



Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Heide 57 te Swalmen

Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Heide 57 te Swalmen

Rapportnummer: M221633.001.001/JME

Naam opdrachtgever:



Adres opdrachtgever:

Heide 57
6071 LG SWALMEN

Uitgevoerd door:



Contactpersoon:



Datum: 24 mei 2023

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T 0475 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	De Wet geluidhinder en het plangebied.....	3
2.1	Industrielawaai	3
2.2	Spoorweglawaai	3
2.3	Wegverkeerslawaai	4
2.4	Dove gevels.....	6
2.5	Cumulatie Wet geluidhinder	6
2.6	Goede ruimtelijke ordening.....	6
2.7	Bouwbesluit.....	7
2.8	Gemeentelijk geluidbeleid.....	7
2.9	Van toepassing op de huidige situatie.....	7
3	Uitgangspunten.....	9
3.1	Gebruikte wegverkeersgegevens	9
3.2	Gebruikte railverkeersgegevens.....	11
3.3	Toegepaste correcties	11
3.4	Omgevingskenmerken.....	11
3.5	Waarneempunten en -hoogten.....	12
4	Resultaten.....	13
4.1	Resultaten wegverkeer.....	13
4.2	Resultaten railverkeer	14
4.3	Maatregelen	14
4.4	Resultaten cumulatie.....	14
4.5	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	16
5	Conclusie	17
5.1	Wet geluidhinder.....	17
5.2	Cumulatie	17
5.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	18
6	Bijlagen.....	19

1 Inleiding

Opdrachtgever, [REDACTED], is voornemens de bestaande bedrijfsbebouwing te saneren en twee woningbouwkavels te ontwikkelen op de locatie Heide 57 te Swalmen. Om dit te kunnen realiseren wordt een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is het opstellen van een akoestisch onderzoek. Namens opdrachtgever is dit onderzoek door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV uitgevoerd.

In dit rapport is de geluidbelasting op de gevel (gevelbelasting) berekend ten gevolge van het omliggende (spoor)wegennet voor het jaar 2023 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De berekeningen van de gevelbelasting zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu van DGMR.

De geluidwering van de gevel van het te realiseren geluidgevoelige object is niet berekend. Deze zal, indien nodig, deel uitmaken van een vervolgonderzoek.

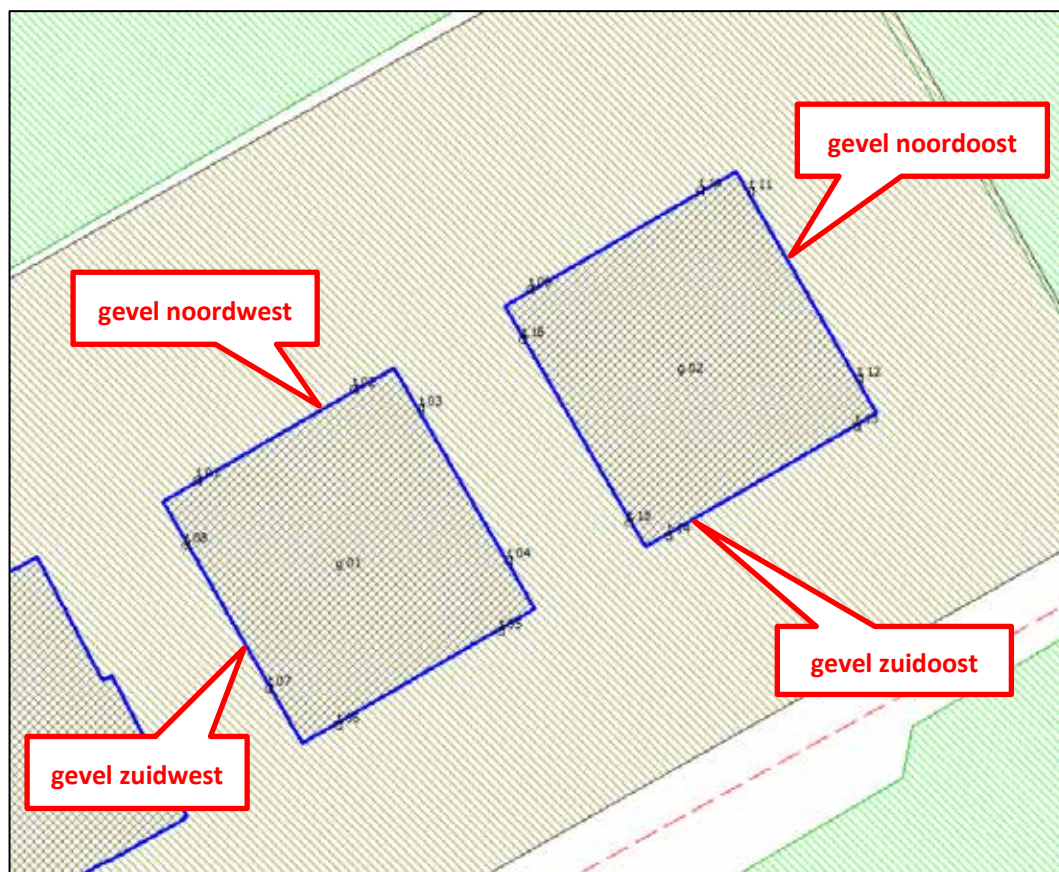
Figuur 1 (luchtfoto) geeft de ligging van de te onderzoeken planlocatie weer.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding planlocatie

In onderhavig onderzoek is gesteld dat de begrenzing van het bouwvlak de gevels van de nieuw te bouwen woningen representeren.

In figuur 2 is het bouwplan weergegeven inclusief de te toetsen gevels.



Figuur 2: Te toetsen gevels

2 De Wet geluidhinder en het plangebied

2.1 Industrielawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor Industrielawaai.

2.2 Spoorweglawaai

De omvang van de geluidzone langs een spoorweg is afhankelijk van het feit of de spoorweg is aangegeven op de geluidplafondkaart of de zonekaart.

Spoorweg aangegeven op de geluidplafondkaart

Voor spoorwegen, aangegeven op de geluidplafondkaart, wordt in artikel 1.4a van het Besluit geluidhinder de breedte van de geluidzone geregeld. Deze is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond (GPP). Tot de zone behoort de ruimte aan weerszijden van de spoorweg als aangegeven in navolgende tabel.

<i>Hoogte geluidproductieplafond</i>	<i>Breedte zone</i>
< 56 dB	100 meter
≥ 56 dB < 61 dB	200 meter
≥ 61 dB < 66 dB	300 meter
≥ 66 dB < 71 dB	600 meter
≥ 71 dB < 74 dB	900 meter
≥ 74 dB	1.200 meter

Tabel 1: Breedte van de geluidzone langs spoorwegen

Artikel 4.9 tot en met 4.12 en artikel 5.3 van het Besluit Geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties".

Is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het plan.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wanneer het college van B&W een hogere waarde vaststelt, zullen er in het vervolgtraject zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten niet meer bedraagt dan 33 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde geluidgevoelige objecten zijn de normen weergegeven in navolgende tabel.

<i>Grenswaarden railverkeer</i>	
Voorkeursgrenswaarde nog niet-geprojecteerde woning	55 dB
Voorkeursgrenswaarde nog niet-geprojecteerde overige geluidgevoelige object	53 dB
Maximale ontheffingswaarde	68 dB

Tabel 2: Normen geluidbelasting railverkeer

2.3 Wegverkeerslawaai

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde “Nieuwe situaties”.

Is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het plan.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wanneer het college van B&W een hogere waarde vaststelt, zullen er in het vervolgtraject zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten niet meer bedraagt dan 33 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde geluidgevoelige objecten zijn de normen weergegeven in navolgende tabel.

<i>Grenswaarden wegverkeer in buitenstedelijk/stedelijk gebied</i>	<i>dB</i>
Voorkeursgrenswaarde	48 / 48
Maximale ontheffingswaarde	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde onderwijs-, kinderopvang- en gezondheidszorgfunctie	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 / -
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	58 / 68
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 / -

Tabel 3: Normen geluidbelasting in (buiten)stedelijk gebied

2.3.1 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

De begrippen stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn van belang in verband met de normstelling voor wegverkeerslawaaï. In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn de definities opgenomen.

Stedelijk gebied: het gebied in de zone van een weg binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied langs een autosnelweg of een autoweg.

Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersgegevens en verkeerstekens 1990.

In geval er sprake is van een planlocatie binnen de geluidzone van een auto(snel)weg, worden in stedelijk gebied gelegen wegen, anders dan deze auto(snel)weg, getoetst als zijnde stedelijk gebied.

2.3.2 Zones langs wegen

In artikel 74 Wgh zijn de geluidzones van wegen gedefinieerd. De geluidzone van een weg is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

In navolgende tabel worden de breedten van de geluidzone van alle typen wegen weergegeven.

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i>	<i>Stedelijk gebied</i>
1 of 2	250 meter	200 meter
3 of 4	400 meter	350 meter
5 of meer	600 meter	350 meter

Tabel 4: Breedte van de geluidzone

2.3.3 Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat opgenomen dat het berekende resultaat met een waarde wordt verminderd alvorens de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Deze aftrek houdt verband met het stiller worden van voertuigen in de toekomst en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, tenzij de berekende geluidbelasting zonder aftrek 56 dB of 57 dB bedraagt. Dan geldt namelijk een aftrek van respectievelijk 3 of 4 dB;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

2.3.4 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

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

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III

- bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - Zeer Open Asfalt Beton;
 - tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, m.u.v. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - uitgeborsteld beton;
 - geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - oppervlaktbewerking.

De toepassing van dit artikel geschiedt automatisch door het gebruikte rekenprogramma.

2.4 Dove gevels

Indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden en het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevels door maatregelen niet mogelijk c.q. wenselijk is kunnen de betreffende geveldelen als “dove gevel” conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder worden uitgevoerd. Een “dove gevel” is namelijk geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er ter plaatse van verblijfsruimten geen draaiende delen (ramen en deuren) in deze gevel zijn toegestaan. Hier dient in de uitwerking van het plan rekening mee te worden gehouden in verband met de noodzakelijk spuiventilatie.

