



**Groenewold**

Adviesbureau voor  
Milieu & Natuur

**Akoestisch onderzoek wegverkeer realisatie woning  
Tulpenstraat naast 8 te Barneveld**



|                |                                                                     |
|----------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opdrachtgever  | Van Manen<br>Tulpenstraat<br>Barneveld                              |
| Contactpersoon | Frits Bos<br><a href="mailto:advies@oramba.nl">advies@oramba.nl</a> |

|            |                                              |                |
|------------|----------------------------------------------|----------------|
| Uitvoering | Groenewold Adviesbureau voor milieu & natuur |                |
|            | Projectnummer                                | 2019051        |
|            | Versie                                       | Mei.19-2       |
|            | Behandeld door                               | Lex Groenewold |
|            | Datum                                        | 16 mei 2019    |



## Inhoudsopgave

|                                                       |   |
|-------------------------------------------------------|---|
| 1. Aanleiding en doel .....                           | 3 |
| 2. Beschrijving situatie .....                        | 3 |
| 3. Geluid in de leefomgeving .....                    | 4 |
| 4. Wettelijk kader .....                              | 4 |
| 4.1 Wet geluidhinder algemeen .....                   | 4 |
| 4.2 Relatie bestemmingsplan en Wet geluidhinder ..... | 4 |
| 4.3 Gemeentelijk geluidbeleid .....                   | 5 |
| 4.4 Grenswaarden .....                                | 5 |
| 4.5 Bouwbesluit 2012 .....                            | 5 |
| 5. Reken- en meetmethode .....                        | 6 |
| 6. Verkeersgegevens .....                             | 7 |
| 7. Rekenresultaten .....                              | 8 |
| 8. Samenvatting en conclusies .....                   | 9 |
| Bijlagen .....                                        | 9 |

## Bijlagen

1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitdraai invoergegevens
4. Verkeersgegevens

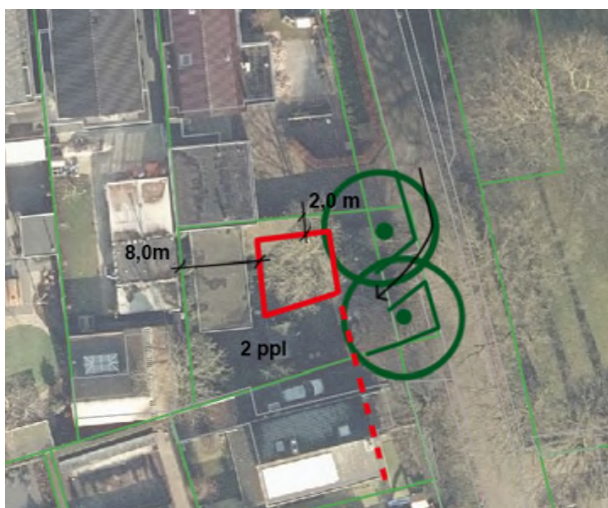
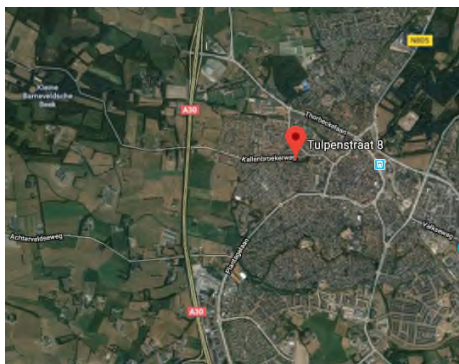
## 1. Aanleiding en doel

Initiatiefnemer heeft het voornemen een nieuwe seniorenwoning te realiseren op het perceel Tulpenstraat naast nr. 8 te Barneveld. De gemeente wil in principe meewerken aan het plan. Omdat de woning binnen de geluidzone ligt van infrastructuur is o.a. een akoestisch onderzoek wegverkeer noodzakelijk.

Adviesbureau Groenewold Milieu & Natuur is gevraagd dit onderzoek uit te voeren. Het onderzoek moet duidelijk maken wat de geluidbelasting is en levert informatie voor een eventuele procedure hogere grenswaarde.

## 2. Beschrijving situatie

Een overzicht van de situatie is weergegeven in de figuren hieronder en in de bijlage. Het betreft een perceel aan de Tulpenstraat naast nr. 8, met in de bestaande situatie een tuin. Plan is hier een nieuwe kleine seniorenwoning te realiseren, met voornamelijk wonen op de begane grond en beperkt op de verdieping (goothoogte 3m). Vanwege de ligging in de zones van infrastructuur is een onderzoek wegverkeer nodig om te bepalen of daarvoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.



### 3. Geluid in de leefomgeving

Geluid werkt door in veel beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Vrijwel elke ruimtelijke ontwikkeling heeft consequenties voor het geluid, terwijl omgekeerd, geluidswetgeving consequenties heeft voor veel ruimtelijke ontwikkelingen.

Het al vroeg in de planontwikkeling als een ontwerpvariabele meenemen van milieuaspecten kan helpen te voorkomen dat er nieuwe geluidknelpunten ontstaan of dat ruimtelijke plannen achteraf moeten worden bijgesteld of afgeblazen.

### 4. Wettelijk kader

Dit hoofdstuk gaat in op de wettelijke aspecten van geluid in bestemmingsplannen.

#### 4.1 Wet geluidhinder algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft regels wanneer een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd en waar dit aan moet voldoen. Een aantal belangrijke aspecten zijn:

- Bij een voorgenomen wijziging van een planologisch regime binnen een geluidzone is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Bij hogere geluidbelasting dan de voorkeurswaarde kan een hogere grenswaarde nodig zijn.
- De bevoegdheid voor het vaststellen van een hogere waarde ligt in de meeste gevallen bij de gemeente, met in het akoestisch onderzoek verplichte aandacht voor mogelijke maatregelen en de motivatie.
- Eenheid van de geluidbelasting is de  $L_{den}$  ( $L_{day}$ , evening, night) in dB, een Europese dosismaat voor geluid voor weg- en railverkeer. De  $L_{den}$  staat voor het jaargemiddelde A-gewogen geluidsniveau over een etmaal.
- Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden moet tegelijk met het ontwerpplan van de te volgen planologische procedure ter inzage worden gelegd. De ter inzage termijn is in alle gevallen 6 weken.
- De Wet stelt registratie van de verleende hogere waarde in het kadaster verplicht.

#### 4.2 Relatie bestemmingsplan en Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) ligt rond iedere weg een zone (art.74). Dit geldt niet voor woonerven en 30 km/uur wegen. Ook de ruimte boven en onder de weg behoren tot de zone. Bij aanleg van een nieuwe weg geldt de zone vanaf het moment dat de weg in een ontwerp bestemmingsplan is opgenomen.

In deze situatie zijn de volgende wettelijke zones van toepassing:

| Weg              | type                              | Zone |
|------------------|-----------------------------------|------|
| Tulpenstraat     | 30 km weg                         | Geen |
| Kallenbroekerweg | Binnenstedelijk 1 of 2 rijstroken | 200m |
| Schoutenstraat   | Binnenstedelijk 1 of 2 rijstroken | 200m |
| Rozenstraat      | Binnenstedelijk 1 of 2 rijstroken | 200m |
| Begoniastraat    | 30 km weg                         | geen |

In de Wgh is geregeld dat bij een bestemmingsplanwijziging een akoestisch onderzoek de gevolgen voor geluidgevoelige objecten binnen de zone in beeld moet brengen. Uitgangspunt is dat voor alle woningen/woonfuncties binnen de zone de hoogst toelaatbare geluidbelasting van  $L_{den}=48$  dB voor wegverkeer en  $L_{den}=55$  dB voor railverkeer wordt gerealiseerd (voorkeursgrenswaarde).



