

Ontwikkeling Korenpad 3 in Diessen

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Opdrachtgever

Step Forward

Contactpersoon

de heer B. van Tiggelen

Kenmerk

R074449aa.22620VB.fwi

Versie

01_001

Datum

18 mei 2022

Auteur

C.L. (Christophe) Bruynseels

ing. M.J.M. (Monique) van Bemmelen

Inhoudsopgave

Samenvatting akoestisch onderzoeksrapport	3
1 Inleiding	4
2 Uitgangspunten	6
2.1 Gehanteerde gegevens	6
2.2 Wettelijk kader	6
2.2.1 Onderzoeksgebied	6
2.2.2 Wet geluidhinder	7
2.2.3 Gemeentelijk geluidbeleid	7
2.3 Berekeningen	7
2.3.1 Geluidbelasting	7
2.3.2 Rekenmethode en rekenmodel	8
3 Rekenresultaten	11
3.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder	11
3.2 30 km/u-wegen	12
3.3 Gecumuleerde geluidbelasting	12
4 Conclusie	13

Bijlagen

- Bijlage I Wettelijk kader
- Bijlage II Wegverkeergegevens
- Bijlage III Rekenresultaten

Samenvatting akoestisch onderzoeksrapport

Wat hebben we onderzocht?

We hebben een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op de gevels van één of twee nieuw te realiseren woningen aan het Korenpad 3 in Diessen.

>> *Inleiding*

Waarom hebben we dat onderzocht?

In het kader van een nieuw bestemmingsplan doen we in dit onderzoek verslag van de geluidbelasting op de gevels vanwege alle akoestisch relevante (gezoneerde) geluidbronnen. Het betreft de gezoneerde weg N395 en de niet-gezoneerde wegen Matemusstraat, Molenacker, de Van den Elsenstraat en het Korenpad. Het doel van het onderzoek is om te bepalen hoe de nieuwbouw met inachtneming van de Wet geluidhinder gerealiseerd kan worden. De toetsing aan het gemeentelijk geluidbeleid is *niet* van toepassing, omdat er *geen* geluidbeleid is.

Hoe hebben we dat onderzocht?

We hebben de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de gevels van de nieuwe woningen bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II. We berekenden dit met het programma Geomilieu versie 2022.1

>> *Uitgangspunten*

Wat zijn de resultaten?

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de N395 lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De berekende geluidbelasting vanwege 30 km/u-wegen bedraagt ten hoogste 45 dB *zonder* wettelijke aftrek.

>> *Rekenresultaten*

Wat betekenen de resultaten van het onderzoek?

Vanuit de Wet geluidhinder zijn er vanwege de N395 géén bezwaren tegen de ontwikkeling van de twee geprojecteerde woningen. Vanuit 30 km/u-wegen is er sprake van een goede ruimtelijke ordening. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer is ten hoogste 50 dB *zonder* wettelijke aftrek op de 2^e verdieping van de noord- en noordoostgevel van perceel A.

Ook wanneer er wordt gekozen voor nieuwbouwoptie 1 (één woning) wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde waarmee er geen belemmeringen zijn vanwege de Wet geluidhinder voor de bouw van één woning.

Met de minimale geluidweringseis van 20 dB wordt voldaan aan de regels die gelden vanuit het Bouwbesluit 2012.

>> *Conclusie*

1 Inleiding

Onze opdracht

In opdracht van Step Forward heeft LBP|SIGHT een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van één of twee woningen aan het Korenepad 3 in Diessen.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het kader van een nieuw bestemmingsplan doen we in dit onderzoek verslag van de geluidbelasting op de gevels vanwege alle akoestisch relevante (gezoneerde) geluidbronnen. Het betreft de gezoneerde weg Beekseweg/N395 (vanaf nu: N395) en de niet-gezoneerde 30 km/u wegen Matemusstraat, Molenacker, Van den Elsenstraat en het Korenepad.

Het doel van het onderzoek is om te bepalen hoe de nieuwbouw met inachtneming van de Wet geluidhinder gerealiseerd kan worden. De toetsing aan het gemeentelijk geluidbeleid is *niet* van toepassing, omdat er *geen* geluidbeleid is.

