat de wegdekverharding eveneens uit dicht asfaltbeton, maar is het plateau bij de Badweg verder in oostelijke richting doorgetrokken, tot aan de nieuwe grens van de bebouwde kom. Het plateau bestaat in zijn geheel uit een klinkerverharding in keperverband. Op twee plekken op het traject in het buiten stedelijk gedeelte is een plateau aangebracht met een elementenverharding in keperverband. Ook de kruising van de Kloosterweg met de Maireweg wordt uitgevoerd als een plateau met een elementenverharding in keperverband vanaf het bebouwde kom bord tot net voorbij de inrit naar "De Duinhoeve". De rijsnelheid op het buiten stedelijk gedeelte van de Kloosterweg is 60 km/ uur. Binnen de bebouwde kom van zowel Nieuw-Haamstede als Burgh-Haamstede wordt de rijsnelheid 30 km/uur.

In figuur 4 zijn de wegdekverharding en de rijsnelheid grafisch weergegeven voor de bestaande situatie. In figuur 5 is hetzelfde gedaan voor de nieuwe situatie.

³ *Onder lichte motorvoertuigen worden motorvoertuigen op drie of meer wielen verstaan, met uitzondering van de in categorie 'middelzwaar' en 'zwaar' bedoelde motorvoertuigen. Middelzware motorvoertuigen zijn gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd. Zware motorvoertuigen zijn gelede motorvoertuigen, alsmede voertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen.*

3.3 Rekenmethode

De in deze rapportage opgenomen geluidbelastingen vanwege de geluidgezoneerde weg voor het prognosejaar zijn berekend volgens standaard-rekenmethode II uit het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" (RMV 2012), als bedoeld in artikel 110 van de Wet geluidhinder

Bij de berekening van de geluidbelastingen volgens standaard-rekenmethode II is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

3.4 Modelling

Ten behoeve van de berekeningen is een driedimensionaal computersimulatie model opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. ontwikkelde computerprogramma "GEOMILIEU", versie V2023.2.

Voor het tot stand komen van het model is gebruik gemaakt van kadastrale kaarten uit het Georegister, het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN), een geïmporteerde dataset met bodemgebieden van BGT, een geïmporteerde dataset met panden van het 3D Omgevingsmodel voor Geluid van het Kadaster, informatie van de opdrachtgever en Google-Earth/Streetview.

Alle gebouwen zijn als reflecterende objecten ingevoerd (reflectiefactor = 0,8). De gebouwen binnen het onderzoeksgebied zijn rechtstreeks geïmporteerde uit het 3D Omgevingsmodel Geluid. Deze dataset is gebaseerd op informatie van BAG en AHN.

Verdeeld over de gevelzijden van de woningen binnen de toekomstige zone zijn toetspunten ingevoerd. De eerste toetshoogte ligt op 1,5 meter vanaf het plaatselijk maaiveld, overeenkomend met stahoogte op de vloer begane grond. Vervolgens is, afhankelijk van het aantal bouwlagen met een geluidgevoelige ruimte, een 2^e en 3^e toetshoogte ingevoerd op stahoogte vanaf bovenkant verdiepingvloeren, zodanig dat ook gerekend wordt op een toetshoogte van 4,5 en 7,5 meter vanaf het maaiveld. Op deze manier is het verloop in de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw inzichtelijk gemaakt zonder rekening te houden met de indeling van de woningen.

Vanwege het landelijk karakter van het onderzoeksgebied is de bodemfactor van het rekenmodel standaard op een zachte, absorberende ondergrond ($B_f=1,0$) gezet.

In de omgeving van de planlocatie zijn wegen en andere verhardingen (zoals water of voet/fietspad) als harde bodemgebieden aanwezig en in het rekenmodel ingevoerd met een bodemfactor 0 (geheel hard, reflecterend gebied). Deze harde bodemgebieden zijn voor de bestaande situatie geïmporteerde uit de dataset van BGT. Voor de nieuwe, toekomstige situatie zijn de bodemgebieden voor de vernieuwde Kloosterweg ingevoerd op basis van de aangeleverde tekening. Daar waar geen bodemgebied is gemodelleerd, is sprake van een zachte, absorberende ondergrond, zoals zand of gras.

In de omgeving van het onderzoeksgebied is geen significant hoogteverschil aanwezig. Het hele gebied bevindt zich op een hoogte van ca. 4,5 m +NAP. Het rekenmodel is standaard op deze hoogte ingesteld.

Het gemotoriseerd verkeer op de wegen is als een rijlijn per weg in het rekenmodel ingevoerd. Hiermee wordt de geluidemissie als gevolg van de voertuigen op deze weg berekend. De bronhoogte van de weg is 0,75 meter.

Figuur 6 omvat een totaaloverzicht van de modellering in de bestaande situatie en figuur 7 van de toekomstige situatie.

In bijlage II zijn alle modelgegevens in numerieke vorm opgenomen voor wat betreft wegen, objecten, bodemgebieden en toetspunten.

4 REKENRESULTATEN EN CONCLUSIE

4.1 Toetsing reconstructiecriterium Wet geluidhinder

De toetsing aan het reconstructiecriterium uit de Wet geluidhinder dient juridisch gezien te worden uitgevoerd voor het geluidgezoneerd gedeelte vóór herinrichting en het geluidgezoneerd gedeelte na herinrichting. Dit betekent dat de geluidbelasting vanwege de 50 km/ uur wegvakken in de huidige situatie moeten worden vergeleken met de geluidbelasting vanwege de 60 km/ uur wegvakken in de toekomstige situatie, inclusief de toename van het verkeer. Deze vergelijking is opgenomen in bijlage III.

