

**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
(toetsing Wet geluidhinder)
Hint ongenummerd
Eersel**

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

TRITIUM NUENEN »

Gulberg 35
5674 TE Nuenen
T. 040.29 51 951

E. info@tritium.nl

TRITIUM PRINSENBEEK »

Groenstraat 27
4841 BA Prinsenbeek
T. 076.54 29 564

I. www.tritiumadvies.nl

TRITIUM NEER »

Steeg 27
6086 EJ Neer
T. 0475.49 81 50

K.v.K nr. 17108024

TRITIUM ARKEL »

Vlietskade 1509
4241 WH Arkel
T. 0183.71 20 80

IBAN NL29INGB0662572645

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

de heer P. Timmermans
Hazenstraat 16
5521 NJ EERSEL

betreffende de locatie

Hint ong. (naast Hint 27B)
Eersel

documentnummer

1408/037/RV-01

versie

1

vestiging, datum

Nuenen, 16 september 2014

Opgesteld:

ir. R.A.C. van de Voort
Projectleider geluid & bouwfysica

Gecontroleerd:

ir. M. van der Donk
Senior projectleider geluid & bouwfysica

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1 INLEIDING	1
2 UITGANGSPUNTEN	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modelling	4
3 WET- EN REGELGEVING	5
3.1 Berekeningsmethode	5
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	5
3.2.1 Inleiding	5
3.2.2 Geluidzones	5
3.2.3 Artikel 110g	5
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	6
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	6
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
4 BEREKENING EN TOETSING GELUIDBELASTING	8
4.1 Rekenresultaten en toetsing geluidbelasting wegverkeerslawaaï	8
4.2 Overdrachtsmaatregelen	9
4.3 Bronmaatregelen	9
4.4 Cumulatieve geluidbelasting	10
4.5 Geluidwering gevels ($G_{A,k}$)	10
5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE	11

BIJLAGEN

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

1 INLEIDING

In opdracht van de heer Timmermans is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd voor de locatie Hint ong. (naast Hint 27B) te Eersel. Het plan betreft de bouw van een woning. Deze ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde “Nieuwe situatie” getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat bezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten railverkeerslawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is binnen de bebouwde kom van de gemeente Eersel. In bijlage 1 is een situatietekening van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Molenweg, Habraken, Hertstraat, Akkerstraat en de Rijksweg A67. Het plan is voorts gelegen aan en in de nabijheid van enkele 30 km/uur wegen. Dit type weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze wegen geen hogere grenswaarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter wel beoordeeld worden of de geluidbelasting op de gevels van nieuw te bouwen woningen nabij een 30 km/uur weg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï van 48 dB. Derhalve is de doodlopende weg Hint in het onderhavige akoestisch onderzoek alsnog getoetst aan de voorkeursgrenswaarde.

De Akkerstraat (60 km/uur) en de overige wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur zijn vanwege een combinatie van afstand, afscherming en de aldaar te verwachten relatief beperkte verkeersstroom buiten beschouwing gelaten.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van bovengenoemde gemeentelijke wegen zijn verstrekt door de heren Korsten en Van Vonderen van de gemeente Eersel. Van de Molenweg en Akkerstraat zijn telgegevens uit het jaar 2014 verstrekt. De hiermee verkregen etmaalintensiteit is met 2% per jaar opgehoogd tot het maatgevende jaar 2024 (autonome groei).

Van de overige voornoemde gemeentelijke wegen zijn geen telgegevens voorhanden. Ook ontbreekt er bij de verstrekte telgegevens een onderverdeling in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over de tijd (dag-, avond- en nachtperiode). Derhalve is deze onderverdeling in iedere periode gelijk gehouden. De op basis van de telgegevens van de Akkerstraat verkregen verdelingen over tijd en in fracties zijn gebruikt voor de wegen Hertstraat en Hint.

Voor de weg Habraken zijn de verdelingen en etmaalintensiteit van de Molenweg aangehouden. Voor de wegen Hertstraat en Hint is worst-case een etmaalintensiteit van respectievelijk 1000 en 500 motorvoertuigbewegingen aangehouden voor het maatgevende jaar 2024.

De toekomstige verkeersgegevens van de Rijksweg A67 zijn afkomstig uit het geluidregister hoofdwegen-net (SWUNG-1) zoals deze beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het geluidregister hoofdwegen-net. Ten behoeve van de modellering zijn deze gegevens direct overgenomen in het akoestisch rekenmodel.

De verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype van de gemeentelijke wegen worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 tot en met 2.4.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Hint

Hint			
maximum snelheid: 30 km/uur			
wegdek: klinkers (elementenverharding in keperverband)			
jaar: 2024 etmaalintensiteit: 500 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,65	3,84	0,60
lichte mvt. (%)	97,55	97,55	97,55
middelzware mvt. (%)	1,37	1,37	1,37
zware mvt. (%)	1,08	1,08	1,08

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer Molenweg

Molenweg			
maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2014 etmaalintensiteit: 8753 mvt.			
jaar: 2024 etmaalintensiteit: 10.670 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,71	3,29	0,79
lichte mvt. (%)	95,99	95,99	95,99
middelzware mvt. (%)	1,53	1,53	1,53
zware mvt. (%)	2,48	2,48	2,48

Tabel 2.3: gegevens wegverkeer Habraken

Habraken			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2024 etmaalintensiteit: 10.670 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,71	3,29	0,79
lichte mvt. (%)	95,99	95,99	95,99
middelzware mvt. (%)	1,53	1,53	1,53
zware mvt. (%)	2,48	2,48	2,48

Tabel 2.4: gegevens wegverkeer Hertstraat

Hertstraat			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2024 etmaalintensiteit: 1000 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,65	3,84	0,60
lichte mvt. (%)	97,55	97,55	97,55
middelzware mvt. (%)	1,37	1,37	1,37
zware mvt. (%)	1,08	1,08	1,08

2.3 Modellerings

Als maatgevende toetshoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste verdieping is 4,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid. Voor het lokale maaiveld is 30,1 meter +NAP aangehouden.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) en akoestisch half hard/zacht (0,50) gemodelleerd. Bij wegdektypen welke significant absorberende eigenschappen hebben, zoals het ZOAB op de Rijksweg A67, dient namelijk conform het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' een bodem absorptiefactor van 0,50 te worden aangehouden.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen helling- of optrekcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante kruispunten in de directe omgeving van het bouwplan aanwezig. Ter plaatse van de rotonde bij de Molenstraat en Habraken is een rotondecorrectie toegepast.

3 WET- EN REGELGEVING

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode II” zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - c. uitgeborsteld beton;
 - d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in binnenstedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van een woning binnen de zone van een autosnelweg. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB. Aanvullend gemeentelijk geluidbeleid is in de onderhavige situatie niet van toepassing.

4 BEREKENING EN TOETSING GELUIDBELASTING

4.1 Rekenresultaten en toetsing geluidbelasting wegverkeerslawaaï

In bijlage 5 en in de navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.5 zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten weergegeven.

Conform artikel 3.4, lid a, van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voor de Rijksweg A67 voornoemde aftrek 3 dB indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB bedraagt. Deze 1 dB extra aftrek is niet verwerkt in de rekenresultaten zoals opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4.1: overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Rijksweg A67

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
t01	1,5	52	50	48	53
	4,5	55	53		
t02 en t03	1,5	52	50		
	4,5	56	53		
t04	1,5	≤ 50	≤ 48		
	4,5	52	50		
t05	1,5	≤ 50	≤ 48		
	4,5	53	51		
t06 t/m t08	alle	≤ 50	≤ 48		

Tabel 4.2: overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Hint

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

Tabel 4.3: overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Molenweg

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

Tabel 4.4: overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Habraken

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

Tabel 4.5: overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Hertstraat

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

Voor de 30 km/uur weg Hint en de gezoneerde gemeentelijke wegen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt.

Voor de Rijksweg A67 geldt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde op een aantal gevels overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door overdrachts- en bronmaatregelen terug te brengen.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Het ter plaatse van het plangebied aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de hoogst toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het aanleggen van een geluidscherm evenwijdig aan de Rijksweg A67 geldt dat dit financieel niet haalbaar is.

4.3 Bronmaatregelen

Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Bij een maximale snelheid van 120 km/uur en 80 km/uur (zwaar verkeer) zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch.
- verlaging van de maximum snelheid: op een verlaging van het snelheidsregime op een weg kan de initiatiefnemer van het plan geen invloed uitoefenen.
- geluidreducerend wegdek: een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek. De rekenresultaten na het

toepassen van fijn tweelaags ZOAB op de Rijksweg A67 (nu enkellaags ZOAB) zijn in bijlage 6 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg met circa 4 dB afneemt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog altijd overschreden. Derhalve voldoet deze maatregel niet aan het doelmatigheidscriterium. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van circa € 150,- per m² die dit met zich meebrengt kan dragen.

4.4 Cumulatieve geluidbelasting

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden.

In de onderhavige situatie wordt de cumulatieve geluidbelasting formeel gezien enkel door de Rijksweg A67 bepaald. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van de bepaling van de benodigde geluidwering van de gevels is de cumulatieve geluidbelasting alsnog ten gevolge van alle beschouwde wegen bepaald. De correctie artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer is niet toegepast. De gecumuleerde geluidgevelbelastingen zijn weergegeven in onderstaande tabel 4.6.

Tabel 4.6: overzicht gecumuleerde geluidbelasting

toetspunt	toetshoogte (m)	gecumuleerde geluidbelasting (dB)
t01	1,5	55
	4,5	58
t02 en t03	1,5	56
	4,5	58
t04	alle	≤ 53
t05	1,5	≤ 53
	4,5	56
t06 t/m t08	alle	≤ 53

4.5 Geluidwering gevels ($G_{A,k}$)

Volgens het Bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A,k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde hogere-waardenbesluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Verder wordt ervan uitgegaan dat een gevel bij een normale bouwkundige opzet aan de minimaal vereiste $G_{A,k}$ van 20 dB voldoet, waardoor er bij een geluidbelasting die groter is dan 53 dB een aanvullend onderzoek nodig is ter bepaling van de geluidwering van de gevel. Uit voorgaande resultaten blijkt derhalve dat een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels aan de orde is.

5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In opdracht van de heer Timmermans is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd voor de locatie Hint ong. (naast Hint 27B) te Eersel. Het plan betreft de bouw van een woning. Deze ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Molenweg, Habraken, Hertstraat, Akkerstraat en de Rijksweg A67. Het plan is voorts gelegen aan en in de nabijheid van enkele 30 km/uur wegen. Dit type weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze wegen geen hogere grenswaarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter wel beoordeeld worden of de geluidbelasting op de gevels van nieuw te bouwen woningen nabij een 30 km/uur weg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï van 48 dB. Derhalve is de doodlopende weg Hint in het onderhavige akoestisch onderzoek alsnog getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. De Akkerstraat (60 km/uur) en de overige wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur zijn vanwege een combinatie van afstand, afscherming en de aldaar te verwachten relatief beperkte verkeersstroom buiten beschouwing gelaten.

Voor de 30 km/uur weg Hint en de gezoneerde gemeentelijke wegen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt.