Het project

De ontwikkeling vindt plaats aan het Korenepad 3 ten zuiden van de N395. Figuur 1.1 geeft een overzicht van de huidige situatie. De **rode** cirkel geeft de locatie weer waar één of twee woningen worden gerealiseerd.

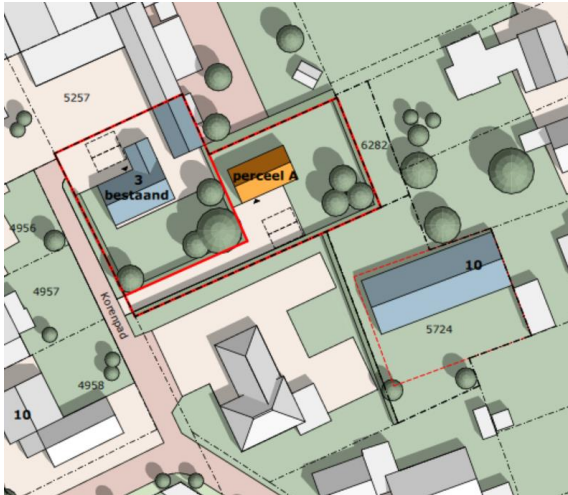


Figuur 1.1

Huidige situatie | Bron: Cyclomedia 2022

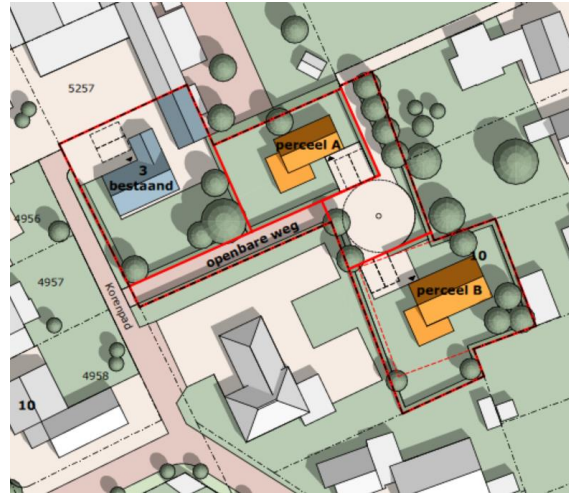
Figuur 1.2a geeft optie 1 weer waarin één woning wordt gerealiseerd. Figuur 1.2b geeft optie 2 weer waarin twee woningen worden gerealiseerd. Bij optie 2 wordt de schuur gesloopt. Bij optie 1 wordt er geen bebouwing gesloopt.

In deze rapportage zijn we uitgegaan van nieuwbouwoptie 2. In de schets van optie 2 uit de brochure ligt perceel A circa 5 meter meer noordoostelijk gericht dan bij optie 1. De woning in optie 1 ligt meer afgeschermd van de omliggende wegen, waardoor optie 2 maatgevend is .



Figuur 1.2a

Nieuwbouwoptie 1, één nieuwe woning



Figuur 1.2b

Nieuwbouwoptie 2, twee nieuwe woningen

2 Uitgangspunten

2.1 Gehanteerde gegevens

Voor dit onderzoek hebben we gebruikgemaakt van de volgende gegevens:

- Tekeningen: situatie en impressies uit de SO brochure 'ontwikkeling Korenpad 3', opgesteld door Van Es Architecten uit Sliedrecht op 01-05-2020.
- Wegverkeersgegevens: zie paragraaf 2.3.2 en bijlage II

2.2 Wettelijk kader

2.2.1 Onderzoeksgebied

De kortste afstand van de nieuwbouw tot de gezoneerde weg N395 en de niet-gezoneerde 30km/u-wegen Maternusstraat, Korenpad, Van den Elsenstraat en Molenacker bedraagt respectievelijk circa 95, 40, 35, 65 en 90 meter.