2.5 Cumulatie Wet geluidhinder

Artikel 110f van de Wet geluidhinder stelt dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening gehouden dient te worden met cumulatie van meerdere akoestisch relevante geluidbronnen. Artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 schrijft de wijze van cumuleren voor, waarbij rekening wordt gehouden met het verschil in hinderbeleving van verschillende geluidbronnen. Formeel zijn alleen bronnen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde akoestisch relevant. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

2.6 Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle gemodelleerde wegen inzichtelijk gemaakt. Hierbij worden zowel de zoneplichtige als de niet-zoneplichtige wegen beschouwd. Op deze wijze wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Bij de beoordeling wordt de geluidbelasting getoetst aan de classificering volgens de milieukwaliteitsmaat behorende bij de ‘methode Miedema’. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

<i>Geluidklasse</i>	<i>Beoordeling</i>
$L_{den} < 50$ dB	goed
$L_{den} 50 - 55$ dB	redelijk
$L_{den} 55 - 60$ dB	matig
$L_{den} 60 - 65$ dB	tamelijk slecht
$L_{den} 65 - 70$ dB	slecht
$L_{den} > 70$ dB	zeer slecht

Tabel 5: Classificering methode Miedema

Bij een milieukwaliteit ‘goed’ of ‘redelijk’ is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Bij de beoordeling ‘matig’, ‘tamelijk slecht’ en ‘slecht’ dient onderzocht te worden of de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen door toepassing van maatregelen.

2.7 Bouwbesluit

Artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 stelt dat een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied een volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering heeft met een minimum van 20 dB. Conform artikel 3.3, eerste lid van het Bouwbesluit 2012, blijkt dat bij een krachtens de Wet geluidhinder of de Tracéwet vastgesteld hogere-waardenbesluit, de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB. Artikel 3.3. van het Bouwbesluit is niet van toepassing voor woningen die niet zijn gelegen binnen een zone van een weg, spoorweg of industrieterrein.

2.8 Gemeentelijk geluidbeleid

Er is voor zover bekend geen vastgesteld gemeentelijk geluidbeleid.

2.9 Van toepassing op de huidige situatie

In navolgende tabel is vorenstaande wetgeving uitgewerkt voor de onderhavige relevante geluidbronnen.

<i>Bron</i>	<i>Eigenschappen</i>	<i>Toe te passen regel</i>
Spoortraject Venlo-Roermond	Geluidbelasting GPP 63 dB	Zonebreedte 300 meter
A73	Buitenstedelijk gebied	Zonebreedte: 400 meter
	Snelheid: 100+ km/uur	Aftrek art. 110g Wgh: 2 dB
	Aantal rijstroken: 4	Max. ontheffingswaarde: 53 dB
Rijksweg Noord	Stedelijk gebied	Zonebreedte: 200 meter
	Snelheid: 50 km/uur	Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB
	Aantal rijstroken: 2	Max. ontheffingswaarde: 63 dB

Heide	Snelheid: 30 km/uur	-
	Aantal rijstroken: 2	-

Tabel 6: Uitwerking wetgeving voor onderhavige wegen

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens met betrekking tot de Rijksweg Noord en Heide zijn verkregen van de gemeente Roermond. Deze gegevens zijn te vinden in **bijlage 6**. Het betreft gegevens uit de verkeersmilieukaart van het jaar 2018 en 2040.

De toekomstige verkeersgegevens voor de Rijksweg A73 zijn afkomstig uit het geluidregister hoofdwegennet (SWUNG-1) zoals deze beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het geluidregister hoofdwegennet (download 15 mei 2023). Ten behoeve van de modellering zijn deze gegevens direct overgenomen in het akoestisch rekenmodel.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport “bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder”, GF-DR-35-01. De Rijksweg Noord is als een “Gebieds/wijkontsluitingsweg” beschouwd. De weg Heide is als een “Buurtverzamelweg” beschouwd.

In dit onderzoek wordt uitgegaan van het prognosejaar 2023 + 10 jaar na realisatie = 2033. Door de gemeente is aangegeven dat een autonome groei van 2% per jaar gehanteerd dient te worden. Bij toepassing van deze groei is de etmaalintensiteit in 2033 iets hoger dan de etmaalintensiteit in 2040 op basis van de verkeersmilieukaart. Hierdoor is een worstcase situatie beschouwd.

Het wegdektype, de etmaalintensiteiten, de verdeling van de voertuigen en de uurintensiteiten van de betreffende wegen zijn weergegeven in de tabellen 7 t/m 11. De ingevoerde modelgegevens zijn weergegeven in **bijlage 2**.

Rijksweg Noord (Heide ri. Reuver)			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	2%		
<i>Etmaalintensiteit 2018</i>	6.541 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2033</i>	8.803 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,48%	3,73%	0,92%
<i>Licht verkeer</i>	84,96%	92,23%	84,31%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	10,65%	6,17%	10,89%
<i>Zwaar verkeer</i>	4,38%	1,61%	4,79%

Tabel 7: Verkeersgegevens op de Rijksweg Noord (Heide ri. Reuver)

Rijksweg Noord (Heide ri. Swalmen)			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	2%		
<i>Etmaalintensiteit 2018</i>	6.417 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2033</i>	8.636 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,48%	3,73%	0,92%
<i>Licht verkeer</i>	84,96%	92,23%	84,31%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	10,65%	6,17%	10,89%
<i>Zwaar verkeer</i>	4,38%	1,61%	4,79%

Tabel 8: Verkeersgegevens op de Rijksweg Noord (Heide ri. Swalmen)

Heide			
<i>Maximum snelheid</i>	30 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	2%		
<i>Etmaalintensiteit 2018</i>	252 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2033</i>	339 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	7,00%	2,60%	0,70%
<i>Licht verkeer</i>	94,00%	98,00%	96,00%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	5,70%	1,90%	3,80%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,30%	0,10%	0,20%

Tabel 9: Verkeersgegevens op de Heide

A73 rechts			
<i>Maximum snelheid</i>	100+ km/uur		
<i>wegdektype</i>	2L-ZOAB		
<i>Etmaalintensiteit 2033</i>	26.092 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,66%	2,86%	1,08%
<i>Licht verkeer</i>	85,21%	89,29%	76,87%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	6,04%	3,75%	6,76%
<i>Zwaar verkeer</i>	8,75%	6,96%	16,37%

Tabel 10: Verkeersgegevens op de A73 rechts

A73 links			
<i>Maximum snelheid</i>	100+ km/uur		
<i>wegdektype</i>	2L-ZOAB		
<i>Etmaalintensiteit 2033</i>	25.316 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,70%	2,66%	1,12%
<i>Licht verkeer</i>	86,73%	90,49%	75,70%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	6,01%	3,57%	8,10%
<i>Zwaar verkeer</i>	7,25%	5,94%	16,20%

Tabel 11: Verkeersgegevens op de A73 links

3.2 Gebruikte railverkeersgegevens

De toekomstige verkeersgegevens voor het railverkeer zijn afkomstig uit het Geluidregister spoor (SWUNG-1) zoals dit beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het Geluidregister spoor (download 18 januari 2023). Ten behoeve van de modellering zijn deze gegevens direct overgenomen in het rekenmodel.

3.3 Toegepaste correcties

Er zijn geen akoestisch relevante verkeersdrempels, kruispunten of rotondes, noch hellingen met een percentage groter dan 3% in de omgeving van het bouwplan aanwezig. Er hoeft ter hoogte van het plangebied dan ook geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast.

3.4 Omgevingskenmerken

In de **bijlage 1** en **bijlage 2** zijn de objecten en de invoergegevens hiervan weergegeven. Alle relevante gebouwen zijn ingevoerd met een hoogte ten opzichte van het lokale maaiveld. De afmetingen en locaties van de bestaande gebouwen zijn middels een download ontleend aan Basisregistraties Adressen en gebouwen (BAG). De gebouwhoogten zijn ingeschat middels een download van 3D Geluid Gebouwen via Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK).

De omgeving is als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) in rekening gebracht, met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden, waarvoor afhankelijk van het type gebied (gebaseerd op een download van 3D Geluid Bodemvlakken via PODK) een passende bodemfactor gehanteerd is:

- 1,00 (akoestisch zacht) voor onverhard gebied als grasland, akkerland, bos etc. en ballastbed;
- 0,50 (half hard) voor half verharding of tuinen/erven met afgewisseld harde en zachte delen en bij toepassing van ZOAB (op grond van paragraaf 2.8 RMG).

De gebruikte hoogtelijnen zijn gebaseerd op de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN) middels een download van 3D Geluid TIN/Hoogtelijnen via PDOK.

3.5 Waarneempunten en -hoogten

In **bijlage 1** is de ligging van de waarneempunten weergegeven. In **bijlage 2** zijn de invoergegevens hiervan te vinden. Ter bepaling van de geluidbelasting zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) ten opzichte van het maaiveld. Een eventuele tweede verdieping is getoetst op 7,5 meter hoogte. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid (exclusief gevelreflectie).

4 Resultaten

4.1 Resultaten wegverkeer

Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting als L_{den} waarde gepresenteerd.

In **bijlage 3** zijn de rekenresultaten te vinden. In onderstaande tabellen zijn de rekenresultaten van de beschouwde wegen samengevat. De resultaten zijn inclusief de ingevolge artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>	<i>2^e verdieping 7,5 meter</i>
t 05 – g 01 zo gevel	49	50	51
t 06 – g 01 zo gevel	48	50	51
t 12 – g 02 no gevel	48	50	51
t 13 – g 02 zo gevel	50	52	52
t 14 – g 02 zo gevel	49	51	52
Overige gevels	≤ 48	≤ 48	≤ 48

Tabel 12: Resultaten op gevels t.g.v. Rijksweg Noord

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de Rijksweg Noord overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van het bouwplan met maximaal 4 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door overdrachts- en bronmaatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>	<i>2^e verdieping 7,5 meter</i>
t 01 – g 01 nw gevel	46	48	50
t 02 – g 01 nw gevel	46	48	50
t 09 – g 02 nw gevel	47	48	50
t 10 – g 02 nw gevel	46	48	49
Overige gevels	≤ 48	≤ 48	≤ 48

Tabel 13: Resultaten op gevels t.g.v. A73

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de A73 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van het bouwplan met maximaal 2 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw binnen de zone van een autosnelweg wordt echter nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door overdrachts- en bronmaatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

4.2 Resultaten railverkeer

In **bijlage 4** zijn de rekenresultaten te vinden. In tabel 14 zijn de rekenresultaten van het beschouwde spoortraject samengevat.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>	<i>2^e verdieping 7,5 meter</i>
Alle gevels	≤ 55	≤ 55	≤ 55

Tabel 14: Resultaten op gevels t.g.v. spoortraject Venlo - Roermond

Voor de spoorlijn Venlo - Roermond geldt dat de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaaï van 55 dB nergens wordt overschreden.

4.3 Maatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of de geluidoverdracht tussen geluidbron en ontvanger belemmerd kan worden. Het aanleggen van een geluidwal of -scherm ontmoet in de onderhavige situatie echter overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard. Een afschermende voorziening dient namelijk dicht bij de bron of ontvanger geplaatst te worden, meer dan 2 meter hoog te zijn en kost bovendien afhankelijk van de uitvoering € 500,- tot € 2.000,- per meter, waarmee het niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. Daar een verdubbeling van deze afstand slechts 3 dB reductie oplevert, is het vergroten van deze afstand niet te kwalificeren als zijnde doeltreffend. Daarnaast vinden zowel overschrijdingen aan de voor- en achterzijde van de woningen plaats waardoor het verplaatsen van de woningen niet effectief is.