Voordat toetsing aan de Wet plaatsvindt, mag conform art. 110g Wgh een aftrek worden toegepast voor het stiller worden van het verkeer. De toe te passen aftrek bedraagt:

| Max. snelheid | L <sub>den</sub> = 57dB | L <sub>den</sub> =56 dB | Overig |
|---------------|-------------------------|-------------------------|--------|
| >= 70 km/uur  | 4 dB                    | 3 dB                    | 2 dB   |
| 50 km/uur     |                         |                         | 5 dB   |

### 4.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Barneveld hanteert gemeentelijk geluidbeleid. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat hogere grenswaarden zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Als de maatregelen onvoldoende effect sorteren kan de gemeente een hogere grenswaarde vaststellen. Hierbij hecht de gemeente aan de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en bij voorkeur een geluidluwe buitenruimte. Verder is altijd een goede motivatie c.q. ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk en moet ook de cumulatieve geluidbelasting worden meegewogen.

### 4.4 Grenswaarden

Bij hogere waarden moet uit akoestisch onderzoek blijken welke maatregelen nodig zijn om wel aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Als maatregelen niet mogelijk of onvoldoende doeltreffend zijn kan een hogere waarde worden vastgesteld. Dit wordt beoordeeld per wegvak. De maximale ontheffing voor nieuwe woningen is weergegeven in onderstaande tabel:

| Straat              | Gebied                 | Max. hogere waarde |
|---------------------|------------------------|--------------------|
| Gemeentelijke wegen | Binnenstedelijk gebied | 63 dB              |
| Gemeentelijke wegen | Buitenstedelijk gebied | 53 dB              |

In dit geval betreft het een binnenstedelijke situatie waarvoor een maximale waarde geldt van L<sub>den</sub>=63 dB.

### 4.5 Bouwbesluit 2012

Afdeling 3.1 van het Bouwbesluit geeft regels voor de geluidwering van de gevels. Het Bouwbesluit vereist voor nieuwbouw situaties een karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied van tenminste de geluidsbelasting L<sub>den</sub> (t.g.v. wegverkeerslawaai zonder aftrek ex art 110g Wet geluidhinder) verminderd met 33 dB en een minimum van 20 dB. De norm geldt voor verblijfsgebieden vanwege de vrije indeelbaarheid. Dit om ook nog te kunnen voldoen als er later binnen het verblijfsgebied een kleinere ruimte wordt gerealiseerd.

De geluidwering van de gevel van een verblijfsruimte (welke onderdeel uitmaakt van een verblijfsgebied), mag 2 dB lager zijn dan de geluidwering van de gevel van de betreffende verblijfsruimte.



## 5. Reken- en meetmethode

In deze situatie gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG2012). De gegevens zijn hiertoe ingevoerd in het programma Winhavik van bureau DirActivitySoftware (v9.02). Dit programma maakt gebruik van het Haskoning rekenhart SRMII v.16 formaat 2012 voor weg- en railverkeer en Indus10 voor Industrielawaai. In de bijlagen is ter beperking van de hoeveelheid papier een selectie van de belangrijkste invoergegevens opgenomen. Meer detailinformatie is op verzoek leverbaar.

De GGD heeft een methode ontwikkeld om via een zogenaamde GES (gezondheidsdefectscreening) aan te geven wat de geluidskwaliteit in een leefomgeving is. Dit gebeurt in de zogenaamde GES score. Deze loopt van 0 t/m 8. Waarbij een score 0 zeer goed is en een score van 8 zeer onvoldoende. De GES scores verschillen per hinderbron. Onderstaand zijn de scores voor wegverkeer weergegeven. Bij de presentatie van de rekenresultaten is aansluiting gezocht bij de GES systematiek.

### Geluidbelasting en GES scores voor wegverkeer

| Geluidsbelasting |            | Ernstig gehinderden (%) | Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB | Ernstig Slaapverstoorden (%) | GES-score | Kwalificatie     | Kleur Akoestisch onderzoek |
|------------------|------------|-------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|-----------|------------------|----------------------------|
| Lden dB          | Letm dB(A) |                         |                                         |                              |           |                  |                            |
| < 43             | <45        | 0                       | < 34                                    | < 2                          | 0         | Zeer goed        | Groen                      |
| 43-47            | 45-49      | 0 - 3                   | 34 - 39                                 | 2                            | 1         | Goed             |                            |
| 48-52            | 50-54      | 3 - 5                   | 39 - 44                                 | 2 - 3                        | 2         | Redelijk         | Geel                       |
| 53-57            | 55-59      | 5 - 9                   | 44 - 49                                 | 3 - 5                        | 4         | Matig            | Oranje                     |
| 58-62            | 60-64      | 9 - 14                  | 49 - 54                                 | 5 - 7                        | 5         | Zeer matig       |                            |
| 63-67            | 65-69      | 14 - 21                 | 54 - 59                                 | 7 - 11                       | 6         | Onvoldoende      | Rood                       |
| 68-72            | 70-74      | 21 - 31                 | 59 - 64                                 | 11 - 14                      | 7         | Ruim onvoldoende |                            |
| ≥ 73             | ≥ 75       | ≥ 31                    | ≥ 63                                    | ≥ 14                         | 8         | Zeer onvoldoende |                            |

## 6. Verkeersgegevens

Een akoestisch onderzoek moet zo nauwkeurig mogelijk de toekomstige geluidbelasting aanduiden. Als het maatgevende jaar wordt in de regel uitgegaan van 10 jaar na planrealisatie. Voor dit plan is gebruik gemaakt van verkeersgegevens van de gemeente Barneveld voor peiljaar 2030.

Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is weergegeven in onderstaande tabel:

**Tabel 1:** Gehanteerde verkeersgegevens

| Wegvak                                        | Etmaalint. | Gemiddelde uurintensiteit |      |        | Voertuigverdeling in % |     |     |
|-----------------------------------------------|------------|---------------------------|------|--------|------------------------|-----|-----|
|                                               | Mvt/etm    | Periode                   | %    | Aantal | LV                     | MV  | ZV  |
| Kallenbroekerweg<br>Wegdek DAB<br>50 km/uur   | 2.700      | Dag                       | 6.47 | 175    | 94.9                   | 2.5 | 2.6 |
|                                               |            | Avond                     | 3.25 | 88     | 96.6                   | 1.3 | 2.1 |
|                                               |            | Nacht                     | 1.17 | 32     | 92.0                   | 3.2 | 4.8 |
| Schoutenstraat (O)<br>Wegdek DAB<br>50 km/uur | 6.700      | Dag                       | 6.48 | 434    | 94.7                   | 2.6 | 2.7 |
|                                               |            | Avond                     | 3.20 | 214    | 96.3                   | 1.4 | 2.3 |
|                                               |            | Nacht                     | 1.18 | 79     | 91.8                   | 3.3 | 4.9 |
| Schoutenstraat (W)<br>Wegdek DAB<br>50 km/uur | 5.700      | Dag                       | 6.49 | 370    | 94.7                   | 2.6 | 2.7 |
|                                               |            | Avond                     | 3.15 | 180    | 96.2                   | 1.5 | 2.3 |
|                                               |            | Nacht                     | 1.19 | 68     | 91.7                   | 3.3 | 5.0 |
| Rozenstraat<br>Wegdek DAB<br>50 km/uur        | 1.900      | Dag                       | 6.47 | 123    | 96.3                   | 1.8 | 1.9 |
|                                               |            | Avond                     | 3.27 | 62     | 97.5                   | 1.0 | 1.5 |
|                                               |            | Nacht                     | 1.16 | 22     | 94.3                   | 2.3 | 3.4 |
| Tulpenstraat<br>Wegdek Elementen<br>30 km/uur | 220        | Dag                       | 7.0  | 15     | 97.0                   | 2.0 | 1.0 |
|                                               |            | Avond                     | 2.6  | 5.7    | 98.0                   | 1.5 | 0.5 |
|                                               |            | Nacht                     | 0.7  | 1.5    | 97.0                   | 2.0 | 1.0 |

