



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Draaischijf Milsbeek

Gemeente Genneep

Datum: 1 september 2020

Projectnummer: 190608

INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Doel van het onderzoek	1
2	Wet- en regelgeving	2
2.1	Wet geluidhinder	2
2.2	Hogere waarde procedure	4
2.3	Bouwbesluit 2012	4
2.4	Rekenmethodieken	4
3	Onderzoeksgegevens	6
3.1	Selectie van geluidsbronnen	6
3.2	Uitgangspunten en verkeersgegevens	6
4	Onderzoek	9
4.1	Onderzoeksopzet	9
4.2	Bepalen van de geluidsbelastingen	9
4.3	Geluidbelastingen	10
5	Conclusie	13

Bijlagen

- Bijlage A Grafisch overzicht rekenmodel
- Bijlage B Rapportage van het rekenmodel
- Bijlage C Verbeelding

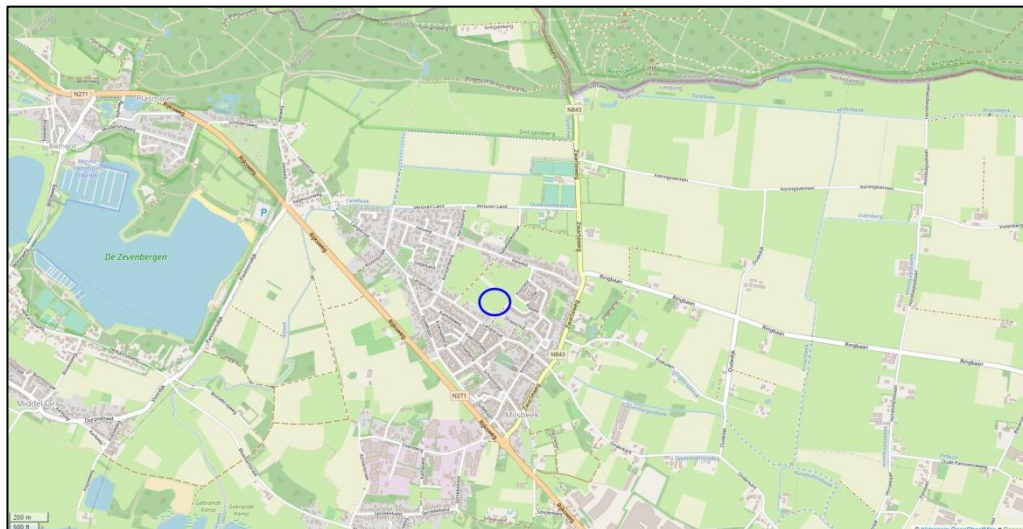
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de noordoostzijde van Milsbeek is de afgelopen jaren de nieuwbouwwijk 'Zwarteweg' gerealiseerd. Het oorspronkelijke verkavelingsplan voor dit woongebied voorziet in 176 grondgebonden woningen, die inmiddels voor een groot deel gerealiseerd zijn. Uitzondering hierop vormen de woningen aan weerszijden van de Draaischijf, die tot op heden niet in ontwikkeling zijn genomen. Ter afronding van het nieuwe woongebied wenst de gemeente Gennep de betreffende gronden alsnog te ontwikkelen ten behoeve van woningbouw, in de vorm van een woonzorgcomplex (bestaande uit 18 appartementen en 1 ondernemerswoning), 8 levensloopbestendige rijwoningen (sociale huur) en 4 twee-onder-een-kapseniorenwoningen (koop). In het kader van de planologische procedure is onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Dit rapport is een uitwerking van dit onderzoek naar geluid.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in de kern van Milsbeek. Aan de zuidzijde ligt de Langstraat, op zo'n 100 meter ligt aan de oostzijde de Zwarteweg (provinciale weg N843, tussen Milsbeek en Groesbeek). De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 1 Globale ligging plangebied (in blauw)

1.3 Doel van het onderzoek

Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken moet volgens de artikelen 76a en 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (Bgh) bij het nieuwe planologische regime waarin woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zones van (spoor)wegen, akoestisch onderzoek worden verricht. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaaï.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Zones

Langs wegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wegverkeer

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Tabel 1 Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een maximum-snelheid van 30 km/uur. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig¹.

Railverkeer

De wettelijke zone van een spoorweg is afhankelijk van de toegestane geluidbelasting op het referentiepunt uit het geluidregister. De zone ligt aan weerszijden van een spoorweg en wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De zones, zoals beschreven in artikel 1.4a uit het Bgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Hoogste geluidbelasting op referentiepunt	Zones langs spoorwegen
Kleiner dan 56 dB	100 meter
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200 meter
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300 meter
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600 meter
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900 meter
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200 meter

Tabel 2 Overzicht van de zones langs spoorwegen

¹ Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur wegen geen onderzoeksplicht. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het project aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km/uur-zones onderzocht of wordt voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB of de maximale ontheffingswaarde op de gevel.

2.1.2 Grenswaarden

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting:* Deze waarde garandeert een goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidbron (wegen, spoorwegen, enzovoort).
- *Maximale ontheffingswaarde:* Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidbron (wegverkeer-, railverkeer- of industrielawaai), de ligging van de geluidgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidgevoelige bebouwing. In de volgende tabel zijn voor geluidgevoelige bestemmingen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en de maximale ontheffingswaarde uit de Wgh weergegeven voor wegverkeer en railverkeer.

	Wegverkeer	Railverkeer
Stedelijk gebied		
Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Maximale ontheffingswaarde	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)	68 dB (art. 4.10)
Buitenstedelijk gebied		
Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Maximale ontheffingswaarde	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)	68 dB (art. 4.10)

Tabel 3 Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

Gezien de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en de maximale ontheffingswaarde kunnen zich drie situaties voordoen:

Een geluidbelasting lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting

In deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluidgevoelige bebouwing te realiseren.

Een geluidbelasting tussen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en de maximale ontheffingswaarde

In deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidbeleid vaststellen.

Een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde

In deze situatie is de realisatie van geluidgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidbelasting daalt tot een waarde lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting of de maximale ontheffingswaarde.

2.2 Hogere waarde procedure

Bij een geluidbelasting, na beschouwing van maatregelen, tussen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en de maximale ontheffingswaarde kan bij het college van burgemeester en wethouders (B en W), onder bepaalde voorwaarden, ontheffing van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting worden aangevraagd.

De gemeente Gennep heeft geen geluidsbeleid.

2.3 Bouwbesluit 2012

Bij een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting uit de Wgh dreigt ook een overschrijding van de binnenwaarde uit het Bouwbesluit 2012. Bij verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen wordt de binnenwaarde getoetst aan het Bouwbesluit 2012. Bij rail- en wegverkeerslawaaï mag de binnenwaarde 33 dB bedragen. Wanneer de nieuwe geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd nabij geluidsbronnen, dient de geluidbelasting van de verschillende geluidsbronnen bij elkaar te worden opgeteld (gecumuleerd). Bij de bepaling van de cumulatieve geluidbelasting mag geen gebruik worden gemaakt van de aftrek op grond van artikel 110g van de Wgh.

Bij woningen waarvoor hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder zijn toegestaan, is aanvullend bouwakoestisch onderzoek noodzakelijk voor de bepaling van eventueel noodzakelijke gevelisolatie, zodat de binnenwaarde uit het Bouwbesluit 2012 wordt behaald.

2.4 Rekenmethodieken

2.4.1 Rekenmethodiek voor de geluidbelastingen

Volgens artikel 110d van de Wgh moet voor wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" (RMG 2012) worden gevolgd. Voor de berekening van de geluidbelasting van een weg is de rekenmethodiek beschreven in bijlage III (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting van een spoorlijn is de rekenmethodiek beschreven in bijlage IV (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting van een gezoned industrieel terrein is de rekenmethodiek beschreven in de Handleiding meten en rekenen industrieelawaai 1999.

De reken- en meetvoorschriften schrijven voor dat het equivalente geluidniveau moet worden bepaald volgens standaardrekenmethode 2, maar dat in bepaalde situaties kan worden volstaan met een eenvoudigere standaardrekenmethode 1-berekening. Standaardrekenmethode 1 is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie,

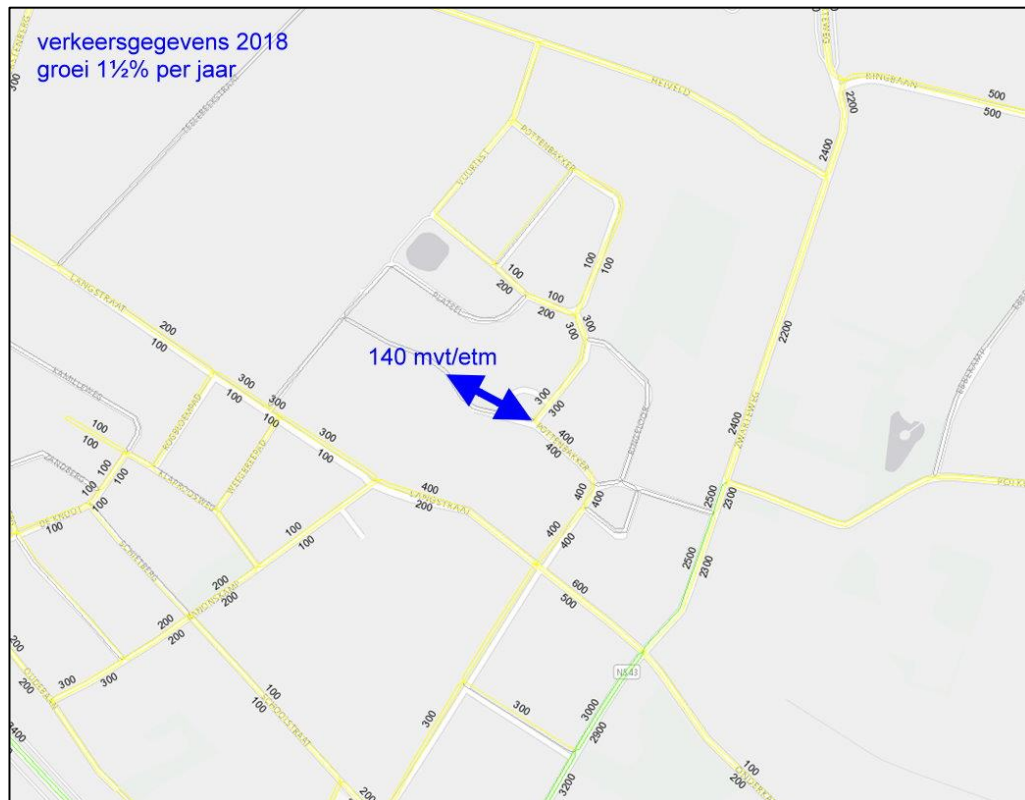
waarbij ten aanzien van het toepassingsbereik van de methode, voorwaarden worden gesteld. In voorliggende situatie is gerekend met standaardrekenmethode 2, hiervoor is gebruikgemaakt van het computerprogramma Geomilieu (versie 5.21).

2.4.2 Rekenmethodiek voor de gecumuleerde geluidbelasting

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidbronnen. Op basis van bijlage I, hoofdstuk 2: “Rekenmethode gecumuleerde geluidbelasting” uit het RMG 2012 hoeven bronnen, die niet zorgen voor een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, niet betrokken te worden in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting wordt in het kader van de bepaling van de gevelwering berekend exclusief aftrek artikel 110g Wgh.