De nieuwbouw ligt binnen de van toepassing zijnde geluidzone van de N395 (zie bijlage II Wettelijk kader). Daarom moet de geluidbelasting bepaald worden. Figuur 2.1 geeft de huidige situatie weer waarin omliggende wegen zijn aangegeven. Binnen de **rode** cirkel is de locatie gegeven van de ontwikkeling.



Figuur 2.1

Huidige situatie en omliggende wegen

2.2.2 Wet geluidhinder

In de zin van de Wet geluidhinder is met betrekking tot de N395 sprake van nog te bouwen woningen die nog niet zijn geprojecteerd in stedelijk gebied langs een bestaande weg.

De zogenoemde voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 48 dB voor iedere weg afzonderlijk. Op grond van artikel 83 lid 2 Wet geluidhinder bedraagt voor iedere weg de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

30 km/u-wegen

Wegen met een maximale snelheid van 30 km/u worden niet getoetst aan de Wet geluidhinder. Gezien de afstand van de Maternusstraat, Molenacker, Korenpad en de Van den Elsenstraat tot de nieuwbouw maken we de geluidbelasting inzichtelijk.

Geluidbeperkende maatregelen

Als de geluidbelasting vanwege een weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB moeten in principe maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot die waarde. Hierbij hanteert de Wet geluidhinder de volgende volgorde van voorkeur:

- maatregelen bij de bron (het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek, het reduceren van de verkeersintensiteit of het verlagen van de snelheid);
- maatregelen in de overdracht (het situeren van niet-geluidgevoelige bebouwing tussen de bron en de ontwikkeling of het plaatsen van een geluidscherm of geluidwal);
- maatregelen bij de ontvanger.

Hogere waarde

Als de hiervoor genoemde maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, kan bij de gemeente Hilvarenbeek een zogenoemde 'hogere waarde' voor de geluidbelasting op een gevel aangevraagd worden tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB per weg.

2.2.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Hilvarenbeek heeft geen geluidbeleid, dus er vindt geen toetsing plaats.

2.3 Berekeningen

2.3.1 Geluidbelasting

De geluidbelasting in L_{den} is de geluidbelasting ter plaatse van de gevel over een etmaal, rekening houdend met een verschillende normering per periode van het etmaal en gebaseerd op een jaargemiddelde verkeersintensiteit.

2.3.2 Rekenmethode en rekenmodel

De geluidbelasting hebben we bepaald op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (volgens artikel 110d Wet geluidhinder). In de onderhavige situatie hebben we de geluidbelasting bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig Geomilieu versie 2022.1.

Bij de berekeningen zijn wij uitgegaan van de zogenoemde VOAB-afspraken:

- maximaal één reflectie;
- een minimum zichthoek voor reflecties van twee graden en;
- een maximum sectorhoek van vijf graden.

Gebouwen

De ontwikkeling bestaat uit twee woningen van 3 bouwlagen verdeeld over twee percelen. Figuur 2.2 geeft een impressie weer van de massastudie. Voor de maximale hoogte van de woningen hebben we acht meter aangehouden.



Figuur 2.2

Impressie massastudie

Alle bebouwing hebben we gemodelleerd met een reflectiepercentage voor de gevels van 80%, zoals voor normale situaties is voorgeschreven. Bij de berekening van de geluidbelasting hebben we rekening gehouden met de aanwezigheid van de bestaande bebouwing.

Rekenpunten

De toekomstige geluidbelasting hebben we bepaald voor een aantal representatief te achten rekenpunten. Bij beide percelen hebben we op de begane grond, 1^e en 2^e verdieping de geluidbelasting bepaald op respectievelijk 1.5, 4.5 en 7.5 meter boven plaatselijk maaiveld.

Wegen

De wegverkeergegevens van de gezoneerde weg N395 en niet-gezoneerde weg Maternusstraat zijn aangeleverd door de provincie Noord-Brabant. Als basis voor de berekening van de geluidbelasting zijn de prognoses voor het wegverkeer in het jaar 2032 beschouwd. Dat jaar wordt representatief geacht voor de bepaling van de toekomstige geluidbelasting. Alle gebruikte verkeersgegevens zijn gespecificeerd in bijlage II.

