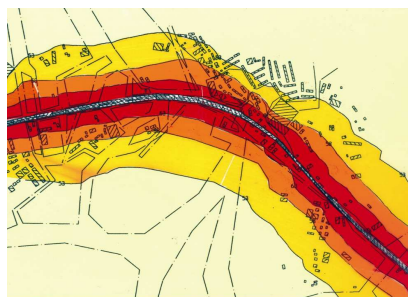
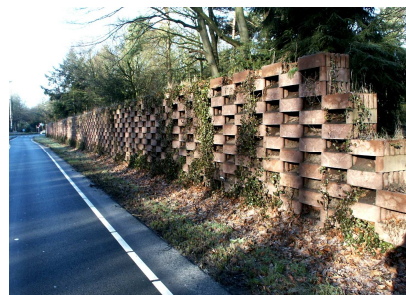


Rapport akoestisch onderzoek

Steeg 4, Ewijk

Gemeente Beuningen



Rapport akoestisch onderzoek

behorende bij het bestemmingsplan

Steeg 4, Ewijk

Gemeente Beuningen

Bijlagen

- Computeroutput, SRM II
- Rekenblad SRM I

Datum:

20 december 2012

Projectgegevens:

RA001-0252275-01A

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Algemeen	3
2.1	De Wet geluidhinder	3
2.2	Algemene normen	3
3	Reken- en meetvoorschriften	5
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	5
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	5
3.3	Zones langs wegen	5
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	7
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Verkeersgegevens	7
5	Resultaten van de berekeningen	9
6	Conclusie	11

Bijlagen:

Bijlage 1: Computeroutput Geomilieu SRM II

Bijlage 2: Rekenblad SRM I

1 Organisatorische en algemene gegevens

Door Croonen Adviseurs b.v. te Rosmalen is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij de locatie Steeg 4, Ewijk gemeente Beuningen verricht. Op deze locatie wordt de bouw van twee woningen mogelijk gemaakt.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn.

Van deze uitzonderingen is vanwege de Steeg en Koningstraat geen sprake.

Woningen zijn geluidgevoelige gebouwen en deze worden gesitueerd binnen de onderzoekszone van de genoemde wegen. Conform de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek te worden verricht. De onderzoekszone van de genoemde wegen is 250 meter aan weerszijde van de weg.

Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) zijn gesteld.

Voorts dient, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, vanwege alle wegen aangegevoend te worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

2 Algemeen

2.1 De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door:

- het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (in nieuwe situaties);
- het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidsgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een (spoor)weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn Burgemeester en Wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

- de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten (binnen de geluidzone van een (spoor)weg);
- de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

Bij het bestrijden van de geluidhinder kunnen drie categorieën van geluidsbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

- 1 Bronbestrijding (wegverkeer: stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidsarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc., railverkeer: inzet van schijfgeremd reizigersmaterieel, inzet van kunststofremblokken bij goederentreinen, toepassing van raildempers etc.).
- 2 Beperking van de geluidsoverdracht (geluidswallen en schermen, afstand houden tot de (spoor)weg).
- 3 Beschermen van de ontvanger (door maatregelen voor en aan de gevel en goede akoestische indeling van een woning of andere geluidsgevoelige objecten, gevelisolatie).

2.2 Algemene normen

De normen, welke dienen te worden gehanteerd, zijn afhankelijk van de situatie. In de Wet geluidhinder worden, zoals eerder genoemd, nieuwe en bestaande situaties onderscheiden.

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- A nieuw te projecteren woningen (en andere geluidsgevoelige bebouwing);
- B nieuwe (spoor)wegaanleg.

In voorliggend akoestisch onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidsgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden. Voorop staat dat er in ieder geval dat er sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daartoe zijn in het verzoek hogere waarde aanvullende eisen c.q. inspanningsverplichtingen opgenomen. Bovendien moet, middels de toelichting bij het bestemmingsplan, worden aangetoond dat er sprake is van de wenselijkheid tot het bouwen van woningen of andere geluidsgevoelige objecten op genoemde locatie.

3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 gehanteerd.

De rekenmethode I is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een rechte (spoor)weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de (spoor)weg respectievelijk op de rijstroken.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en intensiteiten, overschrijding van het aandachtsgebied, etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting. In voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van standaard rekenmethode I en II. De SRM II berekeningen zijn uitgevoerd met het programma 'GEOMILIEU', versie 1.91.

3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is 2 dB voor wegen waarop met een snelheid van 70 km/uur en meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied). Voor de overige wegen geldt een aftrek van 5 dB (stedelijk gebied).

