

**Akoestisch onderzoek
Herontwikkeling
Bestseweg 49 – Straten ong.
Oirschot**

Colofon

Rapportnummer:	Raow0015
Versie:	1
Plaats en datum:	Breda 02 juli 2018
Opdrachtgever:	Van Dun Advies BV Dorpsstraat 54 5113 TE Ulicoten
Contactpersoon:	Dhr. H. Wilborts
Onderzoekslocatie:	Bestseweg 49 / Straten ong. Oirschot
Contactpersoon:	dhr. A. Smits
Uitgevoerd door:	Gbs Milieuadvies A. van Bergenstraat 95 4811 SN Breda
Contactpersoon:	dhr. J. Gildbrandsen
E-mail:	info@gbsmilieuadvies.nl
Telefoon:	076 888 13 56
Auteur:	dhr. ing. J. Gildbrandsen

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of anderszinds zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of van Gbs Milieuadvies.

Inhoudsopgave	Pagina
1. Inleiding	4
2. Wettelijk kader	6
2.1. Zones langs wegen	6
2.2. Normen wegverkeerslawaaï	7
2.3. Aftrek conform artikel 110g van de Wgh	7
2.4. Verzoek hogere waarden	8
2.4.1. Algemeen	8
2.4.2. Voorwaarden verzoek hogere waarden	8
2.5. Dove gevel	8
2.6. Gecumuleerde geluidbelasting	9
3. Uitgangspunten	10
3.1. Situatie	10
3.2. Verkeersgegevens	13
3.3. Rekenmodel ten behoeve van de overdrachtsberekening	15
3.3.1. Gehanteerd rekenmodel	15
3.3.2. Modelgegevens	15
3.3.3. Situatie	15
3.3.4. Bodemfactor / overdracht	15
3.3.5. Rekenpunten	15
4. Rekenresultaten	16
5. Conclusie	19
5.1. Bronmaatregelen	19
5.2. Overdrachtsmaatregelen	20
5.3. Maatregelen bij de ontvanger/Hogere waardes	20

Figuren

1. Situatieschets
2. Modelgegevens, objecten
3. Situering geluidcontouren

Bijlagen

1. Verkeerstellingen/mailcontact gemeente Oirschot
2. Modelgegevens

1. Inleiding

In opdracht van Van Dun Advies BV is door Gbs Milieuadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï afkomstig van de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten, ten behoeve van de herontwikkeling van de Bestseweg 49 en de Straten ong. te Oirschot.

Initiatiefnemer is eigenaar van het agrarisch bedrijf aan de Bestseweg 49 te Oirschot. Wegens ontoereikende eigen toekomstmogelijkheden is initiatiefnemer al enige tijd bezig met de ontwikkeling van onderhavige locatie. Door de ongunstige ligging van het agrarische bedrijf ten opzichte van nabijgelegen gevoelige objecten zijn de uitbreidingsmogelijkheden zeer beperkt. Het gevolg is een incurante voormalige agrarische bedrijfslocatie welke leidt tot verrommeling van het buitengebied, wat noch de eigenaar, noch de omgeving, noch de gemeente ten goede komt. Om deze reden is men voornemens de bestemming ter plaatse te wijzigen naar een passende bestemming voor de omgeving van de Bestseweg.

Initiatiefnemer is voornemens om ter plaatse van Bestseweg 49 een niet-agrarische bedrijfsbestemming te realiseren tot milieucategorie 2, waarbij initiatiefnemer de bestaande bedrijfswoning en mantelzorgwoning behoudt. Verder behoudt initiatiefnemer de naast de mantelzorgwoning aanwezige (bedrijfs)gebouwen (2 stuks). Om de sloop van de stallen, inclusief putten en asbest en de sanering van verhardingen en silo's financieel mogelijk te maken wordt een nieuwe burgerwoning gerealiseerd. Deze woning zal gerealiseerd worden in het noordelijke gedeelte van het plangebied.

Naast het bovengenoemde is initiatiefnemer tevens benaderd door de gemeente om een gedeelte van zijn akkerbouwgronden te verkopen voor de ontwikkeling van een parkeerplaats voor de Antoniuschool te Best. De Antoniuschool heeft een tekort aan parkeerplaatsen, wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Als compensatie voor het verlies van de gronden mag initiatiefnemer op het perceel, gelegen aan het historische lint Straten, een Ruimte voor Ruimte woning bouwen. Hiervoor is tussen de gemeente en initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. De beoogde Ruimte voor Ruimte woning zal gerealiseerd worden tussen twee bestaande woningen aan een bebouwingsconcentratie. Het beoogde initiatief is echter in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied fase II 2013'. De beoogde ontwikkeling wordt daarom mogelijk gemaakt door middel van een bestemmingsplanherziening.

De geluidbelasting als gevolg van de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten zal middels geluidcontouren inzichtelijk worden gemaakt ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 en de Straten ong.

De in het onderhavige onderzoek gehanteerde wegverkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Oirschot. De in de nabijheid van het plangebied gelegen objecten, wegen en bodemgebieden zijn herleid uit Google Maps, Google Earth, Bing Maps en Bagviewer kadaster.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het toetsingskader beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de uitgangspunten (situatie/verkeersgegevens/modellering). Hoofdstuk 4 geeft de rekenresultaten weer en tot slot volgt in hoofdstuk 5 de conclusie.

2. Wettelijk kader

2.1. Zones langs wegen

Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh), eerste lid, hebben alle wegen een geluidzone, met uitzondering van:

- 1^e wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen;
- 2^e wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Bestseweg en de Straten/Montfortlaan. Het plan is tevens gelegen in de nabijheid van de Montfortlaan. Dit betreft een 30 km/uur weg. Dit type weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze wegen geen hogere waarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. Echter voor de waarborging van een goed woon- en leefklimaat dient de geluidbelasting op de gevels van nieuw te bouwen woningen nabij 30 km/uur wegen alsnog te worden bepaald. Derhalve is in het onderhavige akoestisch onderzoek tevens de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur weg Montfortlaan inzichtelijk gemaakt.

Een geluidzone is een aandachtsgebied dat zich aan weerszijden van een weg even ver uit de as uitstrekt en waar een onderzoeksplicht van toepassing is in het kader van de Wgh, indien daarbinnen sprake is van, onder andere, oprichting of wijziging van gevoelige bestemmingen (waaronder woningen). De ruimte boven en onder een weg behoort eveneens tot de zone van een weg.

De breedte van een zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving: stedelijk dan wel buiten stedelijk gebied (zie tabel 2.1.1). Volgens artikel 1 van de Wgh moet als stedelijk gebied worden aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs auto(snel)wegen.

Tabel 2.1.1: Breedte van de geluidzone in relatie tot gebiedstypering en het aantal rijstroken.

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

Opmerking: de breedte van de geluidzone wordt gerekend vanaf de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

2.2. Normen wegverkeerslawaai

Bij de beoordeling van een (toekomstige) akoestische situatie worden normen gehanteerd zoals vermeld in de Wgh. Deze normen hebben betrekking op *geluidgevoelige bestemmingen*, zoals woningen. Per type geluidgevoelige bestemming zijn ervoor op de gevel, afhankelijk van de situatie, twee normen: een voorkeursgrenswaarde (streefwaarde) en een maximale ontheffingswaarde (norm die nimmer overschreden mag worden). Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden kan, mits voldaan wordt aan bepaalde criteria, ontheffing worden verleend tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde.

Voor toetsing van het geluidniveau vanwege wegverkeers- en spoorweglawaai *aan de buitenzijde* van een geluidgevoelige bestemming aan de normen van de Wgh wordt gebruik gemaakt van het begrip L_{den} . Deze grootheid staat voor de geluidbelasting, uitgedrukt in dB, op een bepaalde plaats en vanwege een bepaalde geluidbron over alle perioden van de dag – van 07.00 – 19.00 uur (dagperiode), van 19.00 – 23.00 uur (avondperiode) en van 23.00 – 07.00 uur (nachtperiode) – gemiddeld over een jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met de hinderbeleving in de verschillende onderscheiden delen van de dag: voor de avondperiode wordt een ‘straffactor’ van 5 dB meegenomen en voor de nachtperiode een factor van 10 dB.

Omdat er sprake is van een buitenstedelijk situatie, geldt ter plaatse van de nieuw te bouwen woning voor het aspect wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde op de gevel van 48 dB L_{den} , met een maximale ontheffingswaarde van 53 dB L_{den} conform artikel 83 lid.1 Wgh. Het maximale binnenniveau mag op grond van het Bouwbesluit niet meer bedragen dan 33 dB.

2.3. Aftrek conform artikel 110g van de Wgh

Al de in de Wgh genoemde grenswaarden voor de gevelbelasting vanwege wegverkeerslawaai betreffen waarden na de toegestane aftrek volgens artikel 110g van de Wgh. De numerieke invulling van deze aftrek is in artikel 3.4 van het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012* (Rmg2012) geregeld. Conform dit artikel bedraagt deze aftrek 2 dB(A) voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB(A) voor de wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur. Het argument voor het mogen toepassen van deze aftrek is dat auto's in de toekomst stiller zullen worden als gevolg van voortschrijdende verbeteringen aan motoren en banden.

Op 20 mei 2014 is het Rmg2012 gewijzigd. Deze wijziging heeft voor de aftrek conform artikel 110g Wgh het volgende tot gevolg:

Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, is de aftrek op basis van artikel 110g Wgh (eerste lid van artikel 3.4 Rmg2012) gewijzigd in:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

Deze wijziging geldt tot 1 juli 2018. Voor andere situaties, zoals bij wegen met een andere representatieve snelheid (lager dan 70 km/uur), wijzigt de aftrek niet.

2.4. Verzoek hogere waarden

2.4.1. Algemeen

De Wgh en het Bgh hebben als uitgangspunt, dat in nieuwe situaties wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De Wgh staat echter toe dat een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde wordt vastgesteld (in de meeste gevallen door het college van burgemeester en wethouders), mits deze waarde de maximaal toelaatbare geluidbelasting (maximale ontheffingswaarde) niet overschrijdt. De noodzaak om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde moet echter duidelijk worden aangetoond en gemotiveerd. Een hogere waarde mag alleen worden verleend wanneer toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Om te bepalen of er sprake is van "overwegende bezwaren van financiële aard" kan bij wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï gebruik gemaakt worden van het doelmatigheidscriterium in de "[Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder](#)".

2.4.2. Voorwaarden verzoek hogere waarden

In hoofdstuk 5 van het Bgh is vermeld wie een verzoek tot een besluit hogere waarden kan indienen. Dit is afhankelijk van of het een zone rond een industrieterrein, dan wel een zone langs een weg of spoorweg betreft. Daarnaast is in hoofdstuk 5 van het Bgh (artikel 5.4) vastgelegd aan welke eisen het verzoek om hogere waarden ten minste moet voldoen. Het verzoek omvat ten minste:

- de verzochte hogere waarden;
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van het akoestisch onderzoek;
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, vanwege de weg of vanwege de spoorweg, binnen de woning of andere geluidsgevoelige gebouwen bij gesloten ramen meer bedraagt dan de toegestane binnenwaarde.

In het tweede lid van art. 5.4 Bgh is aangegeven, dat bij het verzoek om hogere waarden zich één of meer kaarten dienen te bevinden met een bijbehorende verklaring. De voorschriften waaraan die kaart of kaarten moeten voldoen zijn opgenomen in het vierde lid van artikel 3.8 uit het Bgh.

2.5. Dove gevel

Ingevolge het vierde lid van artikel 1b van de Wgh wordt onder een gevel in de zin van die wet en de daarop berustende bepalingen niet verstaan:

- a. *een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB, alsmede*
- b. *een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.*

2.6. Gecumuleerde geluidbelasting

Indien een geluidgevoelige bestemming geprojecteerd is binnen meerdere zones, dan dient ingevolge artikel 110f Wgh onderzoek uitgevoerd te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Deze gecumuleerde geluidbelasting dient vastgesteld te worden als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst wordt vastgesteld of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien van een geluidbron de zogenaamde voorkeurswaarde wordt overschreden. In dat geval dient bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting rekening gehouden te worden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen.