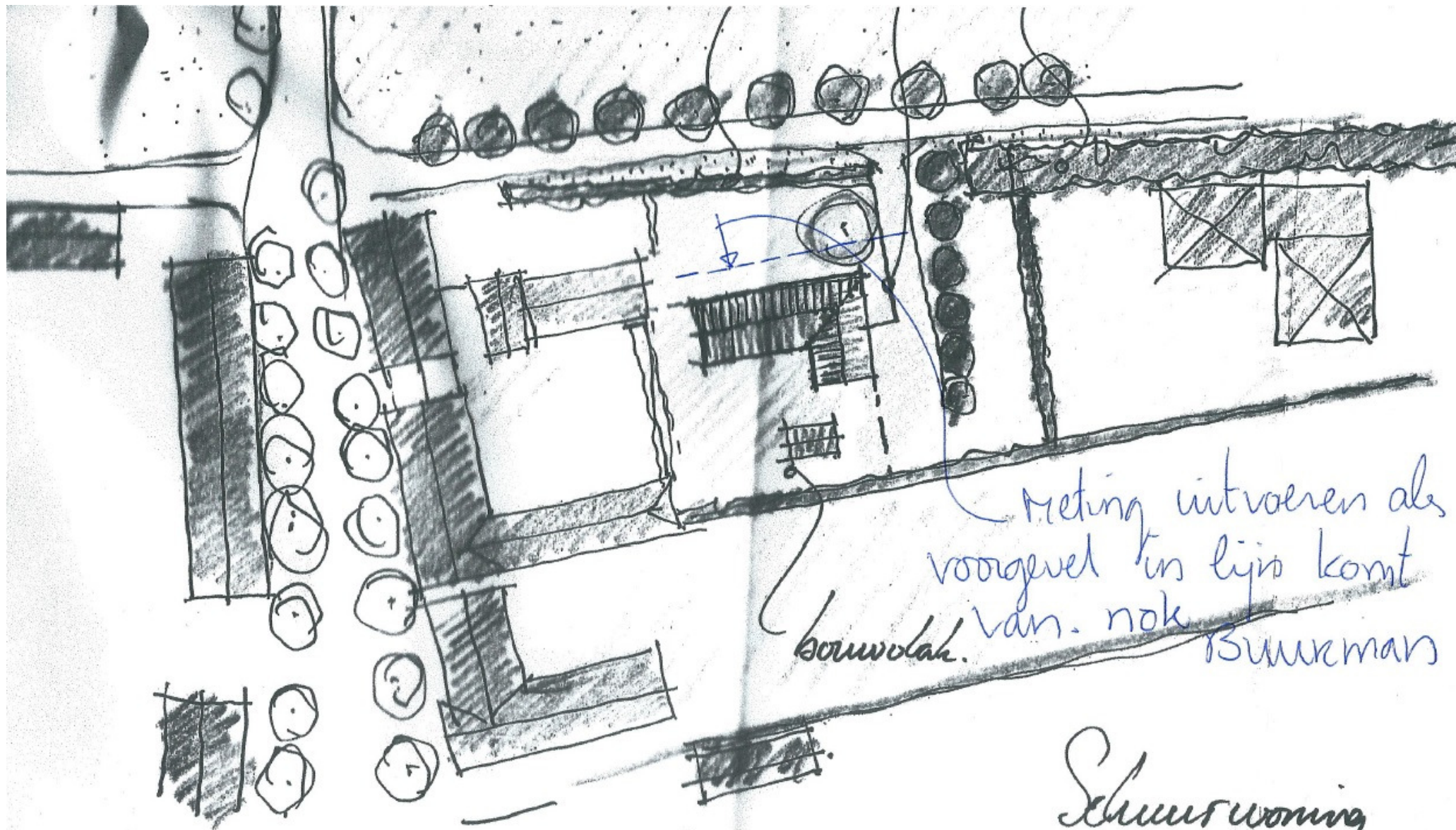
Voor de Rijksweg A67 geldt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde op een aantal gevels overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door overdrachts- en bronmaatregelen terug te brengen.

Het ter plaatse van het plangebied aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregel) gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer tot de hoogst toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het aanleggen van geluidschermen evenwijdig aan de Rijksweg A67 geldt dat dit financieel niet haalbaar is.

Voor het toepassen van een stiller wegdek (bronmaatregel) geldt dat deze maatregel niet doelmatig is en bovendien overwegende bezwaren van financiële aard ontmoet. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Ter bepaling van de geluidwering van de gevel (Bouwbesluit 2012) dient de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend. Hiertoe mag geen correctie artikel 110g Wgh worden toegepast. Aangezien de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan 53 dB dient er een nader onderzoek te worden uitgevoerd ter bepaling van de geluidwering van de gevels. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de woning beschikt over een geluidluwe gevel danwel buitenruimte. Hieraan dient een verblijfsruimte te worden gesitueerd.

BIJLAGE 1



Meting uitvoeren als
voorgesel in lijn komt
van. nok Buurman

Nieuwe situatie

Schuurwoning
2/7
14

BIJLAGE 2



verkeerstelling

Plaats : Eersel

Verkeerstelpunt : Molenweg

TUSSEN : A:Kerver

EN B:Hertstraat

Status telgebied * : ~~30 KM.~~ 50 KM. ~~60 KM.~~ 80 KM. Binnen kom / ~~Buiten kom~~

Datum start telling : 27/08/14

Tijd:

Datum stop telling : 8/9/14 Tijd:

Slang A aan kant van : Kerver

Breedte van de weg : 6.60

Slang B aan kant van : Hertstraat

Geteld door : H. Verstappen

Huisnummer / Lichtmastnummer : 2

Fietsers geteld * ~~JA~~ / NEE

× Doorhalen wat niet van toepassing is.

Opmerking : nieuwe teling

telpuntcode : Geen

teller numm.: 2

telling : 02



schaal 1:1000



Gemeente Eersel
De wekelijkse Tellingen van het Voertuig (Virtuele Week)

VirtWeeklyVehicle-3 -- Nederlands (NLD)**Datasets:**

Plaats: [Geen] Molenweg
Richting: 0 - Ongebruikt of onbekend. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 0:00 vrijdag 29 augustus 2014 => 13:44 maandag 8 september 2014
Dossier: Geen08sep2014.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 62571 / 91521 (68,37%)

De wekelijkse Tellingen van het Voertuig (Virtuele Week)

VirtWeeklyVehicle-3

Plaats: Geen.0-

Beschrijving: Molenweg

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Filter: Cls(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
								1 - 5	1 - 7
Uur									
0000-0100	38,0	43,0	35,0	21,0	34,0	120,0	131,0	34,2	60,3
0100-0200	15,0	16,0	12,0	15,0	19,0	45,0	89,0	15,4	30,1
0200-0300	10,0	5,0	6,0	13,0	9,0	38,0	45,0	8,6	18,0
0300-0400	9,0	5,0	6,0	10,0	10,0	18,0	18,0	8,0	10,9
0400-0500	31,0	19,0	23,0	20,0	20,0	33,0	13,0	22,6	22,7
0500-0600	73,0	85,0	76,0	80,0	72,0	39,0	14,0	77,2	62,7
0600-0700	308,0	335,0	314,0	323,0	303,0	89,0	44,0	316,6	245,1
0700-0800	733,0<	769,0<	708,0<	733,0	686,0<	172,0	62,0	725,8<	551,9
0800-0900	681,0	737,0	700,0	747,0<	634,0	351,0	123,0	699,8	567,6<
0900-1000	468,0	501,0	538,0	497,0	559,0	482,0	258,0	512,6	471,9
1000-1100	465,0	535,0	494,0	583,0	608,0	577,0	396,0	537,0	522,6
1100-1200	497,0	578,0	543,0	543,0	676,0	644,0<	461,0<	567,4	563,1
1200-1300	576,0	530,0	621,0	525,0	609,0	676,0	527,0	572,2	580,6
1300-1400	592,0	587,0	631,0	588,0	649,0	703,0<	630,0	609,4	625,7
1400-1500	623,0	549,0	620,0	617,0	726,0	685,0	740,0<	627,0	651,4
1500-1600	689,0	652,0	659,0	707,0	796,0	595,0	517,0	700,6	659,3
1600-1700	792,0	817,0	787,0	849,0<	876,0<	529,0	637,0	824,2<	755,3<
1700-1800	814,0<	829,0<	857,0<	797,0	809,0	494,0	561,0	821,2	737,3
1800-1900	493,0	564,0	565,0	510,0	614,0	349,0	492,0	549,2	512,4
1900-2000	379,0	414,0	431,0	395,0	462,0	296,0	486,0	416,2	409,0
2000-2100	279,0	333,0	289,0	318,0	444,0	338,0	353,0	332,6	336,3
2100-2200	211,0	285,0	237,0	230,0	226,0	220,0	174,0	237,8	226,1
2200-2300	193,0	242,0	217,0	225,0	230,0	170,0	150,0	221,4	203,9
2300-2400	91,0	118,0	113,0	118,0	156,0	140,0	66,0	119,2	114,6
Totalen									
0700-1900	7423,0	7648,0	7723,0	7696,0	8242,0	6257,0	5404,0	7746,4	7199,0
0600-2200	8600,0	9015,0	8994,0	8962,0	9677,0	7200,0	6461,0	9049,6	8415,6
0600-0000	8884,0	9375,0	9324,0	9305,0	10063,0	7510,0	6677,0	9390,2	8734,0
0000-0000	9060,0	9548,0	9482,0	9464,0	10227,0	7803,0	6987,0	9556,2	8938,7
Am Piek	0700	0700	0700	0800	0700	1100	1100		
	733,0	769,0	708,0	747,0	686,0	644,0	461,0		
PM Piek	1700	1700	1700	1600	1600	1300	1400		
	814,0	829,0	857,0	849,0	876,0	703,0	740,0		

* - Geen gegevens.

Gemeente Eersel Dagelijkse voertuigklassen door Richting

DayClassSplit-5 -- Nederlands (NLD)

Datasets:

Plaats: [Geen] Molenweg
Richting: 0 - Ongebruikt of onbekend. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 0:00 vrijdag 29 augustus 2014 => 13:44 maandag 8 september 2014
Dossier: Geen08sep2014.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 62571 / 91521 (68,37%)

Dagelijkse voertuigklassen door Richting

DayClassSplit-5

Plaats: Geen.0-

Beschrijving: Molenweg

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Filter: Cls(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