De Tulpenstraat en de Begoniastraat zijn 30 km wegen en hebben geen wettelijke geluidzone. De Tulpenstraat heeft alleen enig bestemmingsverkeer. De Begoniastraat wordt afgeschermd door andere bebouwing. Daarom is alleen de bijdrage van de Tulpenstraat als 30 km weg op basis van het gemeentelijke beleid meegenomen in de berekeningen.



*Tulpenstraat*

## 7. Rekenresultaten

De berekende geluidbelasting op de gevels is weergegeven in de figuren in Bijlage 2 en voor de hoogst belaste woning samengevat in onderstaande Tabel 1. De waarneempunten zijn ingevoerd op diverse hoogtes corresponderend met de gebouwlaaghoogtes. Vervolgens is de geluidbelasting berekend vanwege de verschillende wegen. Ook de cumulatie van de wegen is in beeld gebracht en de benodigde geluidwering om een binnenniveau van 33 dB te realiseren.

**Tabel 1:** Geluidbelasting  $L_{den}$  in dB vanwege het verkeer op gevels van de geplande woning Tulpenstraat naast 8 Barneveld incl. aftrek 5 dB.

$L_{cum}$ : Cumulatieve geluidbelasting in dB conform RMG2012 zonder aftrek.

$G_{A,K}$ : Benodigde karakteristieke geluidwering bij een binnenniveau van 33 dB.

| Gevel | Hw (m) | Kallenbroekweg | Schoutenstraat | Rozenstraat | Tulpenstraat | $L_{cum}$ | $G_{A,K}$ dB |
|-------|--------|----------------|----------------|-------------|--------------|-----------|--------------|
| Noord | 1.5    | 44             | 38             | 28          | 38           | 51        | 20           |
|       | 4.5    | 46             | 39             | 29          | 39           | 52        | 20           |
| Oost  | 1.5    | 44             | 39             | 32          | 44           | 53        | 20           |
|       | 4.5    | 46             | 40             | 33          | 44           | 54        | 21           |
| Zuid  | 1.5    | 34             | 34             | 31          | 38           | 46        | 20           |
|       | 4.5    | 36             | 35             | 32          | 39           | 47        | 20           |
| West  | 1.5    | 29             | 24             | 18          | 16           | 25        | 20           |
|       | 4.5    | 31             | 25             | 19          | 15           | 36        | 20           |

| Ges score     |
|---------------|
| 1 Goed        |
| 2 Redelijk    |
| 3 Vrij matig  |
| 4 Matig       |
| 5 Zeer matig  |
| 6 Onvoldoende |

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting op de woning voor alle wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den}=48$  dB (inclusief aftrek), vanwege het wegverkeer.

De benodigde karakteristieke geluidwering voor een binnenniveau van 33 dB bedraagt dan  $G_{A,K}=20-21$  dB.

De woning heeft daarmee ook een geluidluwe gevel en buitenruimte. De aanvraag past daarmee binnen het gemeentelijke geluidbeleid.

Aanvraag van een hogere grenswaarde is niet nodig.



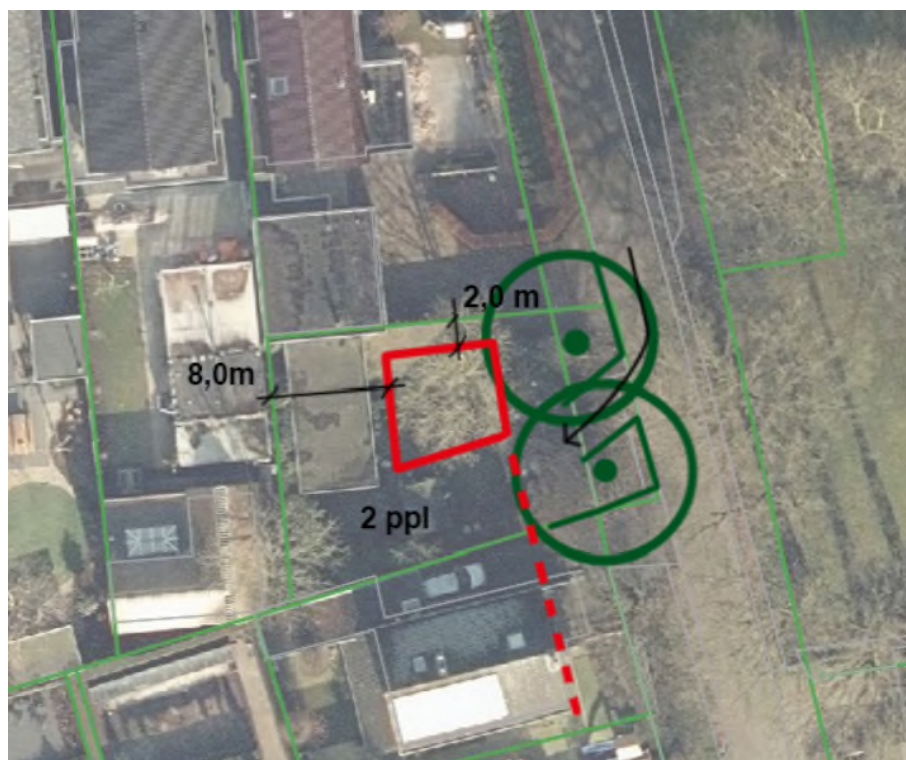
## 8. Samenvatting en conclusies

- Initiatiefnemer bereidt een aanvraag voor om op het perceel aan de Tulpenstraat naast nr. 8 te Barneveld een nieuwe seniorenwoning te realiseren.
- Adviesbureau Groenewold Milieu & Natuur is gevraagd een akoestisch onderzoek wegverkeer uit te voeren, Het onderzoek levert informatie voor de milieuparagraaf bij de ruimtelijke onderbouwing en voor een eventuele procedure hogere waarde.
- Het plan ligt binnen de 200m brede zones van de Kallenbroekerweg, de Schoutenstraat en de Rozenstraat. De Tulpenstraat is een 30 km weg en heeft geen wettelijke zone. Op basis van het gemeentelijke geluidbeleid is de weg wel in de beoordeling meegenomen. De verkeersgegevens zijn verkregen van de gemeente Barneveld, voor peiljaar 2030. De maximum snelheid bedraagt 30 km/uur op de Tulpenstraat en 50 km/uur op de overige wegen. Het wegdek bestaat uit standaard DAB. Alleen op de Tulpenstraat ligt een elementenverharding.
- De berekende geluidbelasting van de verschillende wegen op de nieuw te bouwen woning Tulpenstraat naast nr. 8 is berekend op  $L_{den}=48$  dB of lager en incl. aftrek 5 dB. Daarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den}=48$  dB.
- De benodigde karakteristieke geluidwering voor een binnenniveau van 33 dB bedraagt dan  $G_{A,K}=20-21$  dB.
- Verkeersgeluid vormt hiermee geen belemmering voor realisatie van het plan.