Uit de rekenresultaten blijkt dat er voor alle woningen op grond van de Wet geluidhinder sprake is van een afname in de geluidbelasting. Er is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.2 Berekening geluidbelastingen

Omdat op basis van de Wet geluidhinder alleen geluidgezoneerde wegen meegenomen worden in de toetsing, is er sprake van een afname van de geluidbelasting. Omwonenden ervaren echter ook het geluid van de 30 km/ uur wegen en het geluid van de plateaus als deze in een 30 km/ uur zone zijn gelegen. Daarom is volledigheidshalve ook een vergelijkingsberekening gemaakt van de geluidbelasting van het hele wegvak, dus inclusief de 30 km/ uur wegen vóór en na herinrichting van de weg. Deze berekening sluit meer aan bij de beleving van omwonenden. De rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage IV.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de woningen aan de Kloosterweg 95 tot en met 101 afneemt met 0,7 tot 1,7 dB. Deze afname wordt veroorzaakt door het terugbrengen van de rijsnelheid tot 30 km/ uur op het wegvak bij deze woningen.

Bij de woningen aan de Kloosterweg 102 tot en met 110 is er juist sprake van een toename van 0,2 tot 0,5 dB. Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de toename van het verkeer op de weg met 138 voertuigbewegingen per etmaal. Een toename van 0,2 tot 0,5 dB is auditief niet waarneembaar en zal dus niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse. De geluidbelasting op de gevels van de woningen is in de toekomstige situatie ook lager dan of gelijk aan 48 dB, hetgeen overeenkomt met de voorkeursgrenswaarde in lijn met de Wet geluidhinder. Bij een dergelijke geluidbelasting worden onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder geen maatregelen getroffen, omdat deze geluidbelasting aanvaardbaar wordt geacht.

BIJLAGEN

BIJLAGE I
Verkeerstellingen

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KLOOSTERWEG, BURGH-HAAMSTEDE

Tussen Hogezoom en Nieuwe Weg



Locatie

Kloosterweg
Burgh-Haamstede
Tussen Hogezoom en Nieuwe Weg
Rl. 1 = Rl. Noordwest (Nieuwe Weg)
Rl. 2 = Rl. Zuidoost (Hogezoom)

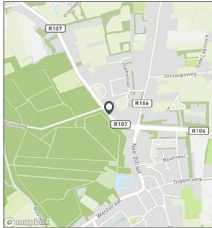
Meting

Meetperiode: 24 mei t/m 8 juni 2023

Methodiek: Tellingen

In opdracht van: Juust

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van accommodaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

WERKDAG

	Doorsnede				Rl. Noordwest				Rl. Zuidoost			
	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00 - 01:00	8	1	0	9	4	0	0	5	3	0	0	4
01:00 - 02:00	6	1	0	7	3	0	0	3	3	1	0	4
02:00 - 03:00	4	0	0	3	1	0	0	1	1	0	0	1
03:00 - 04:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	3
04:00 - 05:00	4	0	0	4	1	0	0	1	3	0	0	3
05:00 - 06:00	12	1	0	13	4	1	0	4	8	0	0	9
06:00 - 07:00	49	3	1	54	26	2	1	28	24	2	0	25
07:00 - 08:00	122	3	5	130	61	2	5	68	61	1	0	62
08:00 - 09:00	194	8	9	210	90	5	7	101	104	3	2	109
09:00 - 10:00	253	13	7	274	99	5	3	107	154	9	4	167
10:00 - 11:00	340	13	6	361	143	4	3	149	197	9	5	211
11:00 - 12:00	383	14	11	408	177	7	4	188	206	7	7	220
12:00 - 13:00	366	13	7	386	178	6	3	187	188	7	4	199
13:00 - 14:00	385	14	7	406	179	7	5	190	206	7	3	216
14:00 - 15:00	381	13	10	404	202	7	7	216	179	6	3	187
15:00 - 16:00	382	11	9	402	210	5	3	218	172	6	6	184
16:00 - 17:00	372	11	9	391	202	5	2	209	170	6	7	183
17:00 - 18:00	320	6	5	332	186	4	2	192	134	2	3	140
18:00 - 19:00	255	3	2	260	141	2	2	145	114	1	1	116
19:00 - 20:00	222	3	3	227	127	1	3	130	95	2	0	97
20:00 - 21:00	167	2	2	171	117	1	1	119	51	1	1	52
21:00 - 22:00	120	2	1	124	83	2	1	85	37	1	1	39
22:00 - 23:00	74	1	1	76	54	1	0	55	21	0	0	21
23:00 - 24:00	34	0	0	35	19	0	0	19	16	0	0	16
Elkmaal (0-24u)	4455	135	99	4689	2307	64	52	2423	2148	71	47	2266
Dag (7-19u)	3752	121	90	3963	1868	57	46	1970	1885	64	44	1993
Avond (19-23u)	583	8	7	598	380	4	5	389	203	3	2	209
Nacht (23-7u)	120	7	2	128	59	3	1	64	60	3	0	64
Ochtendspits (7-9u)	316	10	14	340	151	6	12	169	164	4	2	171
Avondspits (16-18u)	692	17	14	723	388	8	4	401	304	9	10	322