maandag 1 september 2014														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Totaal
ma	7519	993	27	7	113	2	31	13	53	1	2	165	134	9060
(%)	83,0	11,0	0,3	0,1	1,2	0,0	0,3	0,1	0,6	0,0	0,0	1,8	1,5	
AB	3558	500	14	6	62	0	20	5	27	0	1	82	67	4342
AB%	47,3	50,4	51,9	85,7	54,9	0,0	64,5	38,5	50,9	0,0	50,0	49,7	50,0	47,9
BA	3961	493	13	1	51	2	11	8	26	1	1	83	67	4718
BA%	52,7	49,6	48,1	14,3	45,1	100,0	35,5	61,5	49,1	100,0	50,0	50,3	50,0	52,1
di	7922	1036	35	6	121	2	30	22	49	1	5	160	159	9548
(%)	83,0	10,9	0,4	0,1	1,3	0,0	0,3	0,2	0,5	0,0	0,1	1,7	1,7	
AB	3769	525	21	2	61	2	16	8	29	1	3	81	92	4610
AB%	47,6	50,7	60,0	33,3	50,4	100,0	53,3	36,4	59,2	100,0	60,0	50,6	57,9	48,3
BA	4153	511	14	4	60	0	14	14	20	0	2	79	67	4938
BA%	52,4	49,3	40,0	66,7	49,6	0,0	46,7	63,6	40,8	0,0	40,0	49,4	42,1	51,7
wo	7805	1036	41	11	124	1	26	35	50	2	4	168	179	9482
(%)	82,3	10,9	0,4	0,1	1,3	0,0	0,3	0,4	0,5	0,0	0,0	1,8	1,9	
AB	3715	520	20	4	64	1	18	16	31	1	3	80	103	4576
AB%	47,6	50,2	48,8	36,4	51,6	100,0	69,2	45,7	62,0	50,0	75,0	47,6	57,5	48,3
BA	4090	516	21	7	60	0	8	19	19	1	1	88	76	4906
BA%	52,4	49,8	51,2	63,6	48,4	0,0	30,8	54,3	38,0	50,0	25,0	52,4	42,5	51,7
do	7788	1059	36	6	120	2	24	22	53	3	1	158	192	9464
(%)	82,3	11,2	0,4	0,1	1,3	0,0	0,3	0,2	0,6	0,0	0,0	1,7	2,0	
AB	3625	518	17	1	61	2	12	8	29	2	0	77	90	4442
AB%	46,5	48,9	47,2	16,7	50,8	100,0	50,0	36,4	54,7	66,7	0,0	48,7	46,9	46,9
BA	4163	541	19	5	59	0	12	14	24	1	1	81	102	5022
BA%	53,5	51,1	52,8	83,3	49,2	0,0	50,0	63,6	45,3	33,3	100,0	51,3	53,1	53,1
vr	8556	1004	51	19	98	2	51	22	45	4	5	146	224	10227
(%)	83,7	9,8	0,5	0,2	1,0	0,0	0,5	0,2	0,4	0,0	0,0	1,4	2,2	
AB	4125	502	23	7	51	1	33	7	22	1	3	71	103	4949
AB%	48,2	50,0	45,1	36,8	52,0	50,0	64,7	31,8	48,9	25,0	60,0	48,6	46,0	48,4
BA	4431	502	28	12	47	1	18	15	23	3	2	75	121	5278
BA%	51,8	50,0	54,9	63,2	48,0	50,0	35,3	68,2	51,1	75,0	40,0	51,4	54,0	51,6
za	6944	504	18	8	53	2	31	10	11	1	0	49	172	7803
(%)	89,0	6,5	0,2	0,1	0,7	0,0	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,6	2,2	
AB	3262	264	7	3	28	1	17	5	3	0	0	22	80	3692
AB%	47,0	52,4	38,9	37,5	52,8	50,0	54,8	50,0	27,3	0,0	0,0	44,9	46,5	47,3
BA	3682	240	11	5	25	1	14	5	8	1	0	27	92	4111
BA%	53,0	47,6	61,1	62,5	47,2	50,0	45,2	50,0	72,7	100,0	0,0	55,1	53,5	52,7
zo	6329	315	6	18	12	0	32	16	15	0	6	8	230	6987
(%)	90,6	4,5	0,1	0,3	0,2	0,0	0,5	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	3,3	
AB	2798	149	2	10	6	0	12	6	12	0	1	3	118	3117
AB%	44,2	47,3	33,3	55,6	50,0	0,0	37,5	37,5	80,0	0,0	16,7	37,5	51,3	44,6
BA	3531	166	4	8	6	0	20	10	3	0	5	5	112	3870
BA%	55,8	52,7	66,7	44,4	50,0	0,0	62,5	62,5	20,0	0,0	83,3	62,5	48,7	55,4

Gemiddeld dagelijks volume**Volledige week**

	7551	849	29	10	91	1	31	19	38	1	2	121	184	8937
(%)	84,5	9,5	0,3	0,1	1,0	0,0	0,3	0,2	0,4	0,0	0,0	1,4	2,1	
AB	3550	425	14	4	47	1	18	7	21	0	1	59	93	4246
AB%	47,0	50,1	48,3	40,0	51,6	100,0	58,1	36,8	55,3	0,0	50,0	48,8	50,5	47,5
BA	4001	424	15	6	44	0	13	12	17	1	1	62	91	4691
BA%	53,0	49,9	51,7	60,0	48,4	0,0	41,9	63,2	44,7	100,0	50,0	51,2	49,5	52,5

Weekdagen

	7917	1025	38	9	114	1	31	22	49	2	3	159	177	9555
(%)	82,9	10,7	0,4	0,1	1,2	0,0	0,3	0,2	0,5	0,0	0,0	1,7	1,9	
AB	3758	513	19	4	59	1	19	8	27	1	2	78	91	4583
AB%	47,5	50,0	50,0	44,4	51,8	100,0	61,3	36,4	55,1	50,0	66,7	49,1	51,4	48,0
BA	4159	512	19	5	55	0	12	14	22	1	1	81	86	4972
BA%	52,5	50,0	50,0	55,6	48,2	0,0	38,7	63,6	44,9	50,0	33,3	50,9	48,6	52,0

Weekend

	6636	409	11	12	32	0	31	12	12	0	2	28	201	7394
(%)	89,7	5,5	0,1	0,2	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,0	0,0	0,4	2,7	
AB	3030	206	4	6	17	0	14	5	7	0	0	12	99	3404
AB%	45,7	50,4	36,4	50,0	53,1	0,0	45,2	41,7	58,3	0,0	0,0	42,9	49,3	46,0
BA	3606	203	7	6	15	0	17	7	5	0	2	16	102	3990
BA%	54,3	49,6	63,6	50,0	46,9	0,0	54,8	58,3	41,7	0,0	100,0	57,1	50,7	54,0

* - Onvolledig

Gemeente Eersel
Dagelijkse voertuigklassen door Richting

DayClassSplit-5 -- Nederlands (NLD)**Datasets:**

Plaats: [Geen] Molenweg
Richting: 0 - Ongebruikt of onbekend. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 0:00 vrijdag 29 augustus 2014 => 13:44 maandag 8 september 2014
Dossier: Geen08sep2014.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 13))
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 61281 / 91521 (66,96%)

Dagelijkse voertuigklassen door Richting**DayClassSplit-5****Plaats:** Geen.0-**Beschrijving:** Molenweg**De tijd van het filter:** 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014**Verdeling:** De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 13))**Filter:** Cls(1 2 3) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

maandag 1 september 2014				
	1	2	3	Totaal
ma	8512	149	265	8926
(%)	95,4	1,7	3,0	
AB	4058	82	135	4275
AB%	47,7	55,0	50,9	47,9
BA	4454	67	130	4651
BA%	52,3	45,0	49,1	52,1
di	8958	164	267	9389
(%)	95,4	1,7	2,8	
AB	4294	86	138	4518
AB%	47,9	52,4	51,7	48,1
BA	4664	78	129	4871
BA%	52,1	47,6	48,3	51,9
wo	8841	177	285	9303
(%)	95,0	1,9	3,1	
AB	4235	89	149	4473
AB%	47,9	50,3	52,3	48,1
BA	4606	88	136	4830
BA%	52,1	49,7	47,7	51,9
do	8847	164	261	9272
(%)	95,4	1,8	2,8	
AB	4143	81	128	4352
AB%	46,8	49,4	49,0	46,9
BA	4704	83	133	4920
BA%	53,2	50,6	51,0	53,1
vr	9560	170	273	10003
(%)	95,6	1,7	2,7	
AB	4627	82	137	4846
AB%	48,4	48,2	50,2	48,4
BA	4933	88	136	5157
BA%	51,6	51,8	49,8	51,6
za	7448	81	102	7631
(%)	97,6	1,1	1,3	
AB	3526	39	47	3612
AB%	47,3	48,1	46,1	47,3
BA	3922	42	55	4019
BA%	52,7	51,9	53,9	52,7
zo	6644	36	77	6757
(%)	98,3	0,5	1,1	
AB	2947	18	34	2999
AB%	44,4	50,0	44,2	44,4
BA	3697	18	43	3758
BA%	55,6	50,0	55,8	55,6

Gemiddeld dagelijks volume**Volledige week**

	8400	134	217	8753
(%)	96,0	1,5	2,5	
AB	3975	68	109	4153
AB%	47,3	50,7	50,2	47,4
BA	4425	66	108	4600
BA%	52,7	49,3	49,8	52,6

Weekdagen

	8943	164	269	9377
(%)	95,4	1,7	2,9	
AB	4271	84	137	4492
AB%	47,8	51,2	50,9	47,9
BA	4672	80	132	4885
BA%	52,2	48,8	49,1	52,1

Weekend

	7045	58	89	7193
(%)	97,9	0,8	1,2	
AB	3236	28	40	3305
AB%	45,9	48,3	44,9	45,9
BA	3809	30	49	3888
BA%	54,1	51,7	55,1	54,1

* - Onvolledig

Gemeente Eersel De Statistieken van de snelheid per uur van de dag

SpeedStatHour-7 -- Nederlands (NLD)

Datasets:

Plaats:

[Geen] Molenweg

Richting:

0 - Ongebruikt of onbekend. Rijbaan 0

De Duur van het onderzoek: 0:00 vrijdag 29 augustus 2014 => 13:44 maandag 8 september 2014

Dossier: Geen08sep2014.EC0 (Plus)

Identificatie: BX29ERNd MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04

Algoritme: Factory default

De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014

Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13

Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.

Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (Verbindend)

Volgtijd: Allen - (Volgafstand)

Naam: Eersel 60

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)

In profiel: Voertuigen = 62571 / 91521 (68,37%)

De Statistieken van de snelheid per uur van de dag

SpeedStatHour-7

Plaats: Geen.0-

Beschrijving: Molenweg

De tijd van het filter: 0:00 maandag 1 september 2014 => 0:00 maandag 8 september 2014

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Filter: CIs(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

Voertuigen = 62571

Maximumsnelheidsgrens = 60 km/h; Het overschrijden = 951 (1,52%); Gemiddelde overschrijdend = 64,14 km/h

Maximum = 88,1 km/h; Minimum = 8,3 km/h; Gemiddelde = 44,6 km/h

85% Snelheid = 50,8 km/h; 90% Snelheid = 52,6 km/h; Midden = 44,6 km/h

20 km/h Snelheidsgebied = 35 - 55; Aantal in Snelheidsgebied = 54588 (87,24%)

Verschil = 46,59; Standaard Afwijking = 6,83 km/h

De Verdeling van het uur

Tijd	Bin	Minimum	Maximum	Gemiddelde	Midden	85%	90%	>PSL 60 km/h		
0000	422	0,7%	29,6	74,6	46,6	45,7	52,9	55,1	19	4,5%
0100	211	0,3%	20,1	71,5	46,8	46,1	54,4	55,8	12	5,7%
0200	126	0,2%	22,9	70,3	47,2	46,1	55,1	57,6	11	8,7%
0300	76	0,1%	18,9	67,3	48,2	48,6	58,7	60,1	9	11,8%
0400	159	0,3%	25,7	70,6	47,7	46,8	54,7	57,6	11	6,9%
0500	439	0,7%	26,7	73,5	49,4	48,6	57,2	59,0	38	8,7%
0600	1716	2,7%	19,5	76,4	46,6	46,4	52,6	54,4	44	2,6%
0700	3863	6,2%	12,4	77,0	44,1	44,6	50,8	52,6	53	1,4%
0800	3973	6,3%	20,5	70,6	44,5	44,6	50,4	52,2	38	1,0%
0900	3303	5,3%	12,0	79,9	44,1	44,3	50,4	51,8	42	1,3%
1000	3658	5,8%	9,7	67,3	43,4	43,6	49,3	51,1	28	0,8%
1100	3942	6,3%	10,3	73,2	43,2	43,2	49,7	51,1	39	1,0%
1200	4064	6,5%	16,3	73,8	43,5	43,6	49,7	51,5	35	0,9%
1300	4380	7,0%	17,0	76,3	43,3	43,2	49,3	50,8	29	0,7%
1400	4560	7,3%	11,8	77,3	43,5	43,2	49,7	51,5	50	1,1%
1500	4615	7,4%	11,2	78,7	43,7	43,6	49,7	51,1	45	1,0%
1600	5287	8,4%	8,3	79,1	44,7	44,6	50,8	52,2	66	1,2%
1700	5161	8,2%	10,9	87,5	45,6	45,7	51,8	53,3	85	1,6%
1800	3587	5,7%	18,8	88,1	46,3	46,1	52,2	53,6	71	2,0%
1900	2863	4,6%	26,2	75,2	46,0	45,4	51,8	53,6	62	2,2%
2000	2354	3,8%	25,3	75,9	45,1	44,3	51,5	53,3	49	2,1%
2100	1583	2,5%	25,1	77,1	45,7	45,0	51,8	54,0	38	2,4%
2200	1427	2,3%	15,1	88,1	46,2	45,7	51,8	53,6	34	2,4%
2300	802	1,3%	15,5	79,0	47,1	46,4	54,0	56,9	43	5,4%
----	62571	100,0%	8,3	88,1	44,6	44,6	50,8	52,6	951	1,5%



verkeerstelling

Plaats : Duizel

Verkeerstelpunt : Akkerstraat

slang 5.

