

Akoestisch onderzoek
Nieuwbouwwoning
aan de Boshovensestraat nabij nummer 2
in Riethoven

Akoestisch onderzoek
Nieuwbouwwoning
aan de Boshovensestraat nabij nummer 2
in Riethoven

Projectnummer	: VL.2210.R01
Revisie	: 0
Rapportdatum	: 4 april 2022
Auteur	: P. Kraaij-Braspenning
Opdrachtgever	: De heer P. van Riet Boshovensestraat 20 5561 AR Riethoven
Contactpersoon	: De heer G. Bosmans (Crijns Rentmeesters)

Kraaij Akoestisch Adviesbureau

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

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	WETTELIJK KADER	5
2.1	ALGEMEEN	5
2.2	WEGVERKEERSLAWAAL	5
2.2.1	Nieuwe situaties	6
2.2.2	30 km/u wegen	6
2.3	REKEN- EN MEETVOORSCHRIFT GELUID 2012	7
2.4	CUMULATIE	7
3	UITGANGSPUNTEN BEREKENING GELUIDBELASTING	8
3.1	ALGEMEEN	8
3.2	VERKEERSGEGEVENS	9
3.3	REKENMETHODE	11
3.4	MODELLERING	11
4	REKENRESULTATEN EN BEOORDELING GELUIDBELASTING	13
4.1	GELUIDBELASTING VANWEGE DE GELUIDGEZONEERDE WEG(VAKK)EN	13
4.1.1	Boshovensestraat buiten de bebouwde kom (60 km/u)	13
4.1.2	Dorpsstraat buiten de bebouwde kom (60 km/u)	13
4.2	GELUIDBELASTING VANWEGE DE NIET GELUIDGEZONEERDE WEG(VAKK)EN	14
4.2.1	Boshovensestraat binnen de bebouwde kom (30 km/u)	14
4.2.2	Dorpsstraat binnen de bebouwde kom (30 km/u)	15
4.2.3	Voorderstraat	16
4.3	GECUMULEERDE GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAL	17
5	CONCLUSIE EN ADVIES	19
5.1	ALGEMEEN	19
5.2	TOETSING AAN DE WET GELUIDHINDER	19
5.2.1	Boshovensestraat, wegvak buiten de bebouwde kom	19
5.2.2	Dorpsstraat, wegvak buiten de bebouwde kom	20
5.2.3	Cumulatie van geluid	20
5.3	BEOORDELING AKOESTISCH WOON- EN LEEFKLIJMAAT	20
5.4	BOUWBESLUIT	20

Bijlagen

Bijlage I :	Verkeersgegevens gemeente (Boshovensestraat)
Bijlage II :	Modelgegevens
Bijlage III :	Rekenresultaten geluidbelasting vanwege de Boshovensestraat (gezoneerd wegvak bubeko)
Bijlage IV :	Rekenresultaten geluidbelasting vanwege de Dorpsstraat (gezoneerd wegvak bubeko)
Bijlage V :	Rekenresultaten geluidbelasting vanwege de 30 km/u wegen bibeko
Bijlage VI :	Rekenresultaten na cumulatie van geluid wegvkeerslawaaal

Figuren

Figuur 1 :	Overzicht modellering
Figuur 2 :	Inzoom op planlocatie met weergave ligging toetspunten

1 INLEIDING

In opdracht van de heer P. van Riet is door **Kraaij** Akoestisch Adviesbureau een akoestisch onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting op de gevels van een bouwplan aan de Boshovensestraat nabij nummer 2 in Riethoven, gemeente Bergeijk. Het plan omvat de bouw van een vrijstaande (boerderij)woning op een perceel dat momenteel een agrarische bestemming heeft in combinatie met een smalle groenstrook aan de oostzijde. De bestaande bebouwing op het perceel, een aantal oude schuren/stallen, worden afgebroken.

Om de nieuwbouw mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure noodzakelijk.

Op basis van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting op nieuwe bestemmingen, welke binnen de geluidzone van een weg of spoorweg zijn gelegen, worden bepaald. De berekende geluidbelasting wordt daarbij getoetst aan de geluidnormen uit de Wet geluidhinder (Wgh).

Het nieuwbouwplan ligt aan de Boshovensestraat en nabij de kruising met de Dorpsstraat, aan de zuidkant van de bebouwde kom van Riethoven. Alle wegen binnen de bebouwde kom zijn ingericht met een 30 km/u regime en hebben volgens de Wgh geen geluidzone en formeel dus ook geen toetsingsplicht aan de Wgh. Dit geldt ook voor de Dorpsstraat en de Boshovensestraat. Buiten de bebouwde kom hebben beide echter wel een geluidzone. De planlocatie ligt dusdanig dicht bij de komgrens op beide wegen, dat deze nog binnen het uiteinde van hun geluidzone ligt. De planlocatie ligt niet binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein. De Wet geluidhinder is dus in onderhavige situatie alleen van toepassing voor wegverkeerslawaai.

De planlocatie ligt dus in een 30 km/u gebied. Op basis van jurisprudentie is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, wenselijk de geluidbelasting van dergelijke wegen te beschouwen als deze relevant geacht worden voor het woon- en leefklimaat in de beoogde ontwikkeling. In voorliggende situatie zijn verschillende 30 km/uur wegen aanwezig, waarvan moet worden aangetoond of de geluidsbelasting van deze wegen relevant is. Dit zijn de Boshovensestraat, de Dorpsstraat en de Voororderstraat. Deze wegen zijn daarom in het onderzoek opgenomen.

Het akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van de ruimtelijke procedure en heeft tot doel de geluidbelasting vanwege alle omliggende wegen te bepalen en vanwege de gezoneerde wegen te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Daarnaast zal, door middel van een aanvullende (cumulatie)berekening, ook het geluid vanwege de 30 km/u wegen worden bepaald en vanwege wegverkeerslawaai kwalitatief worden beschouwd op de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat oftewel op de aanwezigheid van een goede ruimtelijke ordening.

Voor onderhavig onderzoek is gebruikt gemaakt van de volgende informatie:

- Digitale ondergrond van het onderzoeksgebied, gedownload via de website van het kadaster/Georegister;
- Verbeelding (pdf) met het bouwvlak voor de nieuwbouw (versie aug. 2021), verkregen van Crijns Rentmeesters;
- Presentatie met situatietekeningen, plattegronden en aanzichten van de nieuwbouw (pdf met kenmerk 2020-304, versie 10-09-2021), aangeleverd door Crijns Rentmeesters;
- Tekening met aanduiding bouwvlak (dwg), aangeleverd door Crijns Rentmeesters;
- Google Earth/Google Streetview;
- AHN-viewer;
- Knip van 3Ddatalab NL, afkomstig van DGMR/Geodan/4DWaveLab;
- Verkeersgegevens wegen, aangeleverd door de gemeente Bergeijk.

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 beoordeling daarvan weer en tot slot wordt in hoofdstuk 5 de conclusie van het onderzoek weergegeven.

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 wegverkeerslawaaai 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 Wegverkeerslawaaai

De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaaai 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.

In het onderzoeksgebied is ten westen van de planlocatie het geluidgezoneerd wegvak van de Boshovensestraat gelegen en ten zuidoosten het geluidgezoneerd wegvak van de Dorpsstraat. Beide wegen hebben alleen een geluidzone op het wegvak dat buiten de bebouwde kom ligt, dus in buitenstedelijk gebied en bestaan uit één rijstrook. De zonebreedte van beide wegen bedraagt daarmee 250 meter. De westpunt van de planlocatie ligt tegen de komgrens op de Boshovensestraat en de oostpunt ligt op circa 35 meter van de komgrens op de Dorpsstraat. De planlocatie ligt daarmee binnen de geluidzone vanaf het einde van het geluidgezoneerd deel van beide wegen.

De overige wegen in de nabijheid van de planlocatie hebben een 30 km/u regime en daarmee dus geen geluidzone.

Er dient in onderhavige situatie dus alleen vanwege de buiten de bebouwde kom gelegen wegvakken van de Boshovensestraat en de Dorpsstraat getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

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 2 van toepassing.

2.2.1 Nieuwe situaties

Conform de Wet geluidhinder worden bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de waarden van de geluidbelasting van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone, in acht genomen.

Op grond van artikel 82 bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege een weg 48 dB.

In afwijking hierop kan op grond van de artikelen 83 tot en met 85 een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde voor woningen in buitenstedelijk gebied de 53 dB niet te boven mag gaan en voor woningen in stedelijk gebied de 63 dB niet te boven mag gaan.

In onderhavige situatie is de planlocatie binnen de bebouwde kom van Riethoven gelegen en is voor de toetsing uitgegaan van een ontheffingswaarde van maximaal 63 dB.

2.2.2 30 km/u wegen

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen die liggen binnen een woonerf en voor 30 km/u-wegen, omdat er aldaar geen zones gelden. Deze wegen veroorzaken meestal geen geluidbelastingen boven de voorkeurswaarde. Dat kan wel voorkomen bij een klinkerweg of een weg met relatief veel verkeer. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB volgens de Wgh als maximaal aanvaardbare waarde. Hierbij zal, in lijn met de Wgh, eveneens een aftrek van 5 dB worden toegepast.

De planlocatie ligt direct aan de Boshovensestraat die vanuit het westen aansluit op de Dorpsstraat, vrijwel direct aan de Dorpsstraat zelf en op een afstand van circa 30 meter van het einde van de Voorderstraat, die vanuit het oosten aansluit op de Dorpsstraat. Deze wegen hebben allen een 30 km/u regime en zijn voorzien van een klinkerverharding. Gelet op de korte afstand tot de planlocatie in relatie tot de verkeersintensiteit kan de geluidbelasting van deze relevant zijn. Alle genoemde wegen zijn daarom zekerheidshalve meegenomen in het akoestisch onderzoek.

2.3 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

Met ingang van 20 mei 2014 is het Reken- en meetvoorschrift Geluid gewijzigd. Deze wijziging is tijdelijk van kracht en betreft een verruiming van de aftrek bij wegen met een snelheid van 70 km/ uur en hoger. De wijziging voorkomt tijdelijke extra belemmeringen voor woningbouwplannen.

In onderhavige situatie is de maximale snelheid op de betrokken wegen 60 km/uur en is deze verruiming dus niet van toepassing.

De in artikel 3.5 geregelde aftrek voor 'stille banden' is eveneens alleen van toepassing voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of hoger en is in onderhavig onderzoek dus eveneens niet van toepassing.

2.4 Cumulatie

Indien er blootstelling plaatsvindt aan meer dan één geluidbron, dient de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend conform bijlage I, hoofdstuk 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De methode berekent de gecumuleerde geluidbelasting, rekening houdende met verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidbronnen en geeft inzicht in het woon- en leefklimaat.

De geluidbelasting van verschillende geluidbronnen wordt alleen gecumuleerd als er sprake is van een relevante blootstelling aan meerdere geluidbronnen. Dit is pas het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Voor de beoordeling van het akoestisch woon- en leefklimaat wordt de MilieuKwaliteitsMaat volgens de methode 'Miedema' gehanteerd, zoals in onderstaande tabel is weergegeven. Bij het cumuleren van geluid wordt bij de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai geen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh toegepast.

Tabel 2.2: Milieukwaliteitsmaat gecumuleerde geluidbelasting (bron: Miedema)

Geluidbelasting	Kwalificatie
< 45 dB	Zeër goed
46 - 50 dB	Goed
51 - 55 dB	Redelijk
56 - 60 dB	Matig
61 - 65 dB	Tamelijk slecht
66 - 70 dB	Slecht
>70 dB	Zeër slecht

Indien er sprake is van relevante niet gezoneerde wegen in de omgeving van de planlocatie, zoals in voorliggende situatie, dienen deze eveneens in de cumulatieberekening te worden meegenomen om zodoende de aanvaardbaarheid van het akoestisch woon- en leefklimaat bij de nieuwbouw te kunnen bepalen oftewel de mate van aanwezigheid van een goede ruimtelijke ordening.

3 UITGANGSPUNTEN BEREKENING GELUIDBELASTING

3.1 Algemeen

Het nieuwbouwplan ligt in het zuidelijke puntje van de dorpskern van Riethoven, ten zuiden van de kruising van de Dorpsstraat in noord-zuidelijke richting met de Boshovensestraat vanuit het westelijk buitengebied en de Voorderstraat vanuit het oosten. De woning wordt opgericht binnen een bepaald bouwvlak. In voorliggend onderzoek wordt de geluidbelasting worstcase bepaald op de randen van het bouwvlak. Dit bouwvlak komt op een afstand van circa 10 meter van de rand van de Boshovensestraat te liggen, circa 35 meter van het einde van de Voorderstraat en circa 23 tot 32 meter van de rand van de Dorpsstraat. De huidige bestemming van de planlocatie is grotendeels agrarisch, met een strook groen aan de oostrand. De huidige bestemming van het perceel moet worden gewijzigd in een woonbestemming middels een ruimtelijke procedure om de nieuwbouw mogelijk te maken.