3 Onderzoeksgegevens

De verkeersgegevens van de wegen zijn verstrekt door de gemeente Gennep. In figuur 4 is een overzicht van het verkeersmodel van de gemeente weergegeven voor het jaar 2018.



Figuur 4. Verkeersintensiteit voor het jaar 2018

Voor de Pottenbakker, Zwarteweg en de Langstraat zijn telgegevens uit eerdere jaren toegevoegd.

3.1 Selectie van geluidsbronnen

Voor het akoestische onderzoek wordt allereerst bepaald welke wegen relevant zijn voor het plangebied. Het plangebied is gelegen binnen de geluidzone van de Zwarteweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook 30 km/uur wegen (wegen zonder zone) meegenomen. Dit zijn de Langstraat, Pottenbakker, Draaischijf en de Plateel. Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone spoorlijnen. Gezoneerde industrieterreinen zijn in de nabijheid van het plangebied niet aanwezig.

3.2 Uitgangspunten en verkeersgegevens

3.2.1 Uitgangspunten

Snelheid

- Op de Zwarteweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Op de Langstraat, Pottenbakker, Draaischijf en de Plateel geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Verharding

Op de Zwarteweg bestaat de wegverharding uit dichtasfaltbeton (DAB). Op de overige wegen bestaat de wegverharding uit klinkerverharding in keepeerband.

Aftrek ex artikel 110g Wgh

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur wordt een correctie toegepast van 5 dB. Tot 1 juli 2018 geldt voor wegen waar de toegestane maximum snelheid hoger of gelijk is aan 70 km/uur een aftrek afhankelijk van de berekende geluidbelasting. Indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt, is de aftrek 4 dB. Bij een geluidbelasting van 56 dB bedraagt de correctie 3 dB. Indien een andere geluidbelasting wordt berekend bedraagt de correctie 2 dB.

In dit onderzoek wordt een correctie van 5 dB toegepast bij de 50 km/uur wegen.

Maximum snelheid wegen	Aftrek ex artikel 110g Wgh
< 70 km/uur	- 5 dB
≥ 70 km/uur	- 2 dB
	Bij 57 dB - 4 dB
	Bij 56 dB - 3 dB

Tabel 3 Aftrek ex artikel 110g Wgh

3.2.2 Verkeersintensiteiten wegen

In tabel 4 is een overzicht van de verkeersgegevens, ter hoogte van het plan, weergegeven.

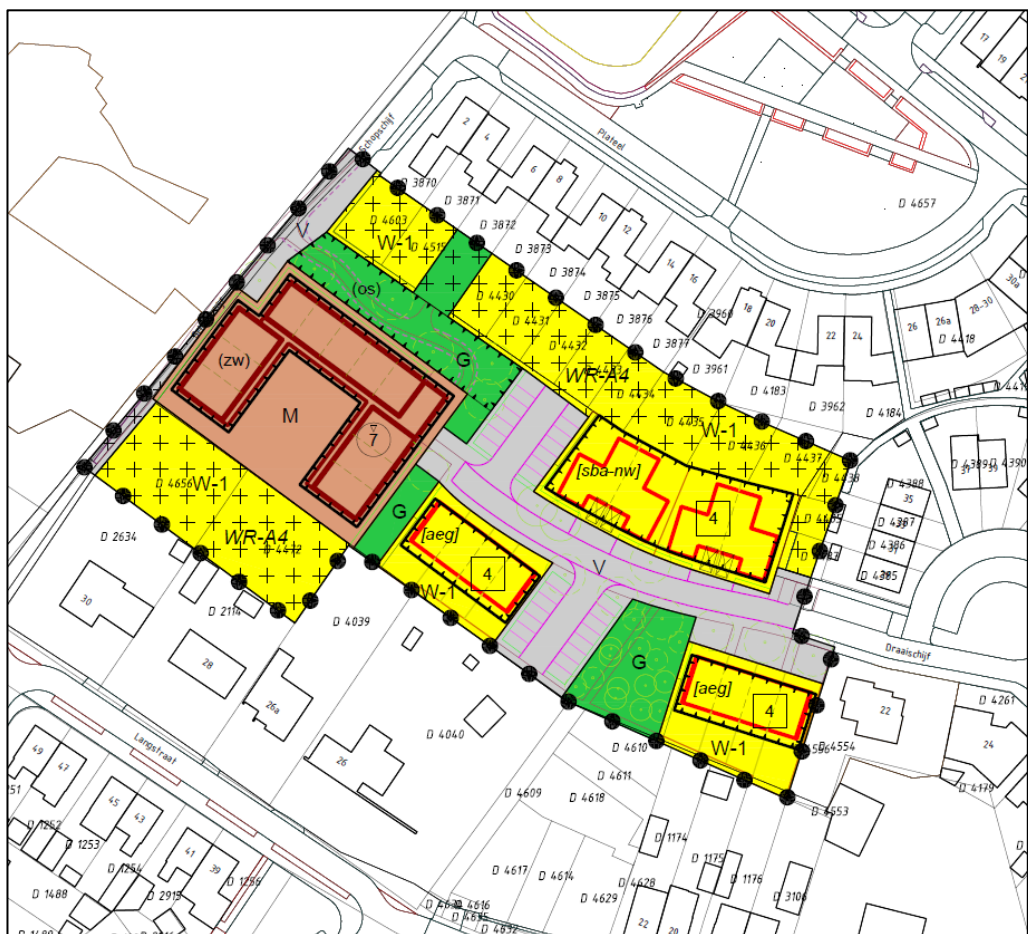
Wegvak	2018	2030
Zwarteweg	4.800	5.739
Langstraat	600	717
Pottenbakker	800	1.096
Draaischijf	0	140
Plateel	200	300

Tabel 4 Overzicht gegevens relevante wegen voor dit onderzoek (mvt/etm)

3.2.3 Bebouwing en waarneemhoogten

Getoetst is op de randen van het bestaande pand. In onderstaande bouwplan van onderhavig plan, en daarmee de maximaal planologische mogelijkheden. De verbeelding is als bijlage C toegevoegd. Uitgegaan wordt van een vloerhoogte van 3 meter. De waarneempunten zijn per verdieping gesitueerd op 1,5 meter. De exacte ligging van de waarneempunten is weergegeven in bijlage A.

In figuur 5 is het concept plan weergegeven.



Figuur 5. Concept plan

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksopzet

Volgens de Wgh mag voor geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting in principe niet hoger zijn dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Als de geluidbelasting hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, wordt getoetst of de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde. In deze situatie wordt het plan gesitueerd in een (binnen)stedelijk gebied. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer bedraagt 48 dB. De maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer bedraagt 63 dB.

4.2 Bepalen van de geluidsbelastingen

De geluidbelasting wordt bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 2-berekening. Conform de Wgh wordt de geluidbelasting getoetst per bron en dus per weg.

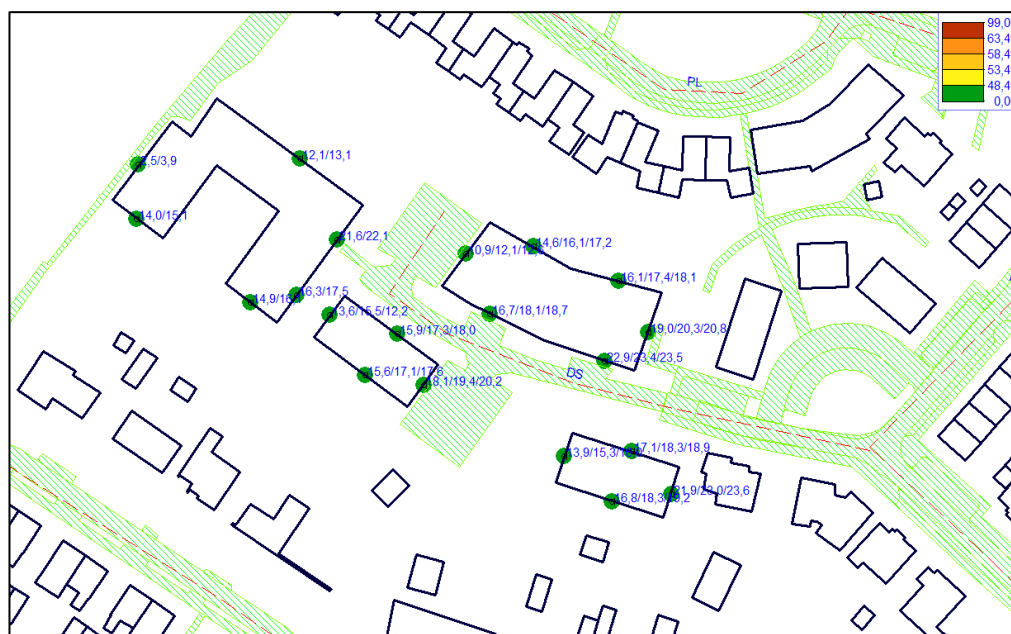
De grafische weergave van het model is weergegeven in de overzichtstekening van bijlage A. In bijlage B is een rapportage met de invoergegevens en rekenresultaten van het model opgenomen.

4.3 Geluidbelastingen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden naast de Zwarteweg ook de 30 km/uur wegen onderzocht. In dit kader wordt aangesloten op de grenswaarden uit de Wgh.

4.3.1 Zwarteweg

In figuur 6 zijn de geluidbelastingen per waarneempunt weergegeven als gevolg van de Zwarteweg.

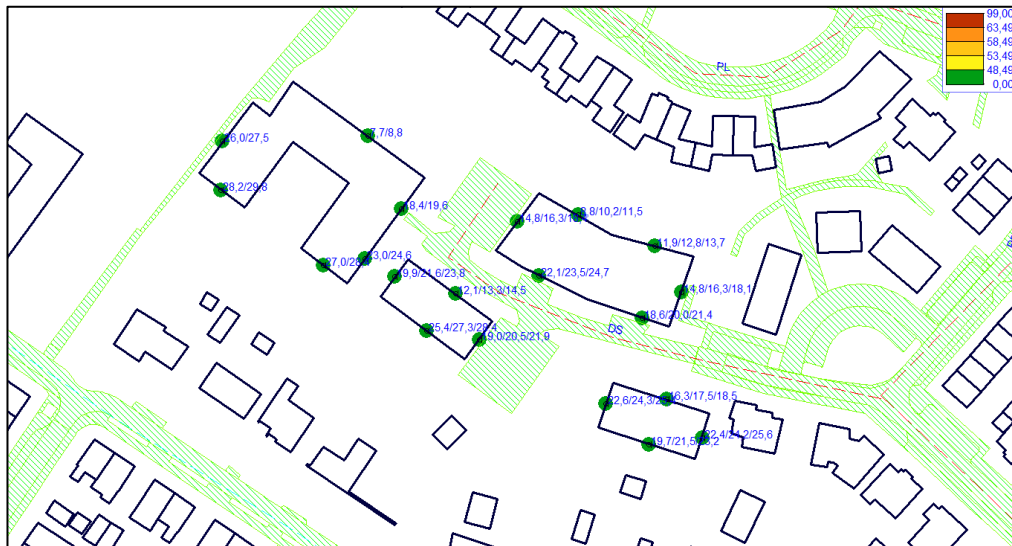


Figuur 6 Geluidbelasting vanwege de Zwarteweg incl. art. 110g Wgh in dB

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Zwarteweg de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting niet wordt overschreden.