KLOOSTERWEG, BURGH-HAAMSTEDE

Tussen Hogezoom en Nieuwe Weg



WEEKDAG

	Doorsnede				Rl. Noordwest				Rl. Zuidoost			
	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00 - 01:00	13	1	0	14	8	1	0	9	5	1	0	5
01:00 - 02:00	7	1	0	8	4	0	0	4	3	1	0	4
02:00 - 03:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
03:00 - 04:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
04:00 - 05:00	4	0	0	4	1	0	0	1	3	0	0	3
05:00 - 06:00	12	1	0	13	4	1	0	5	8	0	0	8
06:00 - 07:00	42	3	1	46	24	1	1	26	19	1	0	20
07:00 - 08:00	102	2	4	108	49	1	4	54	53	1	1	54
08:00 - 09:00	180	6	7	192	82	4	5	90	98	3	2	102
09:00 - 10:00	260	11	6	276	107	4	2	113	153	7	3	163
10:00 - 11:00	368	10	7	386	159	3	2	165	209	7	5	221
11:00 - 12:00	413	12	9	434	193	6	3	203	219	6	6	232
12:00 - 13:00	399	11	7	417	196	5	3	205	202	6	4	212
13:00 - 14:00	404	11	7	422	194	6	5	205	210	6	2	218
14:00 - 15:00	412	11	9	433	222	7	7	236	190	5	2	197
15:00 - 16:00	406	9	8	423	222	4	3	229	184	5	4	193
16:00 - 17:00	387	9	7	404	205	4	2	211	182	5	5	193
17:00 - 18:00	345	5	4	355	182	3	2	187	163	2	3	168
18:00 - 19:00	277	3	2	282	138	2	1	142	138	1	1	140
19:00 - 20:00	247	3	2	252	124	1	2	127	123	2	0	125
20:00 - 21:00	175	1	2	178	107	1	1	109	68	1	1	70
21:00 - 22:00	126	2	1	129	81	1	1	83	45	1	1	46
22:00 - 23:00	79	1	0	80	52	1	0	53	26	0	0	27
23:00 - 24:00	36	0	0	36	19	0	0	19	17	0	0	17
Elkmaal (0-24u)	4700	114	85	4899	2378	54	46	2478	2322	60	40	2421
Dag (7-19u)	3953	102	78	4132	1951	47	41	2040	2001	54	37	2092
Avond (19-23u)	626	7	6	639	363	4	4	371	262	3	2	268
Nacht (23-7u)	121	6	1	129	63	3	1	67	58	3	0	61
Ochtendspits (7-9u)	282	8	11	301	131	5	9	144	151	3	2	156
Avondspits (16-18u)	733	14	11	759	388	7	4	398	345	8	8	360

KLOOSTERWEG, BURGH-HAAMSTEDE

Tussen Hogezoom en Nieuwe Weg



WEEKENDDAG

	Doorsnede				Rl. Noordwest				Rl. Zuidoost			
	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00 - 01:00	26	2	0	28	18	1	0	19	8	1	0	9
01:00 - 02:00	11	0	0	12	7	0	0	7	4	0	0	4
02:00 - 03:00	7	0	0	7	3	0	0	3	4	0	0	4
03:00 - 04:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
04:00 - 05:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
05:00 - 06:00	11	1	0	11	4	1	0	5	6	0	0	7
06:00 - 07:00	26	1	1	27	19	1	1	20	7	0	0	7
07:00 - 08:00	53	1	2	55	20	0	1	21	32	1	1	34
08:00 - 09:00	145	2	1	148	60	1	1	62	84	1	1	86
09:00 - 10:00	275	4	2	281	125	1	1	127	150	4	1	155
10:00 - 11:00	440	4	5	450	201	1	1	204	239	4	4	246
11:00 - 12:00	487	8	4	499	234	5	2	240	253	4	3	259
12:00 - 13:00	480	7	8	495	243	4	3	250	237	4	5	245
13:00 - 14:00	453	5	6	463	233	3	5	241	220	3	1	223
14:00 - 15:00	490	7	9	506	272	5	8	285	218	2	1	220
15:00 - 16:00	465	4	5	474	251	2	5	257	215	2	1	217
16:00 - 17:00	427	5	3	435	214	3	1	217	214	3	2	218
17:00 - 18:00	408	3	2	413	173	1	1	175	235	2	1	238
18:00 - 19:00	333	2	2	338	135	1	1	136	196	2	1	200
19:00 - 20:00	310	3	1	313	117	1	0	118	193	2	0	195
20:00 - 21:00	194	1	2	197	82	1	1	83	113	0	1	114
21:00 - 22:00	139	2	1	142	76	1	0	77	63	1	1	66
22:00 - 23:00	89	0	0	89	48	0	0	48	41	0	0	41
23:00 - 24:00	40	0	0	40	19	0	0	20	21	0	0	21
Elkmaal (0-24u)	5311	63	52	5425	2556	29	31	2615	2755	34	21	2810
Dag (7-19u)	4453	53	48	4554	2160	24	29	2213	2293	29	19	2341
Avond (19-23u)	732	6	3	741	322	3	1	326	410	3	2	415
Nacht (23-7u)	126	4	1	130	73	2	1	76	52	2	0	54
Ochtendspits (7-9u)	197	3	3	202	81	1	1	83	117	2	2	120
Avondspits (16-18u)	835	9	4	848	386	4	2	392	449	5	2	456

BIJLAGE II

Modelgegevens

Model: bestaande situatie
 versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Wegdek	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)
4	Kloosterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97
5	Kloosterweg	W9a	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97
6	Kloosterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97
1	Kloosterweg	W0	30	30	30	30	30	30	30	30	30	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97
2	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97
3	Kloosterweg	W0	30	30	30	30	30	30	30	30	30	4899,56	7,03	3,26	0,33	95,64	97,97

Model: bestaande situatie
 versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
4	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75
5	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75
6	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75
1	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75
2	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75
3	94,55	2,47	1,10	4,70	1,89	0,94	0,75

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Wegdek	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)
6	Kloosterweg	W9a	60	60	60	60	60	60	60	60	60	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
7	Kloosterweg	W0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
5	Kloosterweg	W0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
8	Kloosterweg	W9a	60	60	60	60	60	60	60	60	60	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
9	Kloosterweg	W0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
1	Kloosterweg	W0	30	30	30	30	30	30	30	30	30	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
3	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3096,92	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
2	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
4	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3096,92	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
10	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3096,92	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
13	Kloosterweg	W0	30	30	30	30	30	30	30	30	30	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
12	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	6193,96	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40
11	Kloosterweg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3096,92	7,02	3,27	0,33	96,55	98,40

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
6	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
7	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
5	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
8	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
9	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
1	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
3	95,73	1,95	0,86	3,67	1,49	0,74	0,60
2	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
4	95,73	1,95	0,86	3,67	1,49	0,74	0,60
10	95,73	1,95	0,86	3,67	1,49	0,74	0,60
13	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
12	95,69	1,95	0,86	3,72	1,49	0,74	0,59
11	95,73	1,95	0,86	3,67	1,49	0,74	0,60