## Bijlagen

1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitdraai invoergegevens
4. Verkeersgegevens

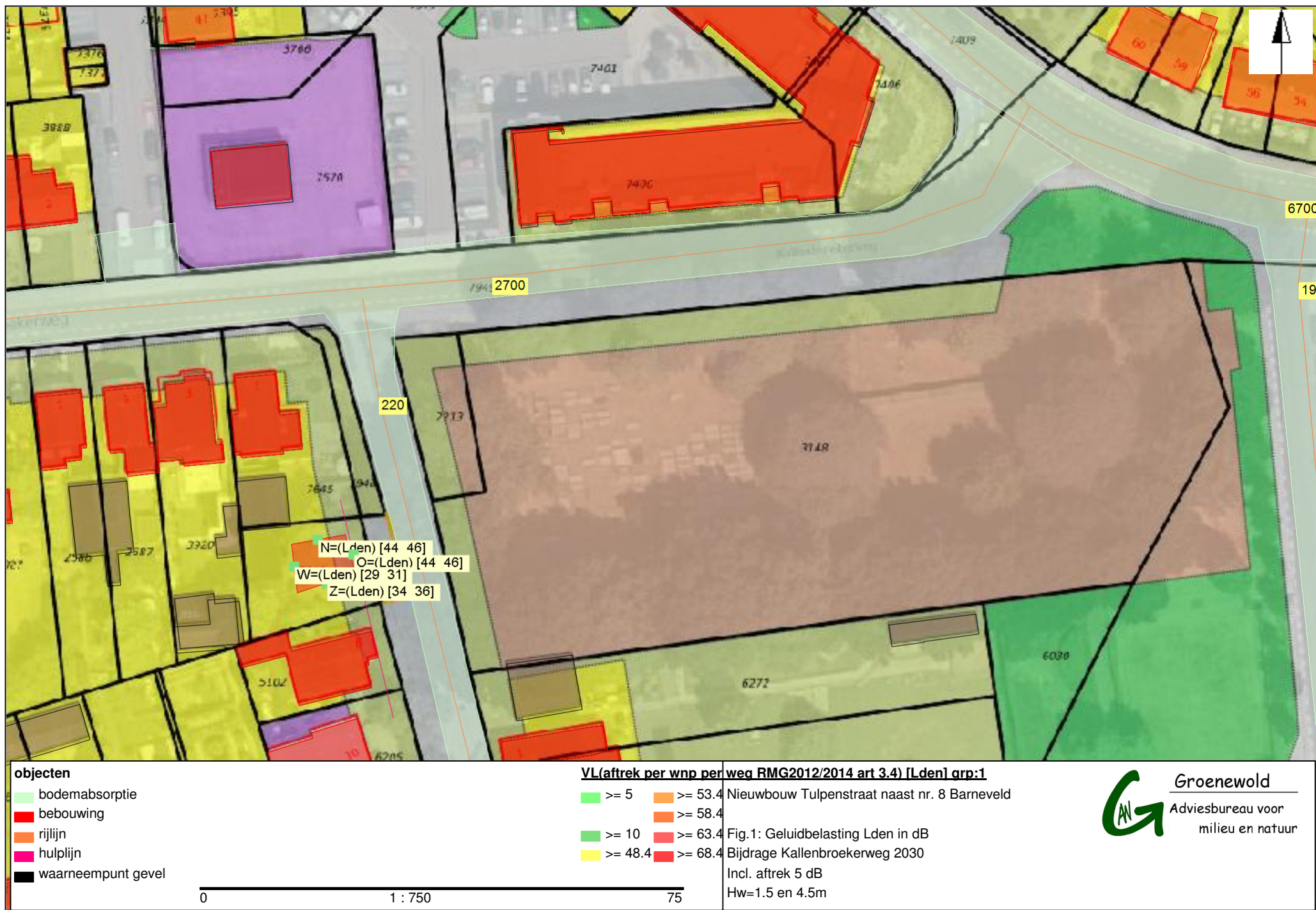


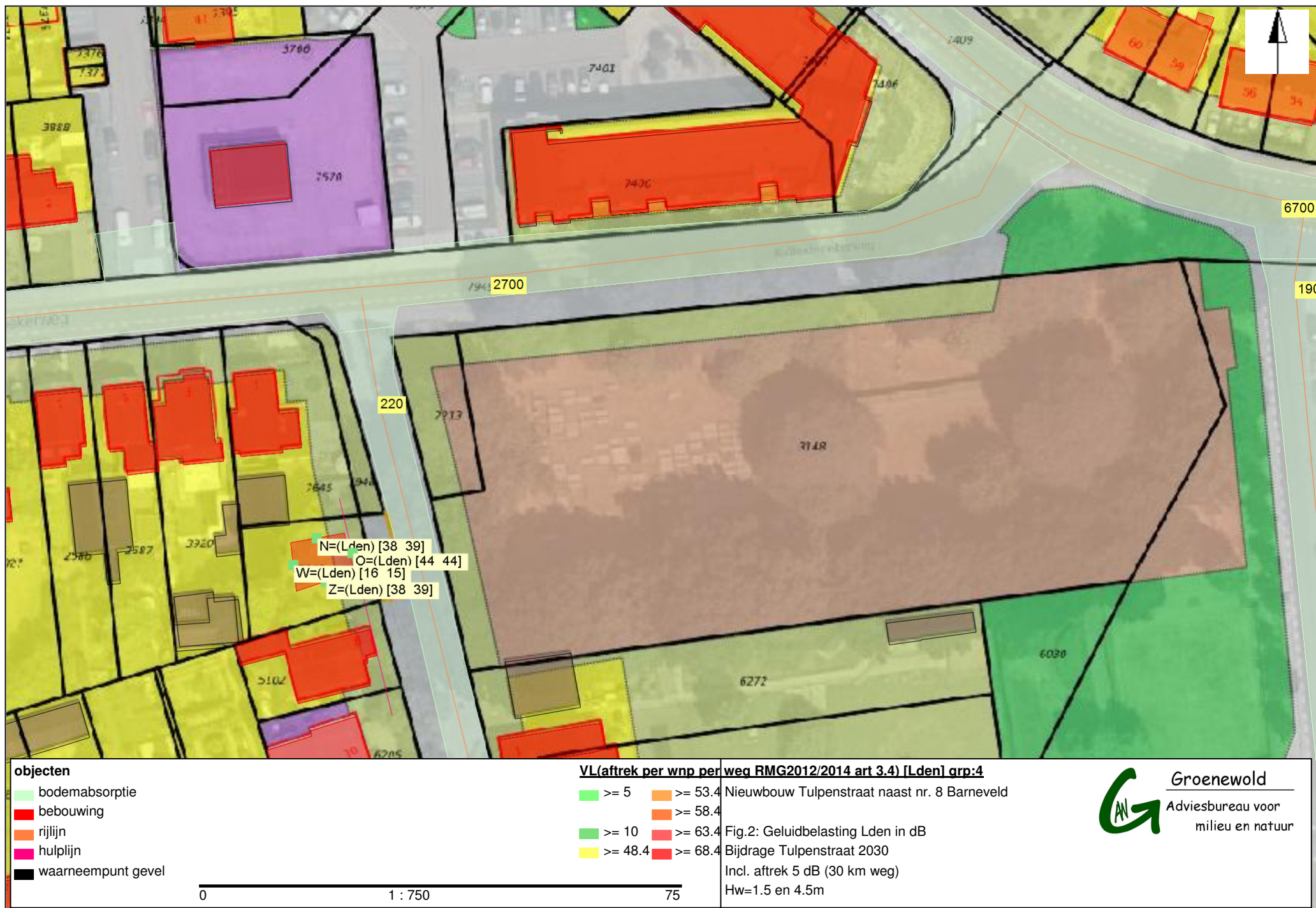


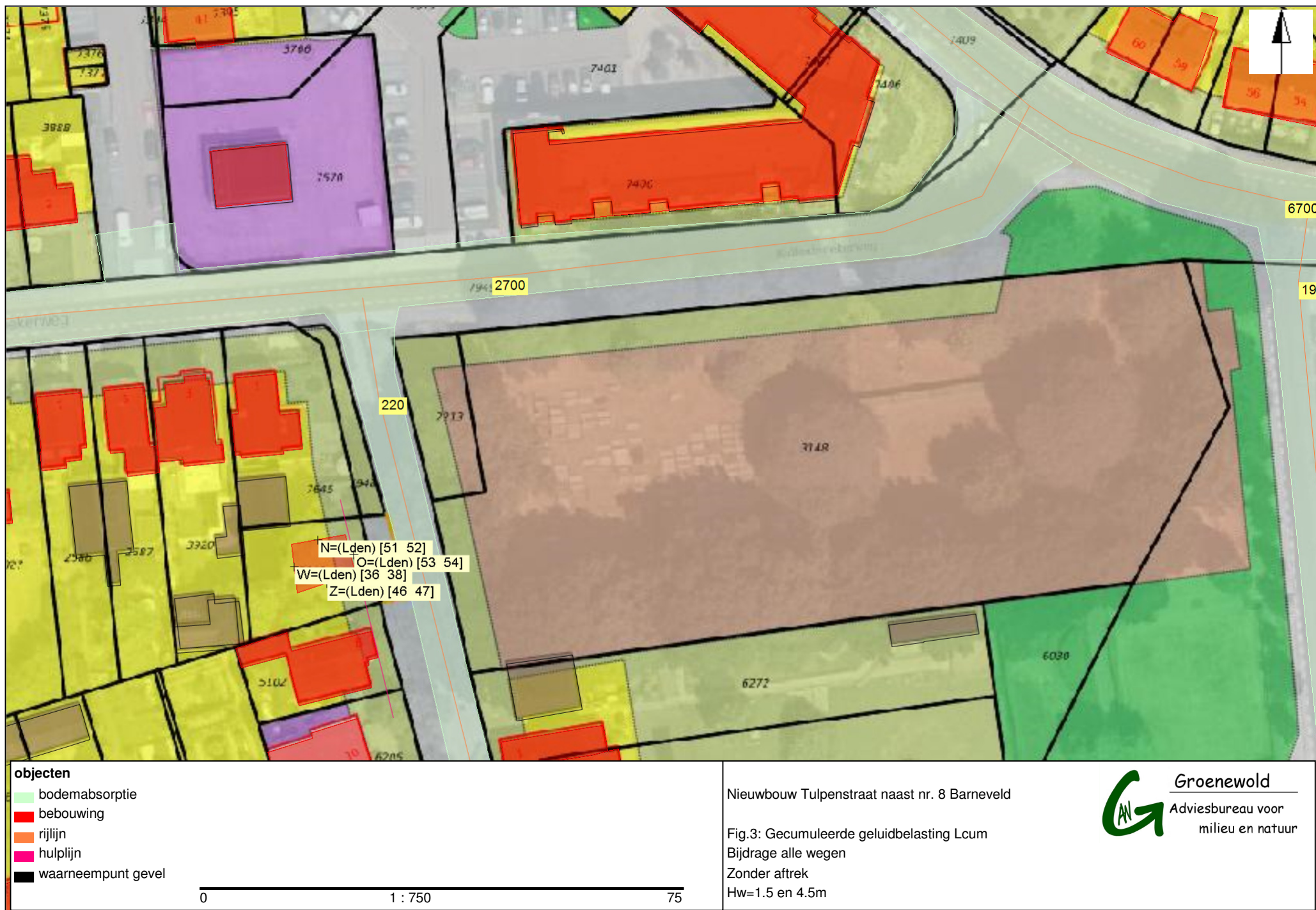


## **Bijlage 2**

### **Rekenresultaten**









## Bijlage 3 Uitdraai invoergegevens



**Projectgegevens**

projectnaam: Nieuwbouw Tulpenstraat naast nr. 8 Barneveld  
opdrachtgever: Oramba  
adviseur: AWG  
databaseversie: 902  
situatie: eerste situatie  
uitsnede: basismodel

omschrijvingverkeerslawai

rekenhart: 16.5.2 (build0)  
rekenhart16;rmg2012  
aut. berekening gemiddeld maaiveld: ☒  
alleen absorptiegebieden( geen hz-lijnen): ☒  
standaard bodemabsorptie: 100 %  
rekenresultaat binnengelezen (datum): 15-05-2019  
rekenresultaat binnengelezen (tijd): 09:13  
maximum aantal reflecties: 1 graden  
minimum zichthoek reflecties: 2 graden  
maximum sectorhoek: 5 graden  
vaste sectorhoek: 2  
methode aftrek110g: per wnp per weg RMG2012/2014

**Bebouwing**

| nr   | z,gem | m,gem | lengte | adres | reflectie | kenmerk |
|------|-------|-------|--------|-------|-----------|---------|
| 2099 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2109 | 8.0   | 0.0   | 28     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2112 | 8.0   | 0.0   | 37     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2136 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2139 | 8.0   | 0.0   | 55     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2145 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2147 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2156 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2159 | 8.0   | 0.0   | 26     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2185 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2186 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2190 | 8.0   | 0.0   | 46     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2193 | 8.0   | 0.0   | 57     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2197 | 8.0   | 0.0   | 44     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2202 | 8.0   | 0.0   | 37     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2204 | 6.0   | 0.0   | 117    |       | 80        | dx:f:0  |