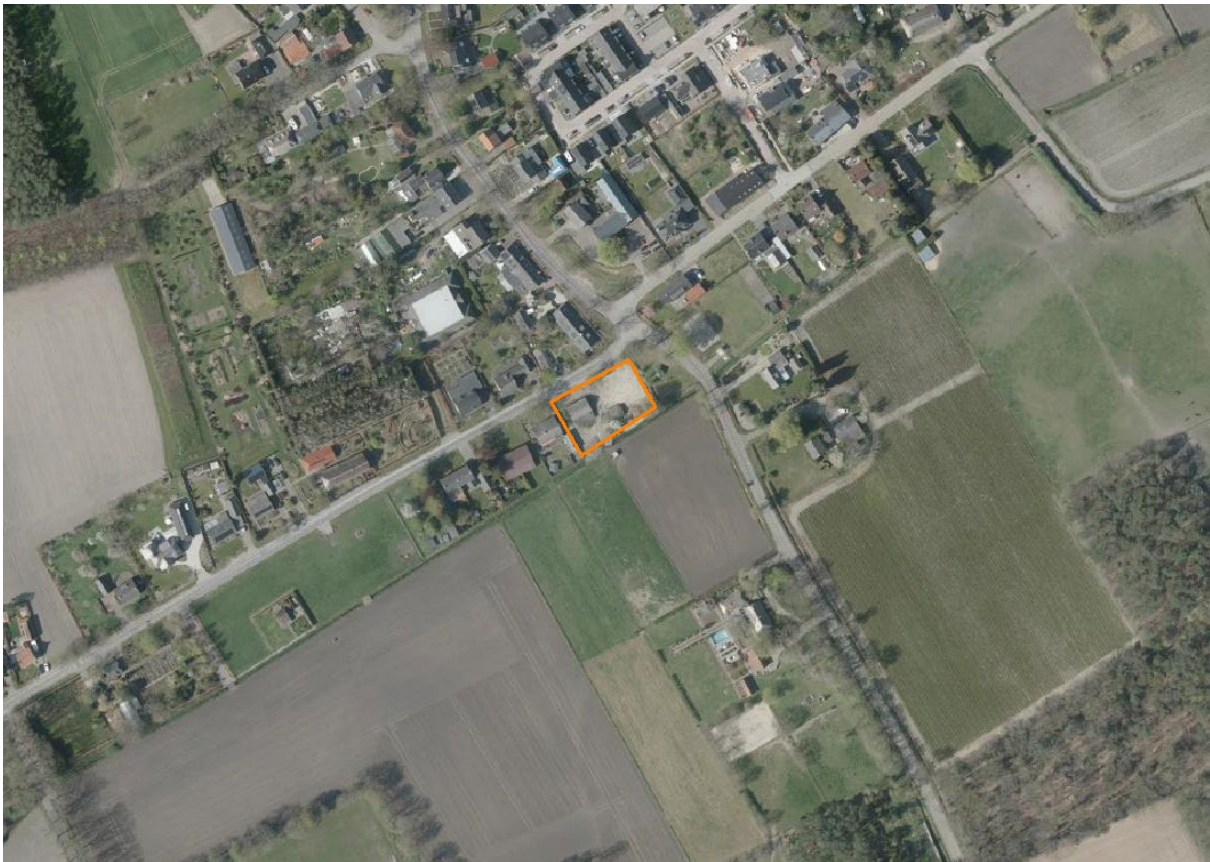
In onderstaande figuur is de directe omgeving van de planlocatie weergegeven met daarbij de huidige bestemming en kadastrale ligging. Het bouwvlak is in de figuur opgenomen met een rood vlak, de garage als bijgebouw met een paars vlak.



Figuur 3.1 Weergave directe omgeving planlocatie met huidige bestemming en kadastrale ligging (bron: rekenmodel met kadastrale kaart en bestemmingsplankaart in achtergrond).

Ten westen van de planlocatie ligt de woning van Boshovensestraat 2 met verder westwaarts de woningen 2a en 2b. Aan de overkant van de planlocatie bevinden zich de woningen van Dorpsstraat 18 – 20 met ten westen daarvan, tegenover Boshovensestraat 2, de woningen Boshovensestraat 1 en 1a. Verder noordwaarts liggen meer woningen aan beide zijden van de Dorpsstraat. Ten noordoosten van de planlocatie bevindt zich de kruising van de Dorpsstraat met de Boshovensestraat en de Voorderstraat. De Dorpsstraat loopt als doorgaande weg vanaf de dorpskern van Riethoven in zuidelijke richting naar het buitengebied en gaat daarbij oostelijke langs de planlocatie. De woningen aan de Dorpsstraat 19 en 21 bevinden zich ten zuiden van de Voorderstraat en ten oosten van de Dorpsstraat nog net binnen de bebouwde kom. De woning aan de Dorpsstraat 22 ligt in het verlengde daarvan, maar net buiten de bebouwde kom op een afstand van circa 80 meter van de planlocatie. Op een afstand van ruim 100 meter van de planlocatie ligt in het zuidelijk buitengebied van Riethoven alleen de woning Dorpsstraat 24 nog. Dit gebied is buiten de Dorpsstraat en deze woning uitsluitend agrarisch terrein met verder zuidwaarts een bosgebied.

In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied inzichtelijk gemaakt, met daarin de ligging van de planlocatie (oranje omkaderd).



Figuur 3.2 Weergave onderzoeksgebied en ligging planlocatie (bron: rekenmodel met luchtfoto PDOK).

In onderhavig onderzoek is voor de nieuwbouwwoning op basis van de aangeleverde tekeningen uitgegaan van een bouwhoogte van maximaal 8 meter en twee bouwlagen met geluidgevoelige ruimtes. De geluidbelasting is bepaald op de randen van het bouwvlak voor de nieuwe woning. Hiermee wordt de situatie worstcase beoordeeld en geeft het ruimte om de ligging of het ontwerp van de woning binnen het bouwvlak in een later stadium nog aan te passen.

3.2 Verkeersgegevens

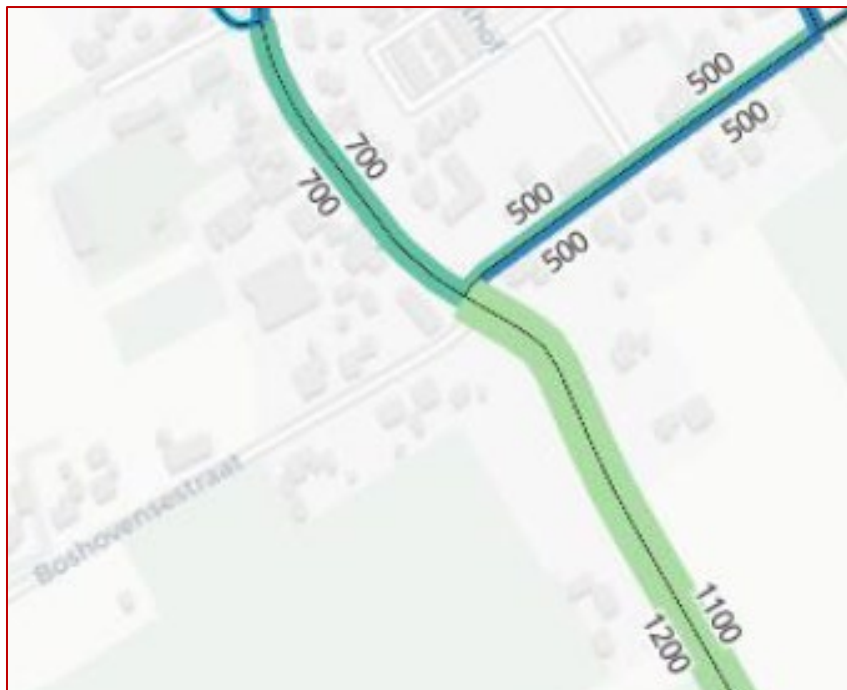
Voor de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï is het noodzakelijk de samenstelling van het verkeer (lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen³) en de verdeling van het verkeer over de dag- (07.00 - 19.00 uur), de avond- (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 -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

In het rekenmodel is uitgegaan van verkeerscijfers voor het prognosejaar 2032, minimaal 10 jaar na realisatie van de nieuwbouw.

De in het onderzoek betrokken wegen worden beheerd door de gemeente Bergeijk. Door de gemeente zijn ook de verkeersgegevens aangeleverd. Deze zijn voor de Dorpsstraat en de Voorderstraat opgenomen in een knip met etmaalintensiteiten uit het regionaal verkeersmodel (basisjaar 2015 en de prognosejaren 2030 en 2040). Dit verkeersmodel

³ Lichte motorvoertuigen zijn motorvoertuigen op drie of meer wielen, 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.

laat zien dat voor de toekomstige situatie geen verkeersgroei wordt verwacht. Op de Dorpsstraat wordt zelfs juist een daling van het verkeersaanbod verwacht, in lichte mate zelfs nog na 2030. Het prognosejaar 2030 is daarom als uitgangspunt gehanteerd voor de berekening. Aangezien het verkeersmodel uitgaat van werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten, zijn deze nog wel met een factor 0,9 omgerekend naar een weekdaggemiddelde. In onderstaande figuur zijn de intensiteiten uit de knip van het verkeersmodel nabij de planlocatie voor het prognosejaar 2030 weergegeven.



Figuur 3.3 Knip uit verkeersmodel 2030 nabij de planlocatie, afkomstig van de gemeente Bergeijk.

De voertuigverdeling op beide wegen is niet bekend, daarom is hiervoor uitgegaan van een standaardverdeling voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Voor het wegvak van de Dorpsstraat ten zuiden van de Voordestraat is een verdeling voor erftoegangswegen type I/ landelijke ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom aangehouden.

Voor de Boshovensestraat bestaat de aangeleverde informatie uit data van een verkeerstelling uitgevoerd in het jaar 2018. De relevante werkbladen hiervan zijn opgenomen in bijlage I van dit rapport. Uit de tabellen per rijrichting is het gemiddelde van beide rijrichtingen samen bepaald, zowel de etmaalintensiteit als de verdeling van het verkeer. Er is voor de toekomstige situatie geen autonome verkeersgroei toegepast, aangezien uit een analyse van het verkeersmodel blijkt dat in en rondom Riethoven tussen 2015 en 2040 geen enkele weg een verkeersgroei laat zien, eerder een geringe afname. Aangenomen wordt dat dit dan ook geldt voor de Boshovensestraat.

Een samenvatting van de gekregen en gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Samenvatting aangeleverde en gehanteerde verkeersgegevens

Weg	Etmaalintensiteit (uitgangssituatie)	Etmaalintensiteit weekdag 2032	Snelheidsregime
Boshovensestraat	1.034 mvt. / weekdag (telling 2018)	1.034 mvt.	30 km/u binnen de bebouwde kom; 60 km/u buiten de bebouwde kom
Dorpsstraat ten noorden van kruising	1.400 mvt. / werkdag (verkeersmodel 2030)	1.260 mvt.	30 km/u
Dorpsstraat ten zuiden van kruising	2.300 mvt. / werkdag (verkeersmodel 2030)	2.070 mvt.	30 km/u binnen de bebouwde kom; 60 km/u buiten de bebouwde kom
Voordestraat	1.000 mvt./ werkdag (verkeersmodel 2030)	900 mvt.	30 km/u

In het onderzoek is er van uitgegaan dat de huidige wegdekverharding op de wegen, namelijk asfalt op de Dorpsstraat en de Boshovensestraat (W1 in het rekenmodel) en klinkers in keperverband op de Voorderstraat en op de kruising (W13, eveneens van toepassing blijft in de toekomstige situatie. Ook is er vanuit gegaan dat het snelheidsregime op de betrokken wegen niet wijzigt.

In bijlage II zijn alle ingevoerde verkeersgegevens in numerieke vorm opgenomen.

3.3 Rekenmethode

De in deze rapportage opgenomen geluidbelastingen vanwege de gezoneerde wegvakken en 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.

De geluidbelasting vanwege de niet gezoneerde (30 km/u) wegen is berekend volgens de CROW publicatie 965 'Handreiking berekenen wegverkeerslawaai bij 30 km/h'.

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

3.4 Modellerings

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 2021.1.

Voor het tot stand komen van het model is gebruik gemaakt van kadastrale kaarten uit het Georegister en van PDOK, het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN), een knip van het 3DdataLab van NL, informatie van de opdrachtgever en Google-Earth/Streetview.