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T_01	Kloosterweg 95	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_02	Kloosterweg 97	4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_03	Kloosterweg 98	4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_04	Kloosterweg 99	4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_06	Kloosterweg 101	4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_05	Kloosterweg 100	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_07	Kloosterweg 102	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_08	Kloosterweg 104	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_09	Kloosterweg 106	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_10	Kloosterweg 108	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_11	Kloosterweg 110	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T_10	Kloosterweg 108	4,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	
NL.IMGeo	0,00	

[illegible]

Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
2		0,00
3		0,00
4		0,00
	NL.IMGeo	0,00

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
B0000.355eab08d2774718907a2c158b00a24c		5,66	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.75268476b1314e3d9833804a4e4263d5		7,63	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.b0b657588e9b41d8939089ee21c99932		5,03	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000462060		8,78	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000445669		3,14	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000445670		3,26	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000446278		5,06	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000450058		7,54	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000533810		2,31	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000452034		4,27	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.dcl7cd7d0b024dfdbdb8169502a542de		5,18	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.89db2a620f85422688b9aebc941c5945		3,12	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.e8f0012ac2b74a2ea46633de772ab896		3,76	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000432818		3,30	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000435271		7,26	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000459394		3,25	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000445361		2,33	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000461518		4,49	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.478b30a979884a59a05760a8e3d7cfac		8,01	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.6216bdc9b3ff4768b5b67a32bee1e526		10,81	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.3f1bc5953a2340eebd0d546958487070		7,52	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.69b7f2e772304eedad0361b1b71fd8b3		8,10	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000434414		7,86	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000459680		8,31	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000459518		7,76	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000445350		5,46	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000452301		3,75	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000454572		8,25	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000454573		8,25	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000449911		7,27	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000455313		6,87	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000457084		4,00	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.9906f780365a479980f2b6b8e00c4b03		7,62	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.d78594748a7c43358751eb0a30fb2823		5,38	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000434403		2,96	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000435268		4,00	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000462073		7,46	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000446277		4,75	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1676100000434441		8,08	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
B0000.b7e34310d7f2491896ff5e53df9d9a93		6,05	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80

Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
	B0000.4a9e1f144e894ecd90dff5a771f4c042	9,13	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	B0000.4a9e1f144e894ecd90dff5a771f4c042	9,65	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	B0000.cfd42db207c44f6b2de15cc569ae531	7,64	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	B0000.802e67f03537457282db2a3fe6e35a54	3,17	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000438297	3,90	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000437403	6,22	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000437403	13,47	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000437403	13,47	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000437403	6,45	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000432793	7,35	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434572	7,60	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000432803	7,69	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434579	7,11	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434583	7,32	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000433578	8,01	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000433581	6,72	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434403	7,20	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434403	5,22	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434403	3,04	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434411	7,59	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434416	7,22	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434421	7,92	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434430	7,66	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434433	7,57	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434428	7,22	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000434440	7,45	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000461654	6,02	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000459676	7,56	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000459681	7,35	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000459682	7,77	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000522503	7,59	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000459517	10,39	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000459520	7,87	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000452077	2,53	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000452302	6,08	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000445364	2,78	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000445366	3,67	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000445370	10,92	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000445371	4,49	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	
	1676100000449748	8,49	4,50	Relatief					0	0	0 0 dB	False	0,80	0,80	

Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Model: nieuwe situatie
versie van Burgh-Haamstede - Burgh-Haamstede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
	1676100000446275	4,28	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000452276	4,87	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000452277	5,26	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000446436	2,91	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000446437	5,12	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000450652	4,46	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000457627	7,59	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000457161	2,67	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000432799	4,37	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000529168	3,27	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000434413	6,80	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000434407	6,73	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000433443	5,57	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000529545	3,33	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000462001	7,29	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000537690	3,34	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000536308	2,94	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000524893	5,62	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000529165	3,21	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000449933	7,44	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000445365	0,45	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000445368	6,03	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000446276	4,25	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000450266	8,68	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000445568	4,61	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000450267	8,70	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000454757	7,06	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000423028	4,88	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000452078	4,29	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000450269	9,65	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	B0000.af7f113e0d214c49aac3e40db9c98722	9,54	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
	1676100000452079	0,29	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
2		0,00	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
		9,00	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
1		9,00	4,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80

	Naam	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: bestaande situatie

Model eigenschap

Omschrijving	bestaande situatie
Verantwoordelijke	D. Kraaij
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Beheerder op 22-12-2023
Laatst ingezien door	Beheerder op 2-1-2024
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.2
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	4,5
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: nieuwe situatie

Model eigenschap

Omschrijving	nieuwe situatie
Verantwoordelijke	D. Kraaij
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Beheerder op 22-12-2023
Laatst ingezien door	Beheerder op 2-1-2024
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.2
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	4,5
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