TUSSEN : A Meerstraat

EN : B Habraken (Viaduct)

Status telgebied * : ~~30 KM. 50 KM. 80 KM.~~ 60 ~~Binnen kom~~ / Buiten kom

Datum start telling : _____

Datum stop telling : _____

Slang A aan kant van : Meerstraat

Breedte van de weg : ~~5,70~~ meter 6⁰⁰

Slang B aan kant van : Habraken (Viaduct)

Geteld door : H. Verstappen

~~Huisnummer / Lichtmastnummer~~ : Verk B

Fietsers geteld * JA / NEE

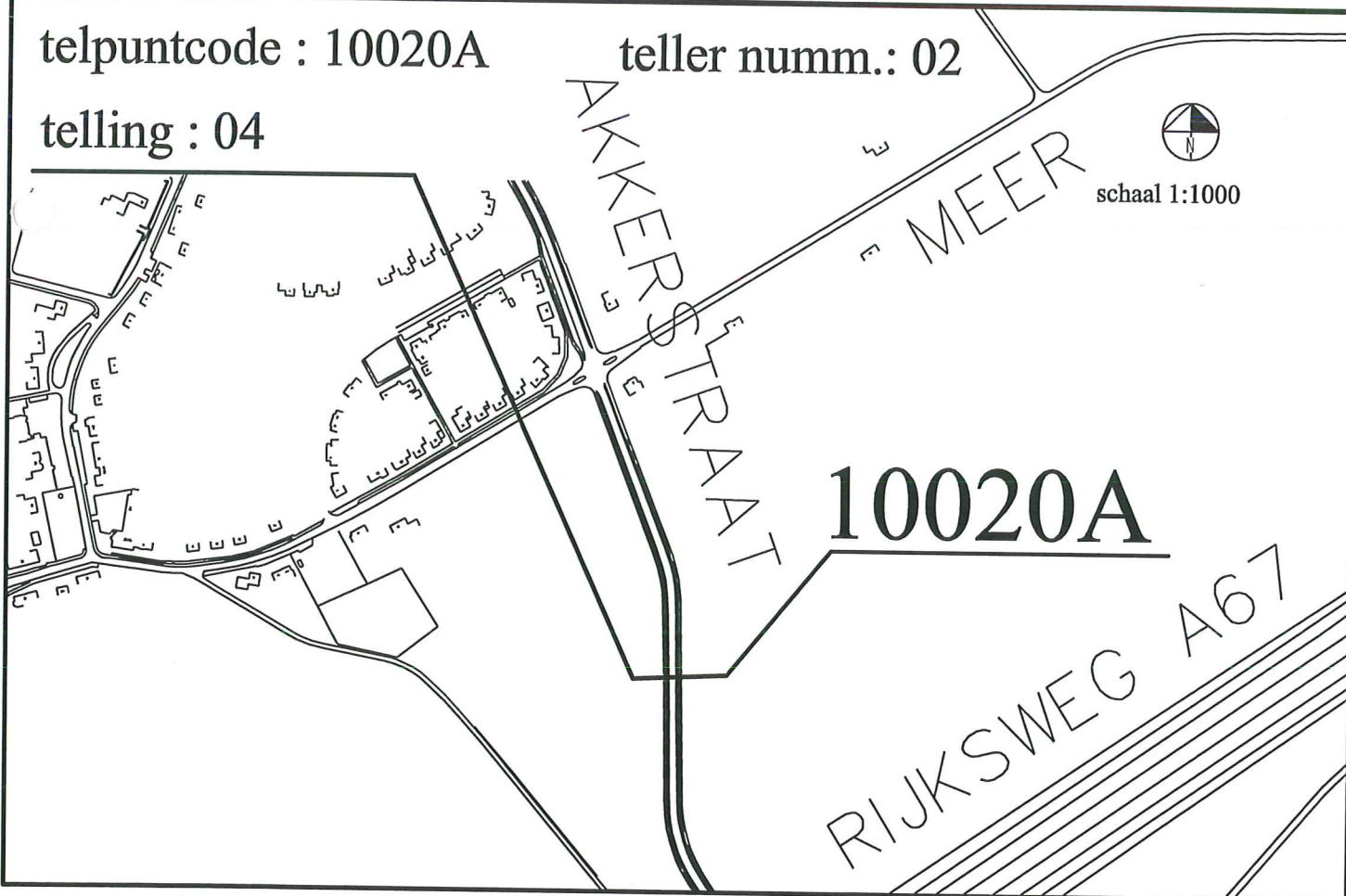
x Doorhalen wat niet van toepassing is.

Opmerking :

telpuntcode : 10020A

teller numm.: 02

telling : 04



Gemeente Eersel
De wekelijkse Tellingen van het Voertuig (Virtuele Week)

VirtWeeklyVehicle-178 -- Nederlands (NLD)**Datasets:**

Plaats: [10020A] Akkerstraat
Richting: 5 - Zuidzijde A>B, noordzijde B>A. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 00:00 donderdag 30 mei 2013 => 08:27 dinsdag 11 juni 2013
Dossier: 10020A11jun2013.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 00:00 zondag 2 juni 2013 => 00:00 zondag 9 juni 2013
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 24971 / 43016 (58,05%)

De wekelijkse Tellingen van het Voertuig (Virtuele Week)

VirtWeeklyVehicle-178

Plaats: 10020A.OZN

Beschrijving: Akkerstraat

De tijd van het filter: 00:00 zondag 2 juni 2013 => 00:00 zondag 9 juni 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Filter: Cls(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
								1 - 5	1 - 7
Uur									
0000-0100	8,0	4,0	13,0	10,0	20,0	25,0	64,0	11,0	20,6
0100-0200	4,0	6,0	5,0	5,0	17,0	19,0	45,0	7,4	14,4
0200-0300	1,0	2,0	3,0	4,0	2,0	9,0	25,0	2,4	6,6
0300-0400	2,0	1,0	4,0	3,0	1,0	7,0	11,0	2,2	4,1
0400-0500	3,0	4,0	6,0	5,0	2,0	5,0	7,0	4,0	4,6
0500-0600	14,0	18,0	20,0	17,0	16,0	12,0	4,0	17,0	14,4
0600-0700	81,0	80,0	78,0	80,0	87,0	24,0	9,0	81,2	62,7
0700-0800	266,0<	242,0	240,0<	248,0	244,0	84,0	21,0	248,0	192,1
0800-0900	260,0	266,0<	239,0	276,0<	237,0	139,0	60,0	255,6<	211,0
0900-1000	208,0	181,0	198,0	193,0	203,0	224,0	76,0	196,6	183,3
1000-1100	212,0	187,0	213,0	197,0	217,0	273,0	107,0	205,2	200,9
1100-1200	186,0	229,0	233,0	210,0	283,0<	277,0<	135,0<	228,2	221,9<
1200-1300	203,0	196,0	234,0	211,0	215,0	269,0	217,0	211,8	220,7
1300-1400	214,0	227,0	254,0	244,0	259,0	288,0	252,0	239,6	248,3
1400-1500	224,0	254,0	277,0	234,0	282,0	296,0	267,0<	254,2	262,0
1500-1600	235,0	277,0	256,0	267,0	294,0	318,0<	237,0	265,8	269,1
1600-1700	278,0	320,0	323,0	345,0	338,0<	276,0	241,0	320,8	303,0
1700-1800	321,0<	381,0<	351,0<	367,0<	331,0	200,0	245,0	350,2<	313,7<
1800-1900	219,0	256,0	240,0	257,0	241,0	160,0	179,0	242,6	221,7
1900-2000	206,0	216,0	213,0	176,0	224,0	157,0	187,0	207,0	197,0
2000-2100	130,0	158,0	168,0	162,0	181,0	140,0	135,0	159,8	153,4
2100-2200	96,0	114,0	153,0	144,0	109,0	99,0	76,0	123,2	113,0
2200-2300	90,0	93,0	100,0	82,0	101,0	66,0	59,0	93,2	84,4
2300-2400	26,0	32,0	42,0	63,0	67,0	60,0	20,0	46,0	44,3
Totalen									
0700-1900	2826,0	3016,0	3058,0	3049,0	3144,0	2804,0	2037,0	3018,6	2847,7
0600-2200	3339,0	3584,0	3670,0	3611,0	3745,0	3224,0	2444,0	3589,8	3373,9
0600-0000	3455,0	3709,0	3812,0	3756,0	3913,0	3350,0	2523,0	3729,0	3502,6
0000-0000	3487,0	3744,0	3863,0	3800,0	3971,0	3427,0	2679,0	3773,0	3567,3
Am Piek	0700	0800	0700	0800	1100	1100	1100		
	266,0	266,0	240,0	276,0	283,0	277,0	135,0		
PM Piek	1700	1700	1700	1700	1600	1500	1400		
	321,0	381,0	351,0	367,0	338,0	318,0	267,0		

* - Geen gegevens.

Gemeente Eersel
Dagelijkse voertuigklassen door Richting

DayClassSplit-179 -- Nederlands (NLD)**Datasets:**

Plaats: [10020A] Akkerstraat
Richting: 5 - Zuidzijde A>B, noordzijde B>A. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 00:00 donderdag 30 mei 2013 => 08:27 dinsdag 11 juni 2013
Dossier: 10020A11jun2013.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 3 13))
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 24018 / 43016 (55,84%)

Dagelijkse voertuigklassen door Richting**DayClassSplit-179****Plaats:** 10020A.0ZN**Beschrijving:** Akkerstraat**De tijd van het filter:** 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013**Verdeling:** De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 13))**Filter:** Cls(1 2 3) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

maandag 3 juni 2013				
	1	2	3	Totaal
ma	3318	54	39	3411
(%)	97,3	1,6	1,1	
AB	1554	26	19	1599
AB%	46,8	48,1	48,7	46,9
BA	1764	28	20	1812
BA%	53,2	51,9	51,3	53,1
di	3531	55	37	3623
(%)	97,5	1,5	1,0	
AB	1745	18	15	1778
AB%	49,4	32,7	40,5	49,1
BA	1786	37	22	1845
BA%	50,6	67,3	59,5	50,9
wo	3585	46	59	3690
(%)	97,2	1,2	1,6	
AB	1691	20	26	1737
AB%	47,2	43,5	44,1	47,1
BA	1894	26	33	1953
BA%	52,8	56,5	55,9	52,9
do	3572	56	31	3659
(%)	97,6	1,5	0,8	
AB	1726	26	16	1768
AB%	48,3	46,4	51,6	48,3
BA	1846	30	15	1891
BA%	51,7	53,6	48,4	51,7
vr	3675	56	64	3795
(%)	96,8	1,5	1,7	
AB	1765	32	34	1831
AB%	48,0	57,1	53,1	48,2
BA	1910	24	30	1964
BA%	52,0	42,9	46,9	51,8
za	3230	30	22	3282
(%)	98,4	0,9	0,7	
AB	1546	14	10	1570
AB%	47,9	46,7	45,5	47,8
BA	1684	16	12	1712
BA%	52,1	53,3	54,5	52,2
zo	2503	39	16	2558
(%)	97,8	1,5	0,6	
AB	1137	24	5	1166
AB%	45,4	61,5	31,3	45,6
BA	1366	15	11	1392
BA%	54,6	38,5	68,8	54,4