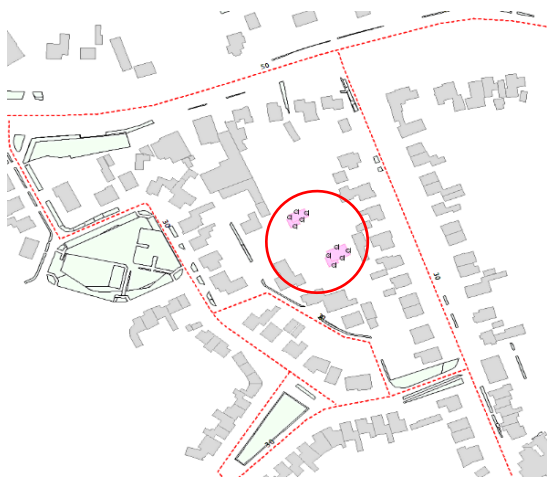
Van de niet-gezoneerde wegen Korenpad, Molenacker en Van den Elsenstraat waren geen verkeersgegevens beschikbaar. Voor deze wegen hebben we dezelfde verdeling dag/ avond/ nacht en lichte/ middelzware/ zware voertuigen aangehouden als voor de Maternusstraat. Voor het totaal aantal motorvoertuigen per etmaal hebben we in samenspraak met de gemeente Hilvarenbeek voor het Korenpad en Molenacker respectievelijk 100 en 500 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Voor de Van den Elsenstraat hebben we eveneens 500 motorvoertuigen per etmaal aangehouden.

Bodemgebied

In het rekenmodel is rekening gehouden met harde, reflecterende bodems, zoals wegen en parkeerplaatsen en akoestisch absorberende bodems, zoals grasvlakken (bodemdemping 1,0). De standaard bodemfactor van het model is 0. Dit komt overeen met een harde, reflecterende bodem.

Geometrie

Figuur 2.3a en figuur 2.3b laten het bij de berekeningen beschouwde onderzoeksgebied zien in twee- en driedimensionaal. Binnen de rode cirkel is de ontwikkeling van de twee woningen weergegeven. In het onderzoeksgebied zijn nabij de ontwikkeling geen relevante hoogteverschillen aanwezig.