BIJLAGE III

Vergelijkingstabel toetsing Wet geluidhinder

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map:
 Model Voorgrond: nieuwe situatie
 Model Achtergrond: bestaande situatie
 Groep: Waarde=Kloosterweg 60 km/ uur / Referentie=Kloosterweg 50 km/ uur
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
T_01_A	Kloosterweg 95	1,50	30,1	57,2	-27,1
T_01_B	Kloosterweg 95	4,50	31,7	57,8	-26,1
T_02_A	Kloosterweg 97	1,50	31,2	57,2	-26,0
T_02_B	Kloosterweg 97	4,50	32,9	57,8	-24,8
T_02_C	Kloosterweg 97	7,50	34,1	57,6	-23,5
T_03_A	Kloosterweg 98	1,50	44,2	53,5	-9,3
T_03_B	Kloosterweg 98	4,50	44,8	55,0	-10,3
T_03_C	Kloosterweg 98	7,50	45,1	55,2	-10,1
T_04_A	Kloosterweg 99	1,50	43,0	56,8	-13,8
T_04_B	Kloosterweg 99	4,50	44,8	57,5	-12,6
T_04_C	Kloosterweg 99	7,50	45,6	57,3	-11,7
T_05_A	Kloosterweg 100	1,50	40,4	44,6	-4,2
T_05_B	Kloosterweg 100	4,50	40,8	46,0	-5,1
T_06_A	Kloosterweg 101	1,50	44,4	56,8	-12,4
T_06_B	Kloosterweg 101	4,50	46,4	57,4	-11,1
T_06_C	Kloosterweg 101	7,50	46,9	57,3	-10,4
T_07_A	Kloosterweg 102	1,50	38,4	42,6	-4,2
T_07_B	Kloosterweg 102	4,50	39,1	43,7	-4,6
T_08_A	Kloosterweg 104	1,50	37,3	41,1	-3,8
T_08_B	Kloosterweg 104	4,50	38,1	42,1	-3,9
T_09_A	Kloosterweg 106	1,50	36,6	40,0	-3,4
T_09_B	Kloosterweg 106	4,50	37,4	40,7	-3,3
T_10_A	Kloosterweg 108	1,50	36,1	38,9	-2,9
T_10_B	Kloosterweg 108	4,50	36,8	39,5	-2,7
T_11_A	Kloosterweg 110	1,50	35,4	36,0	-0,5
T_11_B	Kloosterweg 110	4,50	36,2	36,6	-0,4

BIJLAGE IV

Vergelijkingstabel toetsing geluidbelasting

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map:
 Model Voorgrond: nieuwe situatie
 Model Achtergrond: bestaande situatie
 Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

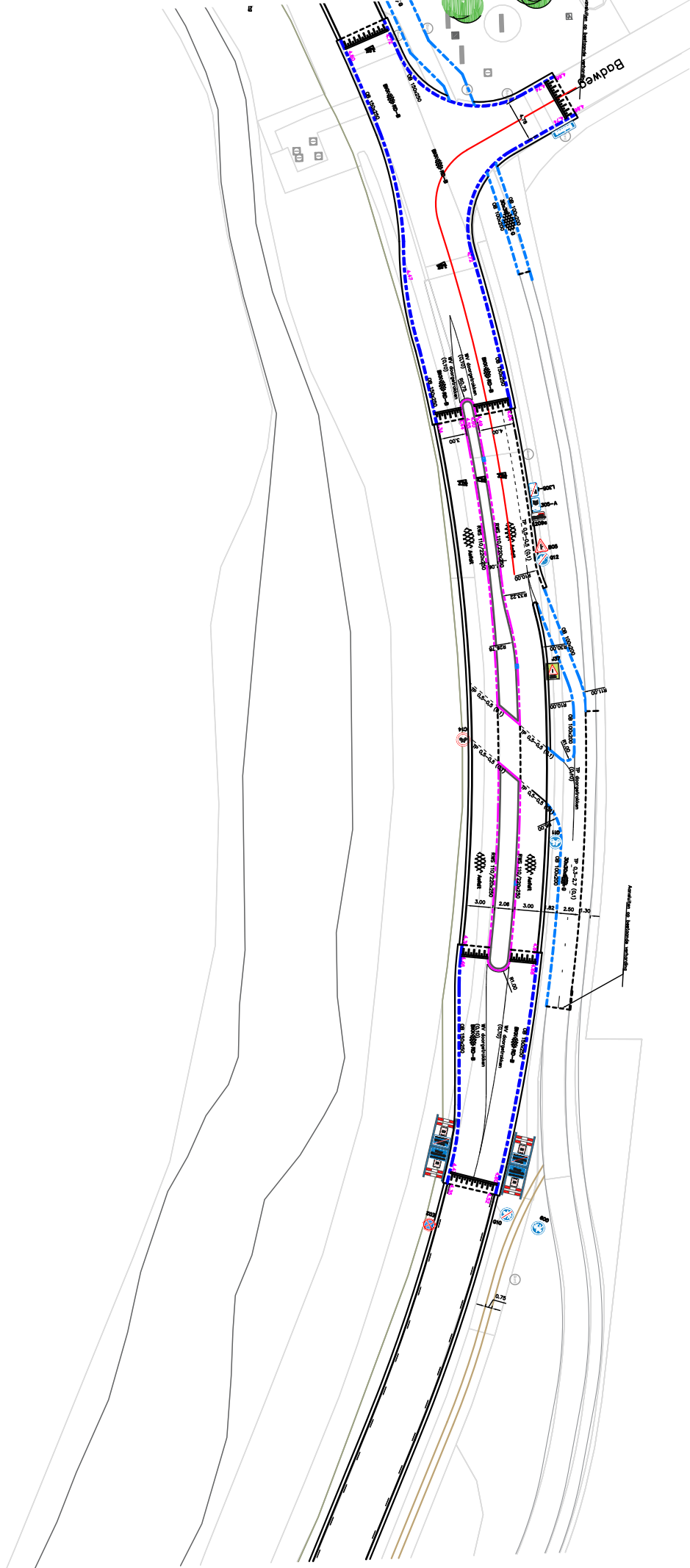
Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
T_01_A	Kloosterweg 95	1,50	51,3	52,2	-0,8
T_01_B	Kloosterweg 95	4,50	52,0	52,8	-0,8
T_02_A	Kloosterweg 97	1,50	51,2	52,2	-1,0
T_02_B	Kloosterweg 97	4,50	51,9	52,8	-0,8
T_02_C	Kloosterweg 97	7,50	51,8	52,6	-0,8
T_03_A	Kloosterweg 98	1,50	46,8	48,5	-1,7
T_03_B	Kloosterweg 98	4,50	48,4	50,0	-1,6
T_03_C	Kloosterweg 98	7,50	48,7	50,2	-1,5
T_04_A	Kloosterweg 99	1,50	50,8	51,8	-1,0
T_04_B	Kloosterweg 99	4,50	51,7	52,5	-0,8
T_04_C	Kloosterweg 99	7,50	51,6	52,3	-0,7
T_05_A	Kloosterweg 100	1,50	47,2	46,6	0,6
T_05_B	Kloosterweg 100	4,50	48,6	48,0	0,6
T_06_A	Kloosterweg 101	1,50	50,8	51,8	-1,0
T_06_B	Kloosterweg 101	4,50	51,7	52,4	-0,7
T_06_C	Kloosterweg 101	7,50	51,6	52,3	-0,7
T_07_A	Kloosterweg 102	1,50	46,8	46,4	0,4
T_07_B	Kloosterweg 102	4,50	48,1	47,6	0,5
T_08_A	Kloosterweg 104	1,50	46,5	46,2	0,3
T_08_B	Kloosterweg 104	4,50	47,8	47,5	0,3
T_09_A	Kloosterweg 106	1,50	46,4	46,1	0,3
T_09_B	Kloosterweg 106	4,50	47,6	47,3	0,3
T_10_A	Kloosterweg 108	1,50	46,7	46,5	0,2
T_10_B	Kloosterweg 108	4,50	47,8	47,6	0,3
T_11_A	Kloosterweg 110	1,50	46,3	46,0	0,3
T_11_B	Kloosterweg 110	4,50	47,5	47,2	0,3