Gemiddeld dagelijks volume

Volledige week				
	3344	47	37	3430
(%)	97,5	1,4	1,1	
AB	1594	22	17	1635
AB%	47,7	46,8	45,9	47,7
BA	1750	25	20	1795
BA%	52,3	53,2	54,1	52,3

Weekdagen				
	3536	53	46	3635
(%)	97,3	1,5	1,3	
AB	1696	24	22	1742
AB%	48,0	45,3	47,8	47,9
BA	1840	29	24	1893
BA%	52,0	54,7	52,2	52,1

Weekend				
	2866	34	18	2920
(%)	98,2	1,2	0,6	
AB	1341	19	7	1368
AB%	46,8	55,9	38,9	46,8
BA	1525	15	11	1552
BA%	53,2	44,1	61,1	53,2

* - Onvolledig

Gemeente Eersel
Dagelijkse voertuigklassen door Richting

DayClassSplit-179 -- Nederlands (NLD)**Datasets:**

Plaats: [10020A] Akkerstraat
Richting: 5 - Zuidzijde A>B, noordzijde B>A. **Rijbaan** 0
De Duur van het onderzoek: 00:00 donderdag 30 mei 2013 => 08:27 dinsdag 11 juni 2013
Dossier: 10020A11jun2013.EC0 (Plus)
Identificatie: BX29ERND MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algoritme: Factory default
De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013
Inbegrepen klassen: 1, 2, 3
Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.
Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
Naam: Eersel 60
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 13))
Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)
In profiel: Voertuigen = 24018 / 43016 (55,84%)

Dagelijkse voertuigklassen door Richting**DayClassSplit-179****Plaats:** 10020A.OZN**Beschrijving:** Akkerstraat**De tijd van het filter:** 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013**Verdeling:** De classificatie van het voertuig (Euro13 Geaggregeerd (0 1 1 2 2 2 2 3 3 3 3 3 13))**Filter:** Cls(1 2 3) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

maandag 3 juni 2013

	1	2	3	Totaal
ma	3318	54	39	3411
(%)	97,3	1,6	1,1	
AB	1554	26	19	1599
AB%	46,8	48,1	48,7	46,9
BA	1764	28	20	1812
BA%	53,2	51,9	51,3	53,1
di	3531	55	37	3623
(%)	97,5	1,5	1,0	
AB	1745	18	15	1778
AB%	49,4	32,7	40,5	49,1
BA	1786	37	22	1845
BA%	50,6	67,3	59,5	50,9
wo	3585	46	59	3690
(%)	97,2	1,2	1,6	
AB	1691	20	26	1737
AB%	47,2	43,5	44,1	47,1
BA	1894	26	33	1953
BA%	52,8	56,5	55,9	52,9
do	3572	56	31	3659
(%)	97,6	1,5	0,8	
AB	1726	26	16	1768
AB%	48,3	46,4	51,6	48,3
BA	1846	30	15	1891
BA%	51,7	53,6	48,4	51,7
vr	3675	56	64	3795
(%)	96,8	1,5	1,7	
AB	1765	32	34	1831
AB%	48,0	57,1	53,1	48,2
BA	1910	24	30	1964
BA%	52,0	42,9	46,9	51,8
za	3230	30	22	3282
(%)	98,4	0,9	0,7	
AB	1546	14	10	1570
AB%	47,9	46,7	45,5	47,8
BA	1684	16	12	1712
BA%	52,1	53,3	54,5	52,2
zo	2503	39	16	2558
(%)	97,8	1,5	0,6	
AB	1137	24	5	1166
AB%	45,4	61,5	31,3	45,6
BA	1366	15	11	1392
BA%	54,6	38,5	68,8	54,4

Gemiddeld dagelijks volume**Volledige week**

	3344	47	37	3430
(%)	97,5	1,4	1,1	
AB	1594	22	17	1635
AB%	47,7	46,8	45,9	47,7
BA	1750	25	20	1795
BA%	52,3	53,2	54,1	52,3

Weekdagen

	3536	53	46	3635
(%)	97,3	1,5	1,3	
AB	1696	24	22	1742
AB%	48,0	45,3	47,8	47,9
BA	1840	29	24	1893
BA%	52,0	54,7	52,2	52,1

Weekend

	2866	34	18	2920
(%)	98,2	1,2	0,6	
AB	1341	19	7	1368
AB%	46,8	55,9	38,9	46,8
BA	1525	15	11	1552
BA%	53,2	44,1	61,1	53,2

* - Onvolledig

Gemeente Eersel

De Statistieken van de snelheid per uur van de dag

SpeedStatHour-180 -- Nederlands (NLD)

Datasets:

Plaats: [10020A] Akkerstraat

Richting: 5 - Zuidzijde A>B, noordzijde B>A. Rijbaan 0

De Duur van het onderzoek: 00:00 donderdag 30 mei 2013 => 08:27 dinsdag 11 juni 2013

Dossier: 10020A11jun2013.EC0 (Plus)

Identificatie: BX29ERNDC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04

Algoritme: Factory default

De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013

Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13

Het grensgebied van de snelheid: 0 - 140 km/h.

Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)

Volgtijd: Allen - (Volgafstand)

Naam: Eersel 60

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)

In profiel: Voertuigen = 25127 / 43016 (58,41%)

De Statistieken van de snelheid per uur van de dag

SpeedStatHour-180

Plaats: 10020A.OZN

Beschrijving: Akkerstraat

De tijd van het filter: 00:00 maandag 3 juni 2013 => 00:00 maandag 10 juni 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Euro13)

Filter: Cis(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(0,140) Volgafstand(>0)

Voertuigen = 25127

Maximumsnelheidsgrens = 60 km/h. Het overschrijden = 4446 (17,69%); Gemiddelde overschrijdend = 65,48 km/h

Maximum = 110,1 km/h; Minimum = 9,3 km/h; Gemiddelde = 53,0 km/h

85% Snelheid = 60,8 km/h; 90% Snelheid = 63,0 km/h; Midden = 52,9 km/h

20 km/h Snelheidsgebied = 43 - 63; Aantal in Snelheidsgebied = 20083 (79,93%)

Verschil = 75,37; Standaard Afwijking = 8,68 km/h

De Verdeling van het uur

Tijd	Bin	Minimum	Maximum	Gemiddelde	Midden	85%	90%	>PSL 60 km/h		
0000	126	0,5%	32,1	110,1	52,1	50,8	60,1	63,0	20	15,9%
0100	92	0,4%	13,6	71,0	51,8	51,5	60,5	63,7	16	17,4%
0200	40	0,2%	35,7	70,1	52,2	52,2	58,0	61,9	6	15,0%
0300	25	0,1%	35,8	74,6	52,3	52,9	56,2	57,6	2	8,0%
0400	32	0,1%	24,2	72,8	52,1	51,8	60,1	62,6	6	18,8%
0500	101	0,4%	30,8	85,0	57,1	56,5	65,9	68,4	36	35,6%
0600	435	1,7%	23,6	101,1	56,2	56,5	65,5	67,3	135	31,0%
0700	1344	5,3%	19,8	99,7	54,9	55,1	61,9	64,1	305	22,7%
0800	1470	5,9%	18,4	99,7	53,8	53,6	61,2	63,0	282	19,2%
0900	1310	5,2%	20,7	81,8	52,2	52,2	60,1	62,6	211	16,1%
1000	1444	5,7%	20,8	93,6	52,2	51,8	60,1	62,3	234	16,2%
1100	1627	6,5%	13,3	102,8	51,8	51,8	59,8	61,9	246	15,1%
1200	1552	6,2%	20,8	95,2	52,5	52,2	59,8	61,6	237	15,3%
1300	1752	7,0%	19,3	83,7	51,5	51,5	58,7	61,2	215	12,3%
1400	1895	7,5%	20,8	95,2	51,5	51,5	59,0	61,6	251	13,2%
1500	1918	7,6%	15,8	90,0	51,8	51,8	59,8	61,6	281	14,7%
1600	2129	8,5%	20,3	98,9	53,0	52,9	60,5	63,0	383	18,0%
1700	2179	8,7%	18,9	91,6	54,0	54,0	61,6	63,4	440	20,2%
1800	1547	6,2%	24,9	103,6	54,5	54,0	61,6	63,7	325	21,0%
1900	1343	5,3%	9,3	103,2	53,6	53,3	61,9	64,1	262	19,5%
2000	1073	4,3%	26,1	95,6	54,0	53,6	61,9	64,4	224	20,9%
2100	791	3,1%	9,8	92,0	53,7	53,3	61,2	63,4	164	20,7%
2200	581	2,3%	25,0	90,2	52,7	51,1	60,8	63,0	103	17,7%
2300	321	1,3%	32,4	103,6	53,0	51,8	61,6	65,9	62	19,3%
----	25127	100,0%	9,3	110,1	53,0	52,9	60,8	63,0	4446	17,7%

BIJLAGE 3

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	RVDV
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	RVDV op 1-9-2014
Laatst ingezien door	RVDV op 11-9-2014
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.51
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