3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede 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 (voor het begrip zone zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, 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.

3.3 Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een onderzoekszone (aandachtsgebied) heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist.

Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg.

Breedte van de geluidzones wegverkeer:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

3.4 Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt berekend en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld te worden of er sprake is van een onaanvaardbaar hoge geluidbelasting.

Vanwege alle betrokken geluidsbronnen wordt gecumuleerd zonder toepassing van de aftrek ingevolge artikel 110g. Bij terugrekening naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer wordt op de gecumuleerde waarde de aftrek ingevolge artikel 110g toegepast. Daardoor wordt de gecumuleerde geluidbelasting vergelijkbaar met de niveaus van de vast te stellen hogere waarde.

Indien de cumulatie vanwege de Wet ruimtelijke ordening wordt berekend om het woon- en leefklimaat te beoordelen, wordt uitgegaan van de waarde zonder art. 110g Wgh.

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek.

De gemeente Beuningen streeft naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Uitgangspunt daarbij is dat op de gevels van de te projecteren woningen en andere geluidgevoelige bebouwing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer niet wordt overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidsbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient deze minimaal te zijn. Voor de woningen kan dan, onder voorwaarden, een hogere waarde worden verzocht. Deze waarde is, afhankelijk van het criterium, gebonden aan maxima.

4.1 Onderzoeksgebied

De berekeningen vinden plaats voor de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing gelegen in de onderzoekszone van de Steeg en Koningstraat. Alle overige gezondeerde wegen vallen (vanwege de breedte van de zone van die wegen) buiten het aandachtsgebied en zijn derhalve niet relevant voor het akoestisch onderzoek.

4.2 Verkeersgegevens

Wegverkeer

De verkeersgegevens van de Steeg en Koningstraat, zijnde tellingen met etmaalintensiteiten van het jaar 2011, de verdeling naar motorvoertuigencategorie en naar de verschillende etmaaldelen, zijn door de gemeente Beuningen aangeleverd. Voor de ophoging naar het jaar 2023 is een gemiddelde jaarlijkse groei van 2% gehanteerd.

De in de berekening opgenomen intensiteiten zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1

Weg	etmaal	Daguur (6,8%)			Avonduur (2,55%)			Nachtuur (0,98%)		
Steeg	2023	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94.7	3.5	1.8	94.7	3.5	1.8	94.7	3.5	1.8
aantal	756	48.68	1.8	0.93	18.26	0.67	0.35	7.02	0.26	0.13
Weg	etmaal	Daguur (6,7%)			Avonduur (4,2%)			Nachtuur (0,4%)		
Koningstraat	2023	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94.35	4.4	1.25	94.35	4.4	1.25	94.35	4.4	1.25
aantal	811	51.27	2.39	0.68	32.14	1.5	0.43	3.06	0.14	0.04
Weg	etmaal	Daguur (6,2%)			Avonduur (4,4%)			Nachtuur (1,05%)		
Koningstraat	2023	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		98	1.5	0.5	98	1.5	0.5	98	1.5	0.5
aantal	2800	170.1	2.6	0.87	120.7	1.85	0.62	28.8	0.44	0.15

Snelheden

De geluidsberekeningen zijn gebaseerd op een snelheid van 60 km/uur.

Verharding

De wegen hebben een DAB verharding.

Maatgevende periode

Voor de bepaling van de waarden, genoemd in de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van het gemiddelde over drie periodes van een etmaal, te weten:

dagperiode: (07.00-19.00 uur);

avondperiode: (19.00-23.00 uur);

nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Dit wordt uitgedrukt in Lden.

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor de geluidbelastingen vanwege de wegen een aftrek van 5 dB toegestaan.

Waarneemhoogte

In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn de hoogtes en goothoogtes van de toekomstige woonbebouwing opgenomen. Daaruit volgt een aantal woonlagen met bijbehorende waarneemhoogte.

<u>bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel en het gebied tussen de toekomstige geluidgevoelige bebouwing en de relevante weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd.

Afschermingen en reflecties

De bijdrage van afschermingen en reflecties via bebouwing is in de berekeningen opgenomen.

Maaiveld

De maaiveldhoogte van de wegen is maatgevend en op 0 gesteld. De hoogten van alle relevante objecten zijn daaraan gerelateerd.