Bij bronmaatregelen wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Mogelijke maatregelen zijn:

- stillere voertuigen: alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en dus niet realistisch;
- verlaging van de maximum snelheid: hierop heeft de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed;
- aanbrengen van geluidreducerend wegdek: toepassing van geluidreducerend wegdek ontmoet overwegende bezwaren van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van € 150,- tot € 300,- per strekkende meter kan dragen. Daarnaast is de A73 reeds voorzien van een geluidreducerend wegdek.

4.4 Resultaten cumulatie

Wet geluidhinder

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één zoneplichtige geluidbron met een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. De

correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie formeel gesproken de cumulatieve geluidbelasting enkel bepaald dient te worden voor de Rijksweg Noord en A73. Daar de geluidbelasting exclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder hoger is dan 53 dB is formeel een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevel nodig.

Bij het vaststellen van de cumulatieve geluidbelasting is er bij het railverkeerslawaai rekening gehouden met het feit dat er meer dan 30% aan spoorvoertuigen behorende tot de spoorvoertuigcategorieën 4, 5 of 11 op de spoorbaan passeert (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, artikel 6.5, lid 2). Om deze reden is bij de cumulatie van weg- en railverkeerslawaai voor de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer het spectrum wegverkeersgeluid aangehouden. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de beoogde nieuwe woningen is weergegeven in tabel 15.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van de bepaling van de benodigde geluidwering van de gevels ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is de cumulatieve geluidbelasting bepaald inclusief alle gemodelleerde wegen en spoorwegen. De resultaten zijn opgenomen in **bijlage 5** en samengevat in navolgende tabel.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>	<i>2^e verdieping 7,5 meter</i>
t 01 – g 01 nw gevel	51	53	57
t 02 – g 01 nw gevel	50	53	57
t 03 – g 01 no gevel	51	53	55
t 04 – g 01 no gevel	52	54	56
t 05 – g 01 zo gevel	55	56	57
t 06 – g 01 zo gevel	54	55	56
t 07 – g 01 zw gevel	51	53	56
t 08 – g 01 zw gevel	50	52	56
t 09 – g 02 nw gevel	50	53	56
t 10 – g 02 nw gevel	49	52	56
t 11 – g 02 no gevel	53	55	56
t 12 – g 02 no gevel	54	56	57
t 13 – g 02 zo gevel	55	57	58
t 14 – g 02 zo gevel	55	56	57
t 15 – g 02 zw gevel	51	53	54
t 16 – g 02 zw gevel	50	52	56

Tabel 15: Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

4.5 Karakteristieke geluidwering van de gevel

De maximaal benodigde geluidwering van de gevel ($G_{A,k}$), volgens het Bouwbesluit 2012 de hoogste cumulatieve waarde minus 33 dB met een minimum van 20 dB, bedraagt in het onderhavige geval 25 dB.

Derhalve is ter waarborging van een binnenniveau van 33 dB een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

5 Conclusie

Namens opdrachtgever, [REDACTED], is door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie aan de Heide 57 te Swalmen. Op deze locatie wenst opdrachtgever de bedrijfsbebouwing te saneren en twee woningbouwkavels te ontwikkelen.

5.1 Wet geluidhinder

Uit de toets in het kader van de Wet geluidhinder kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

<i>(Spoor)weg</i>	<i>Voorkeursgrenswaarde</i>	<i>Maximale ontheffingswaarde</i>	<i>Overschrijding voorkeursgrenswaarde</i>	<i>Dove gevel</i>	<i>Hogere waarde</i>
Rijksweg Noord	48 dB	63 dB	4 dB	--	52 dB
A73	48 dB	63 dB	2 dB	--	50 dB
spoortraject Venlo-Roermond	55 dB	68 dB	n.v.t.	--	n.v.t.

Tabel 16. Conclusies Wet geluidhinder

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregelen) of het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet overwegende bezwaren van financiële aard. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

5.2 Cumulatie

Wet geluidhinder

Ter bepaling van de gecumuleerde waarde dient de totale geluidbelasting (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) te worden berekend van alle zoneplichtige (spoor)wegen, industrie en luchtvaart met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In het onderhavige geval betreft dit de Rijksweg Noord en A73.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatie bepaald inclusief alle gemodelleerde geluidbronnen. Ter bepaling van de milieukwaliteit in de omgeving is deze gecumuleerde waarde getoetst aan de 'methode Miedema'. De maximale gecumuleerde waarde bedraagt 58 dB, waarmee gesteld kan worden dat er sprake is van de kwalificatie 'matig' en daarmee dient bezien te worden of maatregelen mogelijk zijn. Daar maatregelen aan de bron en overdrachtsmaatregelen op

overwegende bezwaren stuiten, dient de oplossing gezocht te worden in geluidwerende maatregelen in de gevel.

Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Daarmee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

<i>Grootheid</i>	<i>Hoogste waarde</i>
hoogste gecumuleerde geluidbelasting	58 dB
vereist binnenniveau	33 dB
Maximaal benodigde karakteristieke geluidwering ($G_{A;k}$)	25 dB

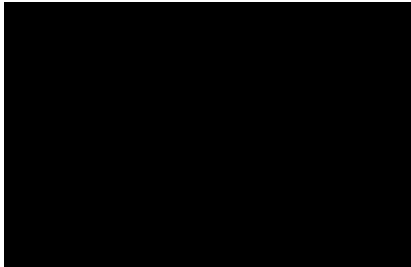
Tabel 17. Conclusies karakteristieke geluidwering van de gevel

Aangezien de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan 53 dB dient er een nader onderzoek te worden uitgevoerd ter bepaling van de geluidwering van de gevel. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform dat nader onderzoek) is een binnenniveau van 33 dB en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