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

Naam	Omschr.	Bf
b01	terreinverharding	0,00
b02	Hint	0,00
b03	Bospoort	0,00
b04	A67	0,50
b05	A67	0,50
b06	verharding	0,00
b07	verharding	0,00
b08	verharding	0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	ISO H
h1	maaiveld	148199,99	374300,50	148199,67	374298,90	30,10	30,10	30,10
2230	67 / 7,762 / 7,777 (Links)	148618,88	374630,02	148631,25	374638,37	35,20	35,28	--
2230	67 / 7,762 / 7,777 (Rechts)	148624,31	374621,62	148624,33	374621,64	35,20	35,20	35,20
2230	67 / 7,762 / 7,777 (Rechts)	148624,33	374621,64	148636,85	374630,08	35,20	35,28	--
3536	67 / 7,762 / 7,777 (Rechts)	148644,83	374608,88	148648,11	374611,11	35,19	35,15	--
3536	67 / 7,762 / 7,777 (Links)	148630,09	374610,90	148639,17	374617,12	35,27	35,19	--
3536	67 / 7,762 / 7,777 (Rechts)	148635,75	374602,65	148644,83	374608,88	35,27	35,19	--
3536	67 / 7,762 / 7,777 (Rechts)	148635,74	374602,64	148635,75	374602,65	35,27	35,27	35,27
3536	67 / 7,762 / 7,777 (Links)	148639,17	374617,12	148642,48	374619,37	35,19	35,15	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148655,92	374642,95	148738,39	374698,61	35,28	35,40	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148636,85	374630,08	148636,85	374630,08	35,28	35,28	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148821,86	374754,95	148905,11	374811,10	35,43	35,49	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148738,39	374698,61	148821,86	374754,95	35,40	35,43	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148985,56	374865,42	149048,26	374907,72	35,63	35,58	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148636,85	374630,08	148655,92	374642,95	35,28	35,28	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Links)	148631,25	374638,37	149042,67	374916,01	35,28	35,58	--
4341	67 / 7,777 / 8,275 (Rechts)	148905,11	374811,10	148985,56	374865,42	35,49	35,63	--
4606	67 / 8,276 / 8,351 (Rechts)	149061,51	374889,94	149123,88	374931,93	35,67	35,81	--
4606	67 / 8,276 / 8,351 (Links)	149056,36	374898,53	149118,41	374940,30	35,71	35,81	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148248,98	374349,70	148295,19	374381,13	32,03	32,59	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148635,73	374602,64	148635,74	374602,64	35,27	35,27	35,27
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148193,47	374311,93	148248,98	374349,70	31,53	32,03	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148295,19	374381,13	148331,55	374406,09	32,59	33,14	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148578,92	374575,81	148630,06	374610,88	35,16	35,27	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148630,08	374610,89	148630,09	374610,90	35,27	35,27	35,27
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148331,55	374406,09	148414,00	374462,65	33,14	34,12	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148300,81	374372,87	148337,20	374397,85	32,59	33,14	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148337,20	374397,85	148419,66	374454,41	33,14	34,12	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148199,10	374303,66	148254,61	374341,43	31,53	32,03	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148254,61	374341,43	148300,81	374372,87	32,03	32,59	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148539,83	374536,88	148584,58	374567,56	34,99	35,16	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148584,58	374567,56	148635,73	374602,64	35,16	35,27	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148419,66	374454,41	148501,19	374510,35	34,12	34,77	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Rechts)	148501,19	374510,35	148539,83	374536,88	34,77	34,99	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148414,00	374462,65	148495,53	374518,59	34,12	34,77	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148495,53	374518,59	148534,17	374545,12	34,77	34,99	--
5217	67 / 6,349 / 7,762 (Links)	148534,17	374545,12	148578,92	374575,81	34,99	35,16	--
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149350,59	375110,13	149350,51	375110,09	35,11	35,11	35,11
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149345,81	375106,87	149350,59	375110,13	35,11	35,11	--
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149345,12	375118,51	149345,13	375118,51	35,11	35,11	35,11
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149336,79	375112,82	149340,19	375115,13	35,05	35,11	--
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149340,19	375115,13	149345,12	375118,51	35,11	35,11	--
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149345,21	375118,56	149345,21	375118,56	35,11	35,11	35,11
9033	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149342,61	375104,69	149345,81	375106,87	35,05	35,11	--
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149358,24	375099,56	149358,25	375099,56	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149363,62	375091,13	149363,55	375091,09	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149355,64	375085,74	149355,55	375085,67	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149355,55	375085,67	149358,79	375087,85	35,03	34,95	--
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Rechts)	149358,79	375087,85	149363,62	375091,13	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149358,17	375099,52	149358,24	375099,56	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149358,16	375099,51	149358,17	375099,52	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,75	375093,82	149349,76	375093,83	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,64	375093,74	149349,65	375093,75	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,66	375093,76	149349,72	375093,80	35,03	35,03	35,03
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149353,21	375096,15	149358,16	375099,51	34,95	34,95	34,95
10143	67 / 8,628 / 8,638 (Links)	149349,76	375093,83	149353,21	375096,15	35,03	34,95	--
10551	67 / 9,467 / 9,544 (Rechts)	150048,35	375555,84	150113,47	375600,20	29,03	28,72	--
10551	67 / 9,467 / 9,544 (Links)	150042,73	375564,11	150071,17	375583,48	29,03	28,86	--
10551	67 / 9,467 / 9,544 (Links)	150071,17	375583,48	150107,84	375608,46	28,86	28,72	--
10654	67 / 1,533 / 7,762 (Links)	148195,66	374341,58	148618,89	374630,03	31,65	35,20	--
10654	67 / 1,533 / 7,762 (Rechts)	148201,33	374333,35	148624,33	374621,64	31,65	35,20	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149559,90	375265,28	149643,27	375322,25	33,64	32,94	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149643,27	375322,25	149724,52	375377,78	32,94	32,08	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149476,85	375208,53	149559,90	375265,28	34,25	33,64	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149345,13	375118,51	149395,30	375152,81	35,11	34,75	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149395,30	375152,81	149476,85	375208,53	34,75	34,25	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149928,70	375517,32	149968,30	375544,26	29,89	29,52	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149350,59	375110,13	149350,60	375110,14	35,11	35,11	35,11
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149891,01	375491,57	149928,70	375517,32	30,30	29,89	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	ISO H
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149724,52	375377,78	149807,08	375434,22	32,08	31,12	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149807,08	375434,22	149891,01	375491,57	31,12	30,30	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Links)	149345,21	375118,56	149345,13	375118,51	35,11	35,11	35,11
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149482,49	375200,28	149565,54	375257,03	34,25	33,64	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149565,54	375257,03	149648,91	375314,00	33,64	32,94	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149400,95	375144,56	149482,49	375200,28	34,75	34,25	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149350,51	375110,08	149350,51	375110,09	35,11	35,11	35,11
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149350,60	375110,14	149400,95	375144,56	35,11	34,75	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149896,65	375483,31	149934,34	375509,06	30,30	29,89	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149934,34	375509,06	149973,93	375535,99	29,89	29,52	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149812,73	375425,97	149896,65	375483,31	31,12	30,30	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149648,91	375314,00	149730,17	375369,53	32,94	32,08	--
11488	67 / 8,638 / 9,393 (Rechts)	149730,17	375369,53	149812,73	375425,97	32,08	31,12	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,74	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149326,43	375078,15	149349,75	375093,82	35,14	35,03	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,75	375093,82	149349,74	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149247,32	375013,01	149332,01	375069,85	35,37	35,14	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149332,01	375069,85	149355,54	375085,67	35,14	35,03	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149221,73	374995,81	149247,32	375013,01	35,57	35,37	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149124,07	374932,05	149164,92	374958,72	35,81	35,60	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149164,92	374958,72	149221,73	374995,81	35,60	35,57	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149216,27	375004,19	149241,74	375021,31	35,57	35,37	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149241,74	375021,31	149326,43	375078,15	35,37	35,14	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149159,45	374967,09	149216,27	375004,19	35,60	35,57	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149355,54	375085,67	149355,55	375085,67	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149118,61	374940,43	149159,45	374967,09	35,81	35,60	--
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,72	375093,80	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Rechts)	149355,64	375085,74	149355,65	375085,75	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,66	375093,76	149349,65	375093,75	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
11998	67 / 8,351 / 8,628 (Links)	149349,73	375093,81	149349,73	375093,81	35,03	35,03	35,03
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149177,27	375004,19	149229,73	375039,91	35,47	35,39	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149146,64	374984,19	149177,27	375004,19	35,58	35,47	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149107,07	374958,36	149146,64	374984,19	35,60	35,58	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149336,77	375112,81	149336,70	375112,75	35,05	35,05	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149313,75	375097,13	149336,77	375112,81	35,14	35,05	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Links)	149229,73	375039,91	149313,75	375097,13	35,39	35,14	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149152,11	374975,81	149182,73	374995,81	35,58	35,47	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149112,54	374949,98	149152,11	374975,81	35,60	35,58	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149342,61	375104,69	149342,69	375104,74	35,05	35,05	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149319,38	375088,87	149342,60	375104,68	35,14	35,05	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149235,36	375031,65	149319,38	375088,87	35,39	35,14	--
15007	67 / 8,352 / 8,628 (Rechts)	149182,73	374995,81	149235,36	375031,65	35,47	35,39	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149363,62	375091,13	149363,63	375091,13	34,95	34,95	34,95
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149745,34	375350,14	149828,09	375406,30	32,07	31,12	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149662,60	375294,02	149745,34	375350,14	32,95	32,07	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149828,09	375406,30	149910,84	375462,46	31,12	30,29	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149994,03	375518,89	150002,81	375524,86	29,50	29,53	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149910,84	375462,46	149994,03	375518,89	30,29	29,50	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149363,63	375091,13	149414,35	375125,55	34,95	34,74	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149363,54	375091,08	149363,55	375091,09	34,95	34,95	34,95
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149414,35	375125,55	149497,10	375181,71	34,74	34,23	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149578,79	375237,14	149662,60	375294,02	33,63	32,95	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	149497,10	375181,71	149578,79	375237,14	34,23	33,63	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Rechts)	150002,81	375524,86	150048,34	375555,83	29,53	29,03	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149822,47	375414,57	149905,22	375470,73	31,12	30,29	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149739,72	375358,42	149822,47	375414,57	32,07	31,12	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149905,22	375470,73	149988,41	375527,17	30,29	29,50	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149997,19	375533,14	150042,72	375564,10	29,53	29,04	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149988,41	375527,17	149997,19	375533,14	29,50	29,53	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149408,74	375133,83	149491,49	375189,98	34,74	34,23	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	ISO H
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149358,17	375099,52	149408,74	375133,83	34,95	34,74	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149491,49	375189,98	149573,18	375245,42	34,23	33,63	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149656,99	375302,29	149739,72	375358,42	32,95	32,07	--
15582	67 / 8,638 / 9,466 (Links)	149573,18	375245,42	149656,99	375302,29	33,63	32,95	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148661,49	374632,29	148744,21	374688,48	35,27	35,44	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148744,21	374688,48	148798,19	374725,14	35,44	35,44	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Rechts)	149061,53	374889,94	149063,10	374897,00	35,66	35,67	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Rechts)	148648,11	374611,11	149061,51	374889,93	35,33	35,66	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148642,49	374619,38	148661,49	374632,29	35,33	35,27	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148976,24	374843,17	148993,58	374855,15	35,60	35,66	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148911,21	374800,07	148976,24	374843,17	35,51	35,60	--
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148798,19	374725,14	148827,19	374744,35	35,44	35,44	35,44
19956	67 / 7,777 / 8,276 (Links)	148827,19	374744,35	148911,21	374800,07	35,44	35,51	--
22631	67 / 9,394 / 9,509 (Links)	149969,15	375544,84	150064,14	375608,77	29,51	28,78	--
22631	67 / 9,394 / 9,509 (Rechts)	149974,73	375536,54	150069,73	375600,47	29,51	28,78	--
23246	67 / 8,275 / 8,352 (Rechts)	149048,39	374907,81	149112,49	374949,95	35,58	35,60	--
23246	67 / 8,275 / 8,352 (Links)	149042,80	374916,10	149107,03	374958,33	35,58	35,60	--

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Cp
geb 01	nieuwe woning	7,00	30,10	0 dB
geb 02	2011	7,00	30,10	0 dB
geb 03	2011	7,00	30,10	0 dB
geb 04	2011	7,00	30,10	0 dB
geb 05	2014	7,00	30,10	0 dB
geb 06	1918	7,00	30,10	0 dB
geb 07	1918	7,00	30,10	0 dB
geb 08	1960	7,00	30,10	0 dB
geb 09	1976	7,00	30,10	0 dB
geb 10	1952	7,00	30,10	0 dB
geb 11	2005	7,00	30,10	0 dB
geb 12	1966	7,00	30,10	0 dB
geb 13	2005	7,00	30,10	0 dB
geb 14	1980	7,00	30,10	0 dB
geb 15	1980	7,00	30,10	0 dB
geb 16	2011	7,00	30,10	0 dB
geb 17	2011	7,00	30,10	0 dB
geb 18	1989	7,00	30,10	0 dB
geb 19	1970	7,00	30,10	0 dB
geb 20	1989	7,00	30,10	0 dB
geb 21	1848	7,00	30,10	0 dB
geb 22	1918	7,00	30,10	0 dB
geb 23	1999	7,00	30,10	0 dB
geb 24	1968	7,00	30,10	0 dB
geb 25	1984	7,00	30,10	0 dB
geb 26	1956	7,00	30,10	0 dB
geb 27	2000	7,00	30,10	0 dB
geb 28	1920	7,00	30,10	0 dB
geb 29	1920	7,00	30,10	0 dB
geb 30	1962	7,00	30,10	0 dB
geb 31	1975	7,00	30,10	0 dB
geb 32	1900	7,00	30,10	0 dB
geb 33	1957	7,00	30,10	0 dB
geb 34	1956	7,00	30,10	0 dB
geb 35	1918	7,00	30,10	0 dB
geb 36	1992	7,00	30,10	0 dB
geb 37	1992	7,00	30,10	0 dB
geb 38	1960	7,00	30,10	0 dB
geb 39	1960	7,00	30,10	0 dB
geb 40	1966	7,00	30,10	0 dB
geb 41	1960	7,00	30,10	0 dB
geb 42	1977	7,00	30,10	0 dB