| 2206 | 8.0   | 0.0   | 48     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2215 | 8.0   | 0.0   | 46     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2233 | 8.0   | 0.0   | 37     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2246 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2274 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2275 | 8.0   | 0.0   | 19     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2276 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2282 | 8.0   | 0.0   | 52     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2283 | 8.0   | 0.0   | 58     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2289 | 8.0   | 0.0   | 48     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2320 | 8.0   | 0.0   | 31     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2321 | 8.0   | 0.0   | 70     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2324 | 8.0   | 0.0   | 60     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2325 | 8.0   | 0.0   | 39     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2326 | 8.0   | 0.0   | 46     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2327 | 8.0   | 0.0   | 84     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2328 | 8.0   | 0.0   | 30     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2329 | 5.0   | 0.0   | 92     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2333 | 8.0   | 0.0   | 25     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2334 | 8.0   | 0.0   | 51     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2335 | 6.0   | 0.0   | 223    |       | 80        | dx:f:0  |
| 2336 | 8.0   | 0.0   | 38     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2339 | 8.0   | 0.0   | 57     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2340 | 8.0   | 0.0   | 46     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2341 | 8.0   | 0.0   | 44     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2342 | 8.0   | 0.0   | 33     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2345 | 8.0   | 0.0   | 36     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2346 | 8.0   | 0.0   | 69     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2347 | 8.0   | 0.0   | 65     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2348 | 8.0   | 0.0   | 64     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2349 | 8.0   | 0.0   | 32     |       | 80        | dx:f:0  |