3. Uitgangspunten

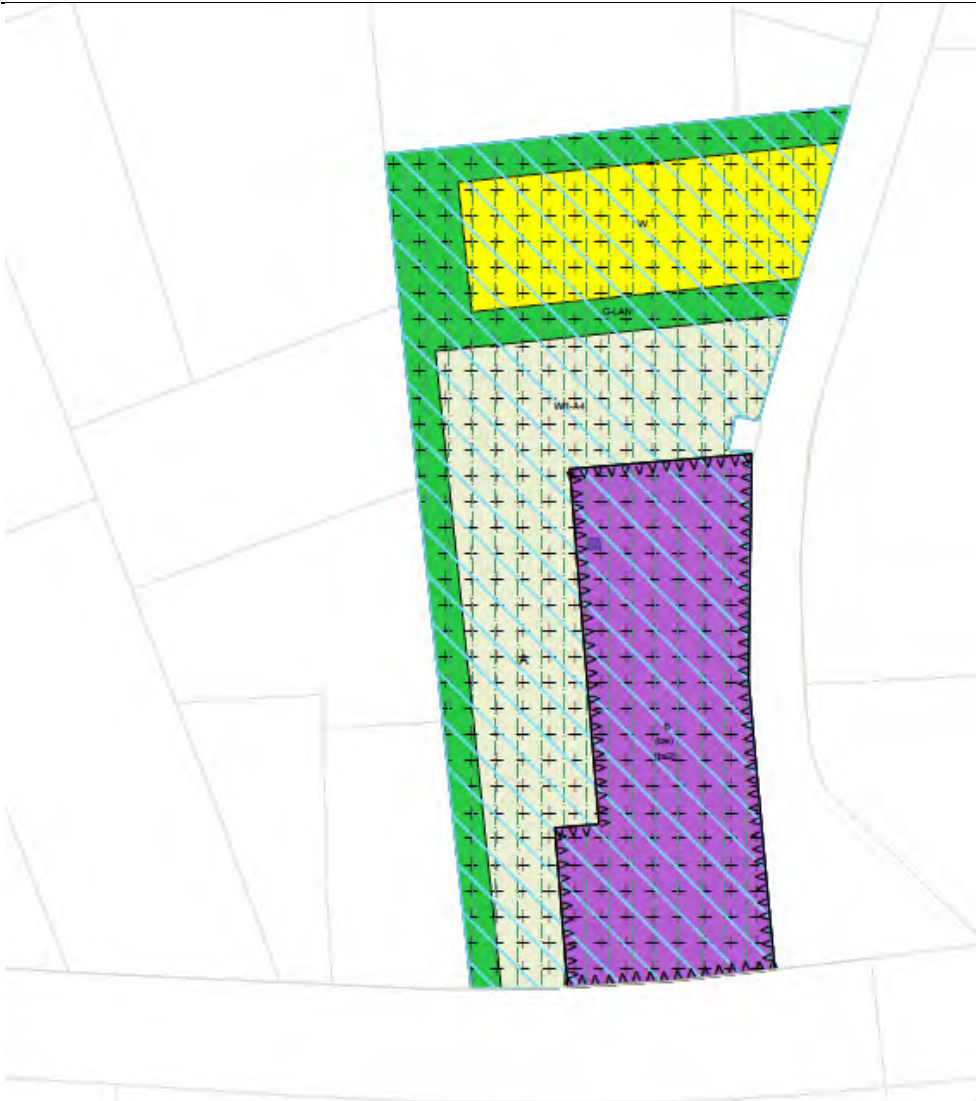
3.1. Situatie



Figuur 3.1 Situatieschets

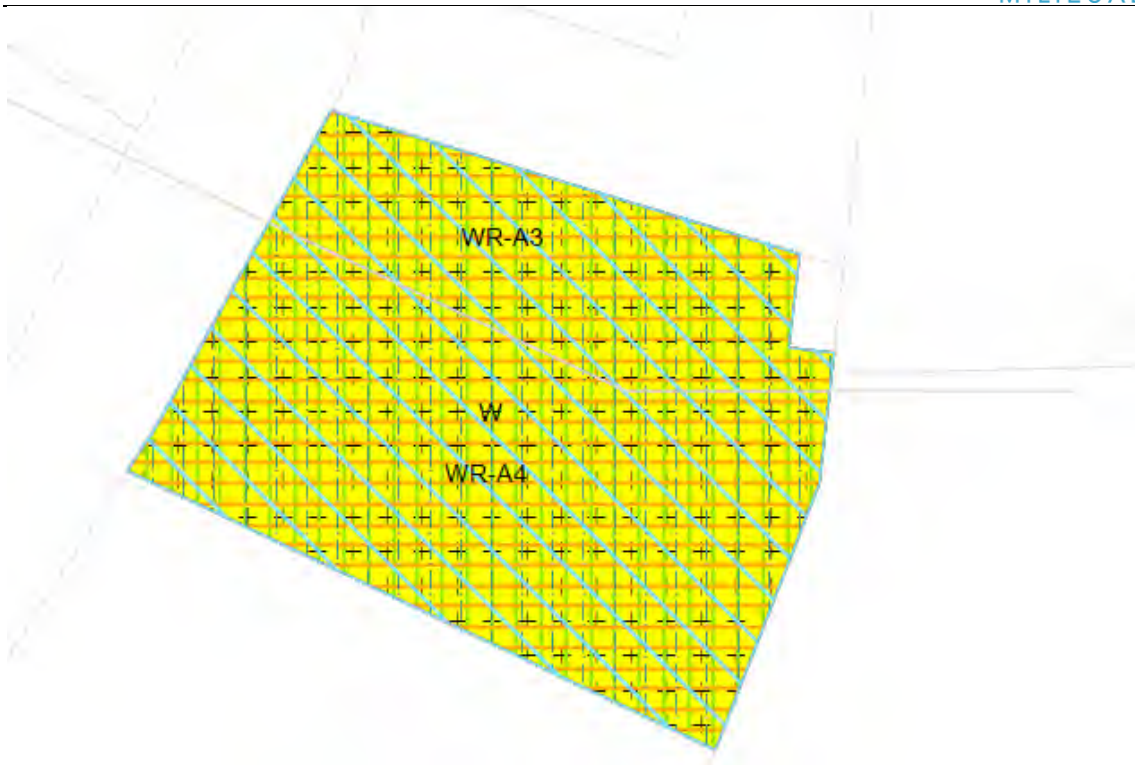
Bron: Google Maps

Ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 is men voornemens om een nieuwe burgerwoning te realiseren. Deze woning zal gerealiseerd worden in het noordelijke gedeelte van het plangebied. De exacte locatie van de woning is momenteel nog niet bekend. Woningbouw kan plaatsvinden in het geel gearceerde gebied, zie figuur 3.2.



Figuur 3.2: Beoogde situatie Bestseweg 49

Ter plaatse van het perceel aan de Straten ong. is men voornemens om een nieuwe Ruimte voor Ruimte woning te realiseren. De exacte locatie van deze woning is tevens nog niet bekend. Woningbouw kan plaatsvinden in het geel gearceerde gebied, zie figuur 3.3.



Figuur 3.3: Beoogde situatie Straten

De geluidbelasting als gevolg van de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten zal middels geluidcontouren inzichtelijk worden gemaakt ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 en de Straten ong.

De Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten zijn opgebouwd uit asfalt (referentiewegdek). Voor de Bestseweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/h, de Montfortlaan 30 km/h en de Straten 60 km/h.

3.2. Verkeersgegevens

In de Wgh is voorgeschreven dat voor *nieuwe situaties* (bijvoorbeeld bouw van een woning) een bepaling van de geluidbelasting moet plaatsvinden voor een toekomstige situatie die tenminste 10 jaar verder ligt dan de datum van het vaststellen van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning. Voor de berekeningen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai als gevolg van de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten is uitgegaan van de verkeersstellingen, zoals deze zijn verkregen van de gemeente Oirschot zie bijlage 1. De verkeersintensiteiten (werkdagintensiteiten) hebben betrekking op het peiljaar 2015 voor de Montfortlaan en de Straten en 2016 voor de Bestseweg en zijn ten behoeve van de berekening van de geluidbelasting met een groeipercentage van 1% per jaar opgehoogd naar het peiljaar 2028. De verkeersverdeling is herleid uit telgegevens van de gemeente Oirschot.

In tabel 3.2.1 t/m 3.2.4 zijn de verkeersintensiteiten voor de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten voor het peiljaar 2028 weergegeven. In deze tabel zijn tevens de maximaal toegestane rijsnelheden en wegdekverharding gepresenteerd.

Tabel 3.2.1: verkeersparameters Bestseweg ten oosten rotonde

Weg:	Bestseweg		
Etmaalintensiteit 2028:	10208		
Type wegdekverharding:	DAB (referentiewegdek)		
Snelheid:	50 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,99	3,12	0,45
Lichte motorvoertuigen	86,40	93,98	86,89
Middelzware motorvoertuigen	7,75	3,72	7,93
Zware motorvoertuigen	5,85	2,30	5,18

Tabel 3.2.2: verkeersparameters Bestseweg ten westen rotonde

Weg:	Bestseweg		
Etmaalintensiteit 2028:	9693		
Type wegdekverharding:	DAB (referentiewegdek)		
Snelheid:	50 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	6,99	3,12	0,46
Lichte motorvoertuigen	91,99	96,28	85,35
Middelzware motorvoertuigen	5,85	3,17	10,51
Zware motorvoertuigen	2,16	0,56	4,14

Opgemerkt dient te worden dat in onderhavig onderzoek géén rekening gehouden is met het afremmen / optrekken door de rotonde gelegen op de Bestseweg vanwege de grote afstand tot het perceel (> 150 meter). De Bestseweg is ingevoerd als een rechte weg met een snelheid van 50 km/h. Dit kan als worstcase beschouwd worden.

Tabel 3.2.3: verkeersparameters Montfortlaan

Weg:	Montfortlaan		
Etmaalintensiteit 2028:	949		
Type wegdekverharding:	DAB (referentiewegdek)		
Snelheid:	30 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	7,14	3,21	0,18
Lichte motorvoertuigen	93,01	99,07	100,00
Middelzware motorvoertuigen	5,31	0,0	0,0
Zware motorvoertuigen	1,68	0,93	0,0

Tabel 3.2.4: verkeersparameters Straten/Montfortlaan

Weg:	Straten/Montfortlaan		
Etmaalintensiteit 2028:	966		
Type wegdekverharding:	DAB (referentiewegdek)		
Snelheid:	60 km/uur		
	Verdeling (in %)		
	dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Uur intensiteit	7,14	3,06	0,27
Lichte motorvoertuigen	89,00	97,12	94,44
Middelzware motorvoertuigen	6,74	1,92	5,56
Zware motorvoertuigen	4,26	0,96	0,0

3.3. Rekenmodel ten behoeve van de overdrachtsberekening

3.3.1. Gehanteerd rekenmodel

Het programma dat is gebruikt voor het opbouwen van het akoestisch rekenmodel en het uitvoeren van de berekeningen is Geomilieu V4.30 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV. Dit programma voldoet aan de eisen die gesteld worden aan software voor het gedetailleerd bepalen van geluidbelastingen. Het is daarmee gekwalificeerd als Standaard Rekenmethode II (SRM II), conform het Rmg2012; de regeling van 12 juni 2012, houdende regels voor het berekenen en meten van geluidbelasting ingevolge de Wgh.

3.3.2. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In bijlage 2 zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in numerieke vorm opgenomen.

3.3.3. Situatie

De volgende situatie is doorgerekend:

1. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten.

3.3.4. Bodemfactor / overdracht

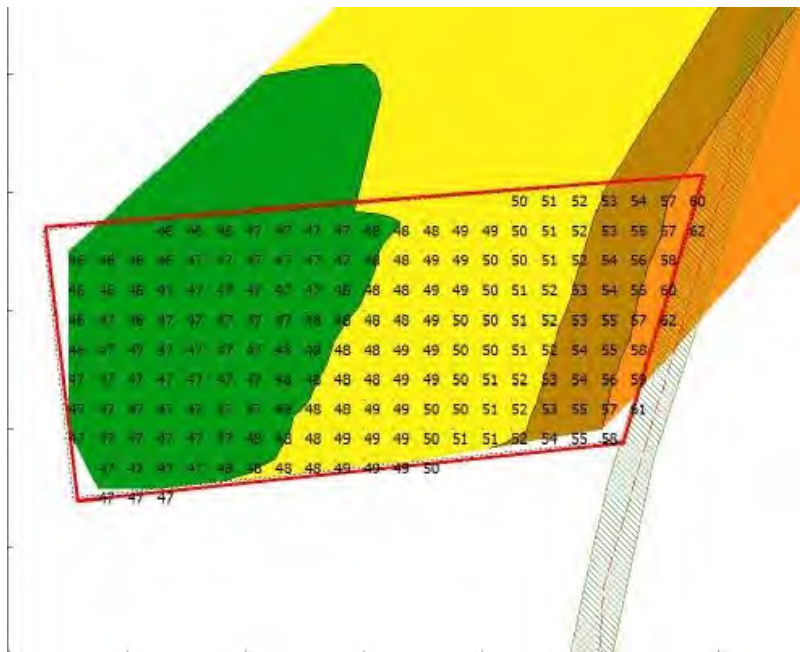
In het rekenmodel zijn diverse bodemgebieden ingevoerd. De wegdekverharding van de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten zijn als volledig hard ingevoerd. Voor het overige is uitgegaan van een bodemfactor van 1,0 (zachte bodem).

3.3.5. Rekenpunten

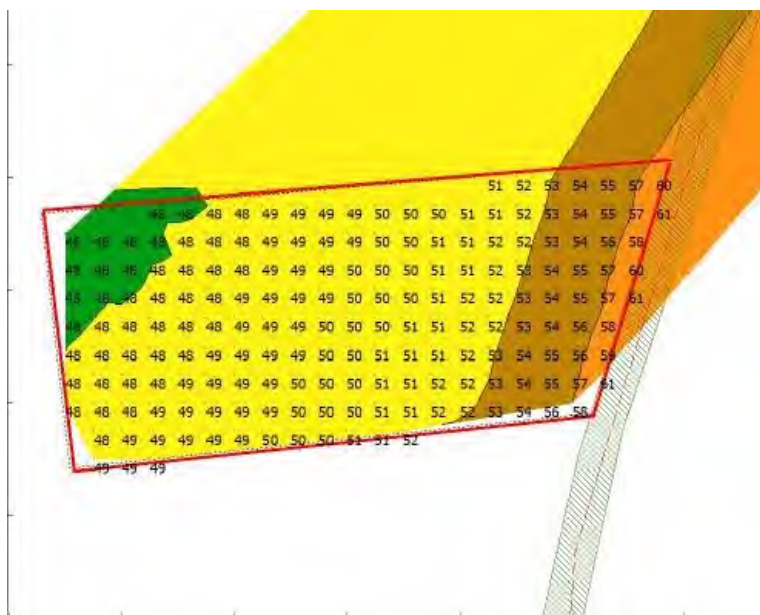
Ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 en de Straten ong. is de geluidbelasting vanwege de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten middels geluidcontouren inzichtelijk gemaakt op 1,5/4,5 meter hoogte. Daarnaast is tevens de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt op de twee percelen.