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)
w1	Molenweg	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	10670,00	6,71
w2	Habraken	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	10670,00	6,71
w3	Hertstraat	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	1000,00	6,65
w4	Hint	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	500,00	6,65
2230	67 / 7,762 / 7,777	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
3536	67 / 7,762 / 7,777	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
4341	67 / 7,777 / 8,275	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
4606	67 / 8,276 / 8,351	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
5217	67 / 6,349 / 7,762	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
7466	67 / 8,276 / 8,351	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
9033	67 / 8,628 / 8,638	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
10143	67 / 8,628 / 8,638	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
10551	67 / 9,467 / 9,544	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	12898,08	6,10
10654	67 / 1,533 / 7,762	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
11488	67 / 8,638 / 9,393	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
11998	67 / 8,351 / 8,628	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
12050	67 / 7,777 / 8,275	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
15007	67 / 8,352 / 8,628	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03
15582	67 / 8,638 / 9,466	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
19956	67 / 7,777 / 8,276	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14341,88	6,09
22631	67 / 9,394 / 9,509	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	12238,84	6,02
23246	67 / 8,275 / 8,352	Intensiteit	0,75	0	W1	ZOAB	115	100	90	14608,96	6,03

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
w1	3,29	0,79	95,99	95,99	95,99	1,53	1,53	1,53	2,48	2,48	2,48
w2	3,29	0,79	95,99	95,99	95,99	1,53	1,53	1,53	2,48	2,48	2,48
w3	3,84	0,60	97,55	97,55	97,55	1,37	1,37	1,37	1,08	1,08	1,08
w4	3,84	0,60	97,55	97,55	97,55	1,37	1,37	1,37	1,08	1,08	1,08
2230	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
3536	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
4341	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
4606	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
5217	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
7466	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
9033	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
10143	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
10551	3,58	1,56	78,52	77,41	65,42	5,57	4,27	6,98	15,91	18,32	27,60
10654	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
11488	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
11998	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
12050	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
15007	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37
15582	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
19956	3,55	1,59	79,68	78,95	68,74	6,06	4,56	6,84	14,26	16,49	24,42
22631	3,39	1,77	69,26	74,91	50,72	8,49	6,93	9,95	22,25	18,16	39,32
23246	3,30	1,81	75,05	79,04	60,60	7,04	5,90	8,03	17,91	15,06	31,37

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
A67	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Habraken	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Hertstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Hint	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Molenweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

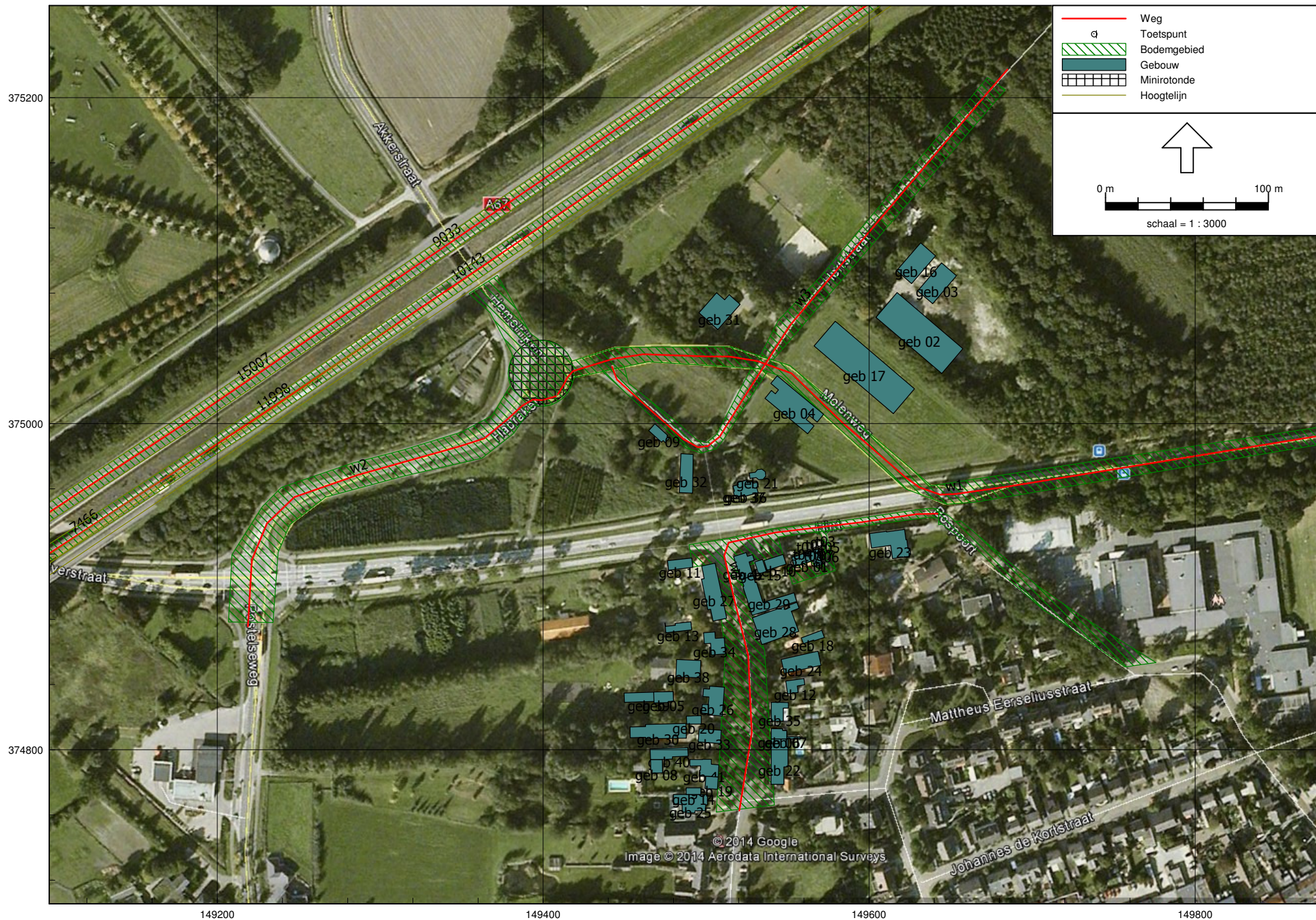
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