| nr   | z,gem | m,gem | lengte | adres | reflectie | kenmerk |
|------|-------|-------|--------|-------|-----------|---------|
| 2350 | 8.0   | 0.0   | 33     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2351 | 8.0   | 0.0   | 36     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2352 | 8.0   | 0.0   | 39     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2353 | 8.0   | 0.0   | 44     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2354 | 8.0   | 0.0   | 92     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2355 | 8.0   | 0.0   | 57     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2356 | 8.0   | 0.0   | 117    |       | 80        | dx:f:0  |
| 2448 | 8.0   | 0.0   | 221    |       | 80        | dx:f:0  |
| 2455 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2462 | 8.0   | 0.0   | 49     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2466 | 8.0   | 0.0   | 60     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2468 | 8.0   | 0.0   | 54     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2470 | 8.0   | 0.0   | 23     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2478 | 8.0   | 0.0   | 37     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2479 | 8.0   | 0.0   | 62     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2489 | 8.0   | 0.0   | 38     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2490 | 8.0   | 0.0   | 29     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2494 | 8.0   | 0.0   | 54     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2495 | 8.0   | 0.0   | 30     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2502 | 8.0   | 0.0   | 36     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2510 | 8.0   | 0.0   | 26     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2517 | 8.0   | 0.0   | 34     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2518 | 8.0   | 0.0   | 26     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2521 | 8.0   | 0.0   | 23     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2523 | 8.0   | 0.0   | 71     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2526 | 8.0   | 0.0   | 51     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2530 | 8.0   | 0.0   | 32     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2533 | 8.0   | 0.0   | 27     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2537 | 8.0   | 0.0   | 37     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2541 | 8.0   | 0.0   | 23     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2542 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2545 | 8.0   | 0.0   | 87     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2546 | 8.0   | 0.0   | 50     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2547 | 8.0   | 0.0   | 30     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2548 | 8.0   | 0.0   | 16     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2549 | 8.0   | 0.0   | 60     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2551 | 8.0   | 0.0   | 99     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2562 | 8.0   | 0.0   | 47     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2565 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2566 | 8.0   | 0.0   | 24     |       | 80        | dx:f:0  |
| 2661 | 5.0   | 0.0   | 32     |       | 80        |         |
| 2662 | 8.0   | 0.0   | 139    |       | 80        |         |
| 2663 | 10.0  | 0.0   | 197    |       | 80        |         |
| 2664 | 8.0   | 0.0   | 35     |       | 80        |         |
| 2665 | 8.0   | 0.0   | 30     |       | 80        |         |
| 2666 | 8.0   | 0.0   | 32     |       | 80        |         |
| 2667 | 8.0   | 0.0   | 28     |       | 80        |         |
| 2668 | 8.0   | 0.0   | 35     |       | 80        |         |
| 2669 | 8.0   | 0.0   | 78     |       | 80        |         |
| 2670 | 10.0  | 0.0   | 33     |       | 80        |         |

| nr   | z,gem | m,gem | lengte | adres | reflectie | kenmerk |
|------|-------|-------|--------|-------|-----------|---------|
| 2672 | 10.0  | 0.0   | 45     |       | 80        |         |
| 2673 | 8.0   | 0.0   | 39     |       | 80        |         |
| 2674 | 8.0   | 0.0   | 60     |       | 80        |         |
| 2675 | 8.0   | 0.0   | 42     |       | 80        |         |
| 2676 | 8.0   | 0.0   | 55     |       | 80        |         |
| 2677 | 10.0  | 0.0   | 97     |       | 80        |         |
| 2678 | 7.0   | 0.0   | 24     |       | 80        |         |