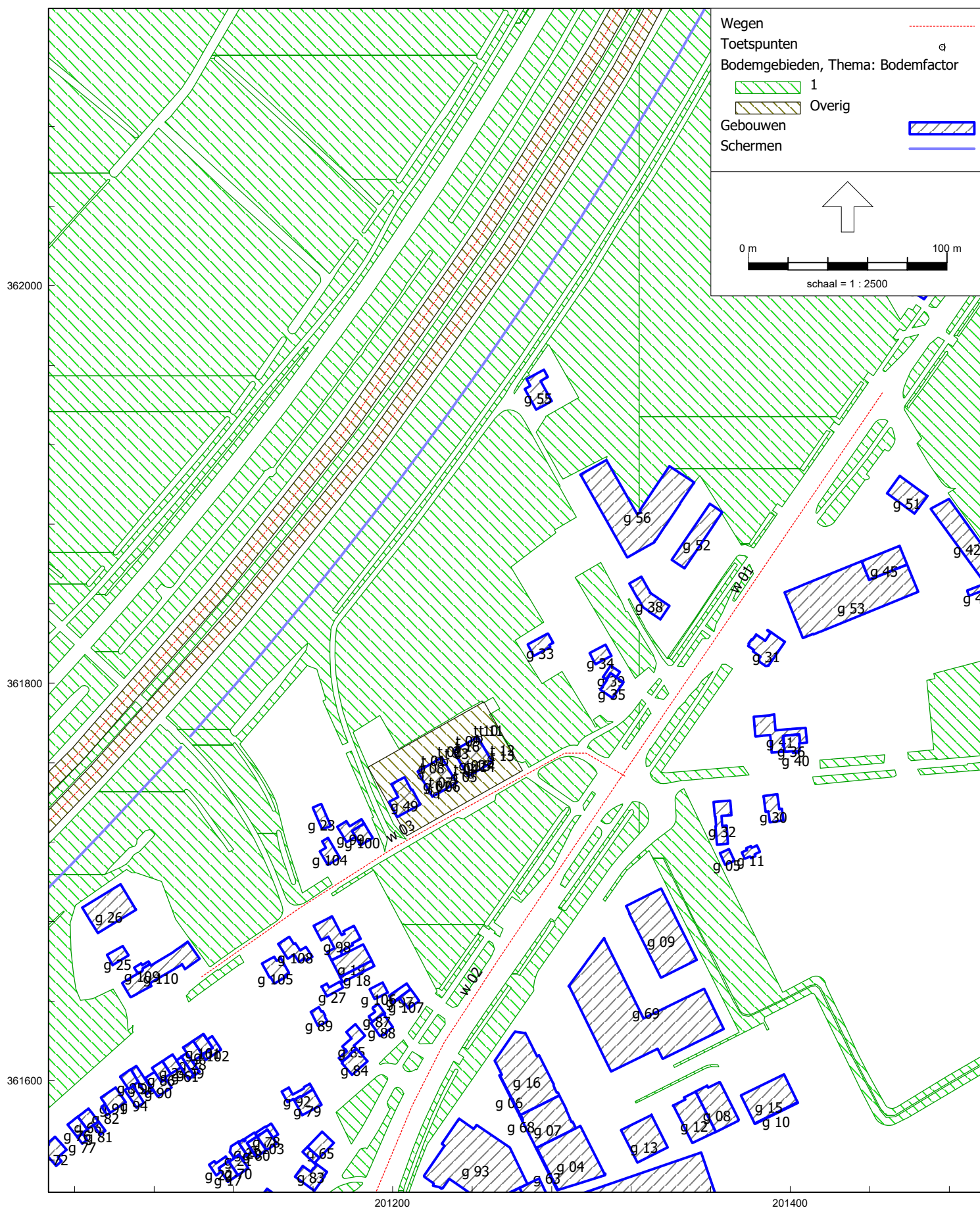
6 Bijlagen

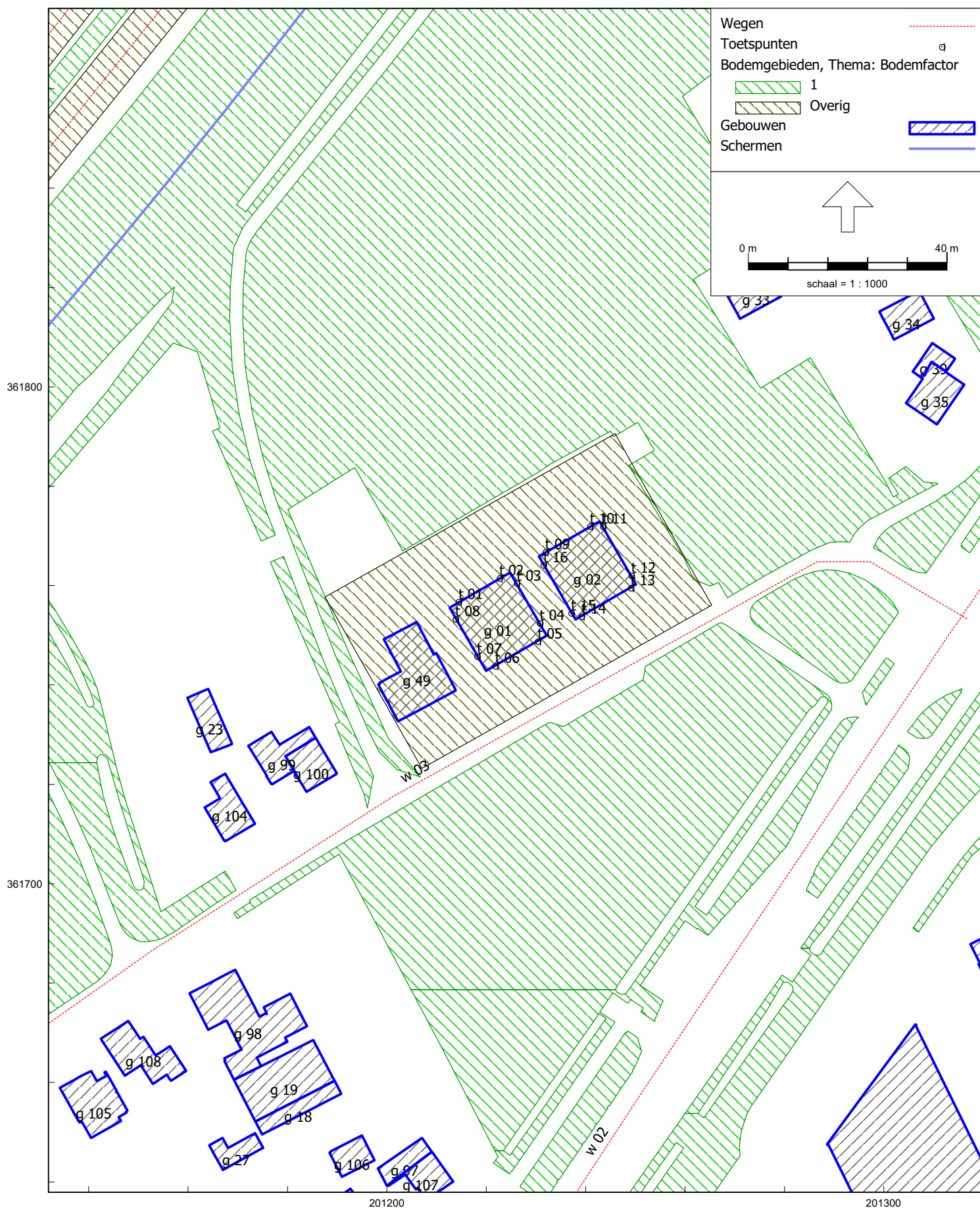
- 1) Figuren wegverkeer
- 2) Invoergegevens wegverkeer
- 3) Rekenresultaten wegverkeer
- 4) Railverkeer
- 5) Gecumuleerde rekenresultaten
- 6) Verkeersgegevens