4. Rekenresultaten

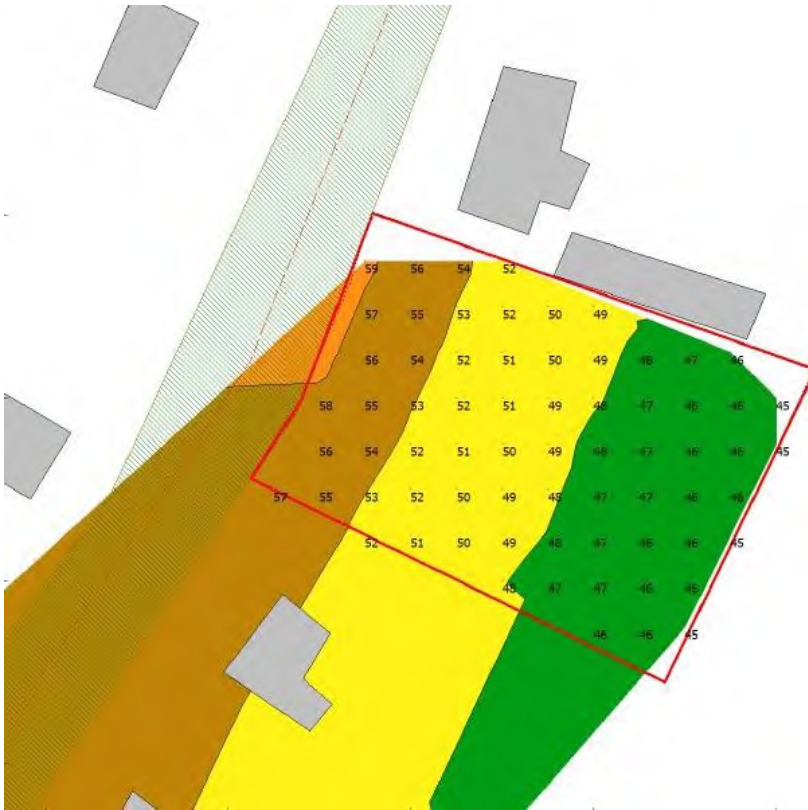
In de figuren 4.1 t/m 4.4 is de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de Bestseweg, de Montfortlaan en de Straten middels geluidcontouren inzichtelijk gemaakt, ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 en de Straten ong. (zie tevens figuur 3.1 t/m 3.4 bijlagen).



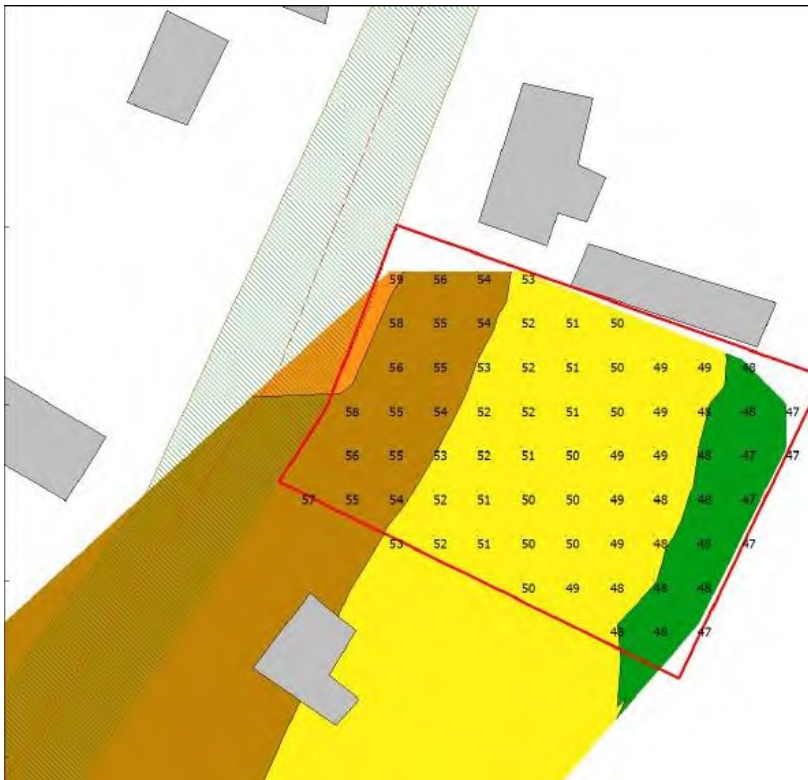
Figuur 4.1 geluidcontour 1,5 m Perceel Bestseweg 49



Figuur 4.2 geluidcontour 4,5 m Perceel Bestseweg 49



Figuur 4.3 geluidcontour 1,5 m Perceel Straten ong.



Figuur 4.4 geluidcontour 4,5 m Perceel Straten ong.

In figuur 3.5 t/m 3.10 van de bijlagen zijn de geluidcontouren van de individuele wegen ter plaatse van beide percelen inzichtelijk gemaakt op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

5. Conclusie

Voor zowel de beide percelen aan de Besteweg 49 en de Straten ong. is de weg Straten/Montfortlaan maatgevend voor de geluidbelasting. Dit is mede af te leiden uit de figuren 3.5 t/m 3.10 van de bijlagen. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Bestseweg en de Montfortlaan ondergeschikt is aan die van de Straten/Montfortlaan.

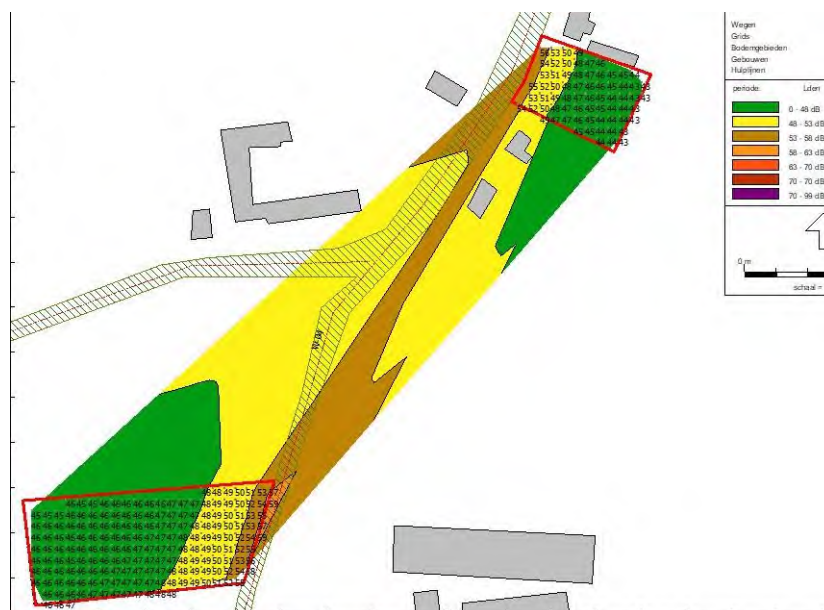
De 48 dB contour ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 ligt op ongeveer 55 meter van de as van de Straten/Montfortlaan op 1,5 meter hoogte. Op 4,5 meter hoogte bedraagt de afstand ongeveer 85 meter van de as van de Straten/Montfortlaan.

De 48 dB contour ter plaatse van het perceel aan de Straten ong. ligt op ongeveer 35 meter van de as van de Straten/Montfortlaan op 1,5 meter hoogte. Op 4,5 meter hoogte bedraagt de afstand ongeveer 45 meter van de as van de Straten/Montfortlaan.

In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op het nemen van mogelijke maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van beide percelen te kunnen reduceren als gevolg van de geluidbelasting vanwege de Straten/Montfortlaan.

5.1. Bronmaatregelen

In onderhavige situatie zou de huidige asfaltlaag van de Straten/Montfortlaan kunnen worden vervangen door bijvoorbeeld een dunnere deklaag. Hiermee schuift de 48 dB contour ter plaatse van het perceel aan de Bestseweg 49 op met ongeveer 20 meter op. Voor het perceel aan de Straten ong. schuift de 48 dB contour met 10 meter op, zie onderstaande figuur en figuur 3.11 van de bijlagen.



Figuur 5.1 verschuiving 48 dB contour bij vervanging wegdek

Echter op indicatief niveau kan worden aangenomen dat de kosten van deze maatregel niet in verhouding staan met de nieuw te bouwen woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. Het oppervlak van het huidige wegdek dat door de dunne deklaag, type B, vervangen dient te worden bedraagt ca. 1000 m², zodat de investeringskosten ca. € 100.000 bedragen.

5.2. Overdrachtsmaatregelen

Door middel van het oprichten van een tweetal geluidschermen voor beide percelen kan de geluidbelasting vanwege de Straten/Montfortlaan gereduceerd worden. Het oprichten van dergelijke schermen ontmoeten echter bezwaren van stedenbouwkundige aard want de schermen dienen parallel aan de Straten/Montfortlaan geplaatst te worden. Omdat de geluidbelasting op 4,5 meter het hoogst is, dienen de schermen daarnaast over een hoogte van ten minste 4,5 m en een lengte van (2*30=60 m) te beschikken. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van een scherm worden zodoende evenmin financieel wenselijk geacht.

Op indicatief niveau kan worden aangenomen dat de kosten van deze maatregel niet in verhouding zijn met de om te zetten woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. De kosten van een dergelijk scherm worden ingeschat op ca. € 60.000.

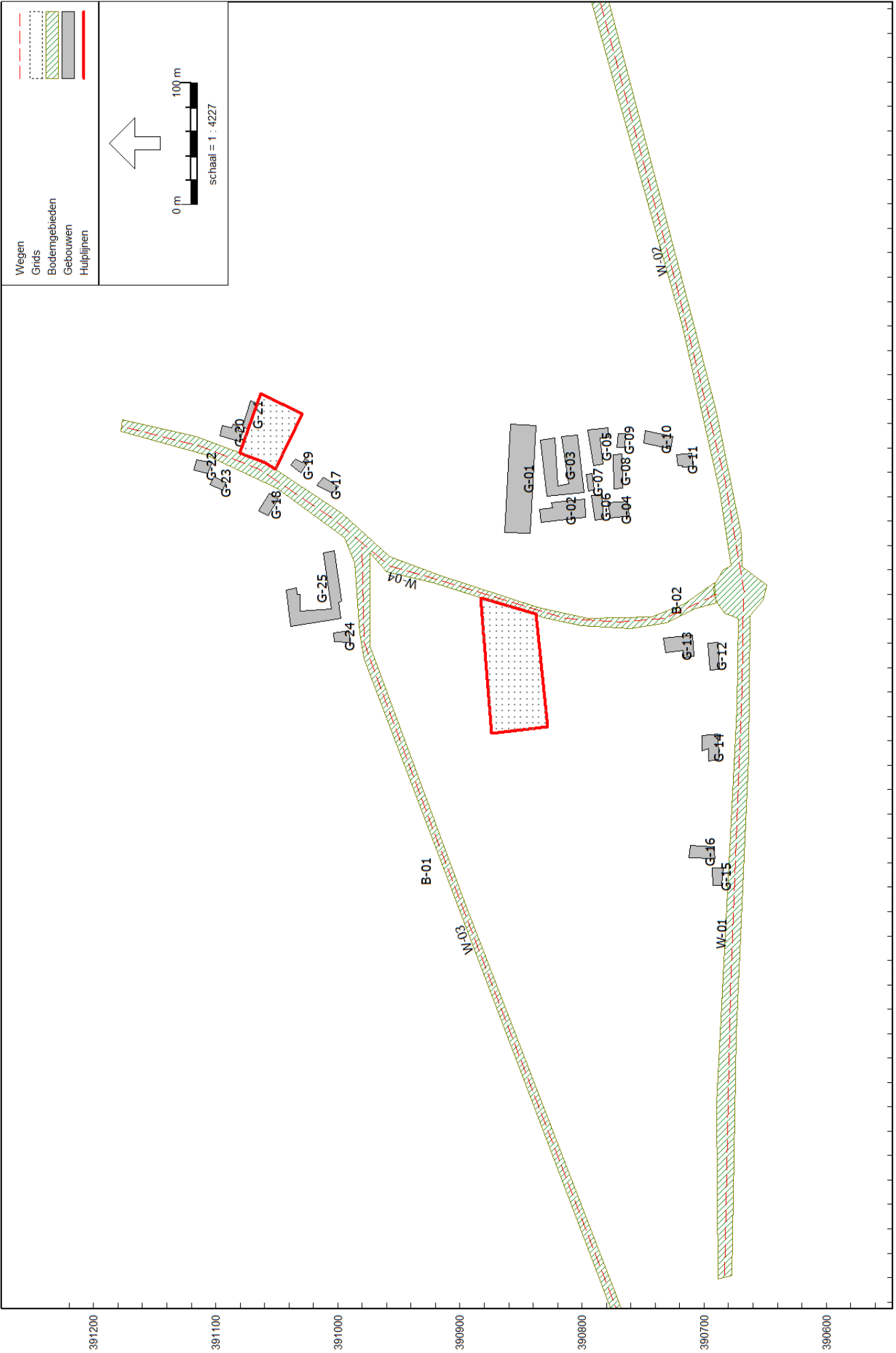
5.3. Maatregelen bij de ontvanger/Hogere waardes

Maatregelen bij de woningen bestaan bijvoorbeeld uit een dove gevel, of een gevel met een betere geluidsisolatie dan de standaardwaarde van 20 dB volgens het Bouwbesluit. Ook een vliesgevel, verhoogde borstwering of een gesloten paneel in het verlengde van een gevel (om een geluidsluwe gevel te creëren) kunnen maatregelen bij de ontvanger zijn.

Omdat aanvullende bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn kunnen hogere waarden door de gemeente Oirschot worden verleend en zullen eventueel maatregelen bij de ontvanger moeten worden getroffen. Aangetoond dient te worden dat bij verhoogde geluidbelasting (> 53 dB) voldaan kan worden aan de eisen uit het Bouwbesluit wat betreft de karakteristieke geluidwering van de gevel. Hiermee wordt een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd. Omdat de exacte locatie van de nieuwe te bouwen woningen momenteel nog niet bekend is zal het bevoegd gezag naderhand moeten bekijken of aanvullend onderzoek met betrekking tot de karakteristieke geluidwering van de gevel noodzakelijk is en/of het noodzakelijk is om hogere waardes aan te vragen, dit is tevens afhankelijk van waar de woningen gerealiseerd gaan worden.