## Waarneempunten met rekenresultaten

| (*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag |     |          |             |           |              |             |    |     |       |       |       |       |            |      |            |        | (^) VL: ex. optrektoeslag |          |       |       |
|----------------------------------------------------------------|-----|----------|-------------|-----------|--------------|-------------|----|-----|-------|-------|-------|-------|------------|------|------------|--------|---------------------------|----------|-------|-------|
| nr                                                             | z1  | m1 adres | huisnr type | afw.toets | refl kenmerk | rhart groep | sh | wnh | dag   | avond | nacht | Lden  | af Lden(*) | Letm | af Letm(*) | dag(^) | avond(^)                  | nacht(^) |       |       |
| 1                                                              | 0.0 | 0.0      | N gevel     |           |              | VL (0)      | 1  | 1.5 | 49.70 | 46.22 | 42.07 | 50.88 |            | 51   | 52.07      |        | 52                        | 49.70    | 46.22 | 42.07 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (0)      | 1  | 4.5 | 50.95 | 47.52 | 43.46 | 52.20 |            | 52   | 53.46      |        | 53                        | 50.95    | 47.52 | 43.46 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 1.5 | 47.34 | 44.17 | 40.33 | 48.86 | 5          | 44   | 50.33      |        | 45                        | 47.34    | 44.17 | 40.33 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 4.5 | 49.05 | 45.87 | 42.06 | 50.57 | 5          | 46   | 52.06      | 5      | 47                        | 49.05    | 45.87 | 42.06 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 1.5 | 41.89 | 38.66 | 34.90 | 43.40 | 5          | 38   | 44.90      | 5      | 40                        | 41.89    | 38.66 | 34.90 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 4.5 | 42.59 | 39.35 | 35.63 | 44.12 | 5          | 39   | 45.63      | 5      | 41                        | 42.59    | 39.35 | 35.63 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 1.5 | 31.46 | 28.36 | 24.28 | 32.91 | 5          | 28   | 34.28      | 5      | 29                        | 31.46    | 28.36 | 24.28 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 4.5 | 32.18 | 29.08 | 25.01 | 33.63 | 5          | 29   | 35.01      | 5      | 30                        | 32.18    | 29.08 | 25.01 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 1.5 | 43.51 | 38.88 | 32.97 | 43.40 | 5          | 38   | 43.51      | 5      | 39                        | 43.51    | 38.88 | 32.97 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 4.5 | 43.86 | 39.22 | 33.30 | 43.75 | 5          | 39   | 43.86      | 5      | 39                        | 43.86    | 39.22 | 33.30 |
| 2                                                              | 0.0 | 0.0      | O gevel     |           |              | VL (0)      | 1  | 1.5 | 51.80 | 47.95 | 43.35 | 52.57 |            | 53   | 53.35      |        | 53                        | 51.80    | 47.95 | 43.35 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (0)      | 1  | 4.5 | 52.67 | 48.91 | 44.46 | 53.55 |            | 54   | 54.46      |        | 54                        | 52.67    | 48.91 | 44.46 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 1.5 | 47.32 | 44.15 | 40.31 | 48.84 | 5          | 44   | 50.31      | 5      | 45                        | 47.32    | 44.15 | 40.31 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 4.5 | 49.01 | 45.84 | 42.02 | 50.53 | 5          | 46   | 52.02      | 5      | 47                        | 49.01    | 45.84 | 42.02 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 1.5 | 42.32 | 39.09 | 35.33 | 43.83 | 5          | 39   | 45.33      | 5      | 40                        | 42.32    | 39.09 | 35.33 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 4.5 | 43.00 | 39.76 | 36.04 | 44.53 | 5          | 40   | 46.04      | 5      | 41                        | 43.00    | 39.76 | 36.04 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 1.5 | 35.99 | 32.89 | 28.81 | 37.44 | 5          | 32   | 38.81      | 5      | 34                        | 35.99    | 32.89 | 28.81 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 4.5 | 36.90 | 33.80 | 29.73 | 38.35 | 5          | 33   | 39.73      | 5      | 35                        | 36.90    | 33.80 | 29.73 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 1.5 | 48.83 | 44.20 | 38.28 | 48.72 | 5          | 44   | 48.83      | 5      | 44                        | 48.83    | 44.20 | 38.28 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 4.5 | 49.05 | 44.41 | 38.48 | 48.93 | 5          | 44   | 49.05      | 5      | 44                        | 49.05    | 44.41 | 38.48 |
| 3                                                              | 0.0 | 0.0      | Z gevel     |           |              | VL (0)      | 1  | 1.5 | 45.64 | 41.64 | 36.83 | 46.24 |            | 46   | 46.83      |        | 47                        | 45.64    | 41.64 | 36.83 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (0)      | 1  | 4.5 | 46.45 | 42.51 | 37.81 | 47.13 |            | 47   | 47.81      |        | 48                        | 46.45    | 42.51 | 37.81 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 1.5 | 37.90 | 34.74 | 30.89 | 39.42 | 5          | 34   | 40.89      | 5      | 36                        | 37.90    | 34.74 | 30.89 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 4.5 | 39.52 | 36.34 | 32.53 | 41.04 | 5          | 36   | 42.53      | 5      | 38                        | 39.52    | 36.34 | 32.53 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 1.5 | 37.47 | 34.23 | 30.49 | 38.99 | 5          | 34   | 40.49      | 5      | 35                        | 37.47    | 34.23 | 30.49 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 4.5 | 38.49 | 35.24 | 31.54 | 40.02 | 5          | 35   | 41.54      | 5      | 37                        | 38.49    | 35.24 | 31.54 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 1.5 | 34.22 | 31.12 | 27.04 | 35.67 | 5          | 31   | 37.04      | 5      | 32                        | 34.22    | 31.12 | 27.04 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 4.5 | 35.24 | 32.14 | 28.07 | 36.69 | 5          | 32   | 38.07      | 5      | 33                        | 35.24    | 32.14 | 28.07 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 1.5 | 43.47 | 38.85 | 32.93 | 43.37 | 5          | 38   | 43.47      | 5      | 38                        | 43.47    | 38.85 | 32.93 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 4.5 | 43.95 | 39.32 | 33.40 | 43.84 | 5          | 39   | 43.95      | 5      | 39                        | 43.95    | 39.32 | 33.40 |
| 4                                                              | 0.0 | 0.0      | W gevel     |           |              | VL (0)      | 1  | 1.5 | 34.10 | 30.82 | 27.06 | 35.58 |            | 36   | 37.06      |        | 37                        | 34.10    | 30.82 | 27.06 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (0)      | 1  | 4.5 | 36.22 | 32.94 | 29.26 | 37.74 |            | 38   | 39.26      |        | 39                        | 36.22    | 32.94 | 29.26 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 1.5 | 32.28 | 29.06 | 25.37 | 33.83 | 5          | 29   | 35.37      | 5      | 30                        | 32.28    | 29.06 | 25.37 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (1)      | 1  | 4.5 | 34.72 | 31.48 | 27.85 | 36.29 | 5          | 31   | 37.85      | 5      | 33                        | 34.72    | 31.48 | 27.85 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 1.5 | 27.81 | 24.55 | 20.90 | 29.36 | 5          | 24   | 30.90      | 5      | 26                        | 27.81    | 24.55 | 20.90 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (2)      | 1  | 4.5 | 29.56 | 26.28 | 22.68 | 31.12 | 5          | 26   | 32.68      | 5      | 28                        | 29.56    | 26.28 | 22.68 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 1.5 | 22.01 | 18.91 | 14.84 | 23.46 | 5          | 18   | 24.84      | 5      | 20                        | 22.01    | 18.91 | 14.84 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (3)      | 1  | 4.5 | 23.00 | 19.90 | 15.84 | 24.46 | 5          | 19   | 25.84      | 5      | 21                        | 23.00    | 19.90 | 15.84 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 1.5 | 20.60 | 16.00 | 10.10 | 20.51 | 5          | 16   | 20.60      | 5      | 16                        | 20.60    | 16.00 | 10.10 |
|                                                                |     |          |             |           |              | VL (4)      | 1  | 4.5 | 20.59 | 15.98 | 10.08 | 20.50 | 5          | 15   | 20.59      | 5      | 16                        | 20.59    | 15.98 | 10.08 |

## Rijlijnen

|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             | Intensiteiten                       |       |       |        | snelheden |       |       |        |       |       |
|----------|-----|--------|----------------------------------------|-------------------|----------------------|---------|--------|------|-------------|-------------------------------------|-------|-------|--------|-----------|-------|-------|--------|-------|-------|
| nr z.gem |     | lengte | wegdek                                 | hellingcor. groep | omschrijving         | kenmerk | art    | 110g | etm.intens. | %periode                            | %     | licht | middel | zwaar     | motor | licht | middel | zwaar | motor |
| 1        | 0.0 | 256    | 01 glad asfalt/DAB                     | (1)               | Kallenbrw 2030       |         | vlicht |      | 2700.0      | <input checked="" type="checkbox"/> | dag   | 6.47  | 94.90  | 2.50      | 2.60  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | avond | 3.25  | 96.60  | 1.30      | 2.10  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | nacht | 1.17  | 92.00  | 3.20      | 4.80  | 50    | 50     | 50    |       |
| 2        | 0.0 | 128    | 01 glad asfalt/DAB                     | (2)               | Schoutenstr (W) 20   |         | vlicht |      | 5700.0      | <input checked="" type="checkbox"/> | dag   | 6.49  | 94.70  | 2.60      | 2.70  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | avond | 3.15  | 96.20  | 1.50      | 2.30  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | nacht | 1.19  | 91.70  | 3.30      | 5.00  | 50    | 50     | 50    |       |
| 3        | 0.0 | 133    | 01 glad asfalt/DAB                     | (2)               | Schoutenstr (O) 2030 |         | vlicht |      | 6700.0      | <input checked="" type="checkbox"/> | dag   | 6.48  | 94.70  | 2.60      | 2.70  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | avond | 3.20  | 96.30  | 1.40      | 2.30  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | nacht | 1.18  | 91.80  | 3.30      | 4.90  | 50    | 50     | 50    |       |
| 4        | 0.0 | 102    | 01 glad asfalt/DAB                     | (3)               | Rozenstr. 2030       |         | vlicht |      | 1900.0      | <input checked="" type="checkbox"/> | dag   | 6.47  | 96.30  | 1.80      | 1.90  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | avond | 3.27  | 97.50  | 1.00      | 1.50  | 50    | 50     | 50    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | nacht | 1.16  | 94.30  | 2.30      | 3.40  | 50    | 50     | 50    |       |
| 5        | 0.0 | 93     | 81 niet keperverband elementen CROW316 | (4)               | Tulpenstr 2030       |         | vlicht |      | 220.0       | <input checked="" type="checkbox"/> | dag   | 7.00  | 97.00  | 2.00      | 1.00  | 30    | 30     | 30    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | avond | 2.60  | 98.00  | 1.50      | .50   | 30    | 30     | 30    |       |
|          |     |        |                                        |                   |                      |         |        |      |             |                                     | nacht | .70   | 97.00  | 2.00      | 1.00  | 30    | 30     | 30    |       |