5 Resultaten van de berekeningen

Conform de Wet geluidhinder is de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen berekend dan wel de ligging van de 48 dB contour. Het gaat daarbij om de geluidbelasting vanwege Steeg en Koningstraat. Uit de resultaten van de contourberekeningen vanwege de Koningstraat (van noord naar zuid) blijkt dat de 48 dB-contour gelegen is op een afstand van 31 meter uit de as van de weg op een waarneemhoogte van 1,5 meter. Op een hoogte van 4,5 meter ligt de contour op 35 meter uit de as van de weg. Omdat de woningen op een veel grotere afstand van de weg worden geprojecteerd, voldoen de woningen vanwege deze weg aan de voorkeursgrenswaarde.

De resultaten van de toetspunten berekeningen zijn in onderstaande tabel 2a opgenomen.

Tabel 2a, Steeg

wp	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	51.1	46	51.7	47
02	46	41	47.1	42
03	23.4	18	24.9	20
04	46.9	42	47.8	43
05	50.5	45	51.3	46
06	45.3	40	46.5	41
07	26.1	21	28.2	23
08	46.6	42	47.7	43

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Tabel 2b, Koningstraat (van west naar oost)

wp	Hoogte 1,5 meter		Hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	27.2	22	28.2	23
02	29.5	25	31	26
03	26.9	22	28.9	24
04	20.6	16	21.8	17
05	24.9	20	25.7	21
06	24.9	20	28.3	23
07	25.4	20	29	24
08	19.5	15	20.5	15

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de woning vanwege beide wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Derhalve zijn er, in het kader van de Wet geluidhinder, geen akoestische belemmeringen voor de realisatie van de woning.

Omdat alle gevels van de woning vanwege beide wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde heeft er geen cumulatieberekening te worden uitgevoerd.

Conform de beoordeling van de akoestische kwaliteit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening ter beoordeling van het woon- en leefklimaat is wel een cumulatieberekening uitgevoerd. Deze is in de bijlage opgenomen.

Gezien de resultaten van de berekening (exclusief art. 110g) is er sprake van een akoestisch goede en acceptabele situatie en kan worden gesteld dat voor de woning sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

6 Conclusie

Op de locatie Steeg 4, Ewijk gemeente Beuningen wordt de bouw van twee woningen mogelijk gemaakt. Een woning is een geluidgevoelig gebouw.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn.

Van deze uitzonderingen is vanwege de Steeg en Koningstraat geen sprake. De onderzoekszone van de genoemde wegen is 250 meter aan weerszijde van de weg.

De woningen worden gesitueerd binnen de onderzoekszone van de genoemde wegen.

Conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek te worden verricht.

Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) zijn gesteld.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de woning vanwege beide wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Derhalve zijn er, in het kader van de Wet geluidhinder, geen akoestische belemmeringen voor de realisatie van de woning.

Voorts is, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, vanwege beide wegen middels een cumulatieberekening aangetoond dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Bijlage 1

Computer output SRM I

Verkeerslawaaiberekening

Standaard-Rekenmethode I

Blad 1

Gemeente: Beuningen
Bestemmingsplan: Steeg 4 te Ewijk
Datum: dec 2012
Opdrachtgever:
Projectnummer: 0252275

weg	Koningstraat			Koningstraat		
D (afstand vanuit as weg)	31,0	31,0	31,0	35,0	35,0	35,0
Z Weg (hoogteligging)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Z Waarneempunt (hoogte)	1,5	1,5	1,5	4,5	4,5	4,5
Snelheid:						
V LV	60	60	60	60	60	60
V MV	60	60	60	60	60	60
V ZV	60	60	60	60	60	60
V MR	60	60	60	60	60	60
Intensiteit 2020:						
Q LV	170,1	120,7	28,8	170,1	120,7	28,8
Q MV	2,6	1,9	0,4	2,6	1,9	0,4
Q ZV	0,9	0,6	0,2	0,9	0,6	0,2
Q MR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dag =1 nacht =0 avond=2	1	2	0	1	2	0
Wegdek	1	1	1	1	1	1
Objektfractie	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bodemfaktor	0,27	0,27	0,27	0,33	0,33	0,33
Afscherming in graden	0	0	0	0	0	0
nacht / dag / avond	51,43	49,94	43,73	51,47	49,98	43,76
Lden (etmaal)	51,43	54,94	53,73	51,47	54,98	53,76
Lden (etmaal)			53,37			53,40
ZICHTHOEKKORREKTIE			0,00			0,00
dB ETMAAL			48			48
(na afronding en aftrek art. 110g)						