4.3.2 Langstraat

In figuur 7 zijn de geluidbelastingen per waarneempunt weergegeven als gevolg van de Langstraat (30 km/uur weg, geen geluidzone).

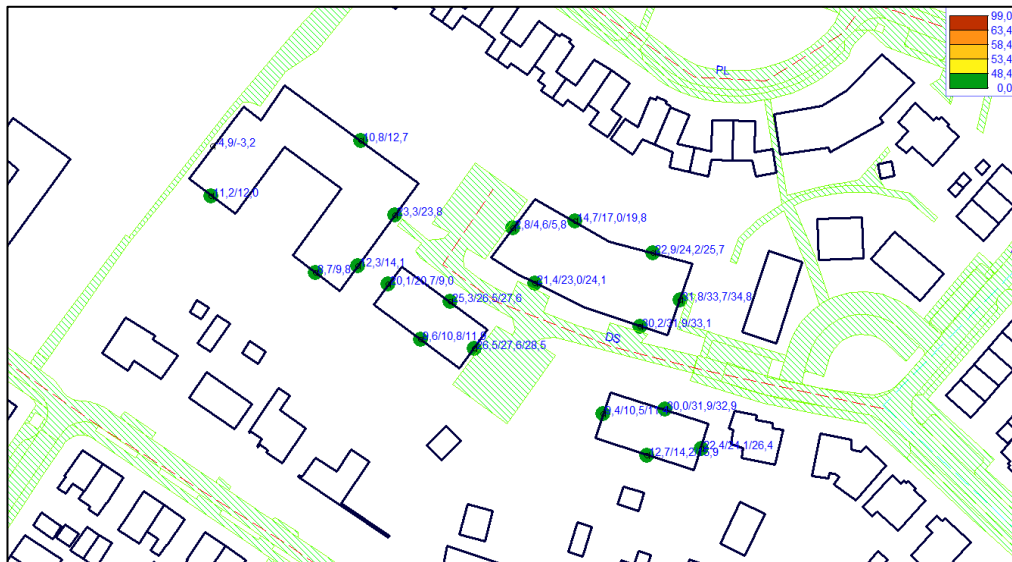


Figuur 7 Geluidbelasting vanwege de Langstraat incl. aftrek art. 110g Wgh in dB

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Langstraat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB) niet wordt overschreden.

4.3.3 Pottenbakker

In figuur 8 zijn de hoogste geluidbelastingen per waarneempunt weergegeven als gevolg van de Pottenbakker (30 km/uur weg, geen geluidzone).

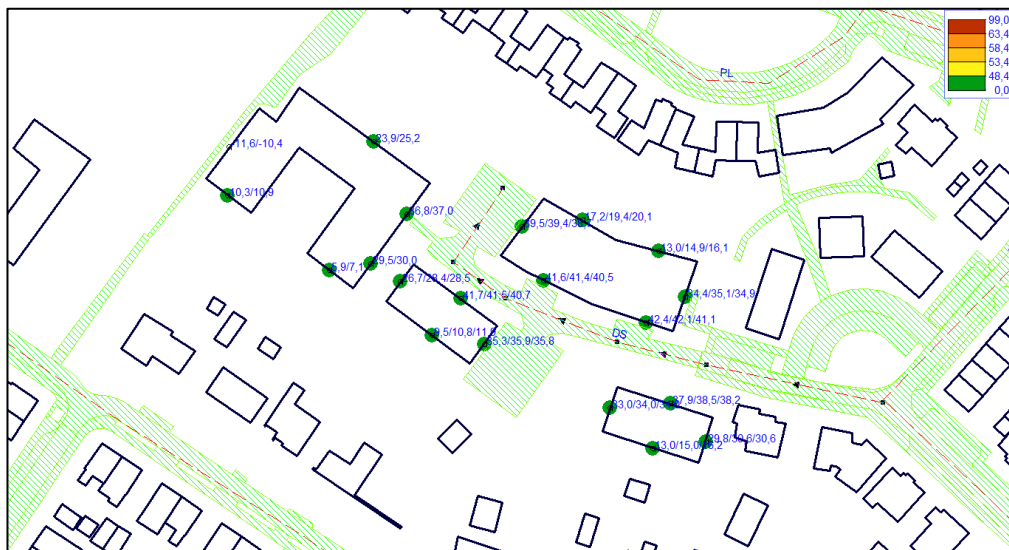


Figuur 8 Geluidbelasting vanwege de Pottenbakker incl. aftrek art. 110g Wgh in dB.

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Pottenbakker de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting niet wordt overschreden.

4.3.4 Draaischijf

In figuur 9 zijn de geluidbelastingen per waarneempunt weergegeven als gevolg van de Draaischijf (30 km/uur weg, geen geluidzone).

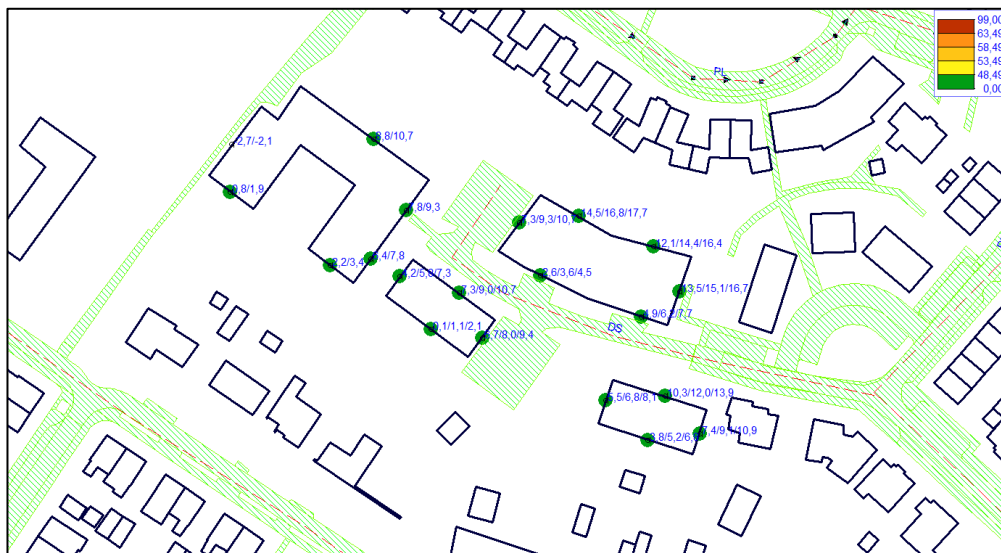


Figuur 9 Geluidbelasting vanwege de Draaischijf incl. aftrek art. 110g Wgh in dB

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Draaischijf de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB) niet wordt overschreden.

4.3.5 Plateel

In figuur 10 zijn de geluidbelastingen per waarneempunt weergegeven als gevolg van de Plateel (30 km/uur weg, geen geluidzone).



Figuur 10 Geluidbelasting vanwege de Plateel incl. aftrek art. 110g Wgh in dB

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Plateel de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB) niet wordt overschreden.

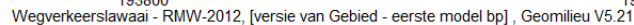
5 Conclusie

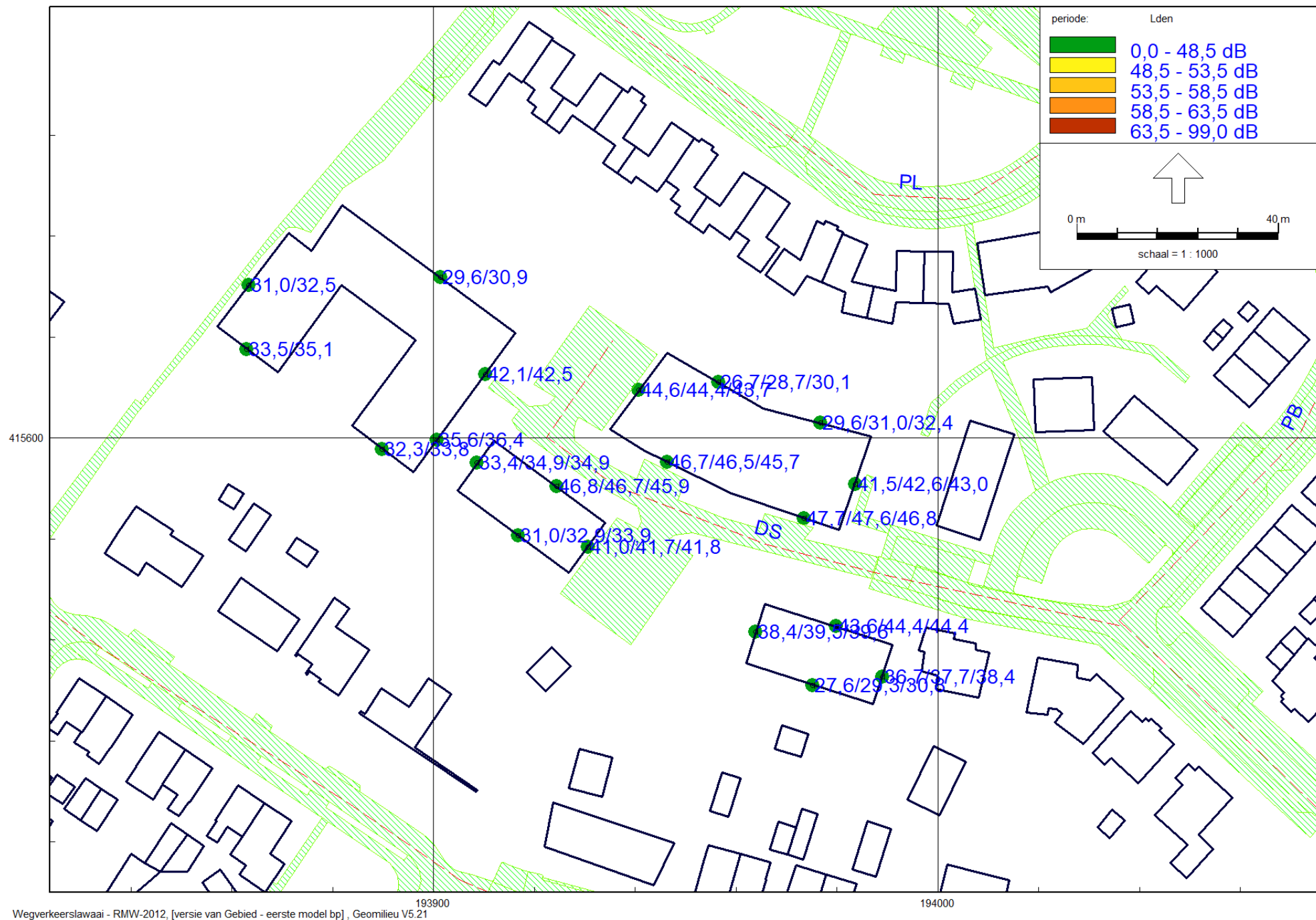
Op basis van dit onderzoek, waarbij is getoetst op de randen van het bouwvlak, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