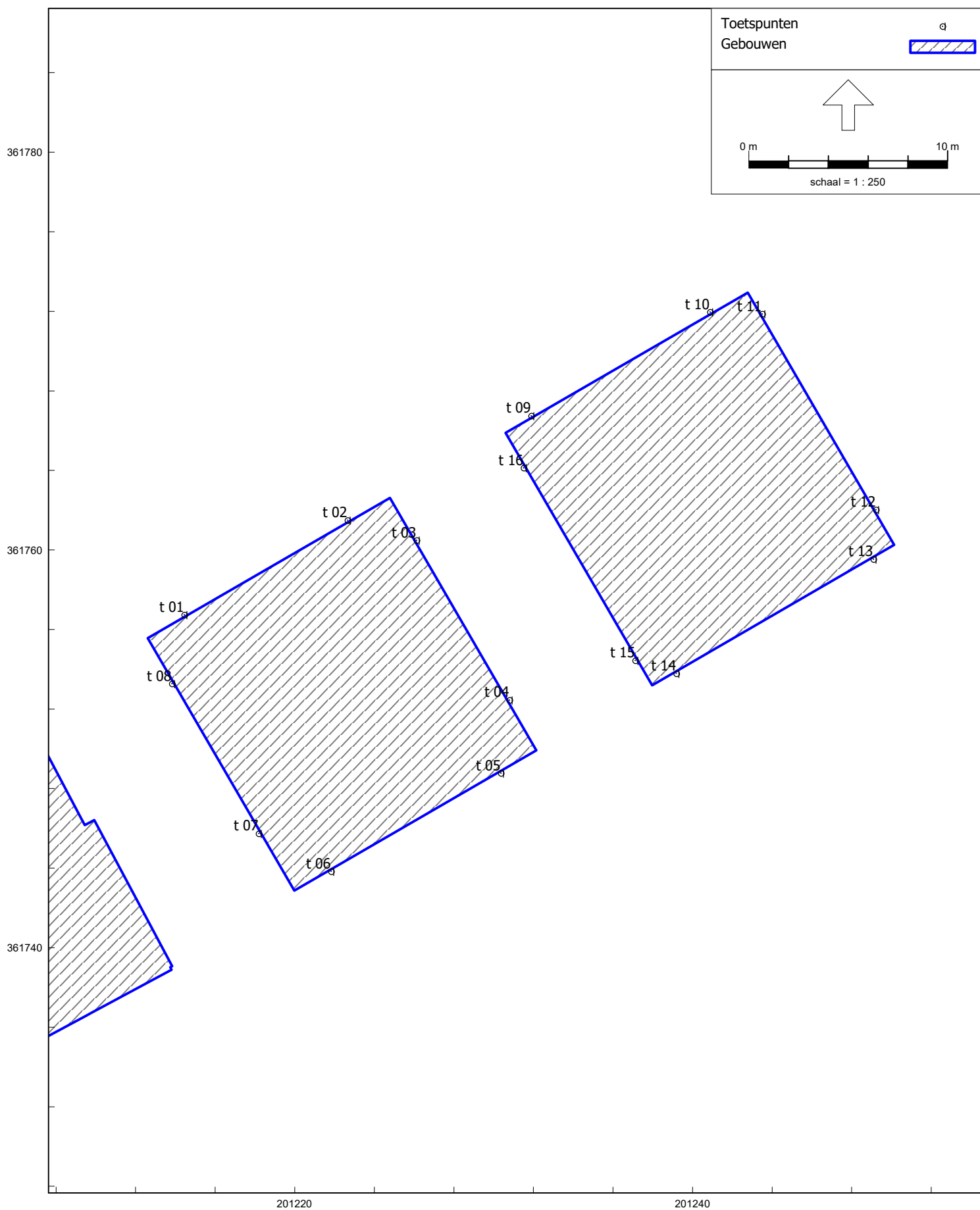
Opgemaakt te Baexem

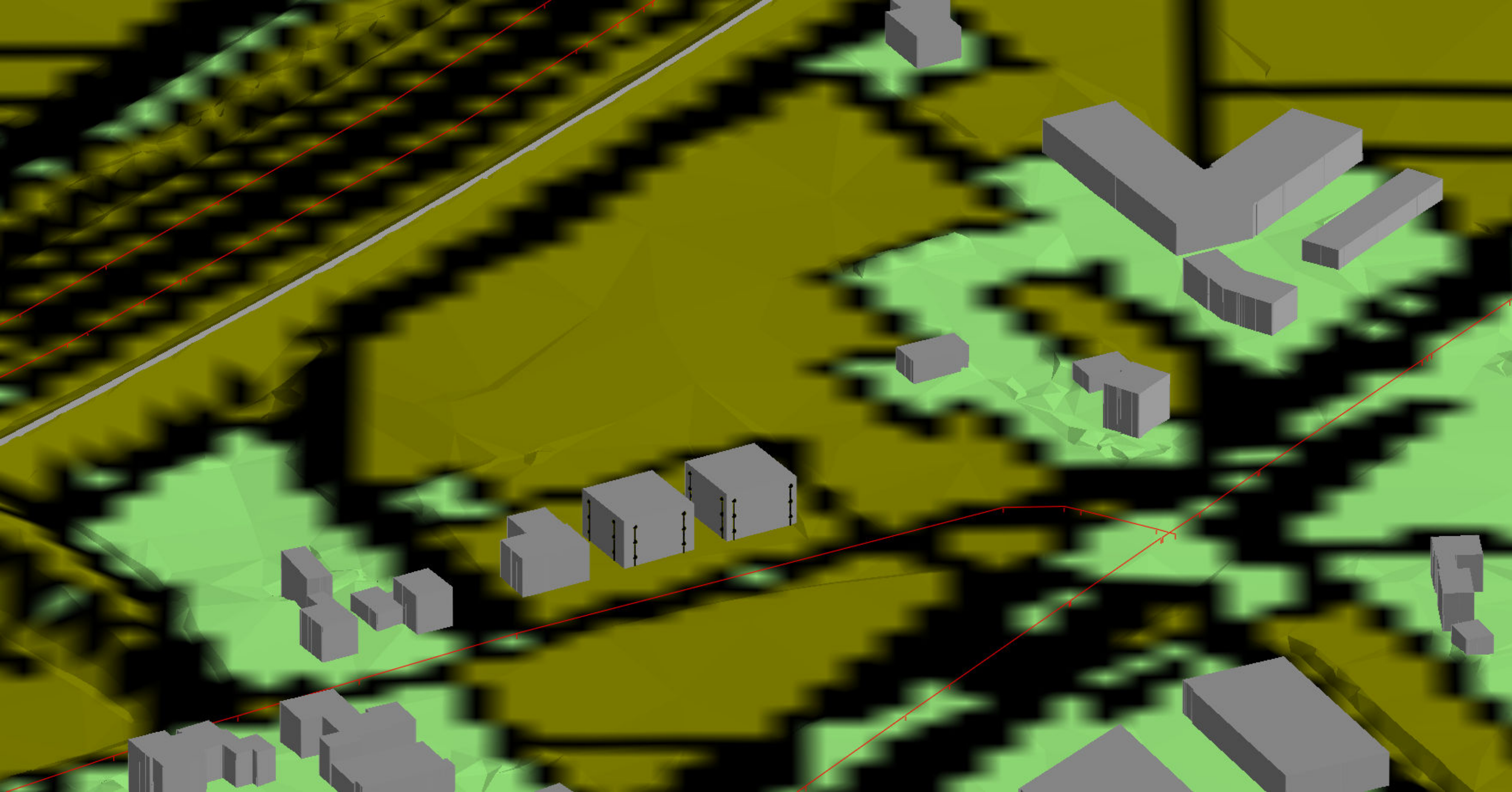


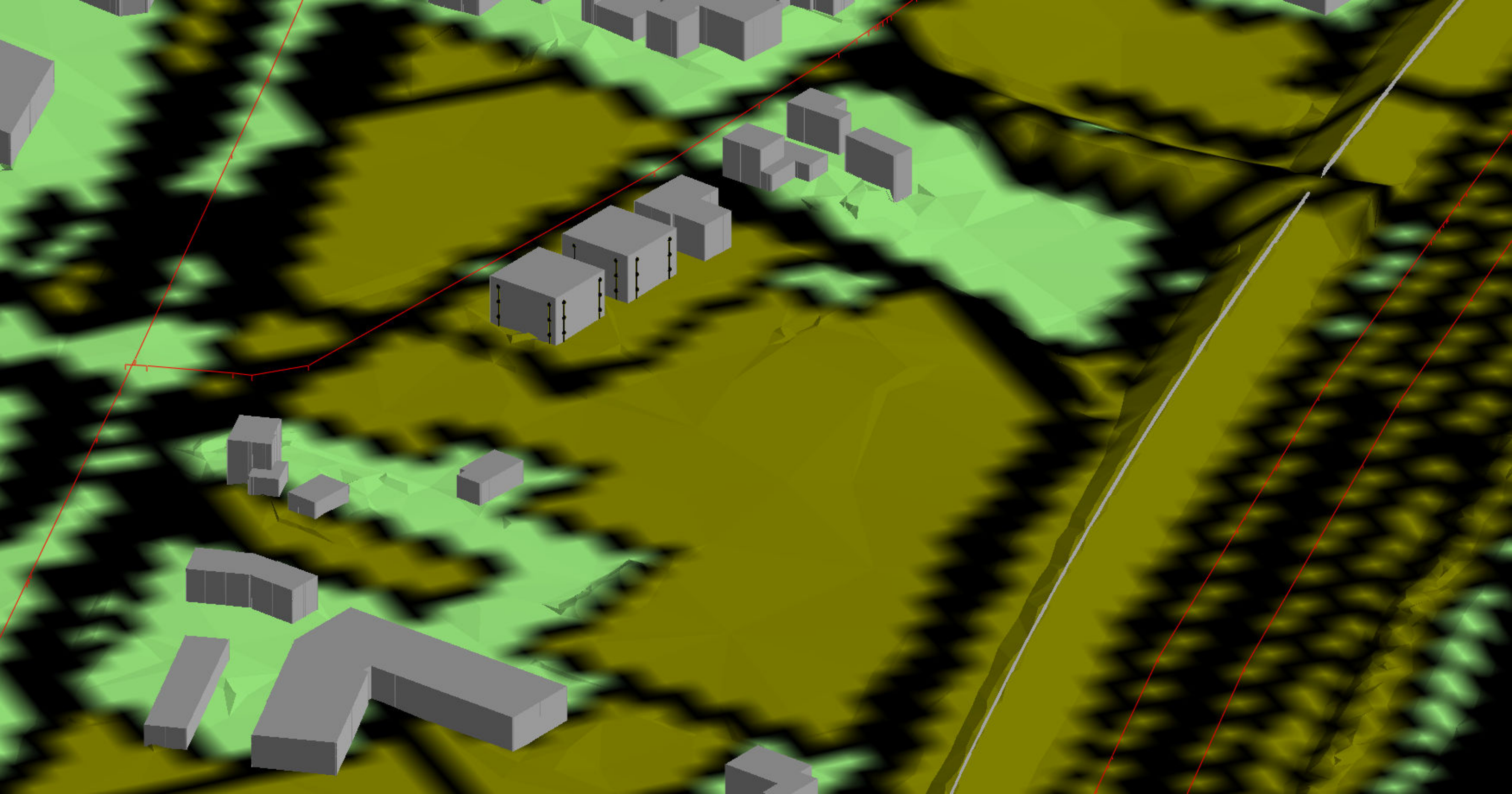












Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: M221633

Model eigenschap

Omschrijving	M221633
Verantwoordelijke	jmeijers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	jmeijers op 15-5-2023
Laatst ingezien door	jmeijers op 24-5-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.4 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Commentaar

16-05-2023 13:08: Importeren Geluidregister Weg

Rapport: Groepsreducties
Model: M221633

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30 km/uur wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijksweg Noord	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Groep	Omschr.	Wegdek	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)
w 03	30 km/uur wegen	Heide	W0	339,00	7,00	2,60	0,70	94,00
w 01	Rijksweg Noord	Rijksweg Noord (Heide ri. Reuver)	W0	8803,00	6,48	3,73	0,92	84,96
w 02	Rijksweg Noord	Rijksweg Noord (Heide ri. Swalmen)	W0	8636,00	6,48	3,73	0,92	84,96
42492	A73	73 / 24,103 / 28,077	W2	25316,00	6,70	2,66	1,12	86,73
41493	A73	73 / 24,123 / 27,225	W2	26092,00	6,66	2,86	1,08	85,21
41494	A73	73 / 24,103 / 28,077	W2	25316,00	6,70	2,66	1,12	86,73
41560	A73	73 / 24,123 / 27,225	W2	26092,00	6,66	2,86	1,08	85,21

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV (A)	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))
w 03	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20	30	30	30	30	30
w 01	92,23	84,31	10,65	6,17	10,89	4,38	1,61	4,79	50	50	50	50	50
w 02	92,23	84,31	10,65	6,17	10,89	4,38	1,61	4,79	50	50	50	50	50
42492	90,49	75,70	6,01	3,57	8,10	7,25	5,94	16,20	115	115	115	100	100
41493	89,29	76,87	6,04	3,75	6,76	8,75	6,96	16,37	100	100	100	90	90
41494	90,49	75,70	6,01	3,57	8,10	7,25	5,94	16,20	100	100	100	90	90
41560	89,29	76,87	6,04	3,75	6,76	8,75	6,96	16,37	115	115	115	100	100

Model: M221633
Heide 57, Swalmen - Roermond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V (MV (N))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))
w 03	30	30	30	30
w 01	50	50	50	50
w 02	50	50	50	50
42492	100	90	90	90
41493	90	85	85	85
41494	90	85	85	85
41560	100	90	90	90

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Gevel	Hoogtes	X	Y
t 01	g 01 - nw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201214,45	361756,74
t 02	g 01 - nw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201222,66	361761,50
t 03	g 01 - no gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201226,13	361760,49
t 04	g 01 - no gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201230,79	361752,45
t 05	g 01 - zo gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201230,37	361748,78
t 06	g 01 - zo gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201221,83	361743,83
t 07	g 01 - zw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201218,19	361745,74
t 08	g 01 - zw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201213,82	361753,27
t 09	g 02 - nw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201231,89	361766,74
t 10	g 02 - nw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201240,88	361771,96
t 11	g 02 - no gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201243,51	361771,87
t 12	g 02 - no gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201249,22	361762,02
t 13	g 02 - zo gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201249,10	361759,54
t 14	g 02 - zo gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201239,18	361753,79
t 15	g 02 - zw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201237,12	361754,44
t 16	g 02 - zw gevel	Relatief	Ja	1,50/4,50/7,50	201231,51	361764,13

24-5-2023 08:49:16

Geomilieu V2022.4 rev 1 Licentiehouder: Aelmans Adviesgroep 24-5-2023 08:49:16

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 39		3,02	26,53	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 38		6,13	26,14	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 37		3,16	25,28	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 42		5,91	25,84	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 41		4,54	26,49	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 40		3,32	26,58	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 36		7,57	26,12	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 32		6,96	26,49	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 31		6,36	26,15	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 30		6,09	26,37	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 35		8,10	26,55	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 34		3,17	26,28	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 33		4,01	26,16	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 43		2,88	25,71	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 53		7,05	25,92	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 52		3,86	25,95	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 51		4,04	25,95	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 56		6,02	26,19	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 55		5,83	26,25	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 54		2,52	25,61	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 50		5,30	25,56	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 46		3,81	25,58	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 45		7,67	25,78	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 44		6,03	25,74	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 49		6,83	26,02	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 48		5,30	25,97	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 47		6,46	25,74	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 12		8,55	26,44	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 11		3,32	26,38	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 10		7,82	26,34	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 15		7,89	26,37	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 14		6,33	26,80	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 13		7,67	26,33	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 09		6,16	26,46	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 05		2,99	26,53	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 04		7,79	26,42	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 03		6,31	26,76	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 08		8,51	26,47	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 07		7,75	26,29	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 06		1,16	26,52	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 16		7,61	26,56	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 26		4,21	22,69	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 25		4,04	23,56	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 24		7,00	26,04	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 29		2,64	26,14	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 28		6,95	26,28	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 27		3,29	26,55	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 23		6,71	25,44	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 19		4,20	26,48	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 18		4,94	26,72	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 17		7,17	26,63	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 22		3,14	26,65	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 21		3,24	26,86	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 20		3,13	26,65	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 93		6,95	26,73	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 92		2,79	26,66	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 91		7,70	26,62	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 96		3,00	26,01	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 95		7,41	26,17	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 94		3,62	26,45	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 90		2,88	26,26	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 86		6,94	26,32	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 85		3,86	26,63	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 84		7,19	26,66	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 89		2,25	26,39	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 88		7,72	26,54	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 87		3,02	26,84	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 97		3,41	26,55	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 107		7,75	26,62	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 106		3,76	26,79	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 105		9,49	26,61	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 110		7,55	24,62	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 109		4,10	24,05	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 108		6,32	26,45	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 104		6,66	25,45	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 100		7,38	25,57	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 99		3,17	25,57	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 98		7,10	26,47	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 103		7,22	26,63	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 102		2,64	26,25	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 101		7,01	26,06	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 66		7,25	26,22	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 65		5,31	26,68	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 64		6,00	26,42	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 69		6,00	26,47	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 68		7,48	26,40	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 67		6,60	26,53	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 63		7,50	26,36	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 59		6,69	26,53	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 58		6,73	26,85	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 57		6,58	26,76	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 62		6,48	26,78	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 61		2,63	26,13	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 60		6,00	26,68	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 70		7,32	26,60	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 80		7,20	26,78	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 79		6,17	26,69	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 78		2,91	26,45	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 83		6,00	26,68	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 82		3,54	26,63	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 81		3,34	26,12	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 77		3,83	26,08	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 73		6,94	24,36	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 72		9,19	25,93	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 71		6,86	24,54	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 76		7,27	26,23	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 75		6,75	25,35	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 74		10,95	26,92	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 01	nieuwe woning	9,00	26,02	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 02	nieuwe woning	9,00	26,07	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Adiffr 63	Adiffr 125	Adiffr 250	Adiffr 500	Adiffr 1k	Adiffr 2k	Adiffr 4k
5020		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5021		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5024		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4457		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4459		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4667		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6400		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4848		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Bijlage 2

Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
 Heide 57, Swalmen - Roermond
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Adiffr 8k	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k
5020	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5021	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5024	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4457	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4459	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4667	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6400	0,0	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4848	0,0	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Bijlage 2
Invoergegevens wegverkeer

Model: M221633
Heide 57, Swalmen - Roermond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
5020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4457	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4459	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4667	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6400	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4848	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Rekenresultaten wegverkeer Rijksweg Noord incl aftrek