Bijlage 2

Computer output SRM II



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

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

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

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	1,50	50,4	46,1	42,0	51,1
01_B	4,50	51,0	46,8	42,6	51,7
02_A	1,50	45,3	41,0	36,9	46,0
02_B	4,50	46,4	42,1	38,0	47,1
03_A	1,50	22,7	18,4	14,3	23,4
03_B	4,50	24,2	20,0	15,8	24,9
04_A	1,50	46,2	41,9	37,8	46,9
04_B	4,50	47,1	42,8	38,7	47,8
05_A	1,50	49,8	45,5	41,4	50,5
05_B	4,50	50,6	46,3	42,2	51,3
06_A	1,50	44,5	40,3	36,1	45,3
06_B	4,50	45,8	41,6	37,4	46,5
07_A	1,50	25,4	21,2	17,0	26,1
07_B	4,50	27,5	23,2	19,1	28,2
08_A	1,50	45,9	41,7	37,5	46,6
08_B	4,50	47,0	42,7	38,6	47,7

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

Naam						
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	1,50	27,1	25,1	14,9	27,2	
01_B	4,50	28,0	26,0	15,8	28,2	
02_A	1,50	29,4	27,4	17,2	29,5	
02_B	4,50	30,9	28,9	18,7	31,0	
03_A	1,50	26,8	24,8	14,6	26,9	
03_B	4,50	28,8	26,8	16,6	28,9	
04_A	1,50	20,5	18,5	8,3	20,6	
04_B	4,50	21,7	19,7	9,5	21,8	
05_A	1,50	24,8	22,7	12,5	24,9	
05_B	4,50	25,5	23,5	13,3	25,7	
06_A	1,50	24,7	22,7	12,5	24,9	
06_B	4,50	28,1	26,1	15,9	28,3	
07_A	1,50	25,3	23,3	13,1	25,4	
07_B	4,50	28,9	26,9	16,7	29,0	
08_A	1,50	19,4	17,3	7,1	19,5	
08_B	4,50	20,4	18,4	8,2	20,5	

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

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	1,50	50,4	46,1	42,0	51,1
01_B	4,50	51,0	46,8	42,6	51,7
02_A	1,50	45,4	41,2	36,9	46,1
02_B	4,50	46,5	42,3	38,0	47,2
03_A	1,50	28,2	25,7	17,4	28,5
03_B	4,50	30,1	27,6	19,2	30,4
04_A	1,50	46,2	41,9	37,8	46,9
04_B	4,50	47,1	42,8	38,7	47,8
05_A	1,50	49,8	45,5	41,4	50,5
05_B	4,50	50,6	46,3	42,2	51,3
06_A	1,50	44,6	40,4	36,2	45,3
06_B	4,50	45,9	41,7	37,4	46,6
07_A	1,50	28,4	25,4	18,5	28,8
07_B	4,50	31,3	28,4	21,1	31,6
08_A	1,50	45,9	41,7	37,5	46,6
08_B	4,50	47,0	42,7	38,6	47,7

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

Naam	Hoogte	Maaiveld	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	8,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	5,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal	aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)
1	Steeg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	60	60	60	60	756,00		6,80	2,55	0,98
2	Koningstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	60	60	60	60	811,00		6,70	4,20	0,40

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

Naam	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)
1	--	--	--	--	--	94,70	94,70	94,70	--	3,50	3,50	3,50	--	1,80	1,80	1,80	--	--	--
2	--	--	--	--	--	94,35	94,35	94,35	--	4,40	4,40	4,40	--	1,25	1,25	1,25	--	--	--

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

Naam	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125
1	--	--	48,68	18,26	7,02	--	1,80	0,67	0,26	--	0,93	0,35	0,13	--	74,71	82,05
2	--	--	51,27	32,14	3,06	--	2,39	1,50	0,14	--	0,68	0,43	0,04	--	74,89	82,34

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

Naam	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k
1	87,74	91,79	97,63	95,84	88,00	79,65	70,45	77,79	83,48	87,53	93,37	91,58	83,74	75,39
2	88,05	91,90	97,83	96,07	88,23	79,90	72,86	80,31	86,02	89,87	95,80	94,04	86,20	77,87

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

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k
1	66,29	73,64	79,32	83,38	89,21	87,43	79,59	71,24	--	--	--	--	--
2	62,65	70,10	75,81	79,66	85,59	83,83	75,99	67,66	--	--	--	--	--

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

Naam	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	Wegdek	Item ID
1	--	--	--	referentiewegdek	1
2	--	--	--	referentiewegdek	2

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

Naam	Omschr.	Bf
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00