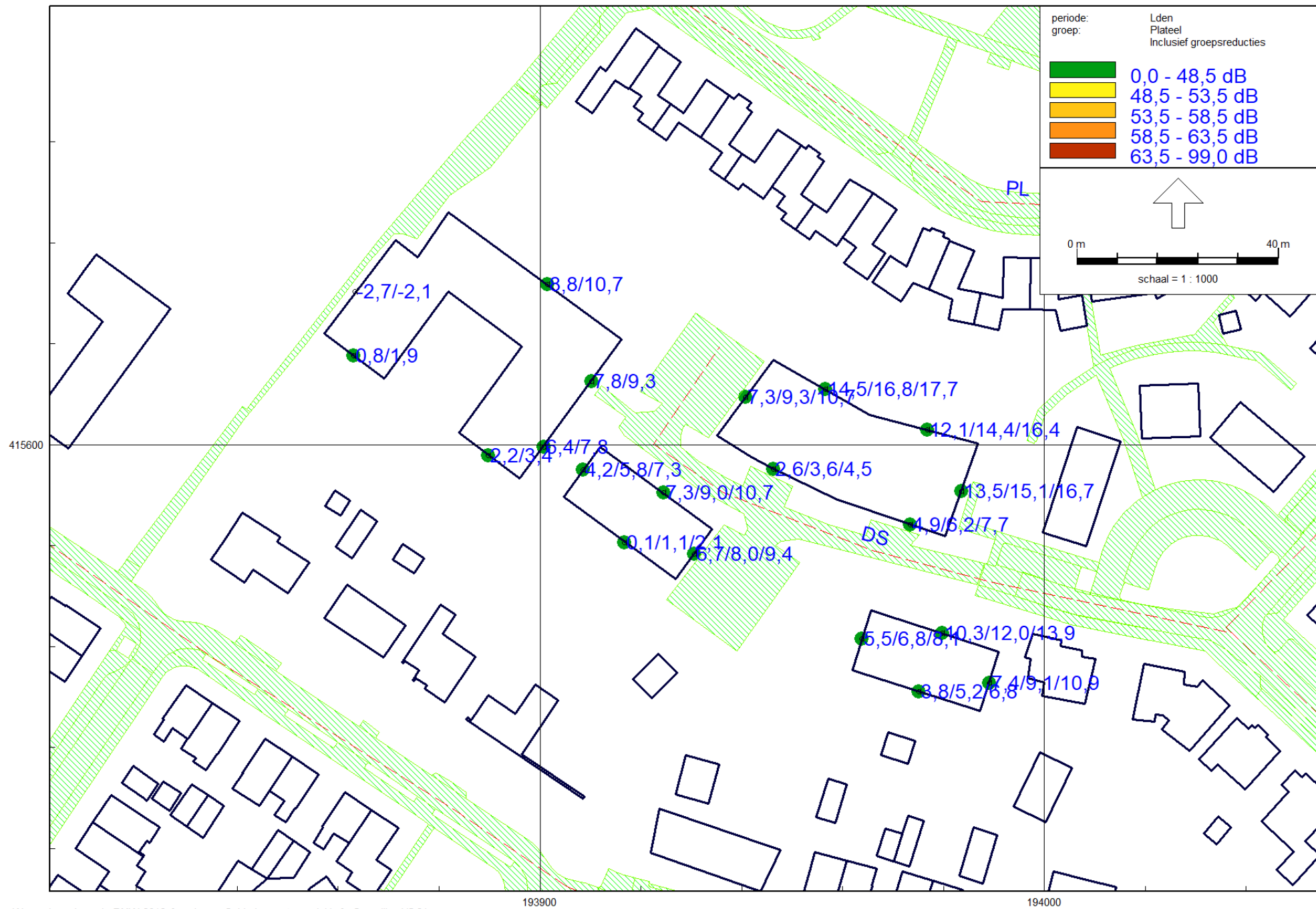
- De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt als gevolg van de Zwarteweg niet overschreden.
- De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt als gevolg van de overige wegen, zoals de Langstraat, Pottenbakker en de Draaischijf niet overschreden.