Rapport: Resultatentabel
 Model: M221633
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijksweg Noord
 Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	1,50	31	28	22	32	
t 01_B	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	4,50	32	29	24	33	
t 01_C	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	7,50	30	27	22	31	
t 02_A	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	1,50	28	25	20	29	
t 02_B	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	4,50	30	27	22	31	
t 02_C	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	7,50	31	27	22	32	
t 03_A	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	1,50	42	39	34	43	
t 03_B	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	4,50	44	40	35	44	
t 03_C	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	7,50	45	41	36	46	
t 04_A	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	1,50	45	42	37	46	
t 04_B	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	4,50	47	44	38	48	
t 04_C	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	7,50	48	44	39	48	
t 05_A	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	1,50	48	45	40	49	
t 05_B	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	4,50	49	46	41	50	
t 05_C	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	7,50	50	47	42	51	
t 06_A	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	1,50	47	44	39	48	
t 06_B	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	4,50	49	46	40	50	
t 06_C	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	7,50	50	46	41	51	
t 07_A	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	1,50	42	39	34	43	
t 07_B	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	4,50	44	40	35	45	
t 07_C	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	7,50	44	40	35	44	
t 08_A	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	1,50	41	38	33	42	
t 08_B	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	4,50	43	40	34	44	
t 08_C	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	7,50	44	40	35	44	
t 09_A	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	1,50	29	26	21	30	
t 09_B	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	4,50	31	28	23	32	
t 09_C	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	7,50	31	28	23	32	
t 10_A	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	1,50	26	22	17	26	
t 10_B	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	4,50	31	28	22	32	
t 10_C	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	7,50	32	29	24	33	
t 11_A	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	1,50	46	43	37	47	
t 11_B	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	4,50	47	44	39	48	
t 11_C	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	7,50	48	45	40	49	
t 12_A	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	1,50	47	44	39	48	
t 12_B	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	4,50	49	46	41	50	
t 12_C	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	7,50	50	46	41	51	
t 13_A	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	1,50	49	46	41	50	
t 13_B	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	4,50	51	48	42	52	
t 13_C	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	7,50	51	48	43	52	
t 14_A	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	1,50	48	45	40	49	
t 14_B	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	4,50	50	47	42	51	
t 14_C	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	7,50	51	47	42	52	
t 15_A	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	1,50	43	40	35	44	
t 15_B	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	4,50	45	42	36	46	
t 15_C	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	7,50	46	42	37	47	
t 16_A	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	1,50	42	39	34	43	
t 16_B	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	4,50	43	40	35	44	
t 16_C	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	7,50	45	42	36	46	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3 Rekenresultaten wegverkeer A73 excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M221633
LAg totaresultaten voor toetspunten
Groep: A73
Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	1,50	47	43	40	48	
t 01_B	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	4,50	49	45	42	50	
t 01_C	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	7,50	51	47	44	52	
t 02_A	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	1,50	47	43	40	48	
t 02_B	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	4,50	49	45	42	50	
t 02_C	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	7,50	51	47	43	52	
t 03_A	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	1,50	45	41	38	46	
t 03_B	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	4,50	47	43	40	48	
t 03_C	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	7,50	48	44	41	50	
t 04_A	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	1,50	40	36	34	42	
t 04_B	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	4,50	43	38	36	44	
t 04_C	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	7,50	45	41	38	47	
t 05_A	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	1,50	36	32	29	37	
t 05_B	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	4,50	41	37	34	42	
t 05_C	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	7,50	43	39	36	44	
t 06_A	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	1,50	37	33	30	38	
t 06_B	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	4,50	41	37	34	42	
t 06_C	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	7,50	43	39	36	45	
t 07_A	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	1,50	44	40	37	45	
t 07_B	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	4,50	46	42	39	48	
t 07_C	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	7,50	48	44	41	49	
t 08_A	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	1,50	42	38	35	43	
t 08_B	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	4,50	44	40	37	45	
t 08_C	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	7,50	49	45	41	50	
t 09_A	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	1,50	47	43	40	49	
t 09_B	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	4,50	49	45	42	50	
t 09_C	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	7,50	50	46	43	52	
t 10_A	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	1,50	46	42	39	48	
t 10_B	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	4,50	49	44	41	50	
t 10_C	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	7,50	50	46	43	51	
t 11_A	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	1,50	44	40	36	45	
t 11_B	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	4,50	47	43	39	48	
t 11_C	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	7,50	48	44	40	49	
t 12_A	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	1,50	42	38	35	44	
t 12_B	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	4,50	46	42	39	48	
t 12_C	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	7,50	47	43	40	49	
t 13_A	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	1,50	36	32	29	38	
t 13_B	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	4,50	42	38	35	43	
t 13_C	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	7,50	43	39	36	44	
t 14_A	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	1,50	36	32	29	37	
t 14_B	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	4,50	41	37	34	42	
t 14_C	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	7,50	43	39	36	44	
t 15_A	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	1,50	39	35	32	40	
t 15_B	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	4,50	42	38	35	43	
t 15_C	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	7,50	45	41	38	46	
t 16_A	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	1,50	42	38	35	43	
t 16_B	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	4,50	44	39	36	45	
t 16_C	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	7,50	46	42	39	47	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten wegverkeer 30 km/uur wegen excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
 Model: M221633
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 30 km/uur wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	1,50	-7	-12	-17	-7	
t 01_B	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	4,50	-2	-8	-13	-3	
t 01_C	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	7,50	-1	-6	-11	-1	
t 02_A	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	1,50	-5	-11	-16	-5	
t 02_B	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	4,50	-3	-9	-14	-3	
t 02_C	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	7,50	-1	-7	-12	-2	
t 03_A	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	1,50	35	30	25	35	
t 03_B	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	4,50	37	32	26	36	
t 03_C	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	7,50	37	31	26	36	
t 04_A	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	1,50	41	36	30	41	
t 04_B	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	4,50	41	36	31	41	
t 04_C	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	7,50	41	36	31	41	
t 05_A	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	1,50	45	40	35	45	
t 05_B	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	4,50	46	40	35	45	
t 05_C	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	7,50	45	40	35	45	
t 06_A	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	1,50	45	40	35	45	
t 06_B	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	4,50	46	40	35	46	
t 06_C	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	7,50	45	40	35	45	
t 07_A	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	1,50	41	36	31	41	
t 07_B	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	4,50	41	36	31	41	
t 07_C	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	7,50	41	36	31	41	
t 08_A	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	1,50	36	31	26	36	
t 08_B	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	4,50	37	32	27	37	
t 08_C	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	7,50	37	32	27	37	
t 09_A	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	1,50	-4	-10	-15	-5	
t 09_B	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	4,50	-3	-9	-14	-4	
t 09_C	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	7,50	-2	-8	-12	-2	
t 10_A	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	1,50	-5	-11	-16	-5	
t 10_B	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	4,50	-4	-9	-14	-4	
t 10_C	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	7,50	-3	-8	-13	-3	
t 11_A	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	1,50	36	31	26	36	
t 11_B	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	4,50	38	33	27	38	
t 11_C	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	7,50	38	33	27	38	
t 12_A	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	1,50	41	36	31	41	
t 12_B	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	4,50	41	36	31	41	
t 12_C	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	7,50	41	36	31	41	
t 13_A	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	1,50	45	40	35	45	
t 13_B	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	4,50	45	40	35	45	
t 13_C	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	7,50	45	40	35	45	
t 14_A	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	1,50	45	40	35	45	
t 14_B	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	4,50	46	40	35	45	
t 14_C	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	7,50	45	40	35	45	
t 15_A	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	1,50	41	36	31	41	
t 15_B	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	4,50	42	37	31	42	
t 15_C	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	7,50	41	36	31	41	
t 16_A	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	1,50	36	30	25	35	
t 16_B	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	4,50	37	32	26	37	
t 16_C	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	7,50	37	32	26	37	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten wegverkeer gecumuleerd excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
 Model: M221633
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	1,50	47,5	43,5	40,2	48,7	
t 01_B	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	4,50	49,4	45,4	42,1	50,6	
t 01_C	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	7,50	51,3	47,3	43,9	52,5	
t 02_A	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	1,50	47,2	43,2	40,0	48,4	
t 02_B	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	4,50	49,0	45,0	41,8	50,3	
t 02_C	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	7,50	50,9	46,9	43,6	52,1	
t 03_A	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	1,50	49,3	45,9	41,3	50,4	
t 03_B	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	4,50	51,0	47,5	43,1	52,1	
t 03_C	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	7,50	52,2	48,6	44,3	53,2	
t 04_A	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	1,50	51,1	47,7	42,7	51,9	
t 04_B	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	4,50	52,6	49,2	44,2	53,5	
t 04_C	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	7,50	53,5	50,1	45,3	54,5	
t 05_A	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	1,50	53,8	50,4	45,2	54,6	
t 05_B	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	4,50	55,1	51,8	46,6	56,0	
t 05_C	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	7,50	55,8	52,5	47,4	56,7	
t 06_A	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	1,50	53,3	49,9	44,6	54,1	
t 06_B	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	4,50	54,6	51,2	46,0	55,4	
t 06_C	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	7,50	55,4	52,0	46,9	56,2	
t 07_A	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	1,50	49,6	46,1	41,4	50,5	
t 07_B	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	4,50	51,1	47,5	43,0	52,1	
t 07_C	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	7,50	51,7	48,1	43,8	52,7	
t 08_A	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	1,50	48,1	44,6	39,9	49,0	
t 08_B	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	4,50	49,6	46,1	41,6	50,6	
t 08_C	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	7,50	51,8	48,1	43,9	52,8	
t 09_A	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	1,50	47,5	43,5	40,2	48,7	
t 09_B	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	4,50	49,0	45,0	41,7	50,3	
t 09_C	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	7,50	50,7	46,7	43,3	51,9	
t 10_A	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	1,50	46,5	42,4	39,3	47,8	
t 10_B	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	4,50	48,8	44,8	41,5	50,0	
t 10_C	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	7,50	50,3	46,3	43,0	51,5	
t 11_A	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	1,50	51,6	48,3	43,3	52,5	
t 11_B	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	4,50	53,5	50,1	45,3	54,5	
t 11_C	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	7,50	54,4	51,0	46,2	55,4	
t 12_A	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	1,50	53,1	49,8	44,7	54,0	
t 12_B	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	4,50	55,0	51,7	46,7	55,9	
t 12_C	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	7,50	55,5	52,2	47,3	56,5	
t 13_A	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	1,50	54,6	51,2	46,0	55,4	
t 13_B	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	4,50	56,2	52,9	47,7	57,1	
t 13_C	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	7,50	56,7	53,4	48,3	57,6	
t 14_A	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	1,50	54,1	50,8	45,5	54,9	
t 14_B	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	4,50	55,6	52,3	47,1	56,4	
t 14_C	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	7,50	56,2	52,9	47,8	57,1	
t 15_A	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	1,50	49,6	46,2	41,1	50,5	
t 15_B	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	4,50	51,0	47,5	42,6	51,8	
t 15_C	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	7,50	52,1	48,6	43,8	53,0	
t 16_A	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	1,50	48,5	45,0	40,3	49,4	
t 16_B	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	4,50	49,9	46,5	41,8	50,9	
t 16_C	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	7,50	51,3	47,8	43,2	52,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