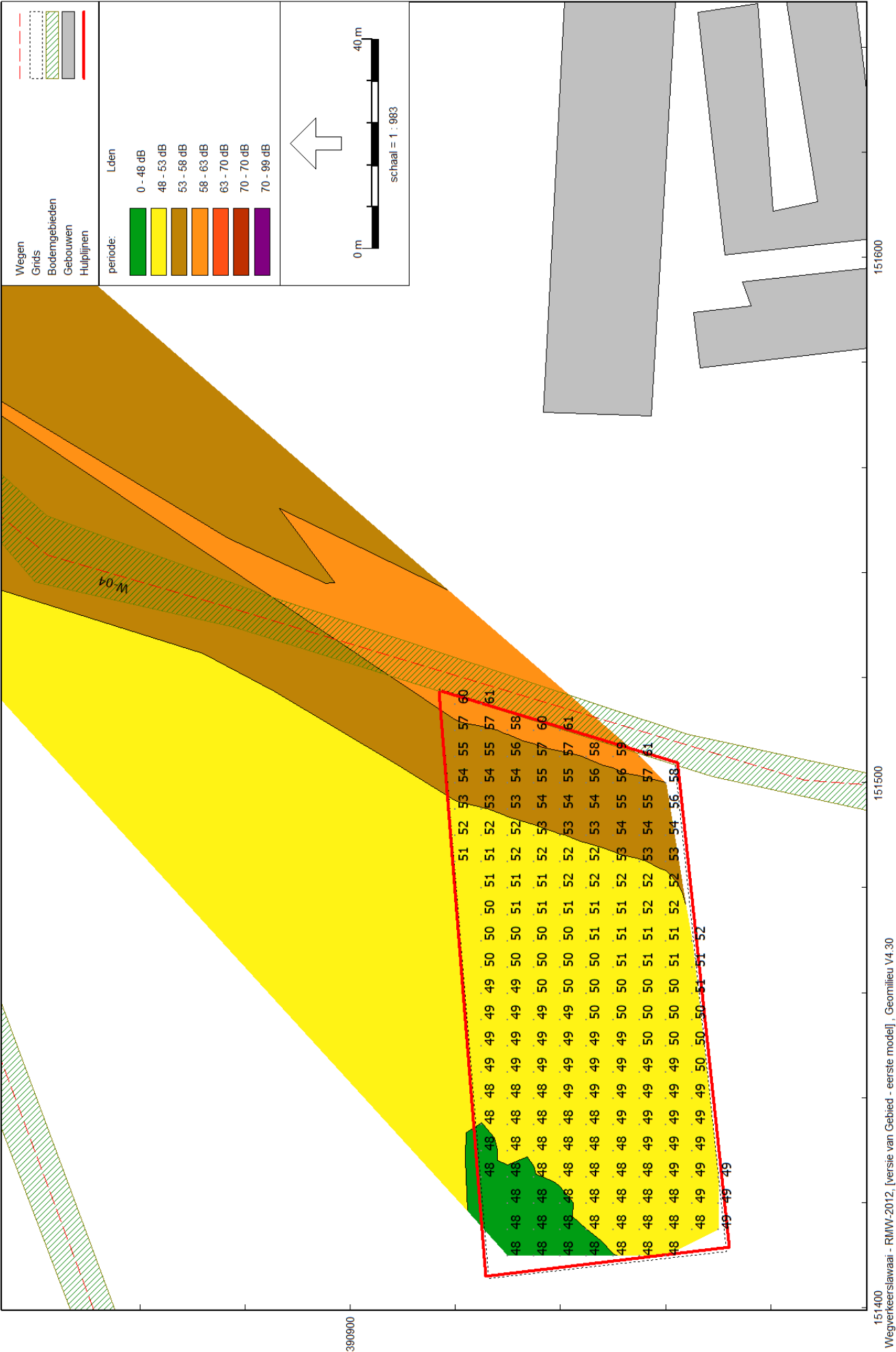
Figuren



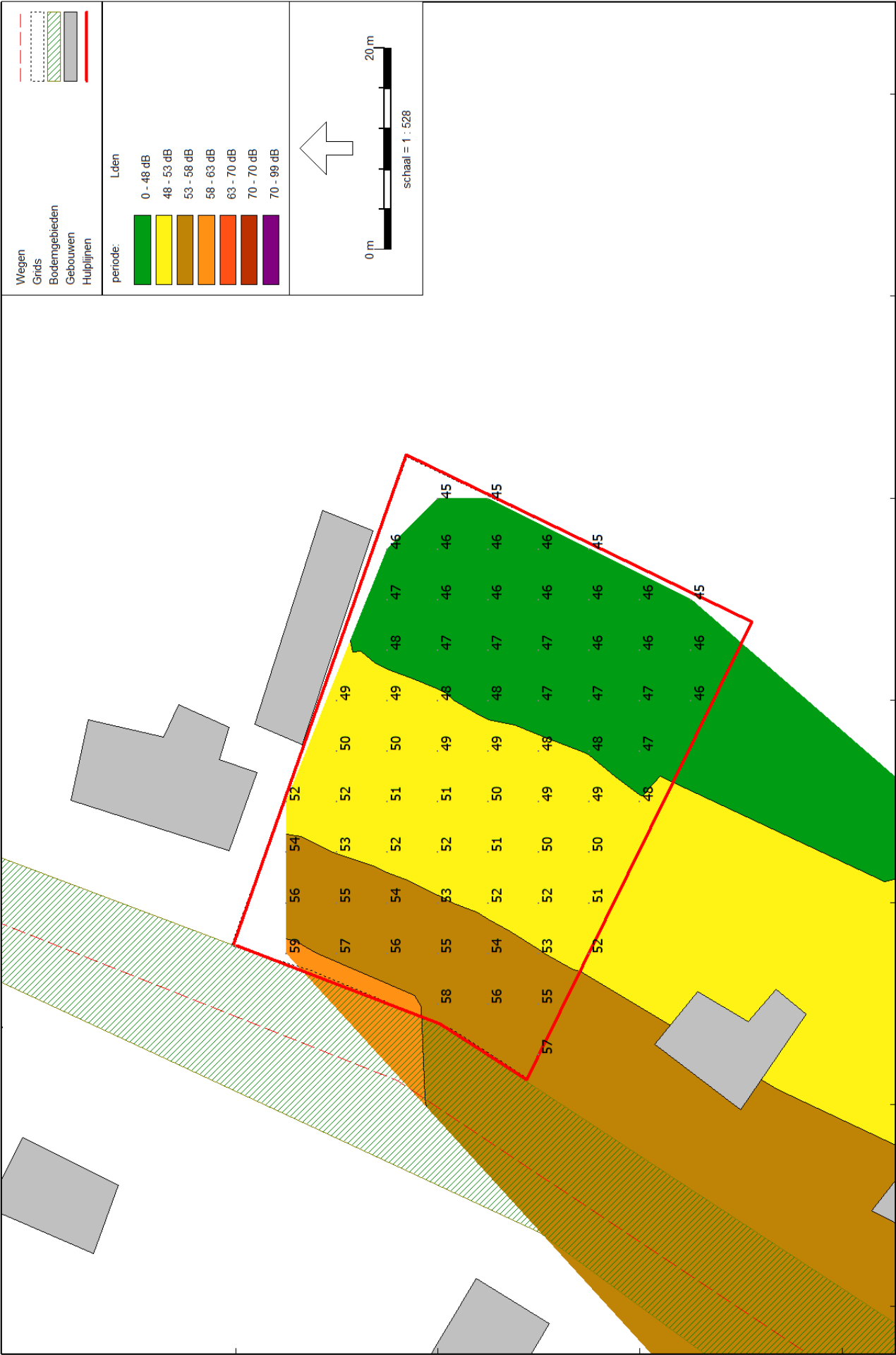




Geluidcontour 1,5 perceel Bestseweg 49
Gecumuleerde geluidbelasting Bestseweg, Montfortlaan en Straten



Geluidcontour 4,5 perceel Bestseweg 49
Gecumuleerde geluidbelasting Bestseweg, Montfortlaan en Straten



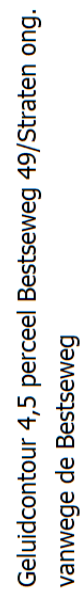
151600
Wegverkeerslawaal - RMW-2012 [versie van Gebied - eerste model] , Geomilieu V4.30

Geluidcontour 1,5 perceel Straten ong.
Gecumuleerde geluidbelasting Bestseweg, Montfortlaan en Straten