Alle gebouwen zijn als reflecterende objecten ingevoerd (reflectiefactor = 0,8). De gebouwen in de directe omgeving van de onderzoekslocatie zijn afkomstig uit de knip van het 3DdataLab en rechtstreeks geïmporteerd in het rekenmodel. Deze data is gebaseerd op informatie van BAG en het AHN.

De ligging van het bouwvlak voor de nieuwbouw op de planlocatie is handmatig ingevoerd op basis van de aangeleverde verbeelding met het bouwvlak (dwg-bestand).

Verdeeld over de zijden van het bouwvlak zijn rekenpunten ingevoerd. De toetshoogte ligt steeds op 1,5 meter vanaf bovenkant vloer, overeenkomend met stahoogte. Er is uitgegaan van een bouwlaag van circa 3 meter hoog en maximaal twee woonlagen met geluidgevoelige ruimtes. Zodoende is bij het bouwvlak voor de nieuwbouw gerekend met toetspunten op 1,5 meter en 4,5 meter boven maaiveld. Op deze manier is het verloop in geluidbelasting op de randen van het bouwvlak, en dus worstcase inzichtelijk gemaakt, zonder rekening te houden met de ligging en indeling van de woning binnen het bouwvlak.

De bodemfactor van het rekenmodel is standaard op een zachte, absorberende ondergrond ($B_f=1,0$) gezet. Daar waar geen bodemgebied is gemodelleerd, is dus sprake van een dergelijke zachte, absorberende ondergrond, zoals zand of gras. Het erf rondom woningen en de nieuwbouw is vanwege de combinatie van bestrating en tuinen ingevoerd als half zacht bodemgebied ($b_f=0,5$). Deze erfgebieden zijn rechtstreeks geïmporteerd uit de 3Ddata knip. De harde bodemgebieden in de omgeving van de planlocatie zijn eveneens geïmporteerd uit de 3Ddata knip. Dit betreffen wegen en andere verhardingen, zoals voet- en fietspaden en zijn in het rekenmodel ingevoerd met een bodemfactor 0 (geheel hard, reflecterend gebied).

In de omgeving van het onderzoeksgebied is geen significant hoogteverschil aanwezig en daarom ook niet meegenomen in de berekening. Het rekenmodel heeft standaard een maaiveldhoogte van 0 meter.

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

Figuur 1 geeft een overzicht van de modellering van de wegen, bodemgebieden, hoogtelijnen en de gebouwen in de directe omgeving weer.

In figuur 2 is ingezoomd op de planlocatie en is een weergave van de toetspunten op de randen van het bouwvlak gegeven.

In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied en de planlocatie in 3D weergegeven, gezien vanuit het zuiden.



Figuur 3.4 Weergave modellering in 3D (bron: rekenmodel).

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

4 REKENRESULTATEN EN BEOORDELING GELUIDBELASTING

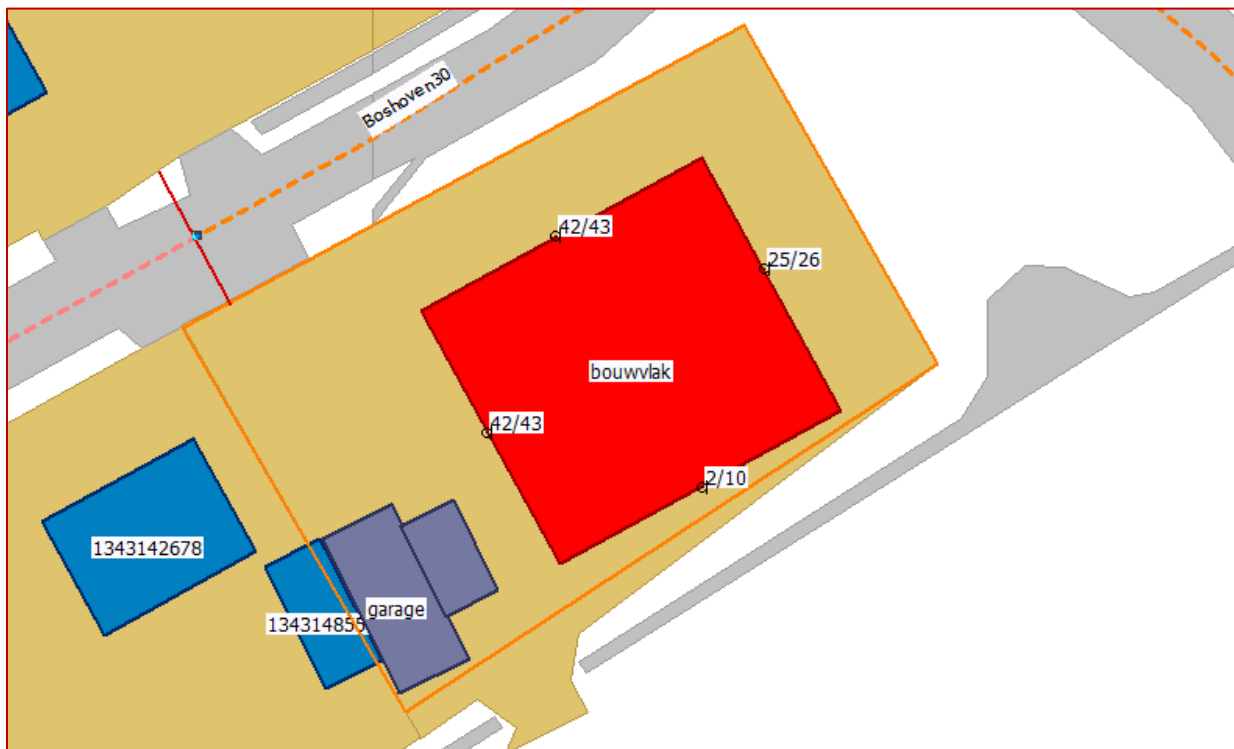
4.1 Geluidbelasting vanwege de geluidgezoneerde weg(vakk)en

4.1.1 Boshovensestraat buiten de bebouwde kom (60 km/u)

Een compleet overzicht van de berekende geluidbelastingen op de randen van het bouwvlak voor de nieuwbouw als gevolg van het buiten de bebouwde kom gelegen wegvak van de Boshovensestraat is opgenomen in bijlage III. De geluidbelasting is weergegeven in L_{den} en inclusief aftrek van 5 dB ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het bouwvlak ten hoogste 43 dB bedraagt, berekend op zowel de voorste rand van het bouwvlak als de rand aan de westzijde van het bouwvlak.

In onderstaande figuur wordt de berekende geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerd wegvak van de Boshovensestraat grafisch weergegeven.



Figuur 4.1: Rekenresultaten vanwege het geluidgezoneerd deel van de Boshovensestraat (bubeko), inclusief 5 dB aftrek.

Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting op alle gevels van het bouwvlak voor de nieuwbouw voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

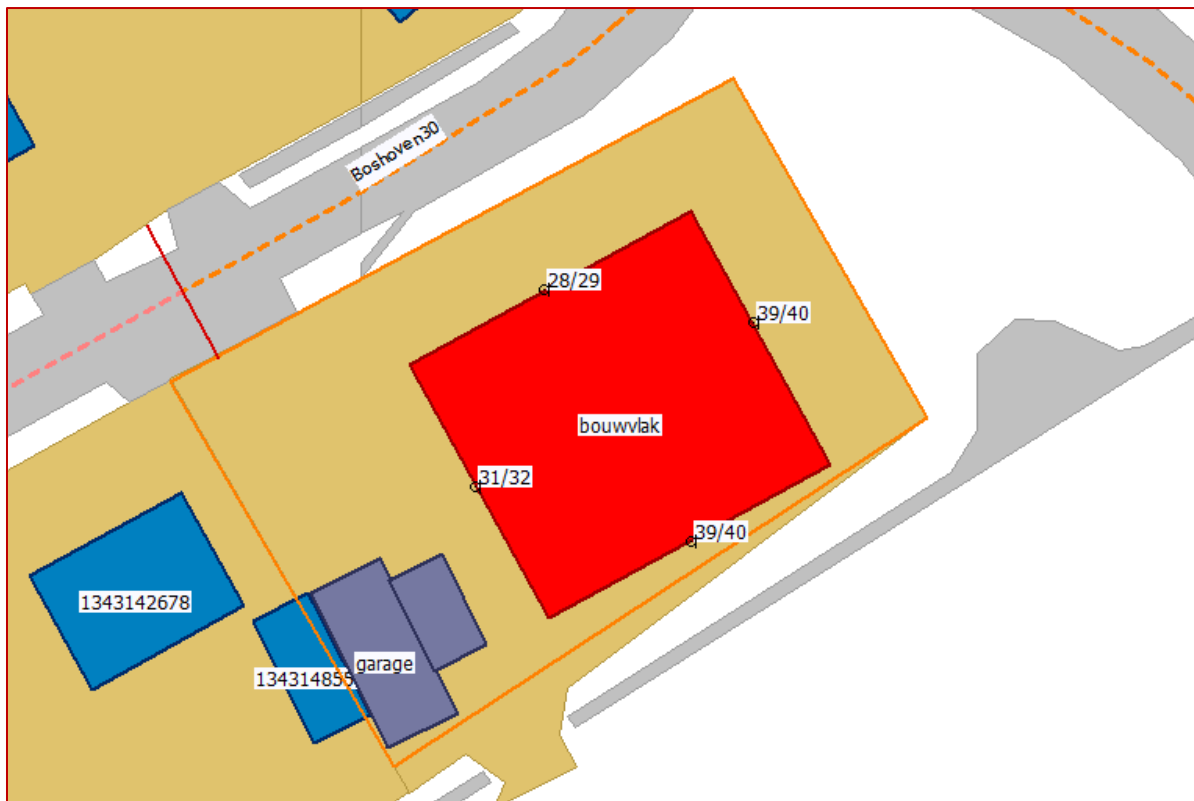
Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege het geluidgezoneerd deel van de Boshovensestraat en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk, evenals het aanvragen van een hogere grenswaarde.

4.1.2 Dorpsstraat buiten de bebouwde kom (60 km/u)

Een compleet overzicht van de berekende geluidbelastingen op de randen van het bouwvlak voor de nieuwbouw als gevolg van het buiten de bebouwde kom gelegen wegvak van de Dorpsstraat is opgenomen in bijlage IV. De geluidbelasting is weergegeven in L_{den} en inclusief aftrek van 5 dB ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het bouwvlak ten hoogste 40 dB bedraagt, berekend op zowel de oostelijke rand van het bouwvlak als de achterste rand van het bouwvlak aan de zuidzijde.

In onderstaande figuur wordt de berekende geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerd wegvak van de Dorpsstraat grafisch weergegeven.



Figuur 4.2: Rekenresultaten vanwege het geluidgezoneerd deel van de Dorpsstraat (bubeko), inclusief 5 dB aftrek.

Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting op alle gevels van het bouwvlak voor de nieuwbouw voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege het geluidgezoneerd deel van de Dorpsstraat en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk, evenals het aanvragen van een hogere grenswaarde.