Figuur 2.3a

Twee dimensionaal modeloverzicht



Figuur 2.3b

Drie dimensionaal modeloverzicht

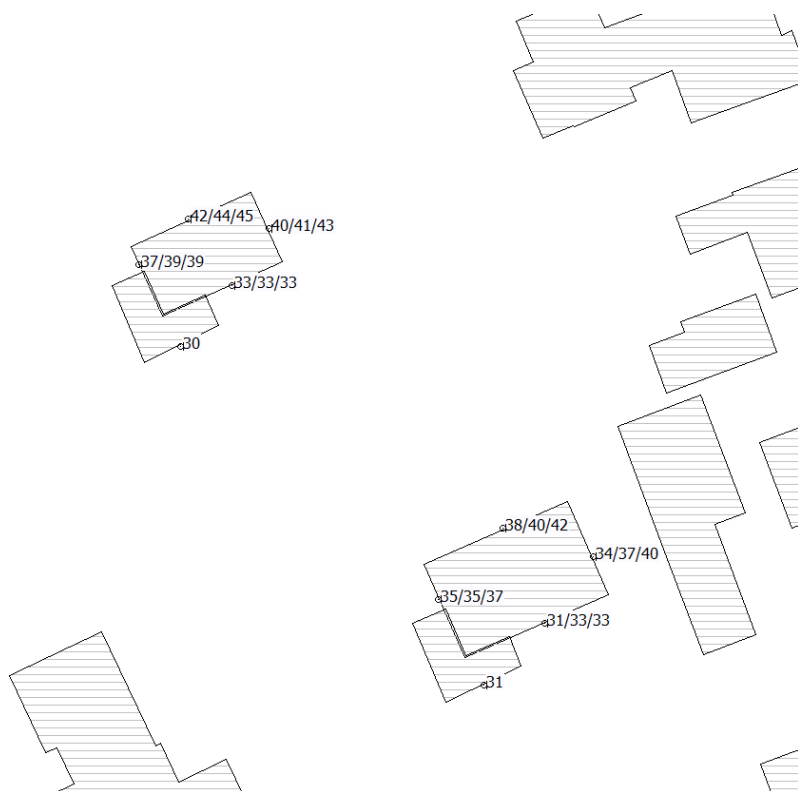
3 Rekenresultaten

Bijlage III geeft de berekende geluidbelastingen visueel weer van de toetsing aan de Wet geluidhinder (paragraaf 3.1), van de 30 km/u-wegen (paragraaf 3.2) en van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle omliggende wegen (paragraaf 3.3).

3.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder

Figuur 3.1 geeft de berekende geluidbelasting weer vanwege de N395.

De hoogst berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de N395 is 45 dB *na* wettelijke aftrek. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Vanwege deze weg zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaren tegen de ontwikkeling, want de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt *niet* overschreden.



Figuur 3.1

Berekende geluidbelasting vanwege de N395

3.2 30 km/u-wegen

Bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten, zoals in dit geval het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, moet de gemeente (B en W) in het kader van een goede ruimtelijke ordening onder meer beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Omdat het gaat om 30 km/u-wegen is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Om de geluidbelasting te kwalificeren is gebruikgemaakt van de methode Miedema. Hierin wordt een correlatie tussen de geluidhinder en de hoogte van de geluidbelasting gemaakt. In tabel 3.1 is de classificatie weergegeven.

Tabel 3.1

Beoordeling van de omgevingskwaliteit afhankelijk van de geluidbelasting

Geluidklasse	Beoordeling
< 50 dB	Goed
50 - 54 dB	Redelijk
54 - 59 dB	Matig
59 - 64 dB	Tamelijk slecht
64 - 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

Bijlage III geeft de berekende geluidbelasting weer vanwege de 30 km/u-wegen Maternusstraat, Korenpad, Molenacker en Van den Elsenstraat. De hoogst, berekende geluidbelasting is 45 dB *zonder* aftrek. Voor alle zijden van beide woningen geldt een geluidklasse 'goed'. Hiermee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

3.3 Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer is ten hoogste 50 dB *zonder* wettelijke aftrek op de 2^e verdieping van de noordoostgevel van perceel A. De geluidbelasting vanwege de N395 is de maatgevende bron. Met de minimale geluidweringseis van 20 dB wordt voldaan aan de regels die gelden vanuit het Bouwbesluit 2012.

4 Conclusie

We hebben een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de gevels van twee nieuw te realiseren woningen in Diessen. We hebben in dit onderzoek getoetst aan de Wet geluidhinder. De toetsing aan het gemeentelijk geluidbeleid is niet van toepassing omdat er geen geluidbeleid is.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- *N395*: Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de N395 lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er vanwege deze weg géén bezwaren tegen de ontwikkeling van woningen.
- *30 km/u-wegen*: de geluidbelasting vanwege omliggende 30 km/u-wegen is ten hoogste 45 dB *zonder* wettelijke aftrek. Hiermee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Wanneer er wordt gekozen voor nieuwbouwoptie 1, dan wordt hiermee ook ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde waarmee er geen belemmeringen zijn vanwege de Wet geluidhinder voor de bouw van een woning.

De gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer is ten hoogste 50 dB *zonder* wettelijke aftrek op de 2^e verdieping van de noordoostgevel van perceel A. Met de minimale geluidweringseis van 20 dB wordt voldaan aan de regels die gelden vanuit het Bouwbesluit 2012.

LBP|SIGHT BV



C.L. (Christophe) Bruynseels



ing. M.J.M. (Monique) van Bemmelen

Bijlage I

Wettelijk kader

Definitie weg

Een weg is voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg alsmede een spoorweg die niet is aangegeven op de kaart, bedoeld in artikel 106, of de geluidplafondkaart (artikel 1 uit de Wet geluidhinder).