Geluidcontour 1,5 perceel Bestseweg 49/Straten ong.
vanwege de Bestseweg



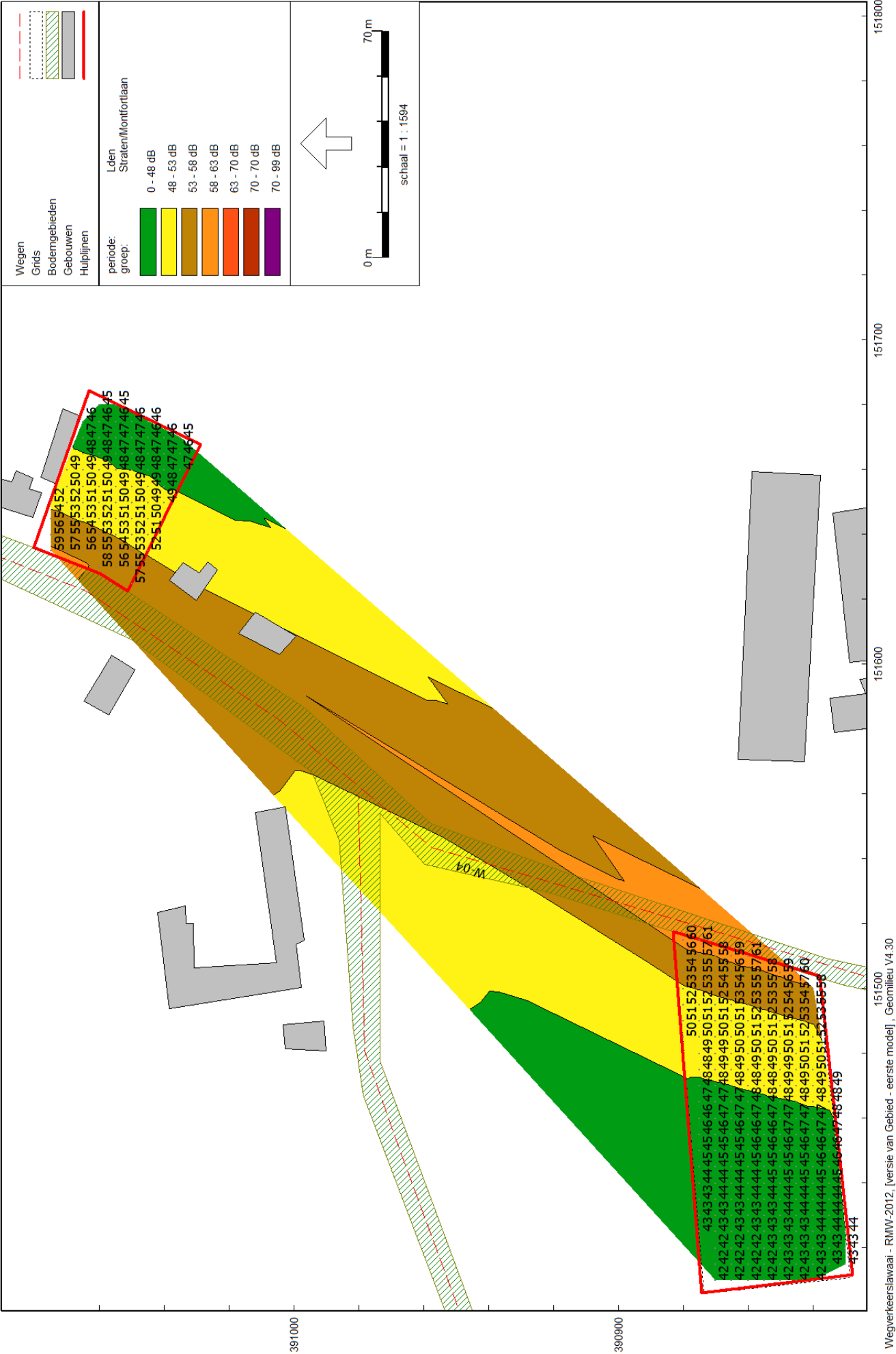


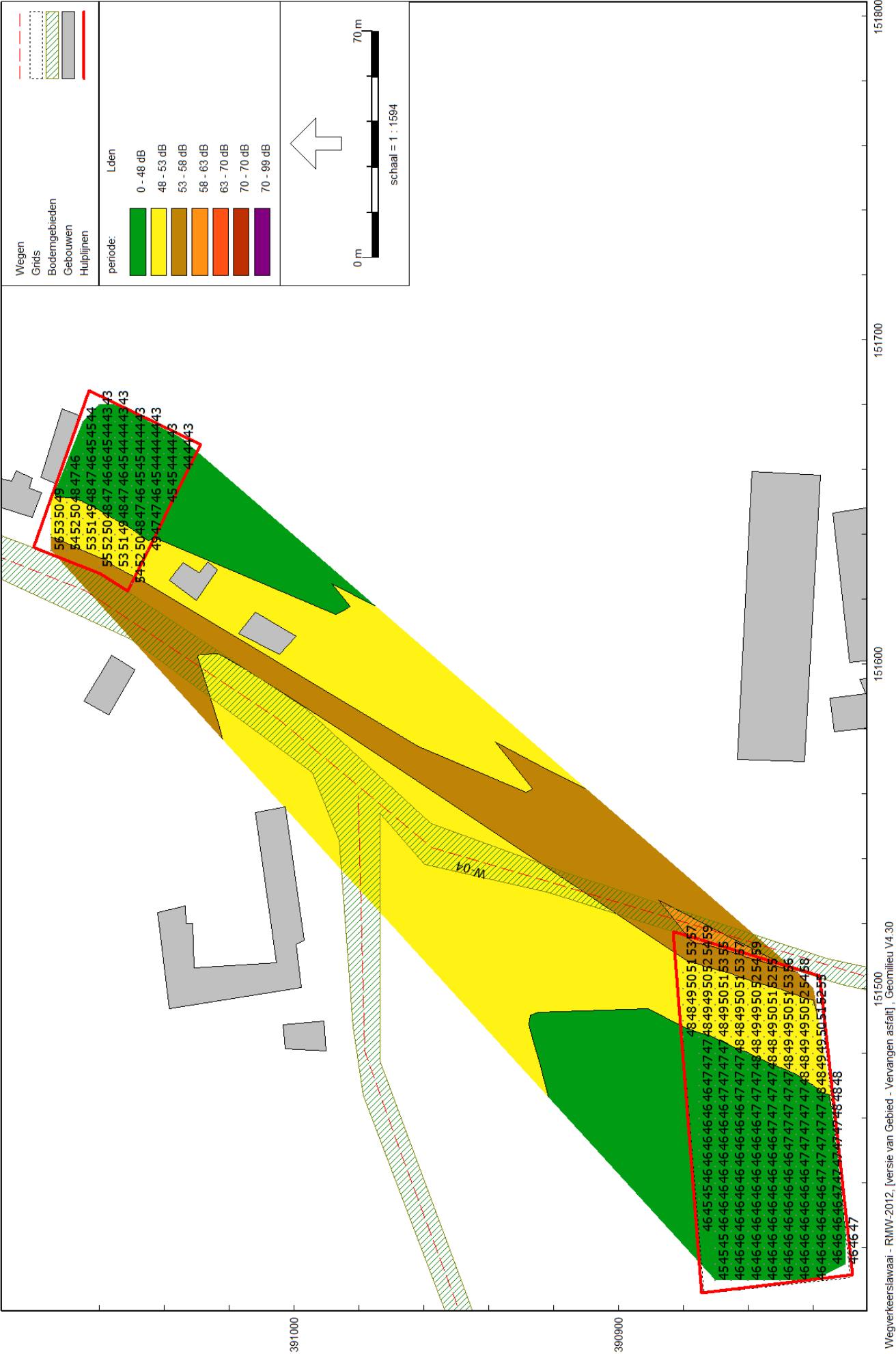
Geluidcontour 1,5 perceel Bestseweg 49/Straten ong.
vanwege de Montfortlaan



Geluidcontour 4,5 perceel Bestseweg 49/Straten ong.
vanwege de Montfortlaan







Verschuiving 48 dB contour bij vervanging wegdek
Perceel Bestseweg 49 en Straten ong.

Bijlage 1

Onderwerp: RE: Verkeerscijfers Bestseweg, Monfortlaan, Straten

Van: Ismael Vaartjes <I.Vaartjes@oirschot.nl>

Datum: 20-6-2018 17:11

Aan: "'J. Gildbrandsen@gbsmilieuadvies'" <info@gbsmilieuadvies.nl>

Geachte heer Gildbrandsen,

In de bijlage treft u de gegevens van de verkeersmetingen aan op de Bestseweg (ten oosten en ten westen van de rotonde (met de Montfortlaan).

Ook zit de Montfortlaan erin, daar is gemeten tussen de Notel en de Heersdijk (Straten). En ik heb de meting toegevoegd van de Montfortlaan tussen Straten en de Bestseweg (rotonde).

Ik hoop dat u hier wat mee kunt.

Mochten er vragen zijn dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

Ismael Vaartjes.

Verkeerskundige

Gemeente Oirschot

Telefoon mobiel: 06-11 85 97 09

Telefoon toestel: 435

Aanwezig: maandag t/m donderdag (vrijdag = thuiswerkdag).



Van: J. Gildbrandsen@gbsmilieuadvies [mailto:info@gbsmilieuadvies.nl]

Verzonden: maandag 18 juni 2018 15:54

Aan: Ismael Vaartjes

Onderwerp: Verkeerscijfers Bestseweg, Monfortlaan, Straten

Geachte heer Vaartjes,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek inzake het opvragen van wegverkeerscijfers graag het volgende.

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code R1403
 Naam Bestseweg
 Plaats Oirschot
 Omschrijving tussen Industrieweg en Heersdijk

Meting

Naam Classificatie 2016
 Periode 08-12-2016
 19-12-2016
 Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode R1403
 Teller 3240
 Kanaal 1
 Omschrijving Industrieweg - Heersdijk (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)		< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	2,0 - 3,4	2,0 - 3,4
	Snelheid (km/u)		< 41	41 - 51	51 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	< 41	41 - 51
00:00			0	0	0	0	0	0	0	2
01:00			0	0	0	0	0	0	0	0
02:00			0	0	0	0	0	0	0	0
03:00			0	0	0	0	0	0	0	0
04:00			0	0	0	0	0	0	0	0
05:00			0	0	0	0	0	0	1	4
06:00			0	0	0	0	0	0	0	22
07:00			1	2	2	1	0	0	6	78
08:00			0	2	1	0	0	0	10	103
09:00			0	1	0	0	0	0	11	76
10:00			0	0	1	0	0	0	9	80
11:00			0	1	1	0	0	0	8	70

12:00		0	1	0	0	0	0	7	87
13:00		0	0	1	0	0	0	14	119
14:00		0	2	0	0	0	0	13	105
15:00		0	1	0	0	0	0	11	105
16:00		1	2	2	0	0	0	27	137
17:00		0	1	3	0	0	0	17	158
18:00		0	1	2	0	0	0	4	90
19:00		0	1	0	0	0	0	5	55
20:00		0	0	1	0	0	0	3	31
21:00		1	0	0	0	0	0	1	25
22:00		0	0	0	0	0	0	1	23
23:00		0	0	0	0	0	0	0	11

Tijd	Klassen	< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0	
	Lengte (m)	< 41		41 - 51		51 - 61		61 - 71	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		6	0,1	15	0,3	14	0,3	4	0,1
Tot. 0-7		1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tot. 7-19		4	0,1	14	0,4	12	0,3	3	0,1
Tot. 19-24		1	0,2	1	0,2	2	0,4	0	0,0
Tot. 23-7		1	0,5	0	0,0	1	0,5	0	0,0

2,0 - 3,4 51 - 61	2,0 - 3,4 61 - 71	2,0 - 3,4 71 - 81	2,0 - 3,4 > 81	3,4 - 7,0 < 41	3,4 - 7,0 41 - 51	3,4 - 7,0 51 - 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 > 81	
5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0
1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0
10	11	3	2	0	0	0	1	0	0	0
46	22	7	3	0	3	3	2	0	0	0
130	28	4	1	1	7	11	1	0	0	0
139	33	4	1	1	7	9	1	0	0	0
93	23	3	1	1	5	11	2	0	0	0
85	23	2	1	1	7	7	2	0	0	0
98	25	4	0	1	6	10	3	0	0	0

106	21	4	1	0	6	8	1	0	0
113	22	3	1	2	5	8	2	0	0
122	21	3	0	1	6	10	2	0	0
131	23	3	1	1	7	7	1	0	0
162	27	2	0	1	9	8	2	0	0
206	42	4	0	1	8	8	2	0	0
158	40	5	1	0	5	4	2	0	0
85	25	4	2	0	2	2	2	0	0
54	20	4	2	0	1	2	1	0	0
38	15	3	2	0	1	1	0	0	0
39	12	2	1	0	1	1	0	0	0
21	10	2	2	0	1	1	0	0	0

< 2,0 71 - 81		< 2,0 > 81		2,0 - 3,4 < 41		2,0 - 3,4 41 - 51		2,0 - 3,4 51 - 61		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
1	0,0	1	0,0	0,0	147	3,4	1.384	32,2	1.845	43,0
0	0,0	0	0,0	0,0	1	0,6	30	16,6	66	36,5
1	0,0	0	0,0	0,0	136	3,8	1.209	33,7	1.542	43,0
0	0,0	0	0,0	0,0	10	1,9	145	27,8	237	45,5
0	0,0	0	0,0	0,0	1	0,5	38	17,1	83	37,4

						Totaal		Fout	
> 7,0 < 41	> 7,0 41 - 51	> 7,0 51 - 61	> 7,0 61 - 71	> 7,0 71 - 81	> 7,0 > 81	Abs.	Rel.		
0	0	0	0	0	0	0	12	0,3	0
0	0	0	0	0	0	0	3	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	1	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	8	0,2	0
0	0	0	0	0	0	0	6	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	32	0,7	0
0	2	1	0	0	0	0	111	2,6	0
1	3	2	0	0	0	0	279	6,5	1
2	3	2	0	0	0	0	318	7,4	1
0	2	3	0	0	0	0	232	5,4	0
1	4	2	0	0	0	0	225	5,3	0
1	2	3	0	0	0	0	233	5,5	0

0	2	3	0	0	0	247	5,8	0
1	2	3	1	0	0	297	7,0	3
1	3	4	1	0	0	294	6,9	0
0	3	3	1	0	0	298	7,0	1
0	2	4	0	0	0	386	9,0	2
0	3	2	1	0	0	456	10,7	3
0	2	2	0	0	0	316	7,4	1
0	0	0	0	0	0	183	4,3	0
0	0	0	0	0	0	119	2,8	0
0	0	0	0	0	0	87	2,0	0
0	0	0	0	0	0	80	1,9	0
0	0	0	0	0	0	48	1,1	0

2,0 - 3,4		2,0 - 3,4		2,0 - 3,4		3,4 - 7,0		3,4 - 7,0		3,4 - 7,0	
61 - 71		71 - 81		> 81		< 41		41 - 51		51 - 61	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	
452	10,5	70	1,6	27	0,6	11	0,3	87	2,0	113	
42	23,2	14	7,7	10	5,5	0	0,0	3	1,7	4	
328	9,1	41	1,1	8	0,2	10	0,3	78	2,2	102	
82	15,7	16	3,1	9	1,7	0	0,0	6	1,2	7	
51	23,0	16	7,2	12	5,4	0	0,0	4	1,8	5	

3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81		3,4 - 7,0 > 81		> 7,0 < 41		> 7,0 41 - 51		> 7,0 51 - 61	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
2,6	27	0,6	3	0,1	0	0,0	10	0,2	34	0,8	36
2,2	4	2,2	1	0,6	0	0,0	0	0,0	2	1,1	2
2,8	20	0,6	2	0,1	0	0,0	9	0,3	30	0,8	33
1,3	3	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1
2,3	4	1,8	1	0,5	0	0,0	0	0,0	2	0,9	2

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,8	6	0,1	1	0,0	0	0,0	4.294	100,0	100,0	13	
1,1	1	0,6	0	0,0	0	0,0	181	100,0	4,2	0	
0,9	5	0,1	1	0,0	0	0,0	3.588	100,0	83,6	13	
0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	521	100,0	12,1	0	
0,9	1	0,5	0	0,0	0	0,0	222	100,0	5,2	0	

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code R1403
 Naam Bestseweg
 Plaats Oirschot
 Omschrijving tussen Industrieweg en Heersdijk

Meting

Naam Classificatie 2016
 Periode 08-12-2016
 19-12-2016
 Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode R1403
 Teller 3240
 Kanaal 2
 Omschrijving Heersdijk - Industrieweg (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	2,0 - 3,4	2,0 - 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 41	41 - 51	51 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	< 41	41 - 51	
00:00			0	0	0	0	0	0	1	2
01:00			0	0	0	0	0	0	0	0
02:00			0	0	0	0	0	0	0	0
03:00			0	0	0	0	0	0	0	0
04:00			0	0	0	0	0	0	0	2
05:00			0	0	0	0	0	0	2	2
06:00			0	1	0	0	0	0	1	10
07:00			0	2	1	0	0	0	13	96
08:00			0	1	2	0	0	0	11	152
09:00			0	0	0	0	0	0	6	75
10:00			0	1	1	0	0	0	8	84
11:00			1	1	1	0	0	0	5	99

12:00		0	1	1	0	0	0	9	102
13:00		0	1	1	0	0	0	11	123
14:00		0	1	2	0	1	0	14	142
15:00		0	2	1	1	0	0	13	153
16:00		0	2	1	0	0	0	24	247
17:00		0	2	2	0	0	0	20	295
18:00		0	2	1	0	0	0	6	165
19:00		0	1	1	0	0	0	4	84
20:00		1	0	0	0	0	0	1	47
21:00		0	0	1	0	0	0	0	27
22:00		0	0	0	0	0	0	0	25
23:00		0	0	0	0	0	0	1	15

Tijd	Klassen	< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0	
	Lengte (m)	< 41		41 - 51		51 - 61		61 - 71	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		5	0,1	19	0,4	17	0,4	3	0,1
Tot. 0-7		0	0,0	1	0,8	0	0,0	0	0,0
Tot. 7-19		3	0,1	16	0,4	14	0,4	2	0,1
Tot. 19-24		1	0,2	2	0,4	2	0,4	0	0,0
Tot. 23-7		1	0,6	1	0,6	0	0,0	0	0,0

2,0 - 3,4 51 - 61	2,0 - 3,4 61 - 71	2,0 - 3,4 71 - 81	2,0 - 3,4 > 81	3,4 - 7,0 < 41	3,4 - 7,0 41 - 51	3,4 - 7,0 51 - 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 > 81	
6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0
5	5	2	1	0	0	0	0	1	0	0
30	13	3	2	0	2	2	2	0	0	0
112	19	3	1	1	8	7	1	1	0	0
126	10	1	0	1	8	6	0	0	0	0
71	10	2	1	1	7	6	1	0	0	0
72	10	1	0	2	7	4	1	0	0	0
76	11	1	0	1	8	6	1	0	0	0