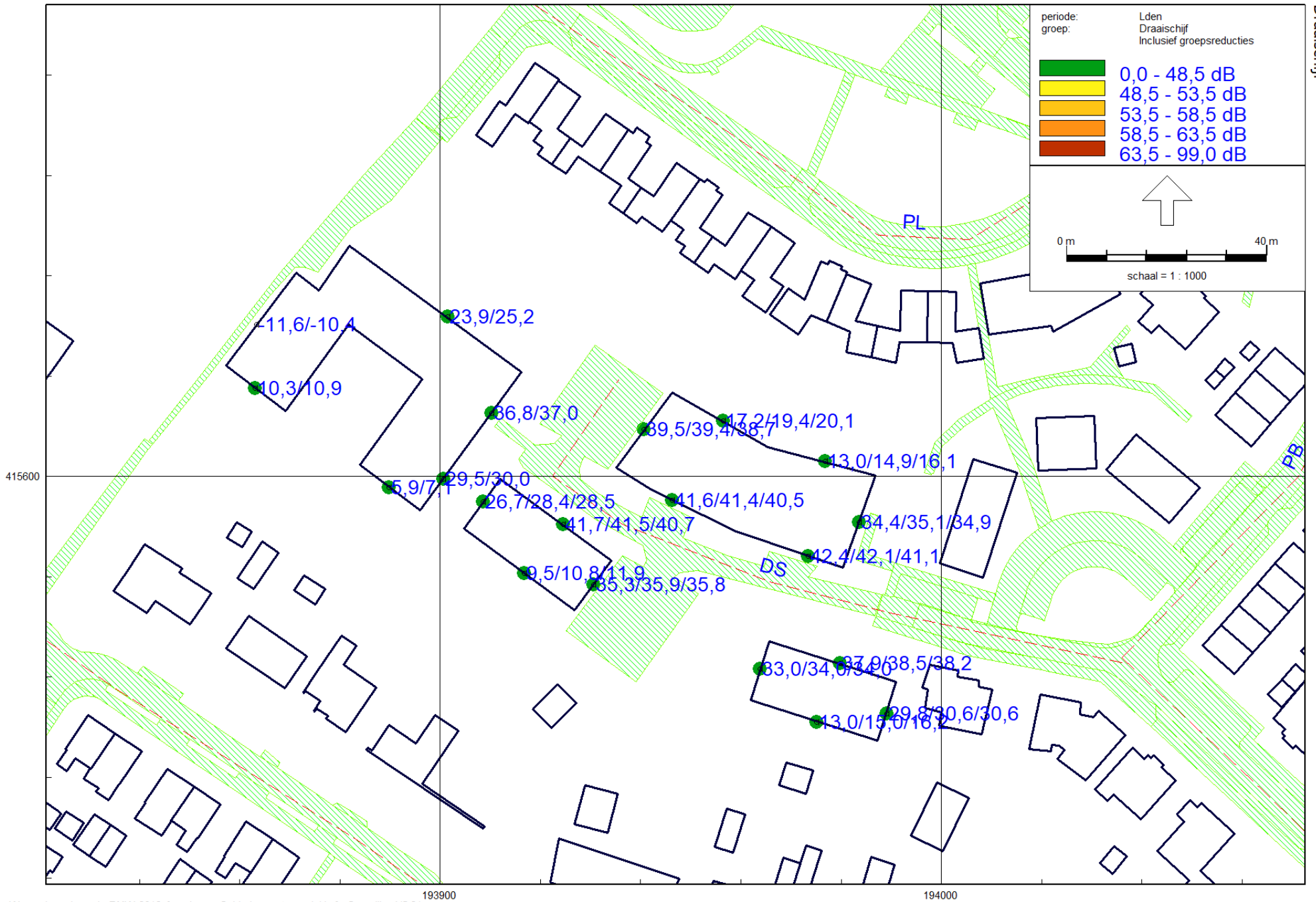
Bijlage A

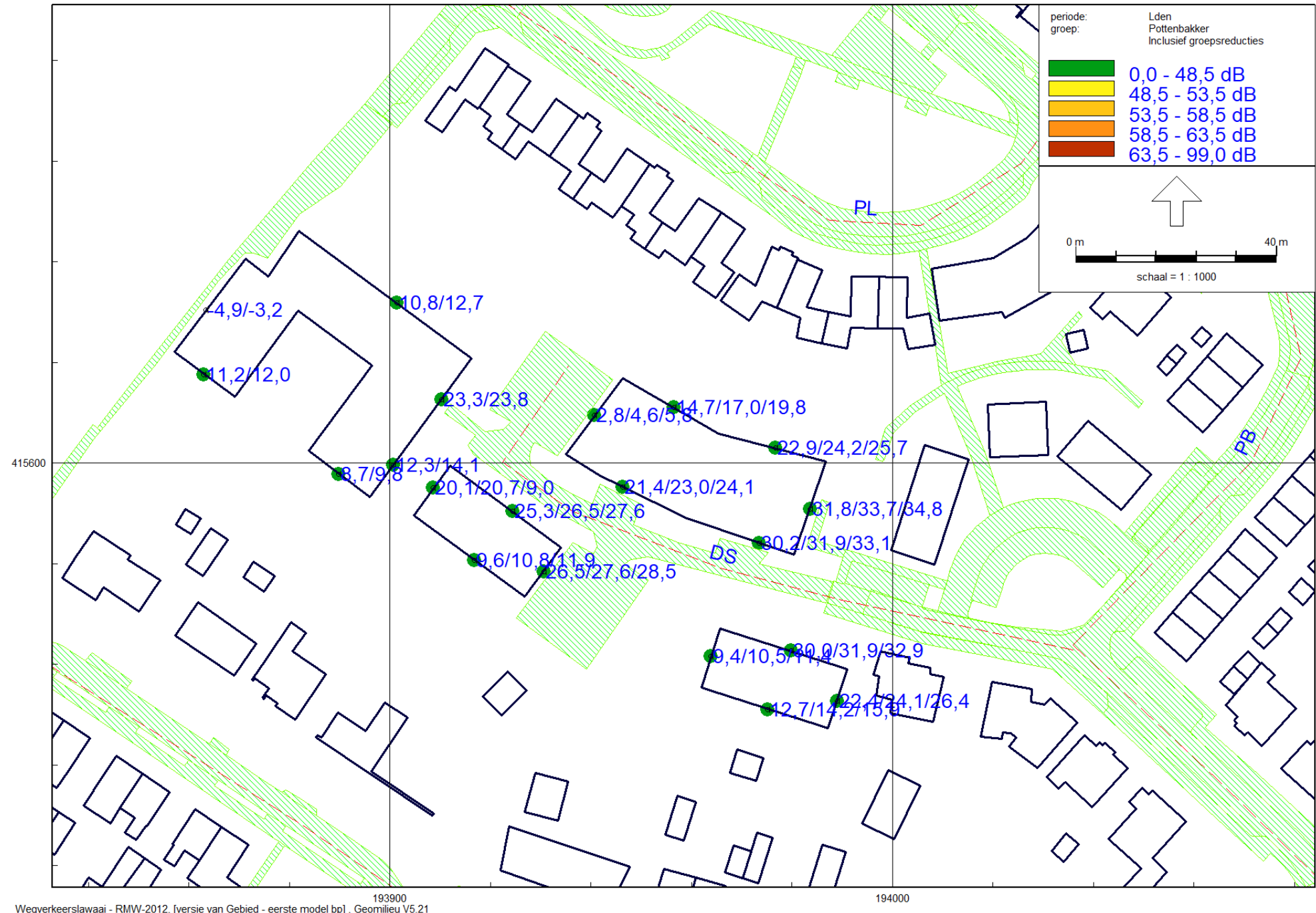
Grafisch overzicht rekenmodel

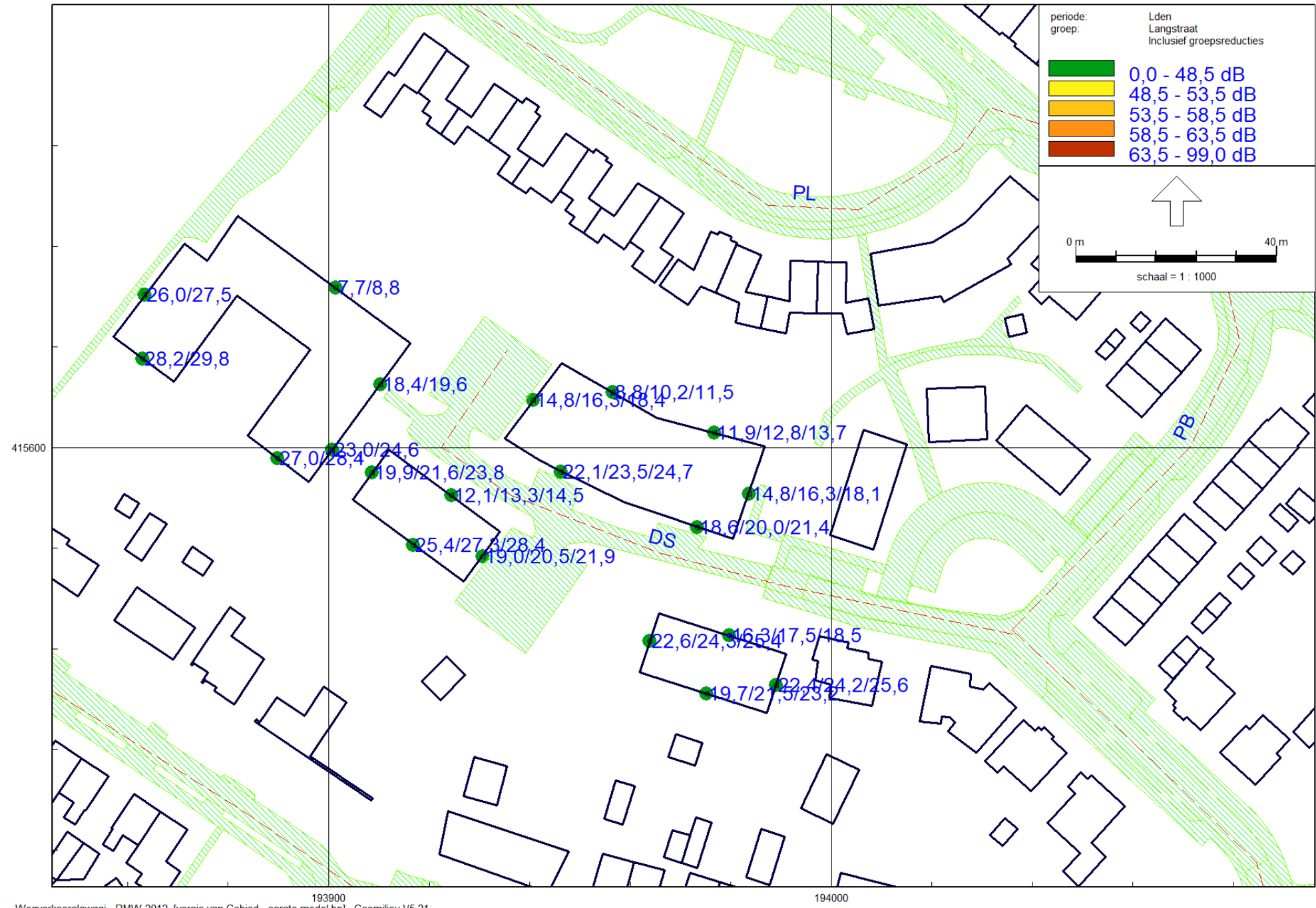


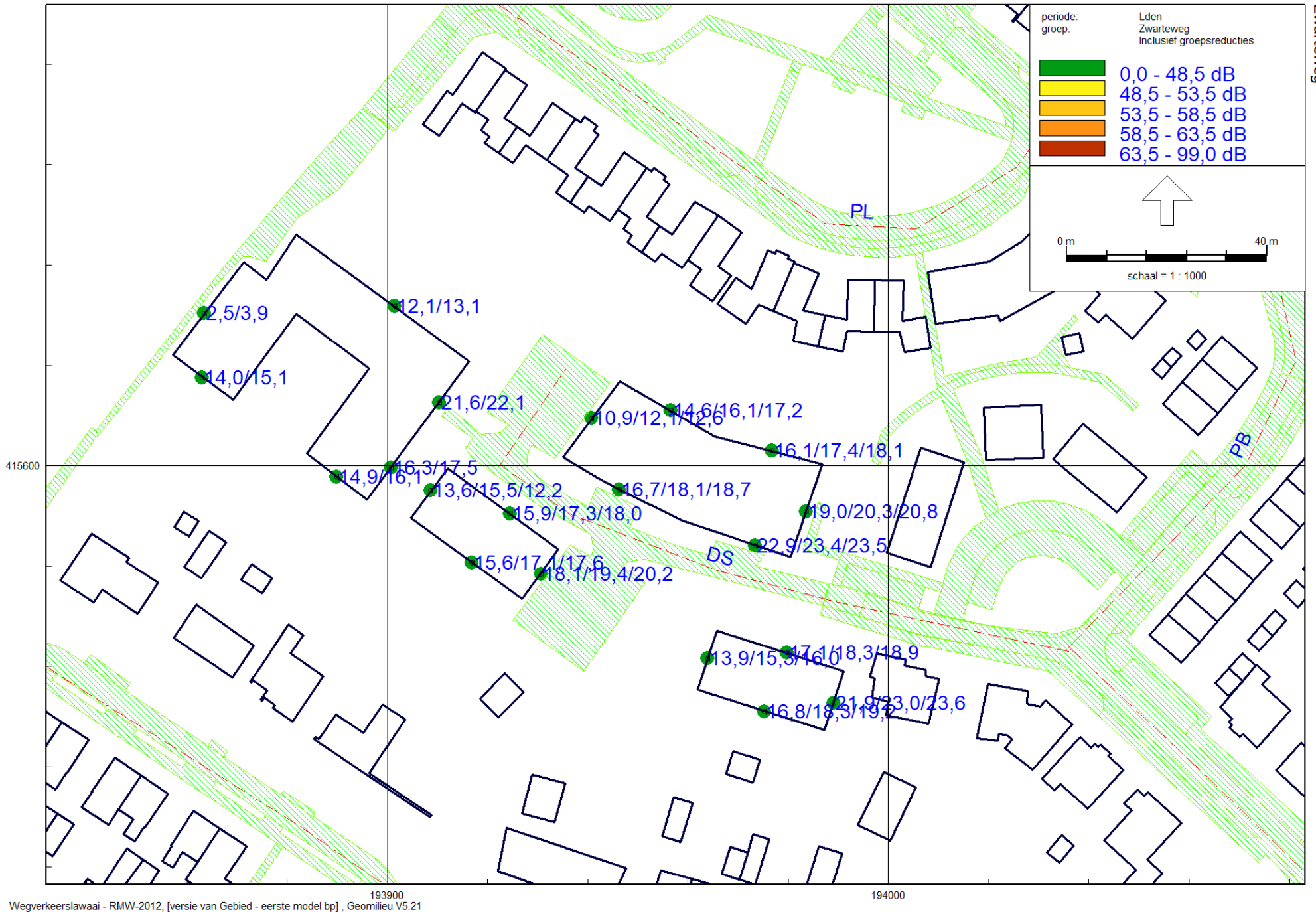












Bijlage B

Rapportage van het rekenmodel

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model bp
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Plateel
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	10,85	6,32	-1,72	10,25
R1_B	Draaischijf	4,50	12,70	8,01	-0,19	12,00
R1_C	Draaischijf	7,50	14,61	9,83	1,56	13,86
R10_A	Draaischijf	1,50	3,15	-1,30	-9,28	2,59
R10_B	Draaischijf	4,50	4,26	-0,38	-8,51	3,59
R10_C	Draaischijf	7,50	5,21	0,46	-7,77	4,48
R11_A	Draaischijf	1,50	7,79	3,37	-4,56	7,26
R11_B	Draaischijf	4,50	9,90	5,31	-2,76	9,26
R11_C	Draaischijf	7,50	11,40	6,70	-1,50	10,69
R12_A	Draaischijf	1,50	14,85	10,66	2,93	14,46
R12_B	Draaischijf	4,50	17,24	12,92	5,09	16,77
R12_C	Draaischijf	7,50	18,30	13,82	5,85	17,73
R13_A	Draaischijf	1,50	12,64	8,15	0,15	12,06
R13_B	Draaischijf	4,50	15,03	10,38	2,24	14,35
R13_C	Draaischijf	7,50	17,12	12,34	4,07	16,37
R14_A	Draaischijf	1,50	13,85	9,65	1,91	13,46
R14_B	Draaischijf	4,50	15,61	11,25	3,39	15,12
R14_C	Draaischijf	7,50	17,23	12,75	4,78	16,66
R15_A	Draaischijf	2,00	8,34	3,87	-4,11	7,77
R15_B	Draaischijf	5,00	10,04	5,35	-2,83	9,34
R16_A	Draaischijf	2,00	6,99	2,51	-5,48	6,42
R16_B	Draaischijf	5,00	8,52	3,82	-4,39	7,81
R17_A	Draaischijf	2,00	2,77	-1,67	-9,63	2,22
R17_B	Draaischijf	5,00	4,06	-0,62	-8,81	3,36
R18_A	Draaischijf	2,00	1,30	-3,12	-11,07	0,76
R18_B	Draaischijf	5,00	2,59	-2,08	-10,24	1,90
R19_A	Draaischijf	2,00	-2,46	-6,40	-13,93	-2,68
R19_B	Draaischijf	5,00	-1,81	-5,90	-13,55	-2,13
R2_A	Draaischijf	1,50	8,06	3,51	-4,55	7,44
R2_B	Draaischijf	4,50	9,82	5,10	-3,10	9,10