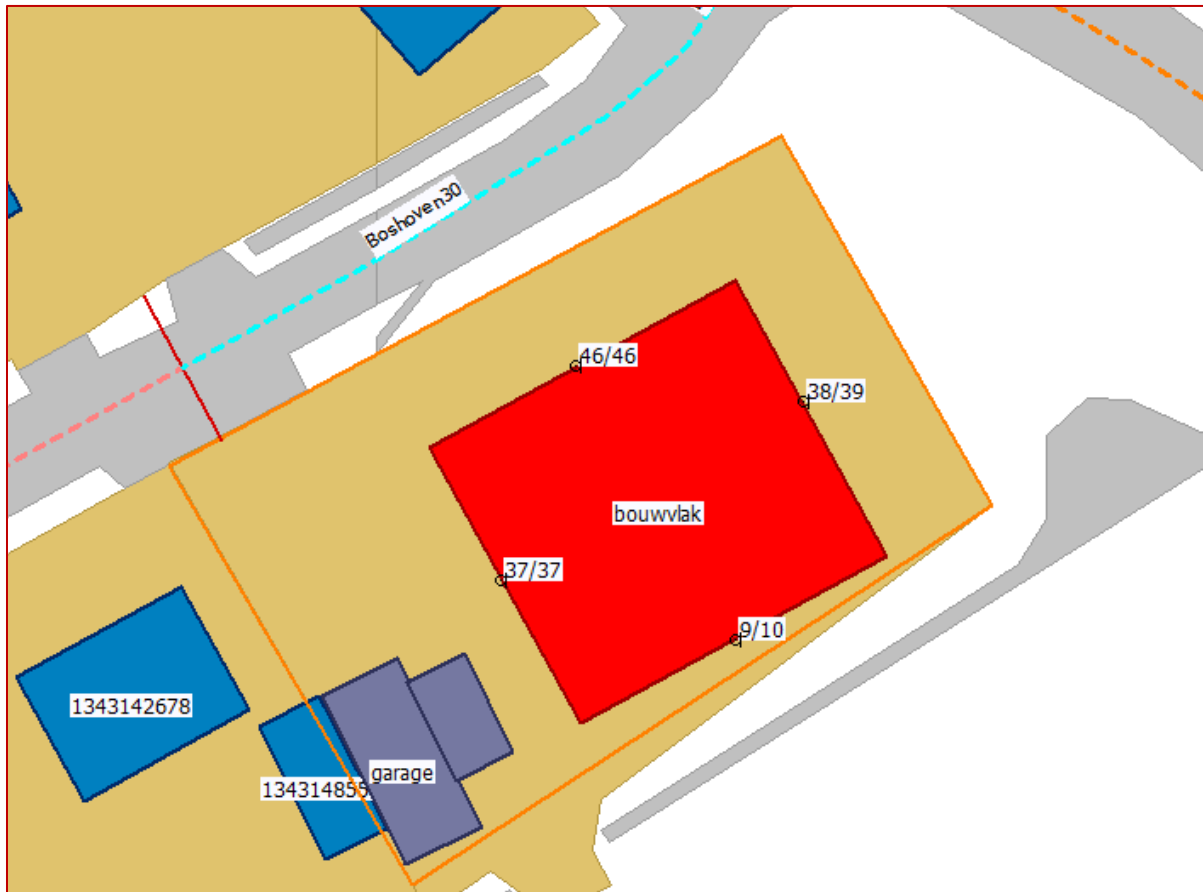
4.2 Geluidbelasting vanwege de niet geluidgezoneerde weg(vak)ken

Een compleet overzicht van de berekende geluidbelastingen op de randen van het bouwvlak voor de nieuwbouw als gevolg van de binnen de bebouwde kom gelegen niet geluidgezoneerde wegen (30 km/u regime) is opgenomen in bijlage V. De geluidbelasting is weergegeven in L_{den} en inclusief aftrek van 5 dB in lijn met artikel 110g van de Wet geluidhinder.

4.2.1 Boshovensestraat binnen de bebouwde kom (30 km/u)

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het bouwvlak ten hoogste 46 dB bedraagt, alleen berekend op de voorste rand van het bouwvlak, gericht naar deze weg.

In onderstaande figuur wordt de berekende geluidbelasting vanwege het niet geluidgezoneerd wegvak van de Boshovensestraat grafisch weergegeven.



Figuur 4.3: Rekenresultaten vanwege het niet geluidgezoneerd deel van de Boshovensestraat (bibeko), inclusief 5 dB aftrek.

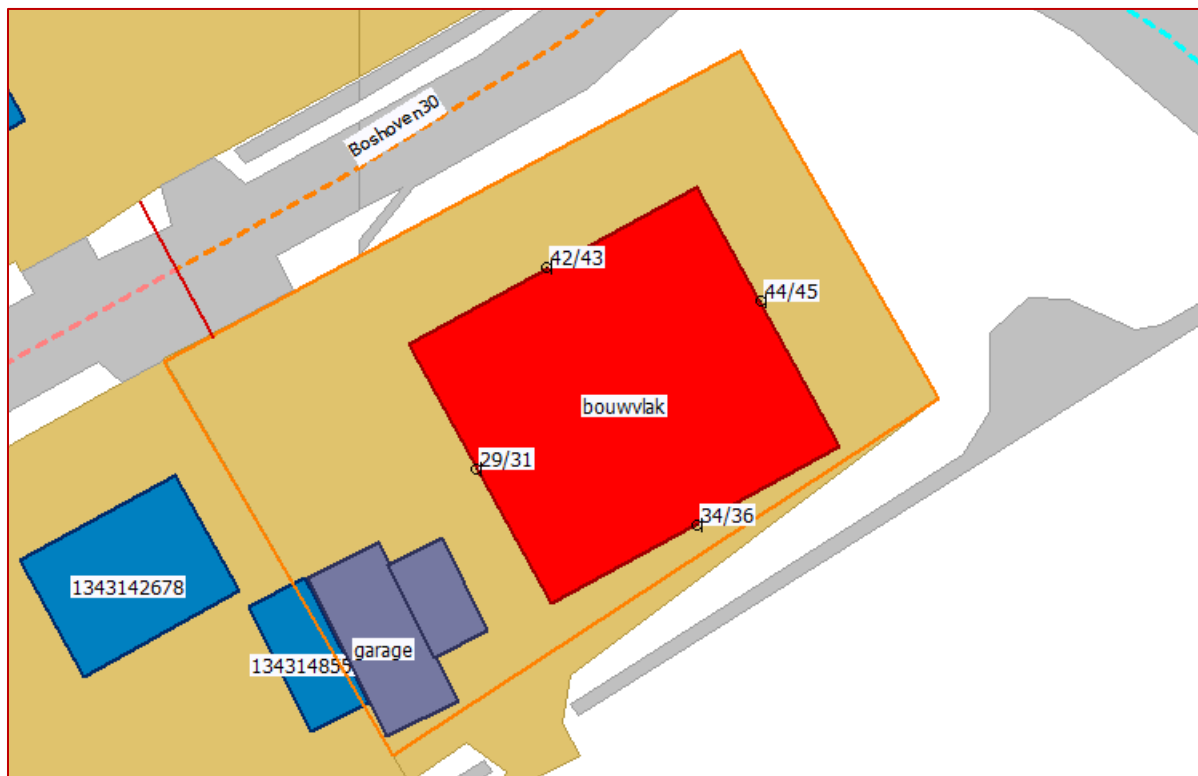
Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting op alle gevels van het bouwvlak voor de nieuwbouw voldoet aan de richtwaarde van 48 dB in lijn met de Wet geluidhinder.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege het niet geluidgezoneerd deel van de Boshovensestraat en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk.

4.2.2 Dorpsstraat binnen de bebouwde kom (30 km/u)

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het bouwvlak ten hoogste 45 dB bedraagt, alleen berekend op de oostelijke rand van het bouwvlak.

In onderstaande figuur wordt de berekende geluidbelasting vanwege het niet geluidgezoneerd wegvak van de Dorpsstraat grafisch weergegeven.



Figuur 4.4: Rekenresultaten vanwege het niet geluidgezoneerd deel van de Dorpsstraat (bibeko), inclusief 5 dB aftrek.

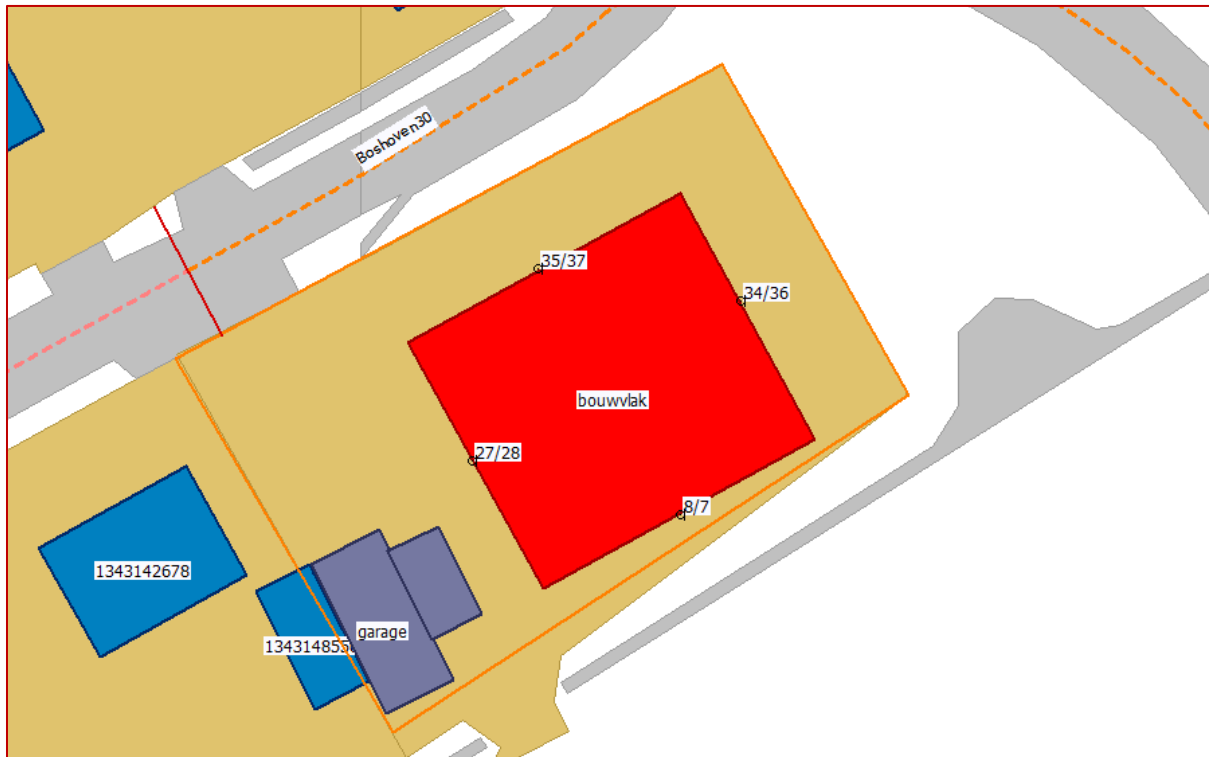
Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting op alle gevels van het bouwvlak voor de nieuwbouw voldoet aan de richtwaarde van 48 dB in lijn met de Wet geluidhinder.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege het niet geluidgezoneerd deel van de Dorpsstraat en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk.

4.2.3 Voorderstraat

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het bouwvlak ten hoogste 37 dB bedraagt, alleen berekend op de voorste rand van het bouwvlak.

In onderstaande figuur wordt de berekende geluidbelasting vanwege de Voorderstraat grafisch weergegeven.



Figuur 4.5: Rekenresultaten vanwege de niet geluidgezoneerde Voorderstraat (bibeko), inclusief 5 dB aftrek.

Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting op alle gevels van het bouwvlak voor de nieuwbouw voldoet aan de richtwaarde van 48 dB in lijn met de Wet geluidhinder.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege de niet geluidgezoneerde Voorderstraat en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk.

4.3 Gecumuleerde geluidbelasting wegverkeerslawaai

Aangezien bij de nieuwbouw de voorkeursgrenswaarde vanwege geen enkele geluidgezoneerde bron wordt overschreden, is in onderhavige situatie geen sprake van relevante blootstelling aan één of meerdere geluidsbronnen en kan op basis van de Wgh een berekening van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai achterwege blijven.

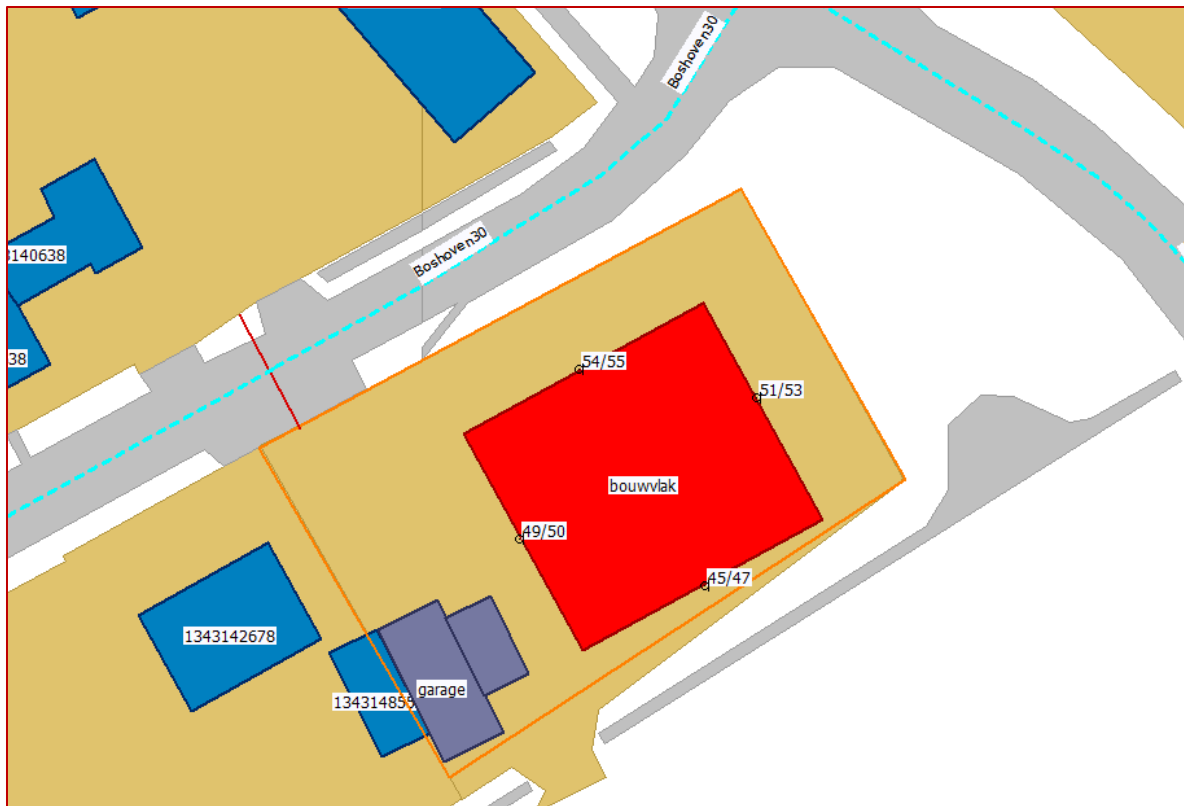
Omdat bij de nieuwbouw de richtwaarde van 48 dB in navolging van de Wgh ook niet wordt overschreden, is in voorliggende situatie in het geheel geen sprake van relevante geluidbronnen.