Geluidzones

Conform de Wet geluidhinder moet voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de ontwikkeling vanwege die geluidbron. Als de ontwikkeling binnen de geluidzones van verscheidene geluidbronnen is gesitueerd, dan moet de geluidbelasting vanwege die afzonderlijke bronnen beschouwd worden.

Tabel I.1

Geluidzones wegverkeer

Stedelijk gebied	
1 - 2 rijstroken	200 meter
3 of meer rijstroken	350 meter
Buitenstedelijk gebied	
1 - 2 rijstroken	250 meter
3 - 4 rijstroken	400 meter
5 of meer rijstroken	600 meter

- Stedelijk gebied: Gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Buitenstedelijk gebied: Het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Bebouwde kom: De bebouwde kom volgens de Wegenverkeerswet 1994.
- Auto(snel)weg: Een auto(snel)weg volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, in de praktijk moet langs de weg een auto(snel)weg bord zijn geplaatst.

Geluidgevoelige objecten

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen zijn:

- woning
- onderwijsgebouw
- ziekenhuis
- verpleeghuis
- verzorgingstehuis
- psychiatrische inrichting
- kinderdagverblijf

- woonwagenstandplaats (als bedoeld in artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag)
- ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Overige gebouwen zijn niet geluidgevoelig.

30km/u-wegen

Wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied liggen en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, hebben geen geluidzone. Geluidgevoelige objecten die buiten de geluidzone of langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen, hoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. Tijdens het opnemen van deze bepaling in de Wet geluidhinder (1993) was de gedachte dat de geluidbelasting vanwege die wegen zelden of nooit hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In de praktijk blijkt vaak dat vanwege wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u wel sprake is van een hogere geluidbelasting. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat nu ruimer gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheid 30 km/u-wegen in te stellen. Vaak heeft dat alleen te maken met overwegingen vanuit verkeersveiligheid. Bij de belangenafweging kan in het kader van een goede ruimtelijke ordening en in het kader van een goed woon- en leefklimaat niet zomaar voorbijgegaan worden aan de geluidbelasting vanwege een 30 km/u wegen. Om die reden hebben we de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Maternusstraat, Korenpad, Molenacker en Van den Elsenstraat bepaald.

Aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder

Voordat de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevel van een geluidgevoelig object wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden, mag een aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder worden toegepast. Door deze aftrek toe te passen, wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden.

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/u is, bedraagt de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder 5 dB.

Bijlage II

Wegverkeergegevens

De representatieve weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten

De gemiddelde uurintensiteiten in de dagperiode (07.00 uur - 19.00 uur), avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur) en nachtperiode (23.00 uur - 07.00 uur), de verdelingen over de verschillende motorvoertuigcategorieën, de maximumsnelheden en de wegdektypen van de wegen van het jaar 2032 is door de provincie Noord-Brabant opgegeven.

Van de niet-gezoneerde wegen Korenpad, Molenacker en Van den Elsenstraat waren geen actuele verkeersgegevens beschikbaar. Voor deze wegen hebben we dezelfde verdeling dag/ avond/ nacht en lichte/ middelzware/ zware voertuigen aangehouden die gelden voor de Maternusstraat. . De Voor het totaal aantal motorvoertuigen per etmaal hebben we in samenspraak met de gemeente Hilvarenbeek voor het Korenpad en Molenacker respectievelijk 100 en 500 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Voor de Van den Elsenstraat hebben we eveneens 500 motorvoertuigen per etmaal aangehouden.

De etmaalintensiteiten, de maximumsnelheid en de wegdektypen zijn in een uitdraai van het akoestisch model op de volgende pagina weergegeven. Hierin zijn de etmaalintensiteiten en de intensiteiten per dagdeel uitgesplitst in lichte, middelzware en zware voertuigen.



Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek
N395	50km/u	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit	False	1.5	0	W0
Matemusstr	30km/u	0.00	0.00	Relatief	Intensiteit	False	1.5	0	W9a
Korenpad	30km/u	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W9a
Molenacker	30km/u	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W9a
VdElsenstr	Van den Elsenstraat 30km/u	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W9a

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
N395	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Matemusstr	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Korenpad	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Molenacker	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
VdElsenstr	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
N395	50	--	50	50	50	--	9054.36	6.49	3.63	0.96
Matemusstr	30	--	30	30	30	--	1978.68	6.71	3.58	0.65
Korenpad	30	--	30	30	30	--	100.00	6.71	3.58	0.65
Molenacker	30	--	30	30	30	--	500.00	6.71	3.58	0.65
VdElsenstr	30	--	30	30	30	--	500.00	6.71	3.58	0.65

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

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)
N395	--	--	--	--	--	90.80	93.02	91.61	--	6.63	4.67	5.79	--
Matemusstr	--	--	--	--	--	96.76	97.40	97.34	--	2.59	2.13	2.03	--
Korenpad	--	--	--	--	--	96.76	97.40	97.34	--	2.59	2.13	2.03	--
Molenacker	--	--	--	--	--	96.76	97.40	97.34	--	2.59	2.13	2.03	--
VdElsenstr	--	--	--	--	--	96.76	97.40	97.34	--	2.59	2.13	2.03	--

Model: optie 2 percelen
R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
N395	2.58	2.30	2.60	--	--	--	--	--	533.33	305.47	79.26	--
Matemusstr	0.65	0.47	0.62	--	--	--	--	--	128.44	69.01	12.46	--
Korenpad	0.65	0.47	0.62	--	--	--	--	--	6.49	3.49	0.63	--
Molenacker	0.65	0.47	0.62	--	--	--	--	--	32.46	17.43	3.16	--
VdElsenstr	0.65	0.47	0.62	--	--	--	--	--	32.46	17.43	3.16	--

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125
N395	38.92	15.35	5.01	--	15.14	7.56	2.25	--	83.81	91.25
Matemusstr	3.44	1.51	0.26	--	0.86	0.33	0.08	--	83.38	87.84
Korenpad	0.17	0.08	0.01	--	0.04	0.02	--	--	70.42	74.88
Molenacker	0.87	0.38	0.07	--	0.22	0.08	0.02	--	77.41	81.87
VdElsenstr	0.87	0.38	0.07	--	0.22	0.08	0.02	--	77.41	81.87

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

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
N395	98.26	102.39	108.09	104.78	98.06	89.24	80.79	88.07	94.86
Matemusstr	95.59	95.33	98.69	92.03	86.91	81.05	80.34	84.65	92.08
Korenpad	82.62	82.37	85.73	79.07	73.95	68.09	67.38	71.69	79.12
Molenacker	89.61	89.36	92.72	86.06	80.94	75.08	74.37	78.68	86.11
VdElsenstr	89.61	89.36	92.72	86.06	80.94	75.08	74.37	78.68	86.11

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
N395	99.54	105.44	102.07	95.34	86.18	75.35	82.72	89.65	93.99
Matemusstr	92.43	95.86	89.15	84.01	77.71	72.95	77.33	84.75	85.08
Korenpad	79.47	82.90	76.19	71.04	64.75	60.00	64.38	71.80	72.13
Molenacker	86.46	89.89	83.18	78.03	71.74	66.99	71.37	78.79	79.12
VdElsenstr	86.46	89.89	83.18	78.03	71.74	66.99	71.37	78.79	79.12

Model: optie 2 percelen
R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
N395	99.74	96.40	89.68	80.75	--	--	--	--	--
Matemusstr	88.47	81.76	76.63	70.41	--	--	--	--	--
Korenpad	75.52	68.81	63.68	57.46	--	--	--	--	--
Molenacker	82.51	75.80	70.67	64.45	--	--	--	--	--
VdElsenstr	82.51	75.80	70.67	64.45	--	--	--	--	--

Model: optie 2 percelen

R074449aa.22620VB.fwi - Korenpad 3 5087 AE Diessen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
N395	--	--	--
Matemusstr	--	--	--
Korenpad	--	--	--
Molenacker	--	--	--
VdElsenstr	--	--	--

Bijlage III

Rekenresultaten