94	10	0	1	2	6	4	0	0	0
84	8	1	0	1	8	7	1	0	0
92	11	1	0	1	9	7	1	0	0
104	10	1	0	2	8	6	1	0	0
143	8	1	0	2	22	10	1	0	0
187	7	1	0	1	12	7	0	0	0
140	14	2	0	0	7	4	0	0	0
87	16	3	1	0	2	3	1	0	0
59	13	2	1	0	2	3	1	0	0
36	11	4	1	0	1	1	0	0	0
42	10	2	2	0	2	1	0	0	0
21	8	2	0	0	1	1	0	0	0

< 2,0 71 - 81		< 2,0 > 81		2,0 - 3,4 < 41		2,0 - 3,4 41 - 51		2,0 - 3,4 51 - 61		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
1	0,0	0	0	0,0	151	3,5	1.914	44,5	1.602	37,3
0	0,0	0	0	0,0	3	2,4	17	13,8	47	38,2
1	0,0	0	0	0,0	140	3,9	1.695	46,7	1.319	36,4
0	0,0	0	0	0,0	6	1,1	198	35,8	246	44,5
0	0,0	0	0	0,0	4	2,5	27	16,7	64	39,5

						Totaal		Fout	
> 7,0 < 41	> 7,0 41 - 51	> 7,0 51 - 61	> 7,0 61 - 71	> 7,0 71 - 81	> 7,0 > 81	Abs.	Rel.		
0	0	0	0	1	0	0	14	0,3	0
0	0	0	0	0	0	0	3	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	3	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	1	1	0	0	0	0	11	0,3	0
0	0	0	0	0	0	0	18	0,4	1
0	3	2	0	0	0	0	69	1,6	0
1	3	2	1	0	0	0	271	6,3	3
1	3	1	0	0	0	0	323	7,5	7
2	4	3	0	0	0	0	189	4,4	2
1	4	2	0	0	0	0	198	4,6	1
1	2	4	0	0	0	0	218	5,1	2

0	1	2	0	0	0	233	5,4	1
0	2	2	0	0	0	250	5,8	4
1	4	2	0	0	0	289	6,7	3
1	4	3	0	0	0	310	7,2	2
1	4	4	0	0	0	470	10,9	4
1	3	2	0	0	0	540	12,6	8
0	1	1	0	0	0	343	8,0	2
1	1	0	0	0	0	205	4,8	1
0	0	0	0	0	0	130	3,0	0
0	0	0	0	0	0	82	1,9	0
0	0	0	0	0	0	84	2,0	0
0	0	0	0	0	0	49	1,1	0

2,0 - 3,4 61 - 71		2,0 - 3,4 71 - 81		2,0 - 3,4 > 81		3,4 - 7,0 < 41		3,4 - 7,0 41 - 51		3,4 - 7,0 51 - 61	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
209	4,9	34	0,8	13	0,3	16	0,4	118	2,7	89	
23	18,7	8	6,5	5	4,1	0	0,0	3	2,4	4	
130	3,6	14	0,4	4	0,1	15	0,4	108	3,0	78	
58	10,5	13	2,4	5	0,9	0	0,0	8	1,4	8	
30	18,5	9	5,6	5	3,1	0	0,0	4	2,5	4	

3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81		3,4 - 7,0 > 81		> 7,0 < 41		> 7,0 41 - 51		> 7,0 51 - 61	
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>
2,1	12	0,3	2	0,0	1	0,0	13	0,3	44	1,0	31
3,3	2	1,6	1	0,8	1	0,8	0	0,0	4	3,3	3
2,2	8	0,2	1	0,0	0	0,0	12	0,3	37	1,0	27
1,4	2	0,4	0	0,0	0	0,0	1	0,2	2	0,4	1
2,5	2	1,2	1	0,6	1	0,6	0	0,0	5	3,1	3

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,7	3	0,1	0	0,0	0	0,0	4.297	100,0	100,0	44	
2,4	1	0,8	0	0,0	0	0,0	123	100,0	2,9	1	
0,7	2	0,1	0	0,0	0	0,0	3.626	100,0	84,4	42	
0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	553	100,0	12,9	1	
1,9	1	0,6	0	0,0	0	0,0	162	100,0	3,8	1	

etmaal	licht	niddelzwaai	zwaar	intensiteit
dag	6636	422	156	7214
avond	1034	34	6	1074
nacht	268	33	13	314
		etmaalintensiteit		8602

verdeling per uur

	licht	niddelzwaai	zwaar
dag	553,00	35,17	13,00
avond	258,5	8,5	1,5
nacht	33,5	4,125	1,625

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	6,99	3,12	0,46
licht	91,99	96,28	85,35
middelzwaai	5,85	3,17	10,51
zwaar	2,16	0,56	4,14

Bestseweg westen rotonde	
2016 opgehoogd met 1% per jaar	
Jaar	Verkeerscijfers Bestseweg rotonde west
2016	8602
2017	8688
2018	8775
2019	8863
2020	8951
2021	9041
2022	9131
2023	9223
2024	9315
2025	9408
2026	9502
2027	9597
2028	9693

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code R1404
Naam Bestseweg
Plaats Oirschot
Omschrijving tussen Heersdijk en De Braken

Meting

Naam Classificatie 2016
Periode 08-12-2016
16-12-2016
Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode R1404
Teller 2246
Kanaal 1
Omschrijving De Braken - Heersdijk (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	< 2,0	2,0 - 3,4	2,0 - 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 61	61 - 71	71 - 81	81 - 91	91 - 101	> 101	< 61	61 - 71	
00:00			0	0	0	0	0	0	8	5
01:00			0	0	0	0	0	0	1	1
02:00			0	0	0	0	0	0	1	2
03:00			0	0	0	0	0	0	0	0
04:00			0	0	0	0	0	0	3	2
05:00			0	0	0	0	0	0	3	8
06:00			0	0	0	0	0	0	18	27
07:00			4	1	0	0	0	0	147	102
08:00			4	0	0	0	0	0	165	135
09:00			1	1	0	0	0	0	68	82
10:00			1	0	0	0	0	0	73	82
11:00			2	0	0	0	0	0	89	79

12:00		2	0	0	0	0	0	92	93
13:00		1	1	0	0	0	0	119	94
14:00		3	1	0	0	0	0	135	95
15:00		2	1	0	0	0	0	157	103
16:00		4	1	0	0	0	0	246	132
17:00		5	0	0	0	0	0	310	114
18:00		4	0	0	0	0	0	178	98
19:00		1	0	0	0	0	0	105	70
20:00		0	0	0	0	0	0	57	54
21:00		1	0	0	0	0	0	24	36
22:00		0	0	0	0	0	0	29	36
23:00		0	0	0	0	0	0	26	16

Tijd	Klassen	< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0	
	Lengte (m)	< 61		61 - 71		71 - 81		81 - 91	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		35	0,8	7	0,2	2	0,0	0	0,0
Tot. 0-7		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tot. 7-19		33	0,9	6	0,2	2	0,1	0	0,0
Tot. 19-24		2	0,3	1	0,2	0	0,0	0	0,0
Tot. 23-7		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

2,0 - 3,4 71 - 81	2,0 - 3,4 81 - 91	2,0 - 3,4 91 - 101	2,0 - 3,4 > 101	3,4 - 7,0 < 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 81 - 91	3,4 - 7,0 91 - 101	3,4 - 7,0 > 101	
2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0
5	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0
18	3	1	0	0	4	1	0	0	0	0
20	2	0	0	0	15	7	0	0	0	0
22	3	0	0	0	13	7	1	0	0	0
19	2	0	0	0	9	7	2	0	0	0
18	4	0	0	0	9	5	1	0	0	0
21	3	0	0	0	12	9	2	0	0	0

25	3	0	0	10	5	1	0	0	0
17	2	0	0	10	6	1	0	0	0
20	2	0	0	12	8	3	0	0	0
18	3	0	0	15	8	1	0	0	0
14	2	0	0	30	14	2	0	0	0
13	0	0	0	26	7	1	0	0	1
19	2	0	0	12	4	2	0	0	0
16	2	0	0	4	3	1	0	0	0
13	2	0	0	2	2	0	0	0	0
16	4	1	0	2	1	1	0	0	0
12	4	0	0	2	1	0	0	0	0
6	2	0	0	1	1	0	0	0	0

< 2,0 91 - 101		< 2,0 > 101		2,0 - 3,4 < 61		2,0 - 3,4 61 - 71		2,0 - 3,4 71 - 81		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
0	0,0	0	0	0,0	2.054	45,7	1.469	32,7	315	7,0
0	0,0	0	0	0,0	32	22,7	46	32,6	29	20,6
0	0,0	0	0	0,0	1.780	47,1	1.211	32,0	224	5,9
0	0,0	0	0	0,0	242	42,3	212	37,1	62	10,8
0	0,0	0	0	0,0	52	28,6	58	31,9	34	18,7

						Totaal		Fout	
> 7,0 < 61	> 7,0 61 - 71	> 7,0 71 - 81	> 7,0 81 - 91	> 7,0 91 - 101	> 7,0 > 101	Abs.	Rel.		
1	0	0	0	0	0	0	19	0,4	0
0	0	0	0	0	0	0	3	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	4	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
1	0	0	0	0	0	0	12	0,3	0
1	0	0	0	0	0	0	22	0,5	0
3	1	0	0	0	0	0	76	1,7	0
11	3	0	0	0	0	0	312	7,0	0
13	5	0	0	0	0	0	368	8,2	0
6	4	0	0	0	0	0	201	4,5	0
7	3	0	0	0	0	0	203	4,5	0
8	3	2	0	0	0	0	230	5,1	0

7	4	0	0	0	0	242	5,4	0
8	3	1	0	0	0	263	5,9	0
8	5	1	0	0	1	294	6,6	0
13	5	1	0	0	0	327	7,3	0
22	7	1	1	0	1	477	10,7	0
25	8	2	0	0	1	513	11,5	0
12	5	0	0	0	0	336	7,5	0
5	2	0	0	0	0	209	4,7	0
2	1	0	0	0	0	133	3,0	0
2	0	0	0	0	0	88	2,0	0
1	0	0	0	0	0	85	1,9	0
0	0	0	0	0	0	52	1,2	0

2,0 - 3,4		2,0 - 3,4		2,0 - 3,4		3,4 - 7,0		3,4 - 7,0		3,4 - 7,0	
81 - 91		91 - 101		> 101		< 61		61 - 71		71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
51	1,1	7	0,2	3	0,1	190	4,2	99	2,2	21	
9	6,4	3	2,1	1	0,7	6	4,3	4	2,8	2	
27	0,7	2	0,1	1	0,0	173	4,6	88	2,3	17	
15	2,6	1	0,2	1	0,2	11	1,9	7	1,2	2	
11	6,0	3	1,6	1	0,5	7	3,8	5	2,7	2	

3,4 - 7,0 81 - 91		3,4 - 7,0 91 - 101		3,4 - 7,0 > 101		> 7,0 < 61		> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
0,5	4	0,1	2	0,0	4	0,1	156	3,5	60	1,3	9
1,4	1	0,7	0	0,0	0	0,0	6	4,3	2	1,4	0
0,4	3	0,1	2	0,1	3	0,1	140	3,7	54	1,4	8
0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	1,7	4	0,7	1
1,1	1	0,5	0	0,0	0	0,0	6	3,3	2	1,1	0

						Totaal				Fout	
> 7,0 81 - 91		> 7,0 91 - 101		> 7,0 > 101							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,2	2	0,0	1	0,0	6	0,1	4.497	100,0	100,0	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	141	100,0	3,1	0	0
0,2	2	0,1	1	0,0	5	0,1	3.782	100,0	84,1	0	0
0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,2	572	100,0	12,7	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	182	100,0	4,0	0	0

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code R1404
Naam Bestseweg
Plaats Oirschot
Omschrijving tussen Heersdijk en De Braken

Meting

Naam Classificatie 2016
Periode 08-12-2016
16-12-2016
Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode R1404
Teller 2246
Kanaal 2
Omschrijving Heersdijk - De Braken (1)

Tijd	Klassen		< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0		2,0 - 3,4		2,0 - 3,4	
	Lengte (m)															
	Snelheid (km/u)		< 61	61 - 71	71 - 81	81 - 91	91 - 101	> 101					< 61	61 - 71		
00:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6		
01:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2		
02:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
03:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3		
04:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2		
05:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16		
06:00			2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	43		
07:00			2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	114	97		
08:00			3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	108		
09:00			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123	76		
10:00			2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	70		
11:00			2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126	69		

12:00		2	0	0	0	0	0	128	77
13:00		2	0	0	0	0	0	171	78
14:00		1	0	0	0	0	0	185	77
15:00		2	0	0	0	0	0	178	86
16:00		4	0	0	0	0	0	247	93
17:00		9	1	0	0	0	0	303	108
18:00		4	1	0	0	0	0	179	93
19:00		2	0	0	0	0	0	115	54
20:00		2	0	0	0	0	0	66	41
21:00		0	0	0	0	0	0	40	39
22:00		0	0	0	0	0	0	41	33
23:00		0	0	0	0	0	0	23	17

Tijd	Klassen	< 2,0		< 2,0		< 2,0		< 2,0	
	Lengte (m)	< 61		61 - 71		71 - 81		81 - 91	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		39	0,9	4	0,1	2	0,0	1	0,0
Tot. 0-7		2	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tot. 7-19		33	0,9	4	0,1	1	0,0	0	0,0
Tot. 19-24		4	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tot. 23-7		2	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0