Vanwege het feit dat de hoogste geluidbelasting op het bouwvlak vanwege de Boshovensestraat als geheel (48 dB) dicht bij de hoogste geluidbelasting vanwege de Dorpsstraat als geheel ligt (47 dB), zal er wel sprake zijn van enige toename in geluid na cumulatie van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai, maar zal dit niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Omdat een cumulatieberekening beter inzicht geeft in de mate van kwaliteit van het akoestisch woon- en leefklimaat, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch een cumulatieberekening uitgevoerd. Hierbij is geen aftrek conform artikel 110g uit de Wgh toegepast. De resultaten van de cumulatieberekening zijn in bijlage VI opgenomen.

Tevens kan de cumulatieberekening dienen als uitgangspunt voor het berekenen van de benodigde geluidwering van de uitwendige gevelconstructie van de nieuwbouw, om ook een goed akoestisch woon- en leefklimaat in de woning te waarborgen.

In de onderstaande figuur zijn de rekenresultaten vanwege de cumulatie van geluid vanwege het wegverkeer grafisch weergegeven.



Figuur 4.6: Gecumuleerde rekenresultaten wegverkeerslawaaï, zonder aftrek.

Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de gecumuleerde geluidbelasting op de voorste rand van het bouwvlak het hoogste is en 54 bedraagt op de begane grond en 55 dB op de verdieping.

Op de overige bouwvlakranden bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting niet meer dan 53 dB.

Uit de rekenresultaten kan bovendien voor de woning worden geconcludeerd dat het akoestisch woon- en leefklimaat volgens de Milieukwaliteitsmaat (zie tabel 2.2) als 'zeer goed' aan de zuid- en westzijde dient te worden beoordeeld en als 'redelijk' aan de oost- en noordzijde.

Behalve de noordelijke voorzijde van het bouwvlak, zijn alle gevelzijden van de nieuwbouw binnen het bouwvlak zondermeer als geluidluw te beschouwen, aangezien de geluidbelasting hierbij de 53 dB niet overschrijdt.

5 CONCLUSIE EN ADVIES

5.1 Algemeen

In opdracht van de heer P. van Riet is door **Kraaij** Akoestisch Adviesbureau een akoestisch onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting op de gevels van een nieuwbouwplan nabij Boshovensestraat 2 in Riethoven, gemeente Bergeijk. Het voornemen is om op de planlocatie één vrijstaande woning op te richten. Op de planlocatie rust momenteel een agrarische bestemming in combinatie met een groenbestemming aan de oostzijde. De bestaande bebouwing op het perceel, een aantal oude schuren/stallen, worden afgebroken.

Omdat de nieuwbouw op basis van het huidig bestemmingsplan niet kan worden gerealiseerd, is een ruimtelijke procedure noodzakelijk om het bestemmingsplan te wijzigen en daarmee de nieuwbouw mogelijk te maken. Met de wijziging zal de huidige bestemming van het perceel worden omgezet naar een woonbestemming met een bouwvlak.

Op basis van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting op nieuwe bestemmingen, welke binnen de geluidzone van een weg of spoorweg zijn gelegen, worden bepaald. De berekende geluidbelasting wordt daarbij getoetst aan de geluidnormen uit de Wet geluidhinder (Wgh).

Het nieuwbouwplan ligt aan de Boshovensestraat en nabij de kruising met de Dorpsstraat, aan de zuidkant van de bebouwde kom van Riethoven. Alle wegen binnen de bebouwde kom zijn ingericht met een 30 km/u regime en hebben volgens de Wgh geen geluidzone en formeel dus ook geen toetsingsplicht aan de Wgh. Dit geldt ook voor de Dorpsstraat en de Boshovensestraat. Beide wegen liggen echter ook voor een deel buiten de bebouwde kom, dit deel van beide wegen heeft dus wel een geluidzone. De planlocatie ligt dusdanig dicht bij de komgrens op beide wegen en dat deze nog binnen de geluidzones van beide wegen ligt.

De planlocatie ligt niet binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein. De Wet geluidhinder is dus in onderhavige situatie alleen van toepassing voor wegverkeerslawaaai.

De planlocatie zelf ligt binnen de bebouwde kom en daarmee in een 30 km/u gebied. Op basis van jurisprudentie is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, wenselijk de geluidbelasting van dergelijke wegen te beschouwen als deze relevant geacht worden voor het woon- en leefklimaat in de beoogde ontwikkeling. In voorliggende situatie zijn verschillende 30 km/uur wegen aanwezig waarvan moet worden aangetoond of de geluidsbelasting van deze wegen relevant is. Dit zijn de Boshovensestraat, de Dorpsstraat en de Voorderstraat. Deze wegen zijn daarom ook in het onderzoek opgenomen.

Samengevat maakt het akoestisch onderzoek onderdeel uit van de ruimtelijke procedure en heeft tot doel de geluidbelasting vanwege alle omliggende wegen te bepalen en vanwege de twee geluidgezoneerde wegen te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Daarnaast zal, door middel van een aanvullende (cumulatie)berekening, ook het geluid vanwege de 30 km/u wegen worden bepaald en vanwege wegverkeerslawaaai kwalitatief worden beschouwd op de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat oftewel op de aanwezigheid van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Toetsing aan de Wet geluidhinder

5.2.1 Boshovensestraat, wegvak buiten de bebouwde kom

De berekende geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerd deel van deze weg bedraagt op de randen van het bouwvlak ten hoogste 43 dB, waarmee vanwege deze geluidgezoneerde weg overal op de nieuwbouw wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie dus geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege deze geluidgezoneerde weg en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk. Het aanvragen van een hogere waarde kan dus achterwege blijven.

5.2.2 Dorpsstraat, wegvak buiten de bebouwde kom

De berekende geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerd deel van deze weg bedraagt op de randen van het bouwvlak ten hoogste 40 dB, waarmee vanwege deze geluidgezoneerde weg overal op de nieuwbouw wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh.

Omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is in onderhavige situatie dus geen sprake van een relevante blootstelling aan geluid vanwege deze geluidgezoneerde weg en is aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk. Het aanvragen van een hogere waarde kan dus achterwege blijven.

5.2.3 Cumulatie van geluid

Aangezien bij onderhavige planlocatie vanwege de geluidgezoneerde wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden, is geen sprake van relevante blootstelling aan één of meerdere geluidbronnen. Op basis van de Wgh is een cumulatieberekening niet noodzakelijk.

5.3 Beoordeling akoestisch woon- en leefklimaat

Naast de geluidbelasting vanwege de geluidgezoneerde wegvakken van de Boshovensestraat en de Dorpsstraat, welke niet relevant zijn voor de planlocatie, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de geluidbelasting vanwege de niet geluidgezoneerde wegvakken van deze wegen en van de Voorderstraat (30 km/u regime) bepaald.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de Boshovensestraat het meest kritisch is gelegen. De geluidbelasting bedraagt namelijk ten hoogste 46 dB vanwege alleen het niet geluidgezoneerd deel en ten hoogste 48 dB vanwege deze weg als geheel. Daaruit vloeit voort dat vanwege alle nabij gelegen 30 km/u wegen wordt voldaan aan de richtwaarde van 48 dB in lijn met de Wgh. Er is dus sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Ondanks dat in onderhavige situatie geen sprake is van één of meer relevante wegen, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch een cumulatieberekening uitgevoerd, omdat de geluidbelastingen van de wegen enerzijds dicht bij elkaar liggen en er zodoende toch sprake kan zijn van enige toename in geluid na cumulatie, anderzijds wordt met een cumulatieberekening de werkelijke situatie beter benaderd, zodat deze meer aansluit bij de beoordeling van het woonmilieu op basis van de kwaliteitsmaat.

De gecumuleerde geluidbelasting voor het bepalen van het akoestisch woon- en leefklimaat vanwege wegverkeer bedraagt 45 – 55 dB op de randen van het bouwvlak, waarbij de voorste rand het meest kritisch ligt met een geluidbelasting van 54 – 55 dB. Op de overige randen van het bouwvlak bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 53 dB.

Behalve de noordelijke voorzijde van het bouwvlak, zijn alle gevelzijden van de nieuwbouw binnen het bouwvlak dus zondermeer als geluidluw te beschouwen, aangezien de geluidbelasting hierbij de 53 dB niet overschrijdt.

Het akoestisch woon- en leefklimaat bij de nieuwe woning dient volgens de Milieukwaliteitsmaat te worden beoordeeld als '(zeer) goed' aan de west- en zuidzijde en als 'redelijk' aan de oost- en noordzijde.

Gelet op deze kwalificering in relatie tot de stedelijke ligging van de planlocatie, kan het akoestisch woon- en leefklimaat als aanvaardbaar worden aangemerkt. Er is in onderhavige situatie dus sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.4 Bouwbesluit

De minimumeis voor de karakteristieke geluidwering is voor nieuwbouw op grond van het Bouwbesluit 20 dB.

Daarnaast mag, indien er een hogere waarde besluit is vastgesteld, de karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied niet kleiner zijn dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting en 33 dB. De geluidbelasting op de gevels waar mee gerekend moet worden is exclusief aftrek conform art. 110g van de Wet geluidhinder.

Omdat de voorkeursgrenswaarde op de planlocatie niet wordt overschreden en in onderhavige situatie dus geen aanvraag hogere grenswaarde noodzakelijk is, hoeft de toekomstige nieuwbouw, voor wat betreft de karakteristieke geluidwering van de uitwendige gevelconstructie, op grond van het Bouwbesluit alleen te voldoen aan de minimumeis van 20 dB.

Indien de geluidwering wordt afgestemd op de gecumuleerde geluidbelasting op de woning, is voor de nieuwbouw de minimum vereiste geluidwering van 20 dB voldoende om zondermeer een goed akoestisch woon- en leefklimaat in de woning te waarborgen voor verblijfsgebieden aan de zij- of achtergevels (53 dB of minder op de gevel minus 20 dB geluidwering = 20 dB of minder binnenwaarde).

Voor de voorzijde van de nieuwbouw geldt dat een geluidwering van minimaal 22 dB noodzakelijk is om zondermeer een goed akoestisch woon- en leefklimaat in de woonruimten te waarborgen (55 dB op de gevel minus 22 dB geluidwering = 33 dB binnenwaarde). Deze norm geldt voor verblijfsgebieden. Voor een verblijfsruimte geldt een 2 dB lagere eis.