FIGUREN

Figur 1
Zone aanduiding



RMG-2012, wegverkeer, [versie van Burgh-Haamstede - nieuwe situatie] , Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

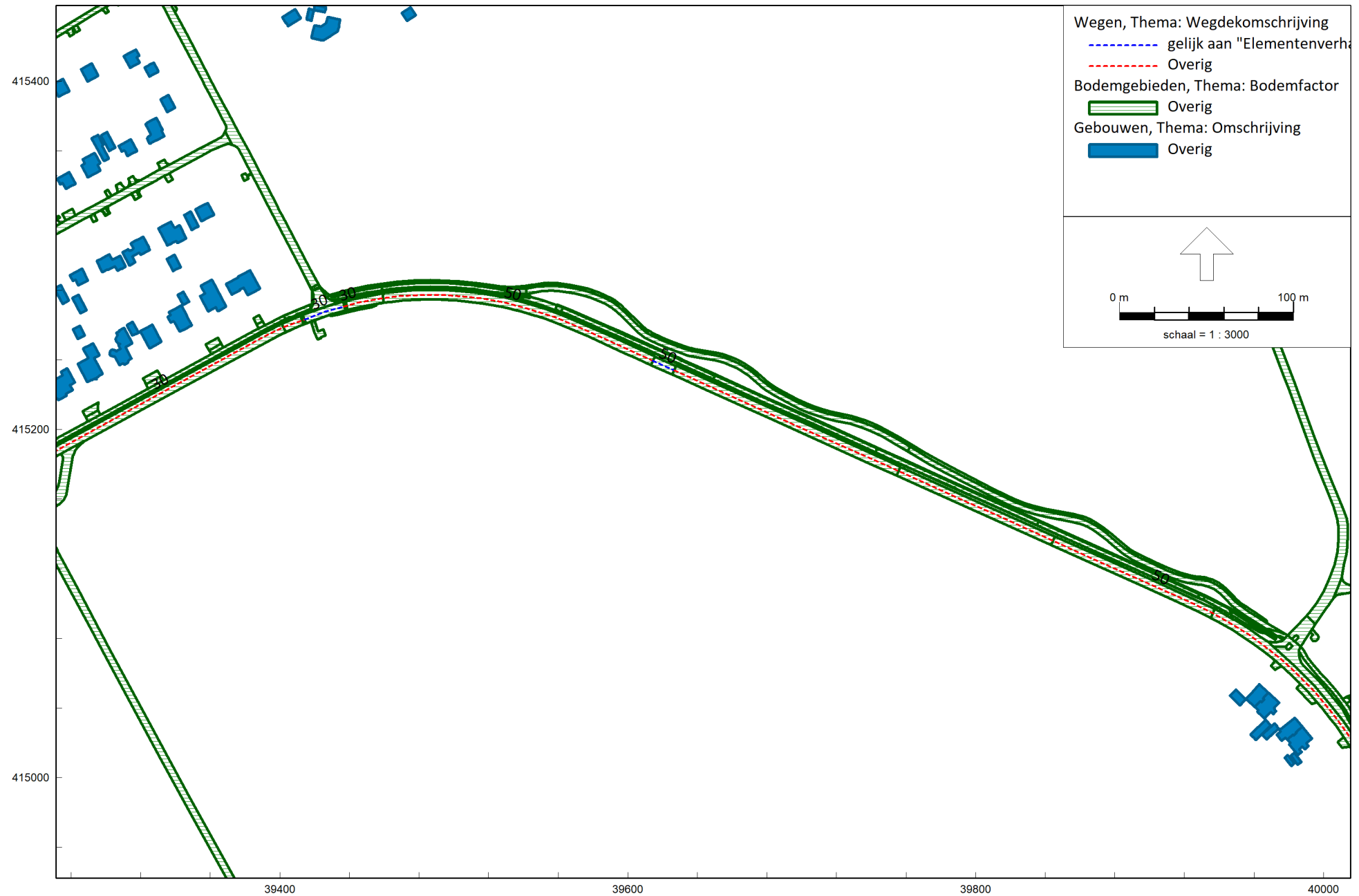


Figuur 3
Herinrichting bij Burgh-Haamstede

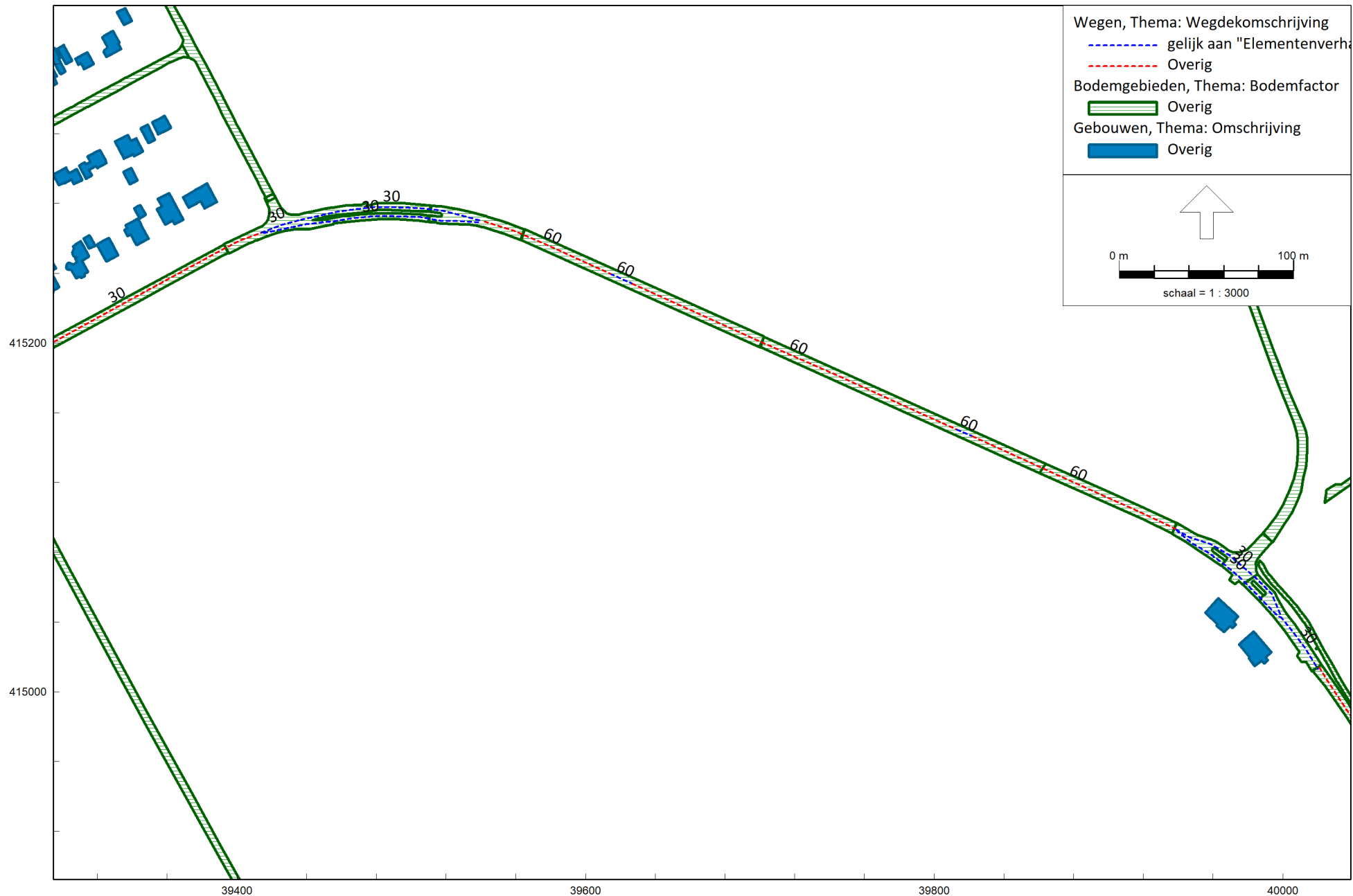


Wegdekverharding en rijsnelheden bestaande situatie