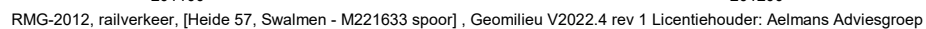
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: M221633 spoor

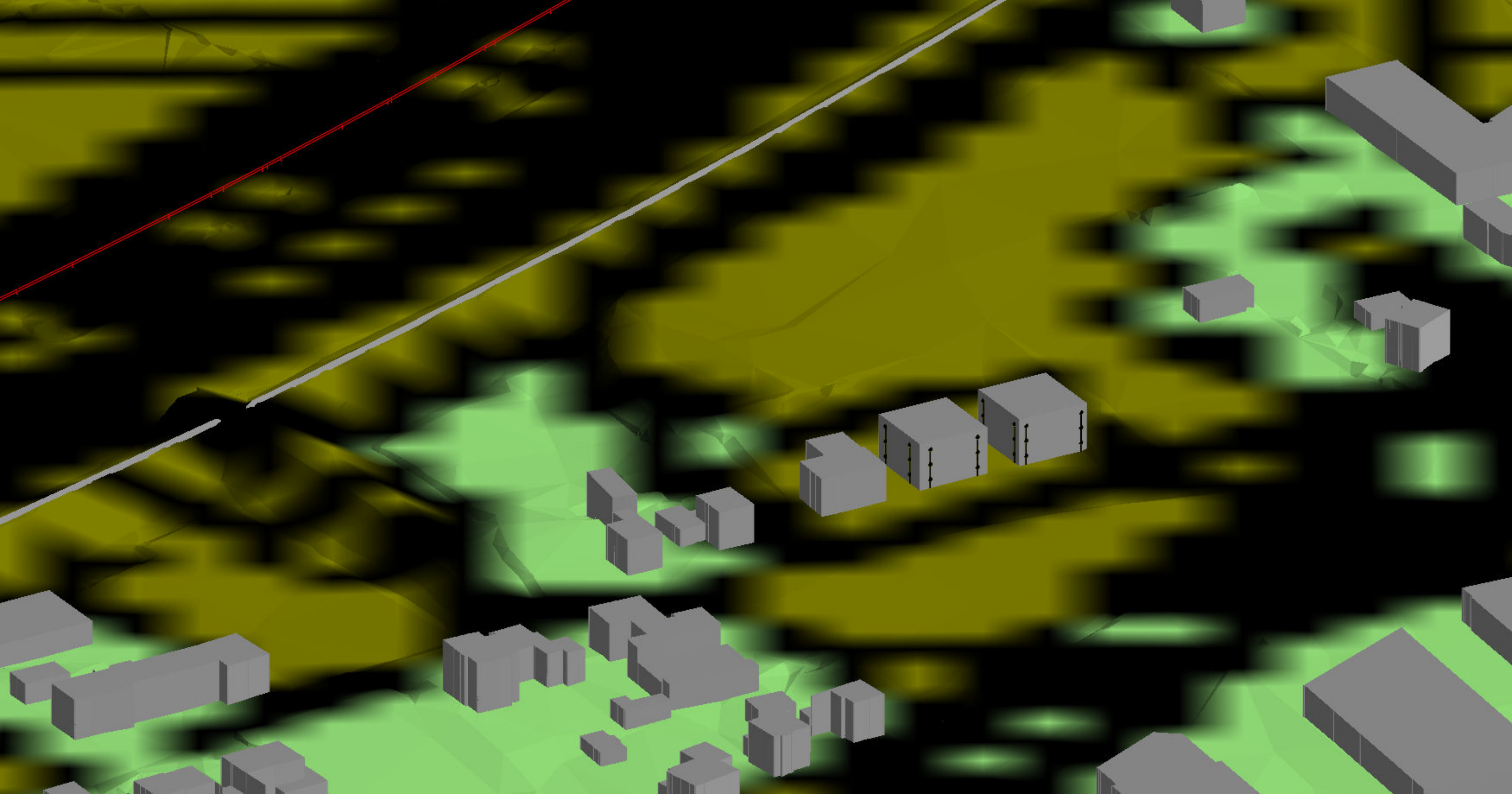
Model eigenschap

Omschrijving	M221633 spoor
Verantwoordelijke	jmeijers
Rekenmethode	#2 Railverkeerslawaaï RMG-2012, railverkeer
Aangemaakt door	jmeijers op 17-5-2023
Laatst ingezien door	jmeijers op 24-5-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.4 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Commentaar

17-05-2023 07:32: Importeren Geluidregister Spoor





Rapport: Resultatentabel
Model: M221633 spoor
LAgq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	1,50	37,8	41,9	39,3	46,0	
t 01_B	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	4,50	41,5	45,6	43,1	49,7	
t 01_C	g 01 - nw gevel	201214,45	361756,74	7,50	46,8	50,9	48,6	55,2	
t 02_A	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	1,50	37,2	41,3	38,8	45,4	
t 02_B	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	4,50	41,1	45,2	42,6	49,3	
t 02_C	g 01 - nw gevel	201222,66	361761,50	7,50	46,3	50,5	48,2	54,7	
t 03_A	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	1,50	32,0	36,0	33,4	40,1	
t 03_B	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	4,50	37,2	41,2	38,6	45,3	
t 03_C	g 01 - no gevel	201226,13	361760,49	7,50	40,7	44,8	42,4	49,0	
t 04_A	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	1,50	33,0	37,1	34,6	41,3	
t 04_B	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	4,50	36,6	40,7	38,2	44,8	
t 04_C	g 01 - no gevel	201230,79	361752,45	7,50	41,7	45,9	43,6	50,2	
t 05_A	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	1,50	26,3	30,4	27,6	34,3	
t 05_B	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	4,50	31,3	35,3	32,5	39,2	
t 05_C	g 01 - zo gevel	201230,37	361748,78	7,50	32,3	36,3	33,5	40,2	
t 06_A	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	1,50	24,7	28,9	26,1	32,8	
t 06_B	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	4,50	31,1	35,1	32,3	39,0	
t 06_C	g 01 - zo gevel	201221,83	361743,83	7,50	32,3	36,3	33,5	40,2	
t 07_A	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	1,50	33,7	37,8	35,3	42,0	
t 07_B	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	4,50	37,1	41,2	38,7	45,4	
t 07_C	g 01 - zw gevel	201218,19	361745,74	7,50	43,9	48,1	45,9	52,4	
t 08_A	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	1,50	36,2	40,3	37,7	44,4	
t 08_B	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	4,50	39,3	43,4	40,9	47,5	
t 08_C	g 01 - zw gevel	201213,82	361753,27	7,50	45,5	49,7	47,4	54,0	
t 09_A	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	1,50	37,3	41,4	38,8	45,5	
t 09_B	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	4,50	41,1	45,2	42,7	49,3	
t 09_C	g 02 - nw gevel	201231,89	361766,74	7,50	46,1	50,3	48,0	54,5	
t 10_A	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	1,50	36,4	40,5	37,9	44,6	
t 10_B	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	4,50	40,6	44,7	42,2	48,8	
t 10_C	g 02 - nw gevel	201240,88	361771,96	7,50	45,4	49,6	47,3	53,9	
t 11_A	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	1,50	31,6	35,6	33,0	39,7	
t 11_B	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	4,50	36,6	40,6	38,0	44,7	
t 11_C	g 02 - no gevel	201243,51	361771,87	7,50	40,1	44,2	41,7	48,3	
t 12_A	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	1,50	31,6	35,6	32,9	39,6	
t 12_B	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	4,50	36,2	40,2	37,6	44,3	
t 12_C	g 02 - no gevel	201249,22	361762,02	7,50	39,7	43,7	41,2	47,8	
t 13_A	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	1,50	23,3	27,5	24,7	31,4	
t 13_B	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	4,50	30,3	34,3	31,5	38,2	
t 13_C	g 02 - zo gevel	201249,10	361759,54	7,50	31,7	35,6	32,8	39,5	
t 14_A	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	1,50	24,4	28,6	25,7	32,5	
t 14_B	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	4,50	31,0	35,0	32,2	38,9	
t 14_C	g 02 - zo gevel	201239,18	361753,79	7,50	32,4	36,4	33,6	40,3	
t 15_A	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	1,50	31,7	35,8	33,4	40,0	
t 15_B	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	4,50	36,1	40,1	37,7	44,3	
t 15_C	g 02 - zw gevel	201237,12	361754,44	7,50	40,4	44,7	42,6	49,1	
t 16_A	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	1,50	35,2	39,3	36,8	43,5	
t 16_B	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	4,50	38,8	42,9	40,4	47,1	
t 16_C	g 02 - zw gevel	201231,51	361764,13	7,50	44,4	48,6	46,3	52,9	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5