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	11,62	6,82	-1,46	10,86
R20_A	Draaischijf	2,00	9,30	4,85	-3,11	8,75
R20_B	Draaischijf	5,00	11,34	6,70	-1,45	10,67
R3_A	Draaischijf	1,50	4,34	-0,08	-8,03	3,80
R3_B	Draaischijf	4,50	5,84	1,23	-6,87	5,19
R3_C	Draaischijf	7,50	7,53	2,78	-5,47	6,79
R4_A	Draaischijf	1,50	6,00	1,58	-6,38	5,46
R4_B	Draaischijf	4,50	7,50	2,87	-5,26	6,84
R4_C	Draaischijf	7,50	8,87	4,12	-4,15	8,13
R5_A	Draaischijf	1,50	7,83	3,36	-4,63	7,26
R5_B	Draaischijf	4,50	9,66	5,01	-3,13	8,98
R5_C	Draaischijf	7,50	11,39	6,63	-1,63	10,65
R6_A	Draaischijf	1,50	7,27	2,75	-5,29	6,67
R6_B	Draaischijf	4,50	8,71	4,00	-4,21	8,00
R6_C	Draaischijf	7,50	10,18	5,35	-2,98	9,39
R7_A	Draaischijf	1,50	0,59	-3,83	-11,78	0,05
R7_B	Draaischijf	4,50	1,75	-2,88	-11,01	1,09
R7_C	Draaischijf	7,50	2,86	-1,94	-10,24	2,09
R8_A	Draaischijf	1,50	4,71	0,30	-7,64	4,18
R8_B	Draaischijf	4,50	6,43	1,82	-6,29	5,78
R8_C	Draaischijf	7,50	8,07	3,33	-4,90	7,34
R9_A	Draaischijf	1,50	5,52	1,04	-6,97	4,94
R9_B	Draaischijf	4,50	6,93	2,25	-5,93	6,23
R9_C	Draaischijf	7,50	8,41	3,62	-4,66	7,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	38,18	34,10	26,50	37,88
R1_B	Draaischijf	4,50	38,80	34,65	27,00	38,45
R1_C	Draaischijf	7,50	38,54	34,35	26,68	38,17
R10_A	Draaischijf	1,50	41,95	37,74	30,05	41,56
R10_B	Draaischijf	4,50	41,75	37,51	29,80	41,35
R10_C	Draaischijf	7,50	40,92	36,67	28,95	40,51
R11_A	Draaischijf	1,50	39,93	35,69	27,98	39,53
R11_B	Draaischijf	4,50	39,78	35,53	27,80	39,37
R11_C	Draaischijf	7,50	39,09	34,82	27,09	38,67
R12_A	Draaischijf	1,50	17,42	13,49	5,99	17,21
R12_B	Draaischijf	4,50	19,64	15,61	8,03	19,36
R12_C	Draaischijf	7,50	20,47	16,36	8,73	20,14
R13_A	Draaischijf	1,50	13,17	9,24	1,73	12,96
R13_B	Draaischijf	4,50	15,16	11,12	3,54	14,88
R13_C	Draaischijf	7,50	16,42	12,30	4,65	16,09
R14_A	Draaischijf	1,50	34,77	30,65	23,02	34,44
R14_B	Draaischijf	4,50	35,47	31,29	23,62	35,10
R14_C	Draaischijf	7,50	35,28	31,07	23,37	34,89
R15_A	Draaischijf	2,00	37,10	32,94	25,29	36,75
R15_B	Draaischijf	5,00	37,43	33,22	25,52	37,04
R16_A	Draaischijf	2,00	29,75	25,69	18,11	29,46
R16_B	Draaischijf	5,00	30,36	26,20	18,54	30,00
R17_A	Draaischijf	2,00	6,14	2,10	-5,50	5,85
R17_B	Draaischijf	5,00	7,50	3,27	-4,46	7,10
R18_A	Draaischijf	2,00	10,51	6,59	-0,90	10,31
R18_B	Draaischijf	5,00	11,22	7,13	-0,50	10,90
R19_A	Draaischijf	2,00	-10,97	-15,47	-23,51	-11,56
R19_B	Draaischijf	5,00	-9,62	-14,44	-22,78	-10,40
R2_A	Draaischijf	1,50	30,11	26,06	18,48	29,82
R2_B	Draaischijf	4,50	30,96	26,82	19,18	30,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model bp
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Draaischijf
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	30,96	26,77	19,09	30,59
R20_A	Draaischijf	2,00	24,13	20,15	12,62	23,89
R20_B	Draaischijf	5,00	25,52	21,42	13,80	25,20
R3_A	Draaischijf	1,50	13,22	9,27	1,74	12,99
R3_B	Draaischijf	4,50	15,25	11,19	3,58	14,95
R3_C	Draaischijf	7,50	16,55	12,40	4,72	16,19
R4_A	Draaischijf	1,50	33,26	29,22	21,66	32,98
R4_B	Draaischijf	4,50	34,34	30,22	22,59	34,01
R4_C	Draaischijf	7,50	34,32	30,15	22,49	33,96
R5_A	Draaischijf	1,50	42,03	37,86	30,19	41,67
R5_B	Draaischijf	4,50	41,91	37,69	30,00	41,52
R5_C	Draaischijf	7,50	41,09	36,85	29,14	40,69
R6_A	Draaischijf	1,50	35,61	31,44	23,78	35,25
R6_B	Draaischijf	4,50	36,30	32,10	24,41	35,92
R6_C	Draaischijf	7,50	36,17	31,94	24,23	35,77
R7_A	Draaischijf	1,50	9,71	5,74	-1,80	9,47
R7_B	Draaischijf	4,50	11,13	7,07	-0,54	10,83
R7_C	Draaischijf	7,50	12,29	8,12	0,43	11,92
R8_A	Draaischijf	1,50	26,94	22,94	15,39	26,69
R8_B	Draaischijf	4,50	28,69	24,58	16,95	28,36
R8_C	Draaischijf	7,50	28,85	24,68	17,02	28,49
R9_A	Draaischijf	1,50	42,81	38,59	30,89	42,42
R9_B	Draaischijf	4,50	42,49	38,25	30,53	42,08
R9_C	Draaischijf	7,50	41,50	37,25	29,53	41,09

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	30,25	26,21	18,64	29,97
R1_B	Draaischijf	4,50	32,24	28,09	20,44	31,89
R1_C	Draaischijf	7,50	33,27	29,06	21,36	32,88
R10_A	Draaischijf	1,50	21,70	17,69	10,13	21,44
R10_B	Draaischijf	4,50	23,35	19,19	11,52	22,99
R10_C	Draaischijf	7,50	24,46	20,21	12,48	24,05
R11_A	Draaischijf	1,50	3,42	-1,17	-9,30	2,77
R11_B	Draaischijf	4,50	5,31	0,56	-7,70	4,57
R11_C	Draaischijf	7,50	6,66	1,77	-6,62	5,84
R12_A	Draaischijf	1,50	15,34	10,78	2,71	14,72
R12_B	Draaischijf	4,50	17,73	13,02	4,83	17,02
R12_C	Draaischijf	7,50	20,56	15,83	7,64	19,84
R13_A	Draaischijf	1,50	23,21	19,18	11,60	22,93
R13_B	Draaischijf	4,50	24,62	20,37	12,62	24,20
R13_C	Draaischijf	7,50	26,22	21,84	13,98	25,72
R14_A	Draaischijf	1,50	32,13	28,08	20,49	31,84
R14_B	Draaischijf	4,50	34,01	29,84	22,17	33,65
R14_C	Draaischijf	7,50	35,23	31,00	23,28	34,83
R15_A	Draaischijf	2,00	23,59	19,53	11,94	23,30
R15_B	Draaischijf	5,00	24,22	19,97	12,23	23,81
R16_A	Draaischijf	2,00	12,89	8,36	0,29	12,28
R16_B	Draaischijf	5,00	14,81	10,07	1,82	14,08
R17_A	Draaischijf	2,00	9,29	4,80	-3,22	8,71
R17_B	Draaischijf	5,00	10,55	5,83	-2,41	9,83
R18_A	Draaischijf	2,00	11,52	7,42	-0,23	11,19
R18_B	Draaischijf	5,00	12,44	8,12	0,28	11,97
R19_A	Draaischijf	2,00	-4,24	-8,88	-17,06	-4,92
R19_B	Draaischijf	5,00	-2,43	-7,28	-15,65	-3,23
R2_A	Draaischijf	1,50	22,69	18,63	11,01	22,39
R2_B	Draaischijf	4,50	24,48	20,24	12,48	24,06

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	26,94	22,56	14,69	26,44
R20_A	Draaischijf	2,00	11,45	6,85	-1,25	10,80
R20_B	Draaischijf	5,00	13,47	8,69	0,42	12,72
R3_A	Draaischijf	1,50	13,27	8,79	0,76	12,69
R3_B	Draaischijf	4,50	14,90	10,25	2,08	14,22
R3_C	Draaischijf	7,50	16,64	11,87	3,59	15,89
R4_A	Draaischijf	1,50	10,00	5,43	-2,67	9,37
R4_B	Draaischijf	4,50	11,24	6,50	-1,76	10,50
R4_C	Draaischijf	7,50	12,18	7,34	-1,01	11,39
R5_A	Draaischijf	1,50	25,61	21,49	13,85	25,28
R5_B	Draaischijf	4,50	26,95	22,71	14,99	26,54
R5_C	Draaischijf	7,50	28,00	23,70	15,92	27,55
R6_A	Draaischijf	1,50	26,78	22,74	15,17	26,50
R6_B	Draaischijf	4,50	27,93	23,76	16,09	27,57
R6_C	Draaischijf	7,50	28,95	24,71	16,98	28,54
R7_A	Draaischijf	1,50	10,15	5,65	-2,39	9,56
R7_B	Draaischijf	4,50	11,51	6,83	-1,37	10,81
R7_C	Draaischijf	7,50	12,72	7,89	-0,45	11,93
R8_A	Draaischijf	1,50	20,38	16,33	8,74	20,09
R8_B	Draaischijf	4,50	21,08	16,81	9,06	20,65
R8_C	Draaischijf	7,50	9,79	4,91	-3,46	8,98
R9_A	Draaischijf	1,50	30,49	26,42	18,82	30,19
R9_B	Draaischijf	4,50	32,26	28,08	20,41	31,89
R9_C	Draaischijf	7,50	33,45	29,22	21,51	33,05