**Bodemabsorptie**

| nr | lengte | absorptie [%] | kenmerk |
|----|--------|---------------|---------|
| 1  | 591    | .0            | weg     |
| 2  | 158    | .0            | weg     |
| 3  | 564    | .0            | weg     |
| 4  | 263    | .0            | weg     |



## **Bijlage 4**

### **Verkeersgegevens**

## Verkeersgegevens gemeente Barneveld

| Kallenbroekerweg | wegvak (van - tot): Schoutenstr - Brummelkw |          |             |        |          |             |                                     |
|------------------|---------------------------------------------|----------|-------------|--------|----------|-------------|-------------------------------------|
|                  | jaar tel.                                   | groei    | jaar maatg. | wegdek | snelheid | opmerkingen |                                     |
|                  | 2030                                        | per jaar | 2030        |        |          |             |                                     |
| Kallenbroekerweg | Intensiteit                                 | 2700     | 0,00%       | 2700   | DAB      | 50          | Verkeersgegevens gemeente Barneveld |

### Verdeling

|       | Dag    | Avond  | Nacht  |
|-------|--------|--------|--------|
| %/uur | 6,47%  | 3,25%  | 1,17%  |
| LV    | 94,90% | 96,60% | 92,00% |
| MV    | 2,50%  | 1,30%  | 3,20%  |
| ZV    | 2,60%  | 2,10%  | 4,80%  |
|       | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

### Kallenbroekerweg

#### uurintensiteit

|        | Dag   | Avond | Nacht |
|--------|-------|-------|-------|
| Aantal | 175   | 87,8  | 31,6  |
| LV     | 165,8 | 84,8  | 29,1  |
| MV     | 4,4   | 1,1   | 1,0   |
| ZV     | 4,5   | 1,8   | 1,5   |
|        | 175   | 88    | 32    |

## Verkeersgegevens gemeente Barneveld

| Schoutenstraat | wegvak (van - tot): Kallenbrw - Genestetstr |          |             |        |          |             |                                     |
|----------------|---------------------------------------------|----------|-------------|--------|----------|-------------|-------------------------------------|
|                | jaar tel.                                   | groei    | jaar maatg. | wegdek | snelheid | opmerkingen |                                     |
|                | 2030                                        | per jaar | 2030        |        |          |             |                                     |
| Schoutenstraat | Intensiteit                                 | 5700     | 0,00%       | 5700   | DAB      | 50          | Verkeersgegevens gemeente Barneveld |

### Verdeling

|       | Dag    | Avond  | Nacht  |
|-------|--------|--------|--------|
| %/uur | 6,49%  | 3,15%  | 1,19%  |
| LV    | 94,70% | 96,20% | 91,70% |
| MV    | 2,60%  | 1,50%  | 3,30%  |
| ZV    | 2,70%  | 2,30%  | 5,00%  |
|       | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

### Schoutenstraat

uurintensiteit

|        | Dag   | Avond | Nacht |
|--------|-------|-------|-------|
| Aantal | 370   | 179,6 | 67,8  |
| LV     | 350,3 | 172,7 | 62,2  |
| MV     | 9,6   | 2,7   | 2,2   |
| ZV     | 10,0  | 4,1   | 3,4   |
|        | 370   | 180   | 68    |

## Verkeersgegevens gemeente Barneveld

| Schoutenstraat | wegvak (van - tot): Kallenbrw - Torenpl |          |             |        |          |             |                                     |
|----------------|-----------------------------------------|----------|-------------|--------|----------|-------------|-------------------------------------|
|                | jaar tel.                               | groei    | jaar maatg. | wegdek | snelheid | opmerkingen |                                     |
|                | 2030                                    | per jaar | 2030        |        |          |             |                                     |
| Schoutenstraat | Intensiteit                             | 6700     | 0,00%       | 6700   | DAB      | 50          | Verkeersgegevens gemeente Barneveld |

### Verdeling

|       | Dag    | Avond  | Nacht  |
|-------|--------|--------|--------|
| %/uur | 6,48%  | 3,20%  | 1,18%  |
| LV    | 94,70% | 96,30% | 91,80% |
| MV    | 2,60%  | 1,40%  | 3,30%  |
| ZV    | 2,70%  | 2,30%  | 4,90%  |
|       | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

### Schoutenstraat

uurintensiteit

|        | Dag   | Avond | Nacht |
|--------|-------|-------|-------|
| Aantal | 434   | 214,4 | 79,1  |
| LV     | 411,1 | 206,5 | 72,6  |
| MV     | 11,3  | 3,0   | 2,6   |
| ZV     | 11,7  | 4,9   | 3,9   |
|        | 434   | 214   | 79    |

## Verkeersgegevens gemeente Barneveld

| Rozenstraat | wegvak (van - tot): Schoutenstr - Begoniastr |          |             |        |          |             |                                     |
|-------------|----------------------------------------------|----------|-------------|--------|----------|-------------|-------------------------------------|
|             | jaar tel.                                    | groei    | jaar maatg. | wegdek | snelheid | opmerkingen |                                     |
|             | 2030                                         | per jaar | 2030        |        |          |             |                                     |
| Rozenstraat | Intensiteit                                  | 1900     | 0,00%       | 1900   | DAB      | 50          | Verkeersgegevens gemeente Barneveld |

### Verdeling

|       | Dag    | Avond  | Nacht  |
|-------|--------|--------|--------|
| %/uur | 6,47%  | 3,27%  | 1,16%  |
| LV    | 96,30% | 97,50% | 94,30% |
| MV    | 1,80%  | 1,00%  | 2,30%  |
| ZV    | 1,90%  | 1,50%  | 3,40%  |
|       | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

### Rozenstraat

#### uurintensiteit

|        | Dag   | Avond | Nacht |
|--------|-------|-------|-------|
| Aantal | 123   | 62,1  | 22,0  |
| LV     | 118,4 | 60,6  | 20,8  |
| MV     | 2,2   | 0,6   | 0,5   |
| ZV     | 2,3   | 0,9   | 0,7   |
|        | 123   | 62    | 22    |

## Verkeersgegevens gemeente Barneveld

| Tulpenstraat | wegvak (van - tot): Kallenbrw - Begoniastr |          |             |        |          |             |                                     |
|--------------|--------------------------------------------|----------|-------------|--------|----------|-------------|-------------------------------------|
|              | jaar tel.                                  | groei    | jaar maatg. | wegdek | snelheid | opmerkingen |                                     |
|              | 2030                                       | per jaar | 2030        |        |          |             |                                     |
| Tulpenstraat | Intensiteit                                | 220      | 0,00%       | 220    | Klinkers | 30          | Verkeersgegevens gemeente Barneveld |

### Verdeling

|       | Dag    | Avond  | Nacht  |
|-------|--------|--------|--------|
| %/uur | 7,00%  | 2,60%  | 0,70%  |
| LV    | 97,00% | 98,00% | 97,00% |
| MV    | 2,00%  | 1,50%  | 2,00%  |
| ZV    | 1,00%  | 0,50%  | 1,00%  |
|       | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

### Tulpenstraat

|        | uurintensiteit |       |       |
|--------|----------------|-------|-------|
|        | Dag            | Avond | Nacht |
| Aantal | 15             | 5,7   | 1,5   |
| LV     | 14,9           | 5,6   | 1,5   |
| MV     | 0,3            | 0,1   | 0,0   |
| ZV     | 0,2            | 0,0   | 0,0   |
|        | 15             | 6     | 2     |