De vereiste geluidwering wordt bij nieuwbouw tegenwoordig vrijwel altijd behaald. Een berekening naar de karakteristieke geluidwering van de uitwendige gevelconstructie wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

BIJLAGEN

BIJLAGE I

Verkeersgegevens Boshovensestraat
(van gemeente)

DELHED-LENGTE RAPPORT

Locatie: 00872-18
Oms: Buitenvestenvaart
Plaats: Breda
Omgeving: haven Eilandstad en IJssel Rijkswater

Meting: Coudenhove 1818
Periode: 04-04-2018
Interval: 1 uur

Rijgereguleerder: 00872
Tolruimte: 1
Functie: Eilandstad- IJssel Rijkswater (1)

Stinger (m)	+0.0	+0.5	+1.0	+1.5	+2.0	+2.5	+3.0	+3.5	+4.0	+4.5	+5.0	+5.5	+6.0	+6.5	+7.0	+7.5	+8.0	+8.5	+9.0	+9.5	+10.0	+10.5	+11.0	+11.5	+12.0	+12.5	+13.0	+13.5	+14.0	+14.5	+15.0	+15.5	+16.0	+16.5	+17.0	+17.5	+18.0	+18.5	+19.0	+19.5	+20.0	+20.5	+21.0	+21.5	+22.0	+22.5	+23.0	+23.5	+24.0	+24.5	+25.0	+25.5	+26.0	+26.5	+27.0	+27.5	+28.0	+28.5	+29.0	+29.5	+30.0	+30.5	+31.0	+31.5	+32.0	+32.5	+33.0	+33.5	+34.0	+34.5	+35.0	+35.5	+36.0	+36.5	+37.0	+37.5	+38.0	+38.5	+39.0	+39.5	+40.0	+40.5	+41.0	+41.5	+42.0	+42.5	+43.0	+43.5	+44.0	+44.5	+45.0	+45.5	+46.0	+46.5	+47.0	+47.5	+48.0	+48.5	+49.0	+49.5	+50.0	+50.5	+51.0	+51.5	+52.0	+52.5	+53.0	+53.5	+54.0	+54.5	+55.0	+55.5	+56.0	+56.5	+57.0	+57.5	+58.0	+58.5	+59.0	+59.5	+60.0	+60.5	+61.0	+61.5	+62.0	+62.5	+63.0	+63.5	+64.0	+64.5	+65.0	+65.5	+66.0	+66.5	+67.0	+67.5	+68.0	+68.5	+69.0	+69.5	+70.0	+70.5	+71.0	+71.5	+72.0	+72.5	+73.0	+73.5	+74.0	+74.5	+75.0	+75.5	+76.0	+76.5	+77.0	+77.5	+78.0	+78.5	+79.0	+79.5	+80.0	+80.5	+81.0	+81.5	+82.0	+82.5	+83.0	+83.5	+84.0	+84.5	+85.0	+85.5	+86.0	+86.5	+87.0	+87.5	+88.0	+88.5	+89.0	+89.5	+90.0	+90.5	+91.0	+91.5	+92.0	+92.5	+93.0	+93.5	+94.0	+94.5	+95.0	+95.5	+96.0	+96.5	+97.0	+97.5	+98.0	+98.5	+99.0	+99.5	+100.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Locatie	
Code	00972-18
Naam	Schoovensstraat
Plaats	Sergeijk
Omschrijving	tussen Eikestraat en kern Rethoven
Meting	
Naam	Classificatie 2018
Periode	04-04-2018 23-04-2018
Interval	1 uur

[illegible]

Scenario	1-2	1-3	1-4	1-5	1-6	1-7	1-8	1-9	1-10	1-11	1-12	1-13	1-14	1-15	1-16	1-17	1-18	1-19	1-20	1-21	1-22	1-23	1-24	1-25	1-26	1-27	1-28	1-29	1-30	1-31	1-32	1-33	1-34	1-35	1-36	1-37	1-38	1-39	1-40	1-41	1-42	1-43	1-44	1-45	1-46	1-47	1-48	1-49	1-50	1-51	1-52	1-53	1-54	1-55	1-56	1-57	1-58	1-59	1-60	1-61	1-62	1-63	1-64	1-65	1-66	1-67	1-68	1-69	1-70	1-71	1-72	1-73	1-74	1-75	1-76	1-77	1-78	1-79	1-80	1-81	1-82	1-83	1-84	1-85	1-86	1-87	1-88	1-89	1-90	1-91	1-92	1-93	1-94	1-95	1-96	1-97	1-98	1-99	1-100	1-101	1-102	1-103	1-104	1-105	1-106	1-107	1-108	1-109	1-110	1-111	1-112	1-113	1-114	1-115	1-116	1-117	1-118	1-119	1-120	1-121	1-122	1-123	1-124	1-125	1-126	1-127	1-128	1-129	1-130	1-131	1-132	1-133	1-134	1-135	1-136	1-137	1-138	1-139	1-140	1-141	1-142	1-143	1-144	1-145	1-146	1-147	1-148	1-149	1-150	1-151	1-152	1-153	1-154	1-155	1-156	1-157	1-158	1-159	1-160	1-161	1-162	1-163	1-164	1-165	1-166	1-167	1-168	1-169	1-170	1-171	1-172	1-173	1-174	1-175	1-176	1-177	1-178	1-179	1-180	1-181	1-182	1-183	1-184	1-185	1-186	1-187	1-188	1-189	1-190	1-191	1-192	1-193	1-194	1-195	1-196	1-197	1-198	1-199	1-200	1-201	1-202	1-203	1-204	1-205	1-206	1-207	1-208	1-209	1-210	1-211	1-212	1-213	1-214	1-215	1-216	1-217	1-218	1-219	1-220	1-221	1-222	1-223	1-224	1-225	1-226	1-227	1-228	1-229	1-230	1-231	1-232	1-233	1-234	1-235	1-236	1-237	1-238	1-239	1-240	1-241	1-242	1-243	1-244	1-245	1-246	1-247	1-248	1-249	1-250	1-251	1-252	1-253	1-254	1-255	1-256	1-257	1-258	1-259	1-260	1-261	1-262	1-263	1-264	1-265	1-266	1-267	1-268	1-269	1-270	1-271	1-272	1-273	1-274	1-275	1-276	1-277	1-278	1-279	1-280	1-281	1-282	1-283	1-284	1-285	1-286	1-287	1-288	1-289	1-290	1-291	1-292	1-293	1-294	1-295	1-296	1-297	1-298	1-299	1-300	1-301	1-302	1-303	1-304	1-305	1-306	1-307	1-308	1-309	1-310	1-311	1-312	1-313	1-314	1-315	1-316	1-317	1-318	1-319	1-320	1-321	1-322	1-323	1-324	1-325	1-326	1-327	1-328	1-329	1-330	1-331	1-332	1-333	1-334	1-335	1-336	1-337	1-338	1-339	1-340	1-341	1-342	1-343	1-344	1-345	1-346	1-347	1-348	1-349	1-350	1-351	1-352	1-353	1-354	1-355	1-356	1-357	1-358	1-359	1-360	1-361	1-362	1-363	1-364	1-365	1-366	1-367	1-368	1-369	1-370	1-371	1-372	1-373	1-374	1-375	1-376	1-377	1-378	1-379	1-380	1-381	1-382	1-383	1-384	1-385	1-386	1-387	1-388	1-389	1-390	1-391	1-392	1-393	1-394	1-395	1-396	1-397	1-398	1-399	1-400	1-401	1-402	1-403	1-404	1-405	1-406	1-407	1-408	1-409	1-410	1-411	1-412	1-413	1-414	1-415	1-416	1-417	1-418	1-419	1-420	1-421	1-422	1-423	1-424	1-425	1-426	1-427	1-428	1-429	1-430	1-431	1-432	1-433	1-434	1-435	1-436	1-437	1-438	1-439	1-440	1-441	1-442	1-443	1-444	1-445	1-446	1-447	1-448	1-449	1-450	1-451	1-452	1-453	1-454	1-455	1-456	1-457	1-458	1-459	1-460	1-461	1-462	1-463	1-464	1-465	1-466	1-467	1-468	1-469	1-470	1-471	1-472	1-473	1-474	1-475	1-476	1-477	1-478	1-479	1-480	1-481	1-482	1-483	1-484	1-485	1-486	1-487	1-488	1-489	1-490	1-491	1-492	1-493	1-494	1-495	1-496	1-497	1-498	1-499	1-500	1-501	1-502	1-503	1-504	1-505	1-506	1-507	1-508	1-509	1-510	1-511	1-512	1-513	1-514	1-515	1-516	1-517	1-518	1-519	1-520	1-521	1-522	1-523	1-524	1-525	1-526	1-527	1-528	1-529	1-530	1-531	1-532	1-533	1-534	1-535	1-536	1-537	1-538	1-539	1-540	1-541	1-542	1-543	1-544	1-545	1-546	1-547	1-548	1-549	1-550	1-551	1-552	1-553	1-554	1-555	1-556	1-557	1-558	1-559	1-560	1-561	1-562	1-563	1-564	1-565	1-566	1-567	1-568	1-569	1-570	1-571	1-572	1-573	1-574	1-575	1-576	1-577	1-578	1-579	1-580	1-581	1-582	1-583	1-584	1-585	1-586	1-587	1-588	1-589	1-590	1-591	1-592	1-593	1-594	1-595	1-596	1-597	1-598	1-599	1-600	1-601	1-602	1-603	1-604	1-605	1-606	1-607	1-608	1-609	1-610	1-611	1-612	1-613	1-614	1-615	1-616	1-617	1-618	1-619	1-620	1-621	1-622	1-623	1-624	1-625	1-626	1-627	1-628	1-629	1-630	1-631	1-632	1-633	1-634	1-635	1-636	1-637	1-638	1-639	1-640	1-641	1-642	1-643	1-644	1-645	1-646	1-647	1-648	1-649	1-650	1-651	1-652	1-653	1-654	1-655	1-656	1-657	1-658	1-659	1-660	1-661	1-662	1-663	1-664	1-665	1-666	1-667	1-668	1-669	1-670	1-671	1-672	1-673	1-674	1-675	1-676	1-677	1-678	1-679	1-680	1-681	1-682	1-683	1-684	1-685	1-686	1-687	1-688	1-689	1-690	1-691	1-692	1-693	1-694	1-695	1-696	1-697	1-698	1-699	1-700	1-701	1-702	1-703	1-704	1-705	1-706	1-707	1-708	1-709	1-710	1-711	1-712	1-713	1-714	1-715	1-716	1-717	1-718	1-719	1-720	1-721	1-722	1-723	1-724	1-725	1-726	1-727	1-728	1-729	1-730	1-731	1-732	1-733	1-734	1-735	1-736	1-737	1-738	1-739	1-740	1-741	1-742	1-743	1-744	1-745	1-746	1-747	1-748	1-749	1-750	1-751	1-752	1-753	1-754	1-755	1-756	1-757	1-758	1-759	1-760	1-761	1-762	1-763	1-764	1-765	1-766	1-767	1-768	1-769	1-770	1-771	1-772	1-773	1-774	1-775	1-776	1-777	1-778	1-779	1-780	1-781	1-782	1-783	1-784	1-785	1-786	1-787	1-788	1-789	1-790	1-791	1-792	1-793	1-794	1-795	1-796	1-797	1-798	1-799	1-800	1-801	1-802	1-803	1-804	1-805	1-806	1-807	1-808	1-809	1-810	1-811	1-812	1-813	1-814	1-815	1-816	1-817	1-818	1-819	1-820	1-821	1-822	1-823	1-824	1-825	1-826	1-827	1-828	1-829	1-830	1-831	1-832	1-833	1-834	1-835	1-836	1-837	1-838	1-839	1-840	1-841	1-842	1-843	1-844	1-845	1-846	1-847	1-848	1-849	1-850	1-851	1-852	1-853	1-854	1-855	1-856	1-857	1-858	1-859	1-860	1-861	1-862	1-863	1-864	1-865	1-866	1-867	1-868	1-869	1-870	1-871	1-872	1-873	1-874	1-875	1-876	1-877	1-878	1-879	1-880	1-881	1-882	1-883	1-884	1-885	1-886	1-887	1-888	1-889	1-890	1-891	1-892	1-893	1-894	1-895	1-896	1-897	1-898	1-899	1-900	1-901	1-902	1-903	1-904	1-905	1-906	1-907	1-908	1-909	1-910	1-911	1-912	1-913	1-914	1-915	1-916	1-917	1-918	1-919	1-920	1-921	1-922	1-923	1-924	1-925	1-926	1-927	1-928	1-929	1-930	1-931	1-932	1-933	1-934	1-935	1-936	1-937	1-938	1-939	1-940	1-941	1-942	1-943	1-944	1-945	1-946	1-947	1-948	1-949	1-950	1-951	1-952	1-953	1-954	1-955	1-956	1-957	1-958	1-959	1-960	1-961	1-962	1-963	1-964	1-965	1-966	1-967	1-968	1-969	1-970	1-971	1-972	1-973	1-974	1-975	1-976	1-977	1-978	1-979	1-980	1-981	1-982	1-983	1-984	1-985	1-986	1-987	1-988	1-989	1-990	1-991	1-992	1-993	1-994	1-995	1-996	1-997	1-998	1-999	1-1000	1-1001	1-1002	1-1003	1-1004	1-1005	1-1006	1-1007	1-1008	1-1009	1-1010	1-1011	1-1012	1-1013	1-1014	1-1015	1-1016	1-1017	1-1018	1-1019	1-1020	1-1021	1-1022	1-1023	1-1024	1-1025	1-1026	1-1027	1-1028	1-1029	1-1030	1-1031	1-1032	1-1033	1-1034	1-1035	1-1036	1-1037	1-1038	1-1039	1-1040	1-1041	1-1042	1-1043	1-1044	1-1045	1-1046	1-1047	1-1048	1-1049	1-1050	1-1051	1-1052	1-1053	1-1054	1-1055	1-1056	1-1057	1-1058	1-1059	1-1060	1-1061	1-1062	1-1063	1-1064	1-1065	1-1066	1-1067	1-1068	1-1069	1-1070	1-1071	1-1072	1-1073	1-1074	1-1075	1-1076	1-1077	1-1078	1-1079	1-1080	1-1081	1-1082	1-1083	1-1084	1-1085	1-1086	1-1087	1-1088	1-1089	1-1090	1-1091	1-1092	1-1093	1-1094	1-1095	1-1096	1-1097	1-1098	1-1099	1-1100	1-1101	1-1102	1-1103	1-1104	1-1105	1-1106	1-1107	1-1108	1-1109	1-1110	1-1111	1-1112	1-1113	1-1114	1-1115	1-1116	1-1117	1-1118	1-1119	1-1120	1-1121	1-1122	1-1123	1-1124	1-1125	1-1126	1-1127	1-1128	1-1129	1-1130	1-1131	1-1132	1-1133	1-1134	1-1135	1-1136	1-1137	1-1138	1-1139	1-1140	1-1141	1-1142	1-1143	1-1144	1-1145	1-1146	1-1147	1-1148	1-1149	1-1150	1-1151	1-1152	1-1153	1-1154	1-1155	1-1156	1-1157	1-1158	1-1159	1-1160	1-1161	1-1162	1-1163	1-1164	1-1165	1-1166	1-1167	1-1168	1-1169	1-1170	1-1171	1-1172	1-1173	1-1174	1-1175	1-1176	1-1177	1-1178	1-1179	1-1180	1-1181	1-1182	1-1183	1-1184	1-1185	1-1186	1-1187	1-1188	1-1189	1-1190	1-1191	1-1192	1-1193	1-1194	1-1195	1-1196	1-1197	1-1198	1-1199	1-1200	1-1201	1-1202	1-1203	1-1204	1-1205	1-1206	1-1207	1-1208	1-1209	1-1210	1-1211	1-1212	1-1213	1-1214	1-1215	1-1216	1-1217	1-1218	1-1219	1-1220	1-1221	1-1222	1-1223	1-1224	1-1225	1-1226	1
----------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---