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	16,76	12,49	4,69	16,32
R1_B	Draaischijf	4,50	17,98	13,59	5,70	17,47
R1_C	Draaischijf	7,50	19,10	14,62	6,67	18,54
R10_A	Draaischijf	1,50	22,45	18,35	10,72	22,13
R10_B	Draaischijf	4,50	23,89	19,67	11,96	23,50
R10_C	Draaischijf	7,50	25,16	20,88	13,11	24,72
R11_A	Draaischijf	1,50	15,32	10,97	3,09	14,83
R11_B	Draaischijf	4,50	16,82	12,35	4,39	16,26
R11_C	Draaischijf	7,50	18,97	14,55	6,63	18,44
R12_A	Draaischijf	1,50	9,34	4,87	-3,14	8,77
R12_B	Draaischijf	4,50	10,82	6,19	-1,95	10,15
R12_C	Draaischijf	7,50	12,24	7,52	-0,69	11,52
R13_A	Draaischijf	1,50	12,26	8,08	0,34	11,88
R13_B	Draaischijf	4,50	13,28	8,93	1,09	12,80
R13_C	Draaischijf	7,50	14,26	9,80	1,84	13,70
R14_A	Draaischijf	1,50	15,44	10,89	2,81	14,82
R14_B	Draaischijf	4,50	16,96	12,25	4,04	16,25
R14_C	Draaischijf	7,50	18,82	14,10	5,91	18,11
R15_A	Draaischijf	2,00	18,69	14,57	6,92	18,36
R15_B	Draaischijf	5,00	20,03	15,75	7,97	19,59
R16_A	Draaischijf	2,00	23,23	19,28	11,77	23,01
R16_B	Draaischijf	5,00	24,85	20,78	13,17	24,55
R17_A	Draaischijf	2,00	27,16	23,24	15,75	26,96
R17_B	Draaischijf	5,00	28,72	24,68	17,09	28,44
R18_A	Draaischijf	2,00	28,39	24,47	16,98	28,19
R18_B	Draaischijf	5,00	30,11	26,07	18,49	29,83
R19_A	Draaischijf	2,00	26,20	22,28	14,81	26,00
R19_B	Draaischijf	5,00	27,78	23,75	16,18	27,51
R2_A	Draaischijf	1,50	22,61	18,60	11,05	22,35
R2_B	Draaischijf	4,50	24,50	20,39	12,75	24,17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model bp
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Langstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	25,95	21,73	14,01	25,55
R20_A	Draaischijf	2,00	8,28	3,82	-4,16	7,72
R20_B	Draaischijf	5,00	9,45	4,78	-3,40	8,76
R3_A	Draaischijf	1,50	20,08	15,90	8,19	19,70
R3_B	Draaischijf	4,50	21,99	17,69	9,87	21,53
R3_C	Draaischijf	7,50	23,73	19,28	11,36	23,19
R4_A	Draaischijf	1,50	22,90	18,89	11,33	22,64
R4_B	Draaischijf	4,50	24,65	20,54	12,91	24,32
R4_C	Draaischijf	7,50	25,82	21,62	13,92	25,44
R5_A	Draaischijf	1,50	12,67	8,26	0,34	12,14
R5_B	Draaischijf	4,50	13,95	9,37	1,30	13,32
R5_C	Draaischijf	7,50	15,16	10,48	2,31	14,47
R6_A	Draaischijf	1,50	19,34	15,15	7,44	18,96
R6_B	Draaischijf	4,50	20,96	16,65	8,84	20,50
R6_C	Draaischijf	7,50	22,40	18,01	10,11	21,89
R7_A	Draaischijf	1,50	25,59	21,63	14,11	25,36
R7_B	Draaischijf	4,50	27,57	23,52	15,94	27,28
R7_C	Draaischijf	7,50	28,69	24,56	16,90	28,35
R8_A	Draaischijf	1,50	20,13	16,10	8,51	19,85
R8_B	Draaischijf	4,50	21,91	17,77	10,10	21,56
R8_C	Draaischijf	7,50	24,13	19,99	12,34	23,79
R9_A	Draaischijf	1,50	19,05	14,79	7,00	18,62
R9_B	Draaischijf	4,50	20,54	16,15	8,26	20,03
R9_C	Draaischijf	7,50	21,96	17,47	9,50	21,39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model bp
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zwarteweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	17,43	12,15	6,67	17,14
R1_B	Draaischijf	4,50	18,61	13,19	7,84	18,30
R1_C	Draaischijf	7,50	19,17	13,70	8,39	18,85
R10_A	Draaischijf	1,50	17,01	11,71	6,25	16,72
R10_B	Draaischijf	4,50	18,42	12,94	7,64	18,09
R10_C	Draaischijf	7,50	19,00	13,47	8,22	18,67
R11_A	Draaischijf	1,50	11,22	5,92	0,45	10,93
R11_B	Draaischijf	4,50	12,45	6,97	1,67	12,12
R11_C	Draaischijf	7,50	12,95	7,42	2,17	12,62
R12_A	Draaischijf	1,50	14,85	9,64	4,10	14,58
R12_B	Draaischijf	4,50	16,38	11,00	5,61	16,07
R12_C	Draaischijf	7,50	17,51	12,08	6,74	17,20
R13_A	Draaischijf	1,50	16,33	11,12	5,57	16,05
R13_B	Draaischijf	4,50	17,73	12,34	6,96	17,42
R13_C	Draaischijf	7,50	18,39	12,93	7,61	18,07
R14_A	Draaischijf	1,50	19,26	14,00	8,51	18,98
R14_B	Draaischijf	4,50	20,57	15,14	9,79	20,25
R14_C	Draaischijf	7,50	21,16	15,68	10,39	20,84
R15_A	Draaischijf	2,00	21,78	16,97	11,06	21,59
R15_B	Draaischijf	5,00	22,27	17,32	11,53	22,05
R16_A	Draaischijf	2,00	16,56	11,31	5,80	16,28
R16_B	Draaischijf	5,00	17,84	12,39	7,07	17,52
R17_A	Draaischijf	2,00	15,20	9,92	4,44	14,91
R17_B	Draaischijf	5,00	16,43	10,97	5,66	16,11
R18_A	Draaischijf	2,00	14,27	8,97	3,51	13,98
R18_B	Draaischijf	5,00	15,44	9,95	4,66	15,11
R19_A	Draaischijf	2,00	2,84	-2,71	-7,94	2,50
R19_B	Draaischijf	5,00	4,24	-1,50	-6,55	3,87
R2_A	Draaischijf	1,50	22,05	17,20	11,32	21,85
R2_B	Draaischijf	4,50	23,24	18,25	12,51	23,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	23,84	18,79	13,10	23,60
R20_A	Draaischijf	2,00	12,41	7,15	1,65	12,13
R20_B	Draaischijf	5,00	13,37	7,93	2,60	13,05
R3_A	Draaischijf	1,50	17,03	11,82	6,28	16,76
R3_B	Draaischijf	4,50	18,61	13,20	7,83	18,30
R3_C	Draaischijf	7,50	19,48	14,00	8,71	19,16
R4_A	Draaischijf	1,50	14,15	8,84	3,39	13,86
R4_B	Draaischijf	4,50	15,59	10,12	4,82	15,27
R4_C	Draaischijf	7,50	16,32	10,81	5,54	15,99
R5_A	Draaischijf	1,50	16,21	10,96	5,45	15,93
R5_B	Draaischijf	4,50	17,61	12,22	6,85	17,30
R5_C	Draaischijf	7,50	18,35	12,92	7,57	18,03
R6_A	Draaischijf	1,50	18,42	13,13	7,66	18,13
R6_B	Draaischijf	4,50	19,72	14,28	8,95	19,40
R6_C	Draaischijf	7,50	20,52	15,03	9,74	20,19
R7_A	Draaischijf	1,50	15,85	10,56	5,09	15,56
R7_B	Draaischijf	4,50	17,42	11,95	6,64	17,10
R7_C	Draaischijf	7,50	17,98	12,44	7,19	17,64
R8_A	Draaischijf	1,50	13,92	8,66	3,17	13,64
R8_B	Draaischijf	4,50	15,85	10,42	5,08	15,54
R8_C	Draaischijf	7,50	12,54	6,99	1,76	12,20
R9_A	Draaischijf	1,50	23,06	18,33	12,35	22,88
R9_B	Draaischijf	4,50	23,58	18,70	12,86	23,37
R9_C	Draaischijf	7,50	23,70	18,76	12,96	23,48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R1_A	Draaischijf	1,50	43,89	39,81	32,23	43,59
R1_B	Draaischijf	4,50	44,74	40,57	32,94	44,39
R1_C	Draaischijf	7,50	44,76	40,55	32,89	44,38
R10_A	Draaischijf	1,50	47,06	42,85	35,16	46,67
R10_B	Draaischijf	4,50	46,90	42,66	34,96	46,50
R10_C	Draaischijf	7,50	46,15	41,90	34,19	45,74
R11_A	Draaischijf	1,50	44,95	40,71	33,00	44,55
R11_B	Draaischijf	4,50	44,82	40,56	32,84	44,41
R11_C	Draaischijf	7,50	44,15	39,88	32,15	43,73
R12_A	Draaischijf	1,50	27,02	22,65	15,36	26,66
R12_B	Draaischijf	4,50	29,15	24,67	17,28	28,71
R12_C	Draaischijf	7,50	30,63	26,05	18,56	30,13
R13_A	Draaischijf	1,50	29,89	25,69	18,36	29,60
R13_B	Draaischijf	4,50	31,39	26,98	19,55	30,98
R13_C	Draaischijf	7,50	32,85	28,34	20,78	32,36
R14_A	Draaischijf	1,50	41,79	37,67	30,09	41,47
R14_B	Draaischijf	4,50	42,95	38,75	31,12	42,58
R14_C	Draaischijf	7,50	43,43	39,18	31,51	43,03
R15_A	Draaischijf	2,00	42,48	38,30	30,70	42,13
R15_B	Draaischijf	5,00	42,84	38,60	30,96	42,45
R16_A	Draaischijf	2,00	35,88	31,79	24,29	35,60
R16_B	Draaischijf	5,00	36,73	32,53	24,96	36,38
R17_A	Draaischijf	2,00	32,54	28,54	21,15	32,33
R17_B	Draaischijf	5,00	34,08	29,95	22,48	33,78
R18_A	Draaischijf	2,00	33,72	29,75	22,33	33,51
R18_B	Draaischijf	5,00	35,39	31,30	23,78	35,10
R19_A	Draaischijf	2,00	31,23	27,31	19,84	31,03
R19_B	Draaischijf	5,00	32,81	28,77	21,21	32,53
R2_A	Draaischijf	1,50	36,93	32,81	25,40	36,65
R2_B	Draaischijf	4,50	38,08	33,85	26,39	37,74

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model bp
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R2_C	Draaischijf	7,50	38,79	34,47	26,95	38,40
R20_A	Draaischijf	2,00	29,85	25,75	18,30	29,57
R20_B	Draaischijf	5,00	31,26	27,04	19,48	30,90
R3_A	Draaischijf	1,50	27,95	23,52	16,36	27,59
R3_B	Draaischijf	4,50	29,76	25,20	17,98	29,33
R3_C	Draaischijf	7,50	31,25	26,60	19,25	30,75
R4_A	Draaischijf	1,50	38,71	34,67	27,12	38,44
R4_B	Draaischijf	4,50	39,86	35,73	28,12	39,53
R4_C	Draaischijf	7,50	39,98	35,80	28,16	39,62
R5_A	Draaischijf	1,50	47,14	42,97	35,31	46,78
R5_B	Draaischijf	4,50	47,07	42,85	35,16	46,68
R5_C	Draaischijf	7,50	46,33	42,09	34,38	45,93
R6_A	Draaischijf	1,50	41,31	37,14	29,52	40,96
R6_B	Draaischijf	4,50	42,09	37,86	30,22	41,71
R6_C	Draaischijf	7,50	42,18	37,92	30,25	41,78
R7_A	Draaischijf	1,50	31,25	27,17	19,82	31,01
R7_B	Draaischijf	4,50	33,17	29,00	21,58	32,87
R7_C	Draaischijf	7,50	34,25	30,00	22,51	33,89
R8_A	Draaischijf	1,50	33,66	29,60	22,11	33,39
R8_B	Draaischijf	4,50	35,28	31,10	23,53	34,94
R8_C	Draaischijf	7,50	35,25	31,06	23,44	34,89
R9_A	Draaischijf	1,50	48,12	43,90	36,23	47,74
R9_B	Draaischijf	4,50	47,96	43,71	36,02	47,56
R9_C	Draaischijf	7,50	47,23	42,98	35,29	46,83

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
R1	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R2	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R3	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R4	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R5	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R6	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R7	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R8	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R9	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R10	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R11	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R12	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R13	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R14	Draaischijf	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
R15	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja
R16	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja
R17	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja
R18	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja
R19	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja
R20	Draaischijf	0,00	Relatief	2,00	5,00	--	--	--	--	Ja