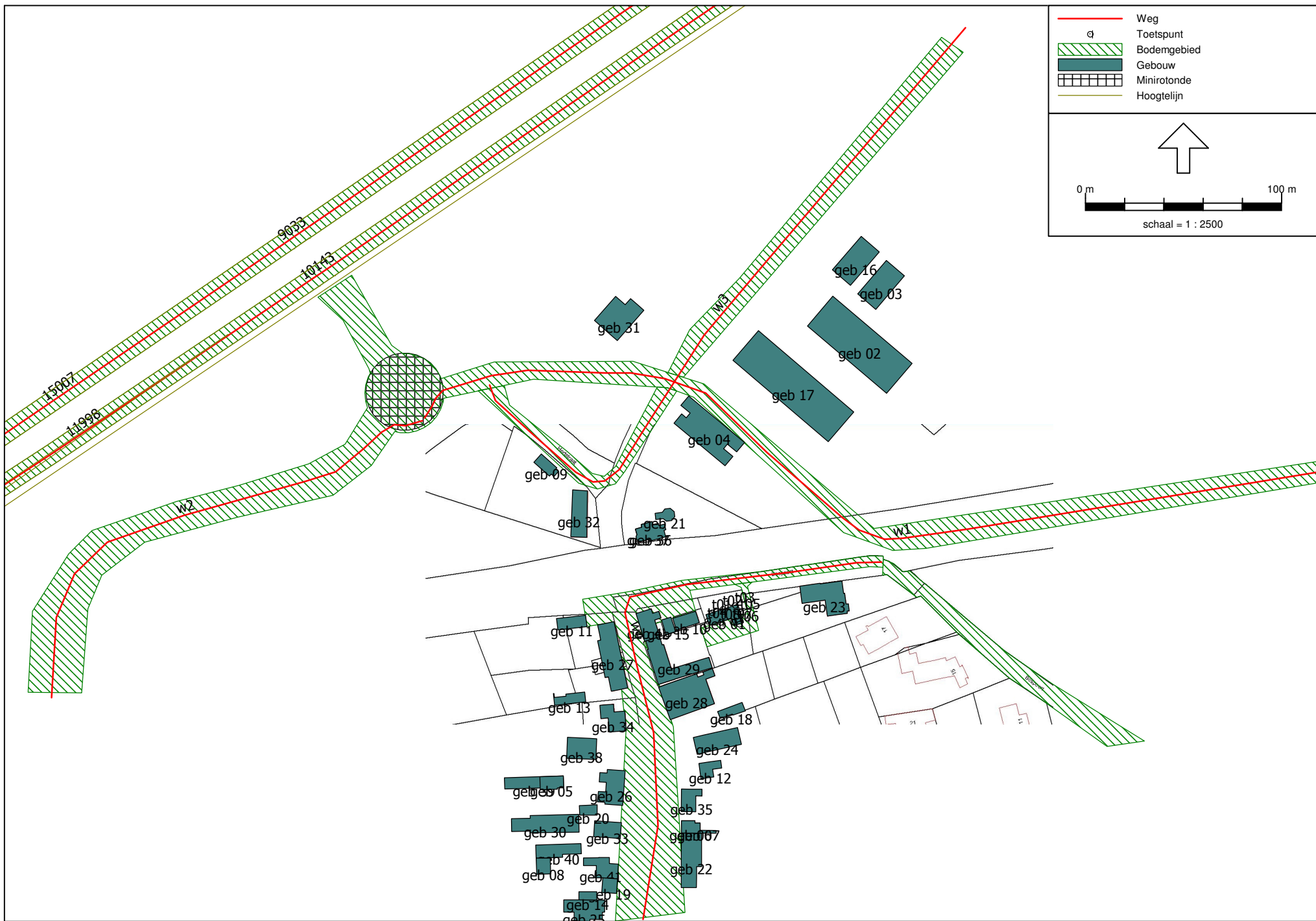
Naam	Omschr.
r1	rotonde

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

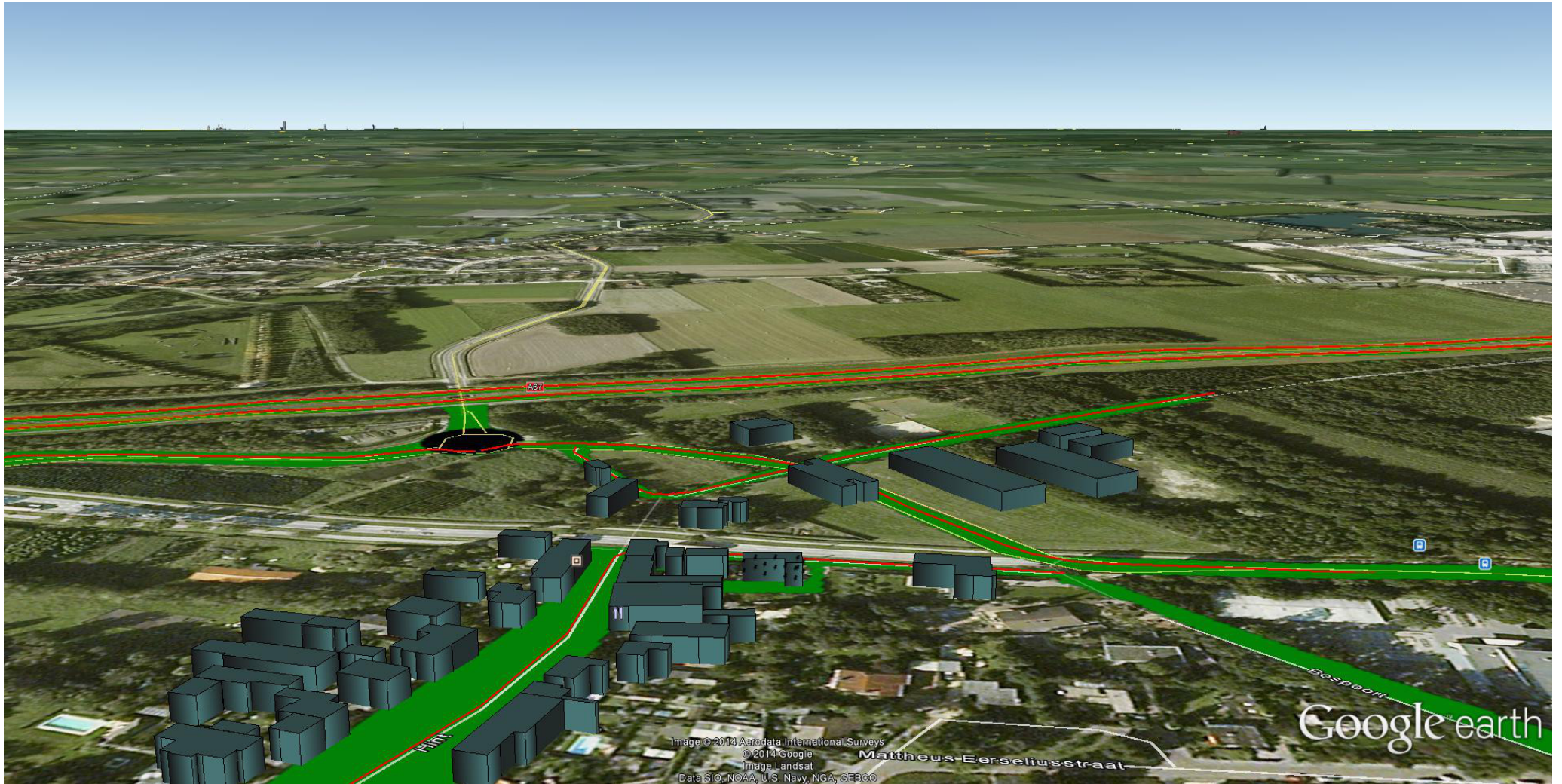
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 1	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 2	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 3	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 4	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 5	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 6	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 7	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 8	30,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

BIJLAGE 4









Google earth

voet
meter

600

200



BIJLAGE 5

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A67
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	47,3	44,9	42,2	49,9
t01_B	toetspunt 1	4,50	50,8	48,3	45,6	53,4
t02_A	toetspunt 2	1,50	47,7	45,2	42,5	50,3
t02_B	toetspunt 2	4,50	51,2	48,7	46,1	53,8
t03_A	toetspunt 3	1,50	47,8	45,4	42,6	50,4
t03_B	toetspunt 3	4,50	51,3	48,9	46,2	53,9
t04_A	toetspunt 4	1,50	41,2	38,7	36,3	43,9
t04_B	toetspunt 4	4,50	46,9	44,5	41,9	49,6
t05_A	toetspunt 5	1,50	43,9	41,4	38,6	46,4
t05_B	toetspunt 5	4,50	48,6	46,2	43,4	51,2
t06_A	toetspunt 6	1,50	36,9	34,4	32,1	39,7
t06_B	toetspunt 6	4,50	43,1	40,6	38,1	45,8
t07_A	toetspunt 7	1,50	37,7	35,2	33,0	40,6
t07_B	toetspunt 7	4,50	43,5	41,0	38,6	46,2
t08_A	toetspunt 8	1,50	37,5	35,0	32,7	40,3
t08_B	toetspunt 8	4,50	43,4	40,9	38,5	46,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Molenweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	44,7	41,6	35,4	45,3
t01_B	toetspunt 1	4,50	46,2	43,1	36,9	46,8
t02_A	toetspunt 2	1,50	45,1	42,0	35,8	45,7
t02_B	toetspunt 2	4,50	46,7	43,6	37,4	47,3
t03_A	toetspunt 3	1,50	45,7	42,6	36,4	46,3
t03_B	toetspunt 3	4,50	47,3	44,2	38,0	47,9
t04_A	toetspunt 4	1,50	38,6	35,5	29,4	39,3
t04_B	toetspunt 4	4,50	40,3	37,2	31,0	40,9
t05_A	toetspunt 5	1,50	44,3	41,2	35,0	44,9
t05_B	toetspunt 5	4,50	46,0	42,9	36,7	46,6
t06_A	toetspunt 6	1,50	23,2	20,1	13,9	23,8
t06_B	toetspunt 6	4,50	27,6	24,6	18,4	28,3
t07_A	toetspunt 7	1,50	25,6	22,5	16,3	26,2
t07_B	toetspunt 7	4,50	30,0	26,9	20,7	30,6
t08_A	toetspunt 8	1,50	22,0	18,9	12,7	22,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	26,6	23,5	17,3	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Hint
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	41,5	39,1	31,0	41,9
t01_B	toetspunt 1	4,50	42,2	39,8	31,7	42,6
t02_A	toetspunt 2	1,50	41,7	39,4	31,3	42,2
t02_B	toetspunt 2	4,50	42,4	40,0	31,9	42,8
t03_A	toetspunt 3	1,50	42,4	40,0	31,9	42,8
t03_B	toetspunt 3	4,50	42,8	40,4	32,4	43,3
t04_A	toetspunt 4	1,50	36,3	33,9	25,8	36,7
t04_B	toetspunt 4	4,50	37,1	34,7	26,6	37,5
t05_A	toetspunt 5	1,50	38,5	36,1	28,1	38,9
t05_B	toetspunt 5	4,50	39,1	36,7	28,6	39,5
t06_A	toetspunt 6	1,50	15,5	13,1	5,1	15,9
t06_B	toetspunt 6	4,50	18,3	16,0	7,9	18,8
t07_A	toetspunt 7	1,50	19,7	17,3	9,3	20,1
t07_B	toetspunt 7	4,50	23,6	21,2	13,2	24,1
t08_A	toetspunt 8	1,50	16,4	14,0	6,0	16,8
t08_B	toetspunt 8	4,50	19,6	17,2	9,1	20,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Habraken
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	36,3	33,2	27,0	36,9
t01_B	toetspunt 1	4,50	37,3	34,2	28,0	37,9
t02_A	toetspunt 2	1,50	36,2	33,1	26,9	36,8
t02_B	toetspunt 2	4,50	37,3	34,2	28,0	37,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	36,8	33,7	27,5	37,4
t03_B	toetspunt 3	4,50	37,8	34,7	28,5	38,4
t04_A	toetspunt 4	1,50	21,3	18,2	12,0	21,9
t04_B	toetspunt 4	4,50	26,8	23,7	17,5	27,4
t05_A	toetspunt 5	1,50	33,2	30,1	24,0	33,9
t05_B	toetspunt 5	4,50	34,8	31,7	25,5	35,4
t06_A	toetspunt 6	1,50	19,4	16,3	10,1	20,0
t06_B	toetspunt 6	4,50	24,7	21,6	15,5	25,4
t07_A	toetspunt 7	1,50	21,1	18,0	11,8	21,7
t07_B	toetspunt 7	4,50	26,4	23,3	17,1	27,0
t08_A	toetspunt 8	1,50	21,0	17,9	11,8	21,7
t08_B	toetspunt 8	4,50	26,5	23,4	17,2	27,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Hertstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	29,3	26,9	18,9	29,7
t01_B	toetspunt 1	4,50	30,7	28,3	20,2	31,1
t02_A	toetspunt 2	1,50	29,3	26,9	18,8	29,7
t02_B	toetspunt 2	4,50	30,6	28,2	20,2	31,0
t03_A	toetspunt 3	1,50	29,2	26,8	18,8	29,7
t03_B	toetspunt 3	4,50	30,5	28,1	20,1	31,0
t04_A	toetspunt 4	1,50	27,8	25,4	17,4	28,2
t04_B	toetspunt 4	4,50	29,2	26,8	18,8	29,7
t05_A	toetspunt 5	1,50	26,8	24,4	16,3	27,2
t05_B	toetspunt 5	4,50	27,9	25,5	17,5	28,3
t06_A	toetspunt 6	1,50	8,5	6,1	-2,0	8,9
t06_B	toetspunt 6	4,50	11,4	9,0	0,9	11,8
t07_A	toetspunt 7	1,50	11,8	9,4	1,3	12,2
t07_B	toetspunt 7	4,50	14,8	12,4	4,4	15,3
t08_A	toetspunt 8	1,50	9,8	7,4	-0,6	10,2
t08_B	toetspunt 8	4,50	12,4	10,0	2,0	12,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	53,8	51,1	46,3	55,2
t01_B	toetspunt 1	4,50	56,0	53,3	49,1	57,6
t02_A	toetspunt 2	1,50	54,1	51,4	46,7	55,5
t02_B	toetspunt 2	4,50	56,3	53,6	49,5	58,0
t03_A	toetspunt 3	1,50	54,6	51,8	47,0	55,9
t03_B	toetspunt 3	4,50	56,7	54,0	49,8	58,3
t04_A	toetspunt 4	1,50	47,8	45,1	40,4	49,2
t04_B	toetspunt 4	4,50	51,2	48,6	44,9	53,2
t05_A	toetspunt 5	1,50	51,9	49,1	43,9	53,0
t05_B	toetspunt 5	4,50	54,4	51,7	47,2	55,9
t06_A	toetspunt 6	1,50	39,5	36,9	34,3	42,1
t06_B	toetspunt 6	4,50	45,5	42,9	40,3	48,0
t07_A	toetspunt 7	1,50	40,5	38,0	35,3	43,0
t07_B	toetspunt 7	4,50	46,1	43,6	40,8	48,6
t08_A	toetspunt 8	1,50	40,0	37,4	34,9	42,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	45,8	43,2	40,6	48,4

BIJLAGE 6

Rapport: Resultatentabel
Model: aanvullende onderzoek
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A67
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	42,6	40,1	37,7	45,3
t01_B	toetspunt 1	4,50	45,8	43,3	40,8	48,5
t02_A	toetspunt 2	1,50	43,0	40,5	38,1	45,7
t02_B	toetspunt 2	4,50	46,2	43,7	41,3	48,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	43,2	40,7	38,2	45,9
t03_B	toetspunt 3	4,50	46,3	43,8	41,4	49,1
t04_A	toetspunt 4	1,50	36,5	34,0	31,8	39,3
t04_B	toetspunt 4	4,50	41,9	39,4	37,1	44,7
t05_A	toetspunt 5	1,50	39,3	36,8	34,3	42,0
t05_B	toetspunt 5	4,50	43,6	41,2	38,7	46,3
t06_A	toetspunt 6	1,50	32,1	29,6	27,5	35,0
t06_B	toetspunt 6	4,50	38,0	35,5	33,2	40,8
t07_A	toetspunt 7	1,50	33,0	30,4	28,4	35,9
t07_B	toetspunt 7	4,50	38,4	35,9	33,7	41,2
t08_A	toetspunt 8	1,50	32,7	30,1	28,1	35,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	38,3	35,7	33,5	41,1