BIJLAGE II

Modelgegevens

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	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))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)
Boshoven30	Boshovensestraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W13	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1034,00	6,70
Boshoven30	Boshovensestraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W1	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1034,00	6,70
Boshoven60	Boshovensestraat bubeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W1	60	60	60	60	60	60	60	60	60	False	1034,00	6,70
Dorps60	Dorpsstraat bubeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W1	60	60	60	60	60	60	60	60	60	False	2070,00	6,70
Dorps30	Dorpsstraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W13	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1260,00	6,55
Dorps30	Dorpsstraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W1	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	2070,00	6,70
Dorps30	Dorpsstraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W13	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	2070,00	6,70
Dorps30	Dorpsstraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W1	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1260,00	6,55
Voorder30	Voorderstraat bibeko	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W13	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	900,00	6,55

Model: eerste model
versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
Boshoven30	3,60	0,65	90,00	96,00	94,00	7,00	4,00	6,00	3,00	--	--	62,35	35,74	6,32	4,85	1,49	0,40	2,08	--	--
Boshoven30	3,60	0,65	90,00	96,00	94,00	7,00	4,00	6,00	3,00	--	--	62,35	35,74	6,32	4,85	1,49	0,40	2,08	--	--
Boshoven60	3,60	0,65	90,00	96,00	94,00	7,00	4,00	6,00	3,00	--	--	62,35	35,74	6,32	4,85	1,49	0,40	2,08	--	--
Dorps60	2,70	1,10	91,10	91,10	91,10	6,40	6,40	6,40	2,50	2,50	2,50	126,35	50,92	20,74	8,88	3,58	1,46	3,47	1,40	0,57
Dorps30	3,75	0,80	93,50	93,50	93,50	5,00	5,00	5,00	1,50	1,50	1,50	77,17	44,18	9,42	4,13	2,36	0,50	1,24	0,71	0,15
Dorps30	2,70	1,10	91,10	91,10	91,10	6,40	6,40	6,40	2,50	2,50	2,50	126,35	50,92	20,74	8,88	3,58	1,46	3,47	1,40	0,57
Dorps30	2,70	1,10	91,10	91,10	91,10	6,40	6,40	6,40	2,50	2,50	2,50	126,35	50,92	20,74	8,88	3,58	1,46	3,47	1,40	0,57
Dorps30	3,75	0,80	93,50	93,50	93,50	5,00	5,00	5,00	1,50	1,50	1,50	77,17	44,18	9,42	4,13	2,36	0,50	1,24	0,71	0,15
Voorder30	3,75	0,80	93,50	93,50	93,50	5,00	5,00	5,00	1,50	1,50	1,50	55,12	31,56	6,73	2,95	1,69	0,36	0,88	0,51	0,11

Model: eerste model
versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
10	T1	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	T2	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	T3	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
13	T4	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model
versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Oppervlak	Bf
14	3157934	erf	36525,66	0,50
15	3157944	erf	3398,45	0,50
16	3158266	verhard	2002,35	0,00
17	3158292	water	275,57	0,00
18	3158293	water	30,00	0,00
19	3158294	water	10,53	0,00
20	3158295	water	10,90	0,00
21	3157945	erf	443,97	0,50
22	3158269	verhard	871,11	0,00
46	3158259	verhard	2529,48	0,00
47	3157943	erf	6143,39	0,50
23	3158311	erf	3516,17	0,50
24	3158314	erf	5456,08	0,50
25	3158317	erf	3913,17	0,50
26	3158318	erf	9790,12	0,50
27	3158557	water	116,24	0,00
28	3158558	water	20,37	0,00
29	3158559	water	157,81	0,00
30	3158560	water	14,74	0,00
31	3158561	water	11,36	0,00
32	3158562	water	45,70	0,00
33	3158563	water	93,28	0,00
34	3158564	water	264,33	0,00
35	3158565	water	11,54	0,00
36	3158566	water	148,38	0,00
37	3158567	water	51,76	0,00
38	3158568	water	39,47	0,00
39	3158569	water	72,95	0,00
40	3158554	water	9,25	0,00
41	3158556	water	13,01	0,00
42	3158297	erf	182,78	0,50
43	3158306	erf	1363,80	0,50
44	3158299	erf	915,13	0,50
45	3158549	verhard	5774,08	0,00
48	3158302	erf	7321,45	0,50