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
PB	Pottenbakker	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
PB	Pottenbakker	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
PB	Pottenbakker	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
DS	Draaischijf	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
PL	Plateel	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
LS	Langestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
LS	Langestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
LS	Langestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
ZW	Zwarteweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50
ZW	Zwarteweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50
ZW	Zwarteweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	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)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
PB	--	30	30	30	--	30	30	30	--	200,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
PB	--	30	30	30	--	30	30	30	--	600,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
PB	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1096,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
DS	--	30	30	30	--	30	30	30	--	140,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
PL	--	30	30	30	--	30	30	30	--	300,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
LS	--	30	30	30	--	30	30	30	--	478,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
LS	--	30	30	30	--	30	30	30	--	717,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
LS	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1385,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	
ZW	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5500,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	
ZW	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5739,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	
ZW	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7124,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
PB	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	12,74	6,88
PB	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	38,23	20,64
PB	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	69,83	37,71
DS	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	8,92	4,82
PL	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	19,12	10,32
LS	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	30,46	16,45
LS	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	45,69	24,67
LS	--	--	95,10	98,30	100,00	--	3,30	1,70	--	--	1,60	--	--	--	--	--	--	--	88,25	47,65
ZW	--	--	84,10	96,10	85,70	--	6,40	3,10	5,70	--	9,50	0,80	8,60	--	--	--	--	--	314,53	179,71
ZW	--	--	84,10	96,10	85,70	--	6,40	3,10	5,70	--	9,50	0,80	8,60	--	--	--	--	--	328,20	187,52
ZW	--	--	84,10	96,10	85,70	--	6,40	3,10	5,70	--	9,50	0,80	8,60	--	--	--	--	--	407,41	232,77

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
PB	1,40	--	0,44	0,12	--	--	0,21	--	--	--	74,16	79,05	87,21	85,97	89,05
PB	4,20	--	1,33	0,36	--	--	0,64	--	--	--	78,93	83,82	91,98	90,74	93,83
PB	7,67	--	2,42	0,65	--	--	1,17	--	--	--	81,55	86,44	94,60	93,35	96,44
DS	0,98	--	0,31	0,08	--	--	0,15	--	--	--	72,61	77,50	85,66	84,42	87,50
PL	2,10	--	0,66	0,18	--	--	0,32	--	--	--	75,92	80,81	88,97	87,73	90,81
LS	3,35	--	1,06	0,28	--	--	0,51	--	--	--	77,94	82,83	91,00	89,75	92,84
LS	5,02	--	1,59	0,43	--	--	0,77	--	--	--	79,71	84,59	92,76	91,51	94,60
LS	9,70	--	3,06	0,82	--	--	1,48	--	--	--	82,56	87,45	95,62	94,37	97,46
ZW	28,28	--	23,94	5,80	1,88	--	35,53	1,50	2,84	--	83,84	91,15	98,39	102,48	106,99
ZW	29,51	--	24,98	6,05	1,96	--	37,07	1,56	2,96	--	84,03	91,33	98,58	102,66	107,17
ZW	36,63	--	31,00	7,51	2,44	--	46,02	1,94	3,68	--	84,97	92,27	99,52	103,60	108,11

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

SAB

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

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
PB	82,53	77,49	72,51	69,79	73,74	80,59	82,03	85,63	78,83	73,64	66,49	61,77	65,16	68,43
PB	87,30	82,26	77,28	74,57	78,51	85,36	86,80	90,40	83,60	78,41	71,27	66,54	69,93	73,20
PB	89,92	84,88	79,90	77,18	81,13	87,97	89,42	93,02	86,22	81,02	73,88	69,15	72,55	75,81
DS	80,98	75,94	70,96	68,25	72,19	79,04	80,48	84,08	77,28	72,09	64,94	60,22	63,61	66,88
PL	84,29	79,25	74,27	71,55	75,50	82,35	83,79	87,39	80,59	75,40	68,25	63,53	66,92	70,19
LS	86,31	81,27	76,29	73,58	77,52	84,37	85,81	89,41	82,61	77,42	70,28	65,55	68,95	72,21
LS	88,08	83,03	78,06	75,34	79,28	86,13	87,57	91,18	84,37	79,18	72,04	67,31	70,71	73,97
LS	90,93	85,89	80,91	78,20	82,14	88,99	90,43	94,04	87,23	82,04	74,90	70,17	73,57	76,83
ZW	103,69	97,06	89,03	77,27	84,38	90,70	96,21	102,70	99,27	92,50	82,70	72,99	80,27	87,46
ZW	103,88	97,24	89,21	77,46	84,56	90,89	96,39	102,88	99,45	92,68	82,89	73,18	80,45	87,65
ZW	104,82	98,18	90,15	78,40	85,50	91,83	97,33	103,82	100,39	93,62	83,83	74,12	81,39	88,58

akoestisch onderzoek
BP Draaischijf Milsbeek

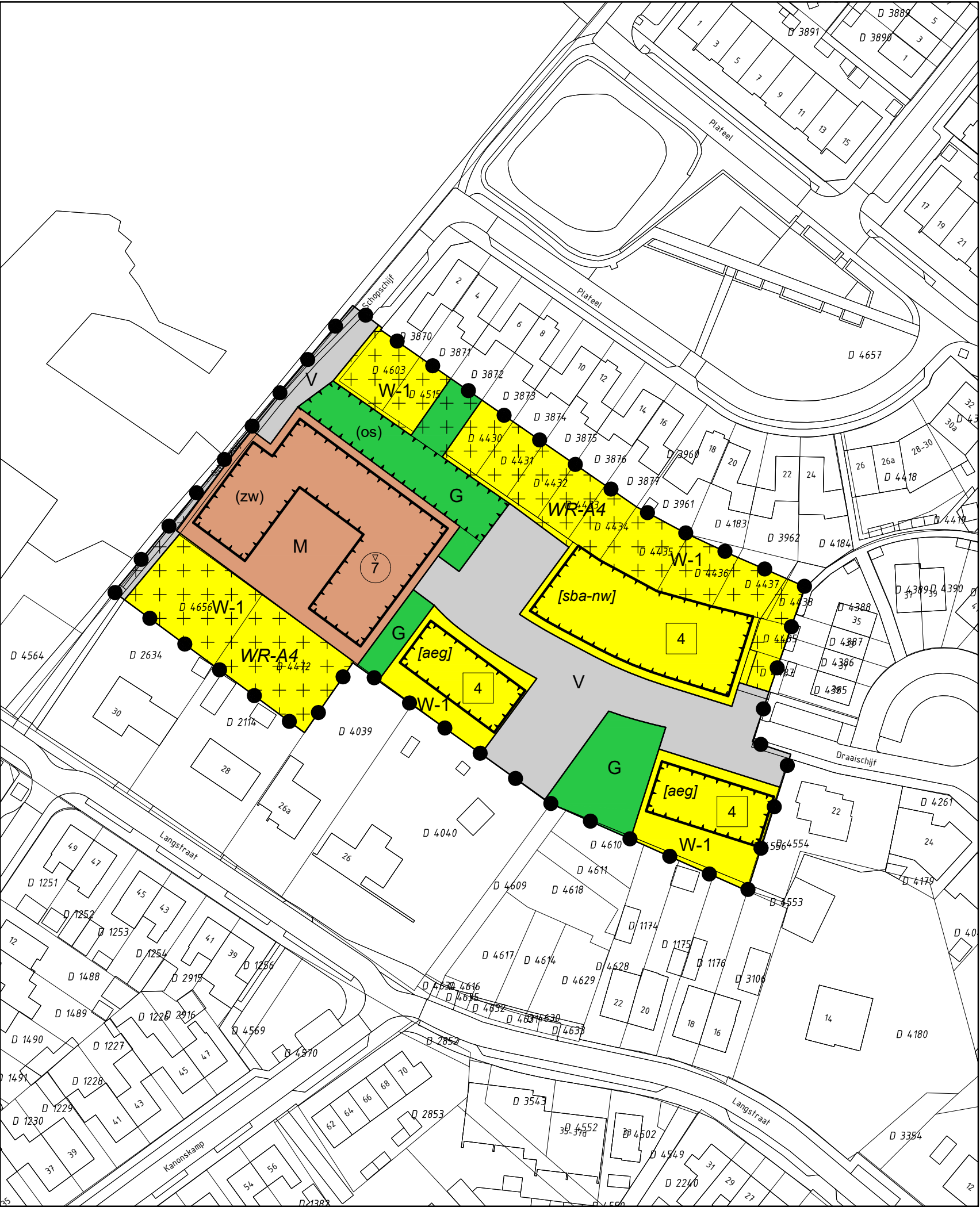
SAB

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

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
PB	74,77	78,46	71,47	66,24	56,87	--	--	--	--	--	--	--	--
PB	79,55	83,23	76,25	71,02	61,64	--	--	--	--	--	--	--	--
PB	82,16	85,85	78,86	73,63	64,25	--	--	--	--	--	--	--	--
DS	73,23	76,91	69,92	64,70	55,32	--	--	--	--	--	--	--	--
PL	76,54	80,22	73,23	68,01	58,63	--	--	--	--	--	--	--	--
LS	78,56	82,25	75,26	70,03	60,65	--	--	--	--	--	--	--	--
LS	80,32	84,01	77,02	71,79	62,41	--	--	--	--	--	--	--	--
LS	83,18	86,87	79,88	74,65	65,27	--	--	--	--	--	--	--	--
ZW	91,66	96,31	93,00	86,35	78,18	--	--	--	--	--	--	--	--
ZW	91,85	96,50	93,19	86,54	78,37	--	--	--	--	--	--	--	--
ZW	92,79	97,44	94,13	87,48	79,31	--	--	--	--	--	--	--	--

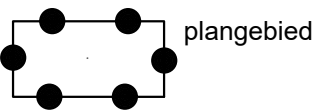
Bijlage C

Verbeelding



LEGENDA

PLANGEBIED



BESTEMMINGEN



Groen



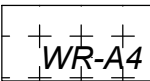
Maatschappelijk



Verkeer

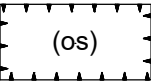


Wonen-1

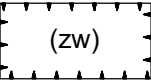


Waarde - Archeologie 4

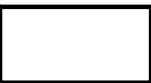
AANDUIDINGEN



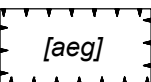
ontsluiting



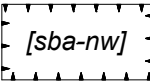
zorgwoning



bouwvlak



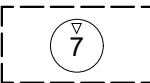
aaneengebouwd



specifieke bouwaanduiding - nultredenwoning



maximum aantal wooneenheden



maximum bouwhoogte (m)

VERKLARING



BGT- en kadastrale gegevens

bestemmingsplan Milsbeek, 'Draaischijf e.o.'

schaal : 1 : 1000
formaat : A3
projectnummer : 190608
bladnummer : 1
aantal bladen : 1
identificatiecode : NL.IMRO.yyyyyyyyyyyyyyyy-xxxx
gemeente Gennep

datum : 21-07-2020
datum ondergrond : 24-01-2020
voorontwerp : -
ontwerp : -
vaststelling : -



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Postbus 479, 6800 AL Arnhem | T 026 357 69 11 | www.sab.nl