2,0 - 3,4 71 - 81	2,0 - 3,4 81 - 91	2,0 - 3,4 91 - 101	2,0 - 3,4 > 101	3,4 - 7,0 < 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 81 - 91	3,4 - 7,0 91 - 101	3,4 - 7,0 > 101	
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0
12	1	0	0	0	9	4	0	0	0	0
13	1	0	0	0	20	5	0	0	0	0
18	1	0	0	0	18	5	1	0	0	1
11	1	0	0	0	18	5	0	0	0	0
10	1	0	0	0	19	3	1	0	0	0
12	1	0	0	0	19	6	1	0	0	0

12	1	0	0	17	4	1	0	0	0
10	1	0	0	16	5	0	0	0	0
8	0	0	0	21	5	1	0	0	0
11	2	1	0	18	5	1	0	0	0
15	1	0	0	26	6	0	0	0	0
14	1	0	0	26	6	0	0	0	1
14	2	0	0	11	4	1	0	0	1
11	2	0	0	5	2	0	0	0	0
11	2	0	0	3	2	0	0	0	0
11	2	0	0	2	0	0	0	0	0
6	1	0	0	3	1	0	0	0	0
5	1	0	0	1	1	0	0	0	0

< 2,0 91 - 101		< 2,0 > 101		2,0 - 3,4 < 61		2,0 - 3,4 61 - 71		2,0 - 3,4 71 - 81		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
0	0,0	0	0,0	0,0	2.388	52,2	1.291	28,2	217	4,7
0	0,0	0	0,0	0,0	62	32,1	73	37,8	24	12,4
0	0,0	0	0,0	0,0	2.042	53,5	1.034	27,1	149	3,9
0	0,0	0	0,0	0,0	284	50,9	184	33,0	44	7,9
0	0,0	0	0,0	0,0	79	33,9	88	37,8	28	12,0

						Totaal		Fout	
> 7,0 < 61	> 7,0 61 - 71	> 7,0 71 - 81	> 7,0 81 - 91	> 7,0 91 - 101	> 7,0 > 101	Abs.	Rel.		
0	0	0	0	0	0	0	13	0,3	0
0	0	0	0	0	0	0	5	0,1	0
0	0	0	0	0	0	0	1	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	7	0,2	0
0	0	0	0	0	0	0	7	0,2	0
2	0	0	0	0	0	0	37	0,8	0
5	0	0	0	0	0	0	120	2,6	0
10	2	0	0	0	0	0	265	5,8	0
17	4	1	0	0	0	1	338	7,4	0
9	1	0	0	0	0	0	245	5,4	0
10	0	0	0	0	0	0	244	5,4	0
11	2	0	0	0	0	0	249	5,5	0

8	3	0	0	0	0	253	5,6	0
14	2	0	0	0	0	299	6,6	0
17	3	0	0	0	0	318	7,0	0
17	3	0	0	0	0	324	7,1	0
25	7	0	0	0	2	426	9,4	0
30	7	1	0	0	2	509	11,2	0
15	4	1	0	0	1	331	7,3	0
5	1	0	0	0	0	197	4,3	0
2	0	0	0	0	0	129	2,8	0
0	0	0	0	0	0	94	2,1	0
1	0	0	0	0	0	86	1,9	0
0	0	0	0	0	0	48	1,1	0

2,0 - 3,4 81 - 91		2,0 - 3,4 91 - 101		2,0 - 3,4 > 101		3,4 - 7,0 < 61		3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	
26	0,6	4	0,1	1	0,0	255	5,6	74	1,6	9	
3	1,6	1	0,5	0	0,0	11	5,7	7	3,6	1	
15	0,4	2	0,1	1	0,0	228	6,0	61	1,6	6	
8	1,4	2	0,4	0	0,0	15	2,7	6	1,1	1	
4	1,7	1	0,4	0	0,0	13	5,6	8	3,4	1	

3,4 - 7,0 81 - 91		3,4 - 7,0 91 - 101		3,4 - 7,0 > 101		> 7,0 < 61		> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
0,2	2	0,0	1	0,0	5	0,1	197	4,3	40	0,9	6
0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	4,1	1	0,5	0
0,2	2	0,1	1	0,0	5	0,1	181	4,7	38	1,0	6
0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	1,4	2	0,4	0
0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	3,4	1	0,4	0

						Totaal				Fout	
> 7,0 81 - 91		> 7,0 91 - 101		> 7,0 > 101							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,1	2	0,0	1	0,0	7	0,2	4.572	100,0	100,0	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	193	100,0	4,2	0	
0,2	2	0,1	1	0,0	7	0,2	3.819	100,0	83,5	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	558	100,0	12,2	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	233	100,0	5,1	0	

etmaal	licht	niddelzwaa	zwaar	intensiteit
dag	6567	589	445	7601
avond	1062	42	26	1130
nacht	285	26	17	328
		etmaalintensiteit		9059

verdeling per uur

	licht	niddelzwaa	zwaar
dag	547,25	49,08	37,08
avond	265,5	10,5	6,5
nacht	35,625	3,25	2,125

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	6,99	3,12	0,45
licht	86,40	93,98	86,89
middelzwa	7,75	3,72	7,93
zwaar	5,85	2,30	5,18

Bestseweg oosten rotonde

2016 opgehoogd met 1 % per jaar

Jaar	Verkeerscijfers Bestseweg rotonde oost
2016	9059
2017	9150
2018	9241
2019	9333
2020	9427
2021	9521
2022	9616
2023	9712
2024	9810
2025	9908
2026	10007
2027	10107
2028	10208

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code n1041
 Naam Montfortlaan
 Plaats Oirschot
 Omschrijving tussn Heersdijk en Notel

Meting

Naam Classificatie 2015
 Periode 07-10-2015
 22-10-2015
 Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode n1041
 Teller 908
 Kanaal 1
 Omschrijving Heersdijk - Notel (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 31	31 - 41	41 - 51	51 - 56	56 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	
00:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00		1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00		0	1	2	3	2	2	0	0	0
08:00		1	3	11	8	5	5	0	0	0
09:00		0	1	5	3	2	3	0	0	0
10:00		1	2	5	4	3	2	0	0	0
11:00		1	3	5	5	4	3	0	0	0

12:00		1	2	8	4	4	5	0	0
13:00		1	2	7	5	4	3	1	0
14:00		1	6	17	7	4	4	0	0
15:00		1	3	9	6	4	5	1	0
16:00		1	4	11	10	9	9	1	1
17:00		1	3	13	14	12	17	3	1
18:00		1	2	10	8	6	5	1	1
19:00		1	2	6	4	3	4	1	0
20:00		1	2	3	3	3	4	1	0
21:00		0	1	3	2	1	3	1	0
22:00		0	0	2	1	1	2	0	0
23:00		0	0	1	2	0	1	0	0

Tijd	Klassen	< 3,4		< 3,4		< 3,4		< 3,4	
	Lengte (m)	< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		16	3,6	38	8,5	119	26,5	89	19,8
Tot. 0-7		1	16,7	1	16,7	1	16,7	1	16,7
Tot. 7-19		12	3,1	31	8,1	102	26,6	78	20,3
Tot. 19-24		2	3,3	6	10,0	16	26,7	11	18,3
Tot. 23-7		1	11,1	1	11,1	2	22,2	2	22,2

[illegible]

0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

< 3,4 56 - 61		< 3,4 61 - 71		< 3,4 71 - 81		< 3,4 > 81		3,4 - 7,0 < 31		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
69	15,4	78	17,4	11	2,4	3	0,7	2	0,4	
1	16,7	1	16,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
60	15,6	64	16,7	8	2,1	3	0,8	2	0,5	
9	15,0	14	23,3	2	3,3	0	0,0	0	0,0	
1	11,1	2	22,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	

						Totaal	Fout		
> 7,0 41 - 51	> 7,0 51 - 56	> 7,0 56 - 61	> 7,0 61 - 71	> 7,0 71 - 81	> 7,0 > 81				
						Abs.	Rel.		
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	1	0,2	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
0	0	0	0	0	0	0	11	2,6	0
0	0	0	0	0	0	0	34	8,0	0
0	0	0	0	0	0	0	15	3,5	0
0	0	0	0	0	0	0	17	4,0	0
0	0	0	0	0	0	0	21	5,0	0

0	0	0	0	0	0	25	5,9	0
0	0	0	0	0	0	23	5,4	0
0	0	0	0	0	0	40	9,5	0
0	0	0	0	0	0	30	7,1	0
1	0	0	0	0	0	48	11,3	0
0	0	0	0	0	0	65	15,4	0
0	0	0	0	0	0	34	8,0	0
0	0	0	0	0	0	21	5,0	0
0	0	0	0	0	0	17	4,0	0
0	0	0	0	0	0	11	2,6	0
0	0	0	0	0	0	6	1,4	0
0	0	0	0	0	0	4	0,9	0

3,4 - 7,0 31 - 41		3,4 - 7,0 41 - 51		3,4 - 7,0 51 - 56		3,4 - 7,0 56 - 61		3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	
2	0,4	7	1,6	3	0,7	2	0,4	1	0,2	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
2	0,5	7	1,8	3	0,8	2	0,5	1	0,3	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	

3,4 - 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0	
> 81		< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56		56 - 61	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,4	4	0,9	1	0,2	1
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,5	4	1,0	1	0,3	1
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,2	1	0,2	0	0,0	0	0,0	449	100,0	100,0	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	100,0	1,3	0	0
0,3	1	0,3	0	0,0	0	0,0	384	100,0	85,5	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	60	100,0	13,4	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	100,0	2,0	0	0

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code n1041
 Naam Montfortlaan
 Plaats Oirschot
 Omschrijving tussn Heersdijk en Notel

Meting

Naam Classificatie 2015
 Periode 07-10-2015
 22-10-2015
 Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode n1041
 Teller 908
 Kanaal 2
 Omschrijving Notel - Heersdijk (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 31	31 - 41	41 - 51	51 - 56	56 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	
00:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00		0	0	1	2	1	1	0	0	0
07:00		0	1	6	6	6	3	0	0	0
08:00		0	3	20	12	6	7	2	0	0
09:00		1	1	4	3	4	4	1	0	0
10:00		1	1	4	4	3	4	1	0	0
11:00		0	2	4	5	3	4	1	0	0

12:00		0	2	5	6	4	6	1	0
13:00		1	2	14	8	4	4	1	0
14:00		1	2	7	6	3	4	1	0
15:00		1	2	7	5	3	4	1	0
16:00		0	2	7	6	3	4	1	0
17:00		0	2	5	6	5	7	2	1
18:00		0	2	6	6	4	3	2	0
19:00		1	2	6	4	2	3	1	0
20:00		1	1	4	2	1	2	1	0
21:00		0	1	2	1	1	2	0	0
22:00		0	1	2	1	0	1	0	0
23:00		0	1	2	1	1	1	0	0

Tijd	Klassen	< 3,4		< 3,4		< 3,4		< 3,4	
	Lengte (m)	< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		8	2,1	28	7,2	104	26,8	83	21,4
Tot. 0-7		0	0,0	0	0,0	1	14,3	2	28,6
Tot. 7-19		6	1,8	23	6,9	88	26,6	72	21,8
Tot. 19-24		2	4,3	5	10,9	14	30,4	9	19,6
Tot. 23-7		0	0,0	1	8,3	2	16,7	3	25,0

3,4 - 7,0 < 31	3,4 - 7,0 31 - 41	3,4 - 7,0 41 - 51	3,4 - 7,0 51 - 56	3,4 - 7,0 56 - 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 > 81	> 7,0 < 31	> 7,0 31 - 41	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

< 3,4 56 - 61		< 3,4 61 - 71		< 3,4 71 - 81		< 3,4 > 81		3,4 - 7,0 < 31		
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
57	14,7	63	16,2	14	3,6	3	0,8	2	0,5	
2	28,6	1	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
49	14,8	54	16,3	12	3,6	3	0,9	2	0,6	
6	13,0	8	17,4	2	4,3	0	0,0	0	0,0	
3	25,0	2	16,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	

0	0	0	0	0	0	24	6,5	0
0	0	0	0	0	0	36	9,8	0
0	0	0	0	0	0	25	6,8	0
0	0	0	0	0	0	24	6,5	0
0	0	0	0	0	0	24	6,5	0
0	0	0	0	0	0	28	7,6	0
0	0	0	0	0	0	23	6,2	0
0	0	0	0	0	0	19	5,1	0
0	0	0	0	0	0	12	3,3	0
0	0	0	0	0	0	7	1,9	0
0	0	0	0	0	0	5	1,4	0
0	0	0	0	0	0	6	1,6	0

3,4 - 7,0 31 - 41		3,4 - 7,0 41 - 51		3,4 - 7,0 51 - 56		3,4 - 7,0 56 - 61		3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	
3	0,8	7	1,8	3	0,8	2	0,5	3	0,8	0	
0	0,0	1	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
3	0,9	6	1,8	2	0,6	2	0,6	3	0,9	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
0	0,0	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	

3,4 - 7,0 > 81		> 7,0 < 31		> 7,0 31 - 41		> 7,0 41 - 51		> 7,0 51 - 56		> 7,0 56 - 61	
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>
0,0	0	0,0	0	1	0,3	1	0,3	4	1,0	1	0,3
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0,0	0	0,0	0	0	0,0	1	0,3	3	0,9	1	0,3
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	388	100,0	100,0	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	100,0	1,8	0	
0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	331	100,0	85,3	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	46	100,0	11,9	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	100,0	3,1	0	

etmaal	licht	niddelzwaa	zwaar	intensiteit
dag	665	38	12	715
avond	106	0	1	107
nacht	12	0	0	12
		etmaalintensiteit		834

verdeling per uur

	licht	niddelzwaa	zwaar
dag	55,42	3,17	1,00
avond	26,5	0	0,25
nacht	1,5	0	0

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	7,14	3,21	0,18
licht	93,01	99,07	100,00
middelzwa	5,31	0,00	0,00
zwaar	1,68	0,93	0,00