Figuur 4

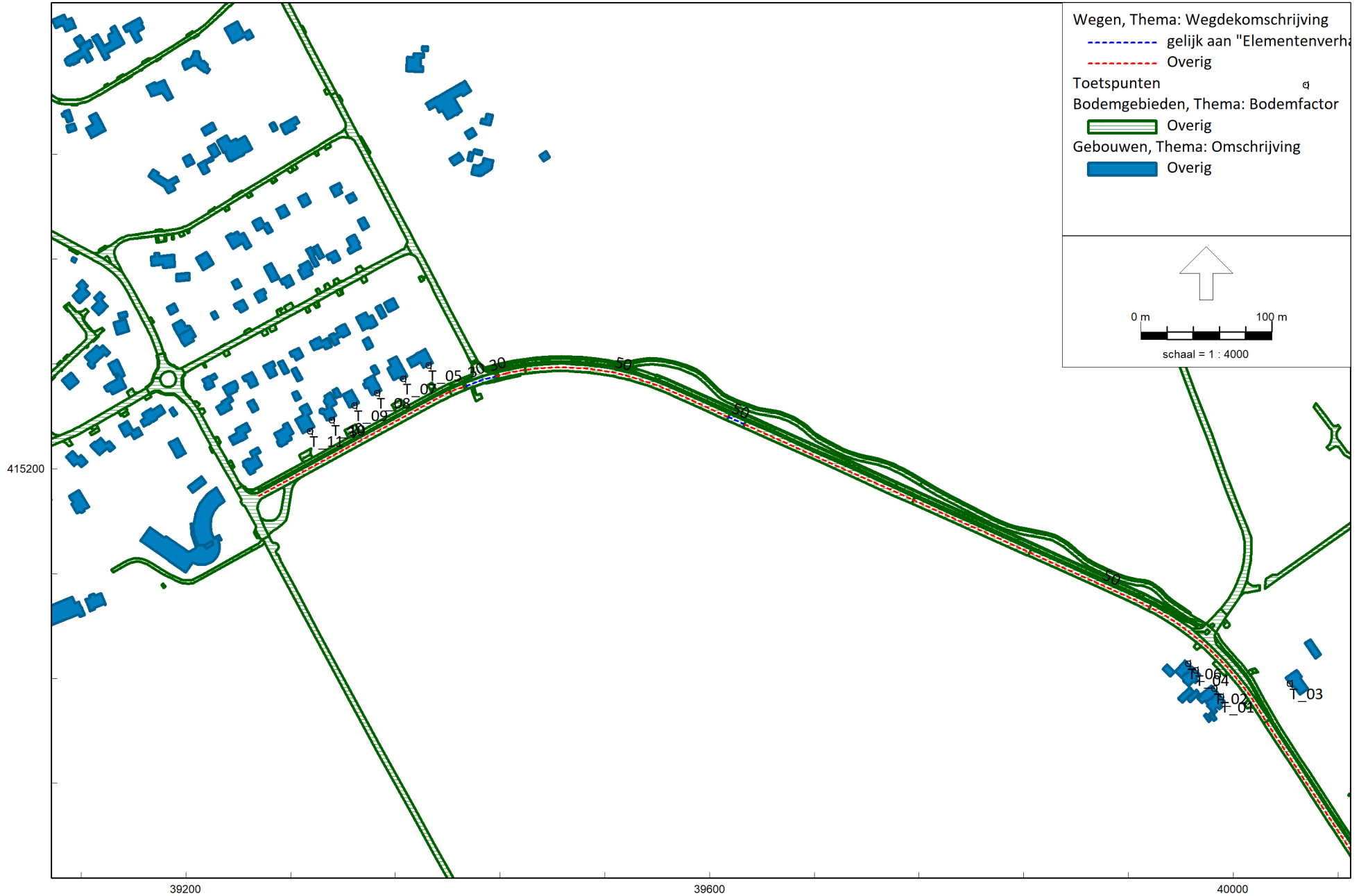


RMG-2012, wegverkeer, [versie van Burgh-Haamstede - bestaande situatie] , Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau



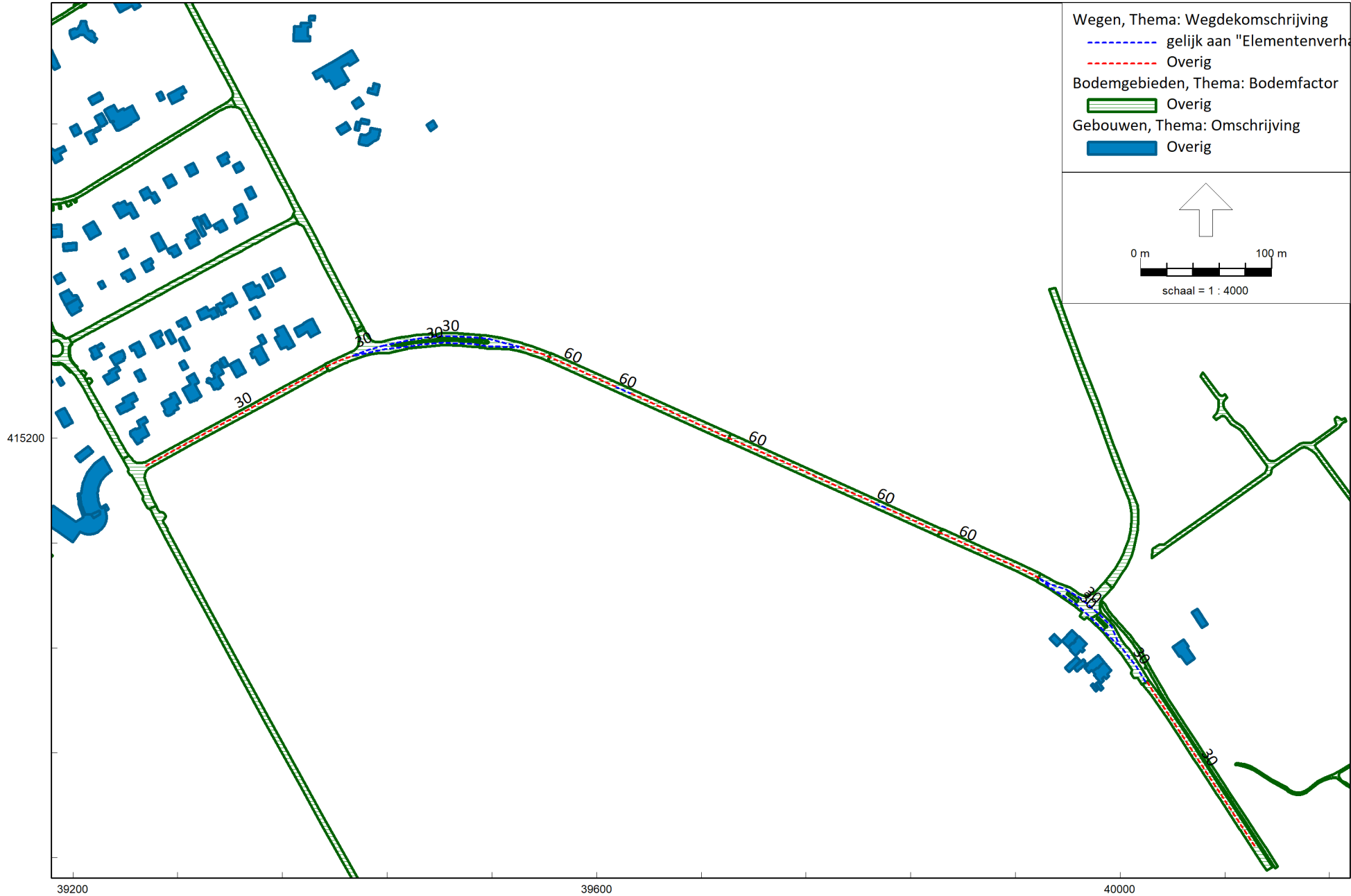
RMG-2012, wegverkeer, [versie van Burgh-Haamstede - nieuwe situatie] , Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Figuur 6
Modellerings bestaande situatie



RMG-2012, wegverkeer, [versie van Burgh-Haamstede - bestaande situatie] , Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Figuur 7
Modellerings nieuwe situatie



RMG-2012, wegverkeer, [versie van Burgh-Haamstede - nieuwe situatie], Geomilieu V2023.2 Licentiehouder: Kraaij Akoestisch Adviesbureau