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
49	bouwwlak	bouwwlak nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief	444,23	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93	1343148556		3,90	0,00	Relatief	40,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
213	garage	bijgebouw	5,50	0,00	Relatief	64,70	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
214		bijgebouw	5,50	0,00	Relatief	28,46	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	1343149004		4,43	0,00	Relatief	35,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	1343154439	Rijthof 11 a	0,00	0,00	Relatief	69,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	1343139698	Dorpsstraat 15 b	7,75	0,00	Relatief	145,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	1343139698	Dorpsstraat 15 b	4,15	0,00	Relatief	77,02	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	1343152092		2,34	0,00	Relatief	10,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	1343141443	Dorpsstraat 15 a	7,73	0,00	Relatief	65,57	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	1343141443	Dorpsstraat 15 a	5,33	0,00	Relatief	1,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57	1343141443	Dorpsstraat 15 a	4,73	0,00	Relatief	23,97	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	1343141443	Dorpsstraat 15 a	3,93	0,00	Relatief	36,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59	1343141443	Dorpsstraat 15 a	3,33	0,00	Relatief	5,40	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	1343145718		5,18	0,00	Relatief	67,82	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61	1343151724		2,71	0,00	Relatief	13,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	1343148680		3,67	0,00	Relatief	39,16	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	1343148709		3,55	0,00	Relatief	32,11	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	1343148709		2,15	0,00	Relatief	6,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	1343148658		3,69	0,00	Relatief	39,57	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	1343154438	Rijthof 11	0,00	0,00	Relatief	71,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	1343148672		4,53	0,00	Relatief	39,31	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	1343142334	Dorpsstraat 11 a	6,76	0,00	Relatief	112,96	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	1343147171		4,51	0,00	Relatief	54,07	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	1343148538		4,25	0,00	Relatief	40,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	1343139585	Boshovensestraat 3 c e.a. (tot. 2)	8,13	0,00	Relatief	215,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	1343139585	Boshovensestraat 3 c e.a. (tot. 2)	5,53	0,00	Relatief	20,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	1343150693		2,73	0,00	Relatief	20,16	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	1343154004		2,56	0,00	Relatief	14,55	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75	1343140225	Dorpsstraat 16	6,22	0,00	Relatief	124,63	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76	1343140225	Dorpsstraat 16	2,62	0,00	Relatief	52,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77	1343141132	Dorpsstraat 10 a	7,22	0,00	Relatief	76,49	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78	1343141132	Dorpsstraat 10 a	5,42	0,00	Relatief	58,34	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79	1343141132	Dorpsstraat 10 a	5,02	0,00	Relatief	5,88	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80	1343150900		3,46	0,00	Relatief	18,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	1343138208		6,62	0,00	Relatief	796,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82	1343138208		3,62	0,00	Relatief	12,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83	1343138208		3,22	0,00	Relatief	2,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
84	1343147885		4,22	0,00	Relatief	48,48	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85	1343139783	Dorpsstraat 18 e.a. (tot. 2)	6,40	0,00	Relatief	213,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86	1343141799	Boshovensestraat 3 b	5,41	0,00	Relatief	102,63	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87	1343141799	Boshovensestraat 3 b	3,41	0,00	Relatief	21,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88	1343143144	Boshovensestraat 3 a	4,55	0,00	Relatief	71,74	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89	1343143144	Boshovensestraat 3 a	2,95	0,00	Relatief	28,10	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90	1343153836	Boshovensestraat 1 a	8,30	0,00	Relatief	99,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91	1343153836	Boshovensestraat 1 a	3,10	0,00	Relatief	110,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92	1343149954		3,06	0,00	Relatief	26,06	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94	1343147037		4,29	0,00	Relatief	55,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95	1343145158	Boshovensestraat 2 a	7,24	0,00	Relatief	57,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96	1343145158	Boshovensestraat 2 a	4,84	0,00	Relatief	1,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97	1343145158	Boshovensestraat 2 a	3,44	0,00	Relatief	13,94	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98	1343140638	Boshovensestraat 1	7,49	0,00	Relatief	64,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	1343140638	Boshovensestraat 1	5,09	0,00	Relatief	92,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	1343140453	Dorpsstraat 15 c	5,41	0,00	Relatief	151,46	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101	1343140453	Dorpsstraat 15 c	2,61	0,00	Relatief	26,46	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102	1343138971	Dorpsstraat 11 e	4,85	0,00	Relatief	373,85	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103	1343145662		3,60	0,00	Relatief	68,17	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104	1343154020	Rijthof 10	8,70	0,00	Relatief	50,29	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105	1343143188	Dorpsstraat 12 a	7,84	0,00	Relatief	61,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	1343143188	Dorpsstraat 12 a	5,64	0,00	Relatief	1,16	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107	1343143188	Dorpsstraat 12 a	4,04	0,00	Relatief	36,32	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108	1343150192		2,54	0,00	Relatief	23,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109	1343148937		4,28	0,00	Relatief	35,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	1343151984		0,00	0,00	Relatief	11,62	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	1343149611		3,31	0,00	Relatief	41,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112	1343148519		2,46	0,00	Relatief	41,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113	1343139130	Dorpsstraat 14 a e.a. (tot. 2)	8,98	0,00	Relatief	105,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114	1343139130	Dorpsstraat 14 a e.a. (tot. 2)	6,18	0,00	Relatief	81,62	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115	1343139130	Dorpsstraat 14 a e.a. (tot. 2)	3,38	0,00	Relatief	79,48	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116	1343154207	Boshovensestraat 3 d	8,82	0,00	Relatief	172,03	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	1343154207	Boshovensestraat 3 d	3,02	0,00	Relatief	17,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118	1343139927	Dorpsstraat 11	6,36	0,00	Relatief	123,00	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119	1343139927	Dorpsstraat 11	3,36	0,00	Relatief	76,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120	1343144562	Boshovensestraat 2 b	7,01	0,00	Relatief	51,74	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121	1343144562	Boshovensestraat 2 b	4,81	0,00	Relatief	3,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122	1343144562	Boshovensestraat 2 b	3,01	0,00	Relatief	23,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
123	1343139667		5,12	0,00	Relatief	106,72	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124	1343139667		3,12	0,00	Relatief	99,49	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	1343139667		2,12	0,00	Relatief	20,19	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126	1343143190	Dorpsstraat 13	7,03	0,00	Relatief	66,57	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127	1343143190	Dorpsstraat 13	5,43	0,00	Relatief	1,38	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	1343143190	Dorpsstraat 13	2,63	0,00	Relatief	31,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129	1343154441	Rijthof 13 a	0,00	0,00	Relatief	69,31	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130	1343148390		4,62	0,00	Relatief	42,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131	1343154018	Rijthof 12	8,75	0,00	Relatief	51,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132	1343154019	Rijthof 10 a	8,90	0,00	Relatief	50,29	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133	1343142678	Boshovensestraat 2	5,90	0,00	Relatief	107,38	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134	1343149966	Dorpsstraat 17 traf	4,74	0,00	Relatief	25,96	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135	1343143966	Dorpsstraat 12	6,88	0,00	Relatief	76,56	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136	1343143966	Dorpsstraat 12	5,28	0,00	Relatief	1,36	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137	1343143966	Dorpsstraat 12	5,28	0,00	Relatief	1,42	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138	1343143966	Dorpsstraat 12	2,88	0,00	Relatief	8,06	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139	1343154021	Rijthof 8 a	8,91	0,00	Relatief	50,21	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140	1343154609		4,95	0,00	Relatief	64,02	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141	1343140036	Dorpsstraat 11 b	6,53	0,00	Relatief	190,19	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142	1343151136		3,81	0,00	Relatief	17,52	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143	1343141379	Dorpsstraat 14	8,33	0,00	Relatief	58,25	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144	1343141379	Dorpsstraat 14	5,33	0,00	Relatief	38,16	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145	1343141379	Dorpsstraat 14	2,93	0,00	Relatief	37,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146	1343154440	Rijthof 13	0,00	0,00	Relatief	69,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147	1343144499	Boshovensestraat 4	7,02	0,00	Relatief	80,26	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148	1343154208		5,21	0,00	Relatief	89,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149	1343140215	Voorderstraat 1 a	7,50	0,00	Relatief	111,06	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
150	1343140215	Voorderstraat 1 a	4,90	0,00	Relatief	50,63	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
151	1343140215	Voorderstraat 1 a	2,90	0,00	Relatief	16,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
152	1343143509	Dorpsstraat 22	6,83	0,00	Relatief	61,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153	1343143509	Dorpsstraat 22	4,03	0,00	Relatief	32,66	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
154	1343154333	Voorderstraat 1 e	0,00	0,00	Relatief	136,24	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
155	1343143076	Voorderstraat 1 b	6,63	0,00	Relatief	100,70	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
156	1343140903	Dorpsstraat 21	5,66	0,00	Relatief	72,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
157	1343140903	Dorpsstraat 21	3,26	0,00	Relatief	75,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
158	1343147504		5,02	0,00	Relatief	51,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159	1343142118	Dorpsstraat 17	7,25	0,00	Relatief	94,59	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160	1343142118	Dorpsstraat 17	4,25	0,00	Relatief	22,63	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
161	1343154392	Rijthof 9	0,00	0,00	Relatief	99,97	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
162	1343154025	Rijthof 4	8,71	0,00	Relatief	50,34	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
163	1343139059		6,20	0,00	Relatief	311,49	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164	1343154676		2,50	0,00	Relatief	5,88	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
165	1343154334		0,00	0,00	Relatief	58,76	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
166	1343139037	Voorderstraat 1	8,11	0,00	Relatief	229,70	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
167	1343139037	Voorderstraat 1	3,91	0,00	Relatief	52,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
168	1343144251		4,23	0,00	Relatief	83,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169	1343140832		5,46	0,00	Relatief	90,39	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
170	1343140832		2,86	0,00	Relatief	59,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
171	1343142362	Dorpsstraat 19	6,72	0,00	Relatief	52,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
172	1343142362	Dorpsstraat 19	3,92	0,00	Relatief	68,11	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
173	1343139602	Voorderstraat 2 a e.a. (tot. 2)	7,38	0,00	Relatief	233,82	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174	1343139909	Dorpsstraat 24	5,32	0,00	Relatief	200,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175	1343154669		2,63	0,00	Relatief	10,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
176	1343150146		3,58	0,00	Relatief	24,21	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
177	1343141623	Voorderstraat 1 c	8,69	0,00	Relatief	72,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
178	1343141623	Voorderstraat 1 c	4,49	0,00	Relatief	55,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
179	1343149250		3,57	0,00	Relatief	32,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
180	1343154668		2,66	0,00	Relatief	9,21	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
181	1343154670		3,37	0,00	Relatief	16,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
182	1343154022	Rijthof 8	8,99	0,00	Relatief	52,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
183	1343150025		2,84	0,00	Relatief	25,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
184	1343150438		2,80	0,00	Relatief	21,72	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
185	1343154026	Rijthof 2 a	8,91	0,00	Relatief	50,33	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
186	1343903580	Voorthof 6	2,28	0,00	Relatief	87,64	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
187	1343154671		2,56	0,00	Relatief	5,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
188	1343154673		2,55	0,00	Relatief	7,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
189	1343154672		2,57	0,00	Relatief	9,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
190	1343140403	Voorderstraat 2 b	3,64	0,00	Relatief	168,60	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
191	1343910462	Voorthof 2	0,00	0,00	Relatief	137,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
192	1343146752		4,27	0,00	Relatief	59,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
193	1343154027	Rijthof 2	8,60	0,00	Relatief	51,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
194	1343149195		2,53	0,00	Relatief	33,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
195	1343154442	Rijthof 15	0,00	0,00	Relatief	69,37	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
196	1343142491		6,73	0,00	Relatief	110,49	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
197	1343154750	Rijthof 3	0,00	0,00	Relatief	79,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
198	1343152333		2,24	0,00	Relatief	9,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
 versie van Boshovensestraat nabij 2, Riethoven - Riethoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
199	1343154724	Rijthof 1	0,00	0,00	Relatief	140,66	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
200	1343154390	Rijthof 5	0,00	0,00	Relatief	93,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
201	1343154751		0,00	0,00	Relatief	37,54	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
202	1343145074	Voorderstraat 3	7,75	0,00	Relatief	62,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
203	1343145074	Voorderstraat 3	3,35	0,00	Relatief	11,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
204	1343140171	Voorderstraat 4	6,62	0,00	Relatief	179,99	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
205	1343154024	Rijthof 4 a	8,92	0,00	Relatief	50,41	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
206	1343140835	Voorderstraat 5	7,61	0,00	Relatief	59,89	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
207	1343140835	Voorderstraat 5	6,01	0,00	Relatief	90,10	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
208	1343154391	Rijthof 7	0,00	0,00	Relatief	99,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
209	1343903575	Voorthof 4	2,18	0,00	Relatief	89,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
210	1343154674		2,56	0,00	Relatief	8,65	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
211	1343154023	Rijthof 6	8,98	0,00	Relatief	52,23	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
212	1343154675		2,53	0,00	Relatief	10,62	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	Patricia
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Patricia op 29-3-2022
Laatst ingezien door	Patricia op 29-3-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
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	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	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

Commentaar
prognosejaar 2032

BIJLAGE III

Geluidbelasting vanwege Boshovensestraat
(geluidgezoneerd deel 60 km/u)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bubeko (60 km/u)
Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	42
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	43
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	25
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	26
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	2
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	10
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	42
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	43

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE IV

Geluidbelasting vanwege Dorpsstraat
(geluidgezoneerd deel 60 km/u)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bubeko (60 km/u)
Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	28
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	29
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	39
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	40
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	39
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	40
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	31
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE V

Geluidbelasting vanwege de niet geluidgezoneerde 30 km/u wegen:

- Boshovensestraat
- Dorpsstraat
- Voorderstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bibeko (30 km/u)
Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	46
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	46
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	38
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	39
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	9
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	10
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	37
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bibeko (30 km/u)
Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	42
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	43
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	44
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	45
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	34
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	36
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	29
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Voorderstraat (30 km/u)
Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	35
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	37
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	34
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	36
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	8
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	7
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	27
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE VI

Rekenresultaten na cumulatie van geluid wegverkeerslawaaai

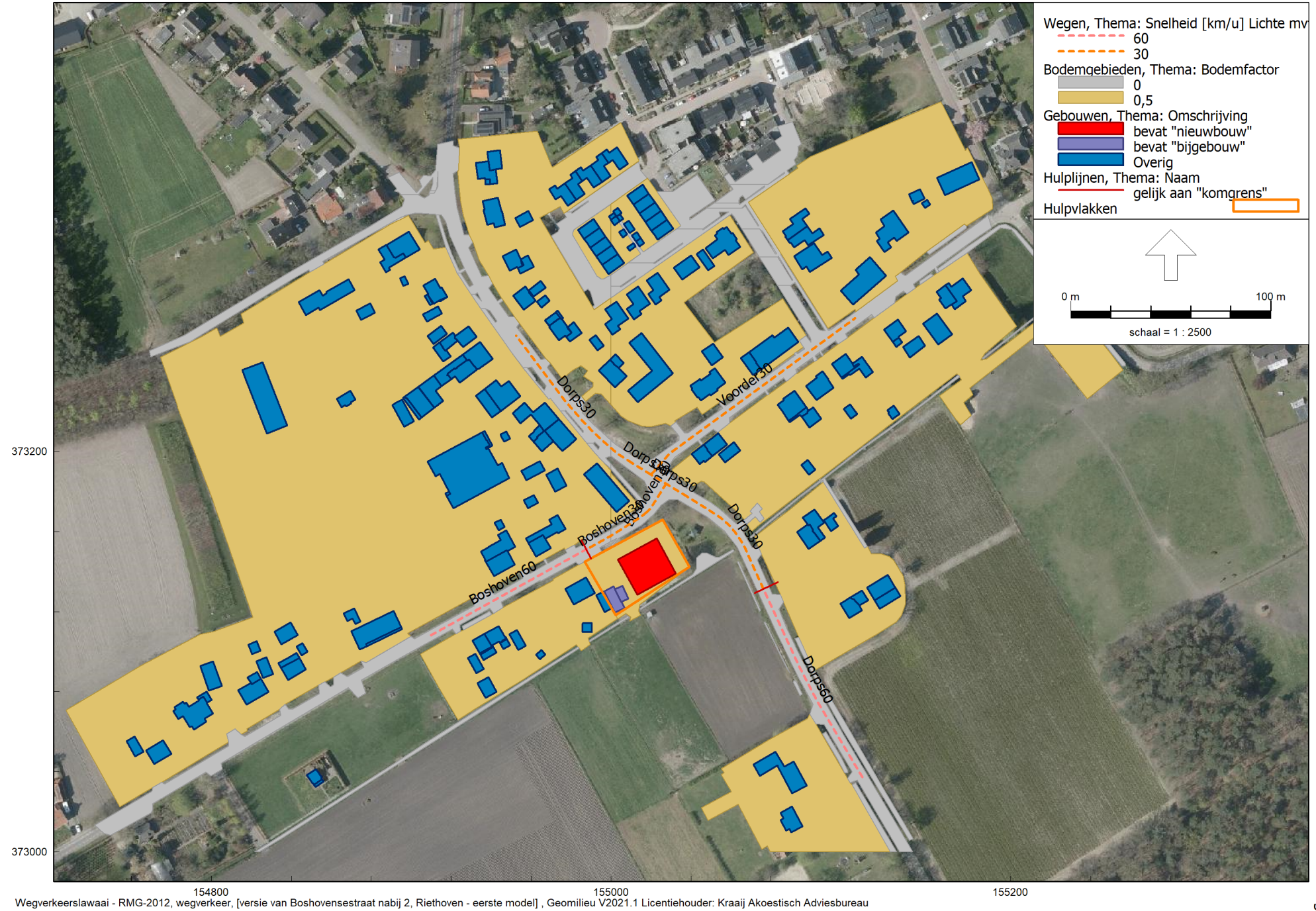
Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Lden
T1_A	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	1,50	54
T1_B	Toetspunt voorgrens bouwvlak (noord)	155012,69	373151,29	4,50	55
T2_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	1,50	51
T2_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak oost	155027,17	373148,99	4,50	53
T3_A	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	1,50	45
T3_B	Toetspunt achtergrens bouwvlak zuid	155022,89	373133,76	4,50	47
T4_A	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	1,50	49
T4_B	Toetspunt zijgrens bouwvlak west	155007,93	373137,55	4,50	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

FIGUREN

Figuur 1
Overzicht modellering



Inzoom op planlocatie tbv ligging toetspunten