Monfortlaan	
2015 opgehoogd met 1 % per jaar	
Jaar	Verkeerscijfers montfortlaan
2015	834
2016	842
2017	851
2018	859
2019	868
2020	877
2021	885
2022	894
2023	903
2024	912
2025	921
2026	930
2027	940
2028	949

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code n1042
Naam Montfortlaan
Plaats Oirschot
Omschrijving tussen Straten en Besteweg

Meting

Naam Classificatie 2015
Periode 07-10-2015
22-10-2015
Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode n1042
Teller 1045
Kanaal 1
Omschrijving Straten - Besteweg (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 31	31 - 41	41 - 51	51 - 56	56 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	
00:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00		0	1	5	1	0	0	0	0	0
07:00		0	6	24	3	1	0	0	0	0
08:00		2	21	28	4	1	0	0	0	0
09:00		0	5	10	2	1	1	0	0	0
10:00		0	4	9	2	0	0	0	0	0
11:00		1	4	9	2	0	0	0	0	0

12:00		1	3	10	3	0	0	0	0
13:00		0	5	12	2	0	0	0	0
14:00		5	13	13	1	1	0	0	0
15:00		1	6	11	3	1	0	0	0
16:00		1	6	14	2	1	0	0	0
17:00		1	5	14	4	1	0	0	0
18:00		0	5	11	3	1	0	0	0
19:00		0	4	8	2	0	0	0	0
20:00		0	3	6	1	1	0	0	0
21:00		0	2	4	1	0	0	0	0
22:00		0	1	3	1	0	0	0	0
23:00		0	0	2	1	0	0	0	0

Tijd	Klassen	< 3,4		< 3,4		< 3,4		< 3,4	
	Lengte (m)	< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56	
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
Tot. 0-24		13	3,4	95	24,5	193	49,7	39	10,1
Tot. 0-7		0	0,0	2	20,0	6	60,0	1	10,0
Tot. 7-19		13	3,9	83	24,7	165	49,1	32	9,5
Tot. 19-24		0	0,0	10	24,4	22	53,7	6	14,6
Tot. 23-7		0	0,0	2	16,7	7	58,3	2	16,7

3,4 - 7,0 < 31	3,4 - 7,0 31 - 41	3,4 - 7,0 41 - 51	3,4 - 7,0 51 - 56	3,4 - 7,0 56 - 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 > 81	> 7,0 < 31	> 7,0 31 - 41	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0

0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
0	1	1	0	0	0	0	0	1	1
0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

< 3,4 56 - 61		< 3,4 61 - 71		< 3,4 71 - 81		< 3,4 > 81		3,4 - 7,0 < 31	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
9	2,3	3	0,8	0	0,0	0	0,0	2	0,5
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
7	2,1	3	0,9	0	0,0	0	0,0	2	0,6
1	2,4	1	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

0	0	0	0	0	0	18	4,8	0
0	0	0	0	0	0	22	5,9	0
0	0	0	0	0	0	36	9,7	1
0	0	0	0	0	0	26	7,0	0
1	0	0	0	0	0	28	7,5	0
0	0	0	0	0	0	26	7,0	0
0	0	0	0	0	0	20	5,4	0
0	0	0	0	0	0	14	3,8	0
0	0	0	0	0	0	11	2,9	0
0	0	0	0	0	0	7	1,9	0
0	0	0	0	0	0	5	1,3	0
0	0	0	0	0	0	3	0,8	0

3,4 - 7,0 31 - 41		3,4 - 7,0 41 - 51		3,4 - 7,0 51 - 56		3,4 - 7,0 56 - 61		3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
10	2,6	9	2,3	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
1	10,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
9	2,7	8	2,4	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0	0,0	1	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

3,4 - 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0	
> 81		< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56		56 - 61	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
0,0	0	0,0	0	6	1,5	6	1,5	2	0,5	0	0,0
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0,0	0	0,0	0	5	1,5	6	1,8	2	0,6	0	0,0
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
0,0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	388	100,0	100,0	2	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	100,0	2,6	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	336	100,0	86,6	2	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	41	100,0	10,6	0	
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	100,0	3,1	0	

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie

Code n1042
Naam Montfortlaan
Plaats Oirschot
Omschrijving tussen Straten en Besteweg

Meting

Naam Classificatie 2015
Periode 07-10-2015
22-10-2015
Interval 1 uur

Rijstroken

Telpuntcode n1042
Teller 1045
Kanaal 2
Omschrijving Besteweg - Straten (1)

Tijd	Klassen									
	Lengte (m)	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	< 3,4	
	Snelheid (km/u)	< 31	31 - 41	41 - 51	51 - 56	56 - 61	61 - 71	71 - 81	> 81	
00:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00		0	0	1	0	0	0	0	0	0
06:00		0	0	1	0	1	0	0	0	0
07:00		0	2	4	2	1	0	0	0	0
08:00		4	10	11	4	1	0	0	0	0
09:00		0	2	6	3	2	1	0	0	0
10:00		1	2	6	3	3	1	0	0	0
11:00		0	2	8	5	2	2	0	0	0

12:00		1	3	8	4	3	2	0	0
13:00		1	7	17	8	2	2	0	0
14:00		2	5	10	5	2	1	0	0
15:00		1	4	13	6	3	3	0	0
16:00		0	4	14	12	8	5	1	0
17:00		1	5	20	16	9	9	1	0
18:00		1	4	14	9	5	4	0	0
19:00		0	3	8	5	2	1	0	0
20:00		0	2	5	4	2	2	0	0
21:00		0	1	4	2	2	1	0	0
22:00		0	1	3	2	1	1	0	0
23:00		0	1	3	2	0	1	0	0

Tijd	Klassen	< 3,4		< 3,4		< 3,4		< 3,4		
	Lengte (m)	< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56		
	Snelheid (km/u)	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	
Tot. 0-24		13	2,8	60	12,9	154	33,1	94	20,2	
Tot. 0-7		0	0,0	2	25,0	3	37,5	1	12,5	
Tot. 7-19		12	3,1	51	13,0	128	32,7	77	19,7	
Tot. 19-24		1	1,6	7	11,1	23	36,5	15	23,8	
Tot. 23-7		0	0,0	2	16,7	5	41,7	3	25,0	

3,4 - 7,0 < 31	3,4 - 7,0 31 - 41	3,4 - 7,0 41 - 51	3,4 - 7,0 51 - 56	3,4 - 7,0 56 - 61	3,4 - 7,0 61 - 71	3,4 - 7,0 71 - 81	3,4 - 7,0 > 81	> 7,0 < 31	> 7,0 31 - 41	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1

0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
0	1	2	1	0	0	0	0	1	1
0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

< 3,4 56 - 61		< 3,4 61 - 71		< 3,4 71 - 81		< 3,4 > 81		3,4 - 7,0 < 31	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.
49	10,5	39	8,4	4	0,9	1	0,2	2	0,4
1	12,5	1	12,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
40	10,2	32	8,2	3	0,8	1	0,3	2	0,5
8	12,7	6	9,5	1	1,6	0	0,0	0	0,0
1	8,3	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0

1	0	0	0	0	0	24	5,5	0
1	0	0	0	0	0	40	9,1	0
1	0	0	0	0	0	29	6,6	0
1	0	0	0	0	0	34	7,8	0
1	0	0	0	0	0	51	11,6	0
1	0	0	0	0	0	64	14,6	0
0	0	0	0	0	0	37	8,4	0
0	0	0	0	0	0	19	4,3	0
0	0	0	0	0	0	15	3,4	0
0	0	0	0	0	0	10	2,3	0
0	0	0	0	0	0	8	1,8	0
0	0	0	0	0	0	7	1,6	0

3,4 - 7,0 31 - 41		3,4 - 7,0 41 - 51		3,4 - 7,0 51 - 56		3,4 - 7,0 56 - 61		3,4 - 7,0 61 - 71		3,4 - 7,0 71 - 81	
Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	
6	1,3	12	2,6	5	1,1	2	0,4	2	0,4	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
6	1,5	11	2,8	5	1,3	2	0,5	2	0,5	0	
0	0,0	1	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	

3,4 - 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0		> 7,0	
> 81		< 31		31 - 41		41 - 51		51 - 56		56 - 61	
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.
0,0	2	0,4	3	0,6	8	1,7	7	1,5	2	0,4	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0
0,0	1	0,3	3	0,8	7	1,8	6	1,5	2	0,5	0
0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,6	0	0,0	0	0,0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0

						Totaal				Fout	
> 7,0 61 - 71		> 7,0 71 - 81		> 7,0 > 81							
Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Rel.		
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	465	100,0	100,0	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	100,0	1,7	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	391	100,0	84,1	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	63	100,0	13,5	0	0
0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	100,0	2,6	0	0

etmaal	licht	niddelzwa	zwaar	intensiteit
dag	647	49	31	727
avond	101	2	1	104
nacht	17	1	0	18
		etmaalintensiteit		849

verdeling per uur

	licht	niddelzwa	zwaar
dag	53,92	4,08	2,58
avond	25,25	0,5	0,25
nacht	2,125	0,125	0

Procentuele verdeling in %

	dag	avond	nacht
uur	7,14	3,06	0,27
licht	89,00	97,12	94,44
middelzwa	6,74	1,92	5,56
zwaar	4,26	0,96	0,00

Straten/Montfortlaan
2015 opgehoogd met 1 % per jaar

Jaar	Verkeerscijfers Straten
2015	849
2016	857
2017	866
2018	875
2019	883
2020	892
2021	901
2022	910
2023	919
2024	929
2025	938
2026	947
2027	957
2028	966

Bijlage 2

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Cp	Omtrek.	Vorm	X-1	Y-1	Zwevend
G-01	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	219,30	Polygoon	151570,45	390863,18	False
G-02	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	106,31	Polygoon	151583,18	390796,85	False
G-03	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	236,15	Polygoon	151646,62	390833,82	False
G-04	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	56,13	Polygoon	151582,43	390776,98	False
G-05	Gebouw derden	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	96,00	Polygoon	151625,39	390790,55	False
G-06	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	55,33	Polygoon	151580,93	390789,57	False
G-07	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	37,01	Polygoon	151604,86	390794,83	False
G-08	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	69,71	Polygoon	151606,70	390773,79	False
G-09	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	35,48	Polygoon	151640,27	390771,50	False
G-10	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	66,84	Polygoon	151639,49	390727,19	False
G-11	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	46,34	Polygoon	151625,14	390709,17	False
G-12	Bestseweg 49	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	66,75	Polygoon	151457,72	390694,87	False
G-13	Bestseweg 49	8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	82,51	Polygoon	151472,46	390731,73	False
G-14	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	70,14	Polygoon	151405,31	390688,40	False
G-15	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	44,20	Polygoon	151281,51	390685,83	False
G-16	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	60,19	Polygoon	151303,78	390690,97	False
G-17	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	44,95	Polygoon	151602,91	391004,42	False
G-18	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	49,82	Polygoon	151588,59	391004,69	False
G-19	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	42,81	Polygoon	151625,95	391038,53	False
G-20	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	56,95	Polygoon	151650,12	391096,33	False
G-21	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	55,01	Polygoon	151657,59	391078,14	False
G-22	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	42,29	Polygoon	151621,72	391117,75	False
G-23	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	36,94	Polygoon	151612,00	391091,60	False
G-24	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	42,11	Polygoon	151480,52	390990,04	False
G-25	Gebouw derden	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	240,66	Polygoon	151523,28	391042,16	False

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa1 - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
B-01	Montfortlaan/Straten	151529,83	390691,69	0,00
B-02	Bestseweg	150958,97	390688,55	0,00

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

Naam	Omschr.	Groep	Vorm	Lengte	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%LV(D)
W-01	Bestseweg rotonde west	Bestseweg	Polylijn	558,48	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W0	--	50	50	50	6,99	3,12	0,46	--	--	--	91,99
W-02	Bestseweg rotonde oost	Bestseweg	Polylijn	563,48	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W0	--	50	50	50	6,99	3,12	0,45	--	--	--	86,40
W-04	Montfortlaan/Straten	Straten/Montfortlaan	Polylijn	530,32	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W0	--	60	60	60	7,14	3,06	0,27	--	--	--	89,00
W-03	Montfortlaan	Montfortlaan	Polylijn	670,59	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0	W0	--	30	30	30	7,14	3,21	0,18	--	--	--	93,01

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D)	Totaal (D)	LE (A)	Totaal (A)	LE (N)	Totaal	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Totaal aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)
------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	------------	--------	------------	--------	--------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------	-------	-------

W-01	96,28	85,35	5,85	3,17	10,51	2,16	0,56	4,14	111,52	111,52	107,44	107,44	100,42	100,42	150902,59	390683,41	151520,82	390667,46	9693,00	623,27	291,17	38,06
W-02	93,98	86,89	7,75	3,72	7,93	5,85	2,30	5,18	112,56	112,56	108,09	108,09	100,54	100,54	151521,50	390667,34	152068,06	390801,77	10208,00	616,50	299,32	39,91
W-04	97,12	94,44	6,74	1,92	5,56	4,26	0,96	--	103,31	103,31	98,78	98,78	88,32	88,32	151520,29	390689,56	151657,55	391177,12	966,00	61,39	28,71	2,46
W-03	99,07	100,00	5,31	--	--	1,68	0,93	--	97,98	97,98	93,16	93,16	84,51	84,51	150927,22	390769,10	151559,56	390880,20	949,00	63,02	30,18	1,71

Model: eerste model

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	LV(P4)	MV(P4)	ZV(P4)
W-01	39,64	9,59	4,69	14,63	1,69	1,85	--	--	--
W-02	55,30	11,85	3,64	41,74	7,33	2,38	--	--	--
W-04	4,65	0,57	0,15	2,94	0,28	--	--	--	--
W-03	3,60	--	--	1,14	0,28	--	--	--	--