toets- punt	omschrijving	toets- hoogte [m]	railverkeerslawaaï			wegverkeerslawaaï			gecumuleerde waarde			
			goederen %	L _{RL}	L [*] _{RL}	L _{VL}	L [*] _{VL}	L [*] _{VL,CUM}	L [*] _{RL,CUM}	L [*] _{IL,CUM}	L [*] _{LL,CUM}	
				<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]	<i>L_{den}</i> [dB]
t 01_A	g 01 - nw gevel	1,5	> 30	46,0	46,0	48,7	48,7	51	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 01_B	g 01 - nw gevel	4,5	> 30	49,7	49,7	50,6	50,6	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 01_C	g 01 - nw gevel	7,5	> 30	55,2	55,2	52,5	52,5	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 02_A	g 01 - nw gevel	1,5	> 30	45,4	45,4	48,4	48,4	50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 02_B	g 01 - nw gevel	4,5	> 30	49,3	49,3	50,3	50,3	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 02_C	g 01 - nw gevel	7,5	> 30	54,7	54,7	52,1	52,1	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 03_A	g 01 - no gevel	1,5	> 30	40,1	40,1	50,4	50,4	51	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 03_B	g 01 - no gevel	4,5	> 30	45,3	45,3	52,1	52,1	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 03_C	g 01 - no gevel	7,5	> 30	49,0	49,0	53,2	53,2	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 04_A	g 01 - no gevel	1,5	> 30	41,3	41,3	51,9	51,9	52	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 04_B	g 01 - no gevel	4,5	> 30	44,8	44,8	53,5	53,5	54	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 04_C	g 01 - no gevel	7,5	> 30	50,2	50,2	54,5	54,5	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 05_A	g 01 - zo gevel	1,5	> 30	34,3	34,3	54,6	54,6	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 05_B	g 01 - zo gevel	4,5	> 30	39,2	39,2	56,0	56	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 05_C	g 01 - zo gevel	7,5	> 30	40,2	40,2	56,7	56,7	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 06_A	g 01 - zo gevel	1,5	> 30	32,8	32,8	54,1	54,1	54	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 06_B	g 01 - zo gevel	4,5	> 30	39,0	39,0	55,4	55,4	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 06_C	g 01 - zo gevel	7,5	> 30	40,2	40,2	56,2	56,2	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 07_A	g 01 - zw gevel	1,5	> 30	42,0	42,0	50,5	50,5	51	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 07_B	g 01 - zw gevel	4,5	> 30	45,4	45,4	52,1	52,1	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 07_C	g 01 - zw gevel	7,5	> 30	52,4	52,4	52,7	52,7	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 08_A	g 01 - zw gevel	1,5	> 30	44,4	44,4	49,0	49	50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 08_B	g 01 - zw gevel	4,5	> 30	47,5	47,5	50,6	50,6	52	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 08_C	g 01 - zw gevel	7,5	> 30	54,0	54,0	52,8	52,8	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 09_A	g 02 - nw gevel	1,5	> 30	45,5	45,5	48,7	48,7	50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 09_B	g 02 - nw gevel	4,5	> 30	49,3	49,3	50,3	50,3	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 09_C	g 02 - nw gevel	7,5	> 30	54,5	54,5	51,9	51,9	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 10_A	g 02 - nw gevel	1,5	> 30	44,6	44,6	47,8	47,8	49	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 10_B	g 02 - nw gevel	4,5	> 30	48,8	48,8	50,0	50	52	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 10_C	g 02 - nw gevel	7,5	> 30	53,9	53,9	51,5	51,5	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 11_A	g 02 - no gevel	1,5	> 30	39,7	39,7	52,5	52,5	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 11_B	g 02 - no gevel	4,5	> 30	44,7	44,7	54,5	54,5	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 11_C	g 02 - no gevel	7,5	> 30	48,3	48,3	55,4	55,4	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 12_A	g 02 - no gevel	1,5	> 30	39,6	39,6	54,0	54	54	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 12_B	g 02 - no gevel	4,5	> 30	44,3	44,3	55,9	55,9	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 12_C	g 02 - no gevel	7,5	> 30	47,8	47,8	56,5	56,5	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 13_A	g 02 - zo gevel	1,5	> 30	31,4	31,4	55,4	55,4	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 13_B	g 02 - zo gevel	4,5	> 30	38,2	38,2	57,1	57,1	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 13_C	g 02 - zo gevel	7,5	> 30	39,5	39,5	57,6	57,6	58	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 14_A	g 02 - zo gevel	1,5	> 30	32,5	32,5	54,9	54,9	55	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 14_B	g 02 - zo gevel	4,5	> 30	38,9	38,9	56,4	56,4	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 14_C	g 02 - zo gevel	7,5	> 30	40,3	40,3	57,1	57,1	57	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 15_A	g 02 - zw gevel	1,5	> 30	40,0	40,0	50,5	50,5	51	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 15_B	g 02 - zw gevel	4,5	> 30	44,3	44,3	51,8	51,8	53	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 15_C	g 02 - zw gevel	7,5	> 30	49,1	49,1	53,0	53	54	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 16_A	g 02 - zw gevel	1,5	> 30	43,5	43,5	49,4	49,4	50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 16_B	g 02 - zw gevel	4,5	> 30	47,1	47,1	50,9	50,9	52	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
t 16_C	g 02 - zw gevel	7,5	> 30	52,9	52,9	52,3	52,3	56	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	

Jeroen Meijers

Van:
Verzonden: dinsdag 16 mei 2023 11:49
Aan: Jeroen Meijers
Onderwerp: RE: Verkeersgegevens tbv akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Bijlagen: Verkeersgegevens verkeersmodel Heide Swalmen.pdf



Beste Jeroen,

In de bijlage het aangevraagde verkeersmodel, we hebben de berekeningen tot 2040. Voor de autonome groei kan 2 % per jaar aangehouden worden.

- | | | |
|------------------|-----------|--------|
| - Heide | Asfalt, | 30km/h |
| - Rijksweg Noord | Asfalt. | 50km/h |
| - Oudeweg | Klinkers, | 30km/h |
| - Veestraat | Asfalt, | 30km/h |

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd..

Met vriendelijke groet,

Medewerker verkeer

Gemeente Roermond

Sector Ruimte | Afdeling Beheer Openbare Ruimte

T 0475 359 437

E @roermond.nl

Stadhuis | Markt 31 6041 EM | [Postbus 900 6040 AX Roermond](#) | T 14 - 0475 | www.roermond.nl

Van: Jeroen Meijers <jmeijers@aelmans.com>

Verzonden: vrijdag 28 april 2023 07:36

Aan: Verkeer <Verkeer@roermond.nl>

Onderwerp: Verkeersgegevens tbv akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Geachte heer/mevrouw,

Ten behoeve van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï aan de Heide 57 te Swalmen dien ik te beschikken over verkeersgegevens voor het jaar 2033.

Mijn inziens is de planlocatie gelegen in de geluidszone van de volgende wegen: Heide, Rijksweg Noord, veestraat en Tolhuisweg.

De verkeersgegevens dienen te bevatten:

- de verkeersintensiteiten inclusief het jaar van tellen;
- de verdelingen van de voertuigen in de dag- avond en nachtperiode;
- het wegdektype op de afzonderlijke wegen;

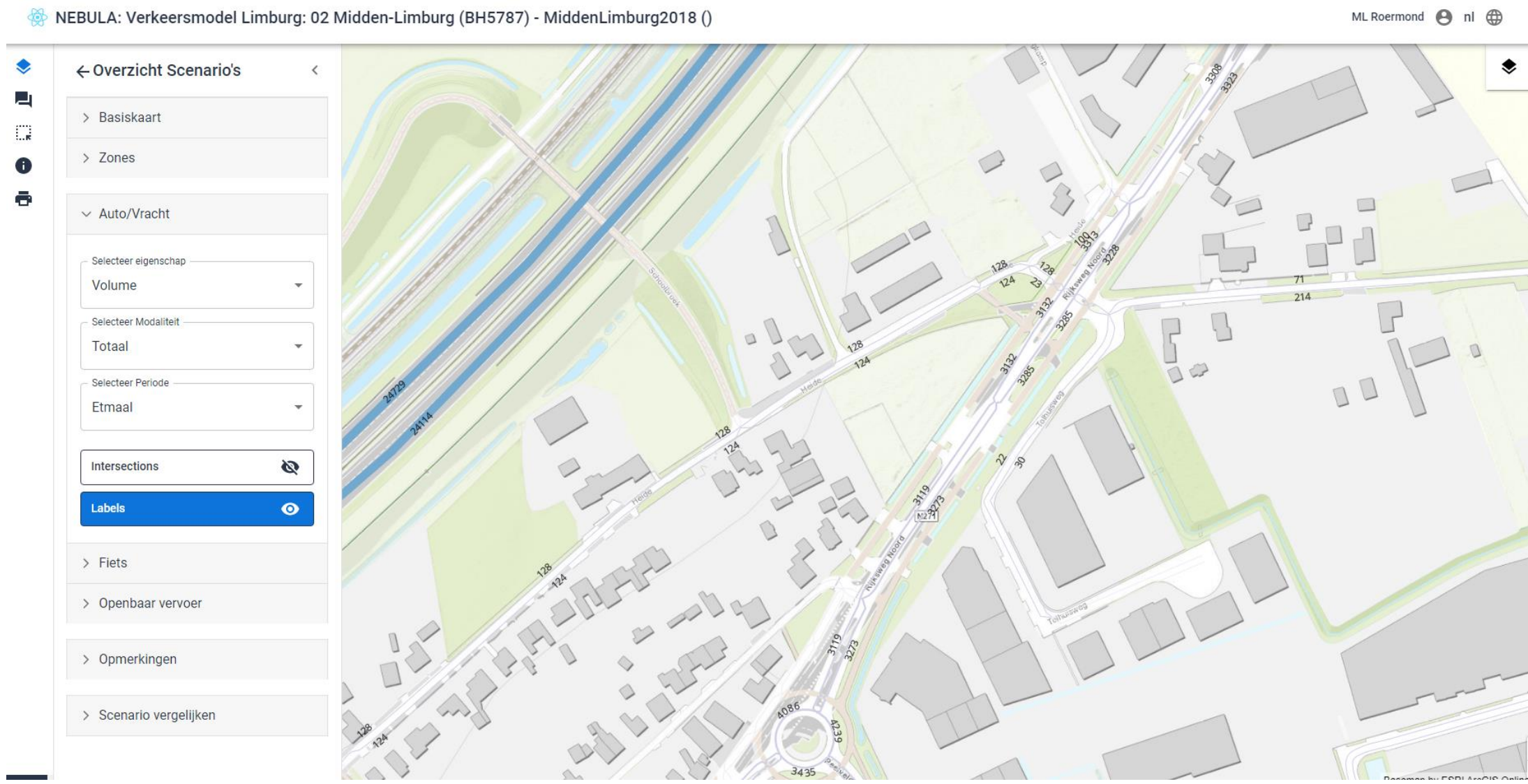
Gegevens verkeersmodel

Basisjaar 2018 en prognose 2040 voor de Heide in Swalmen

Gegevens zijn op basis van een gemiddelde werkdag in mvt/etmaal

Basisjaar
2018

Motorvo
ertuigen
etmaal



ML Roermond  nl 

Personenauto etmaal

Basisjaar 2018

Vrachtautos
etmaal middel



← Overzicht Scenario's <

> Basiskaart

> Zones

▼ Auto/Vracht

Selecteer eigenschap

Volume

Selecteer Modaliteit

Vracht (middel)

Selecteer Periode

Etmaal

Intersections

Labels

> Fiets

> Openbaar vervoer

> Opmerkingen

> Scenario vergelijken



Basisjaar 2018

Vrachtautos
etmaal zwaar

← Overzicht Scenario's

- > Basiskaart
- > Zones
- ▼ Auto/Vracht
 - Selecteer eigenschap
Volume
 - Selecteer Modaliteit
Vracht (zwaar)
 - Selecteer Periode
Etmaal
 - Intersections
 - Labels**
- > Fiets
- > Openbaar vervoer
- > Opmerkingen
- > Scenario vergelijken



Basis jaar 2018

Motorvoertuigen
ochtendspits





← Overzicht Scenario's <

> Basiskaart

> Zones

▼ Auto/Vracht

Selecteer eigenschap

Volume

Selecteer Modaliteit

Totaal

Selecteer Periode

Avondspits

Intersections

Labels

> Fiets

> Openbaar vervoer

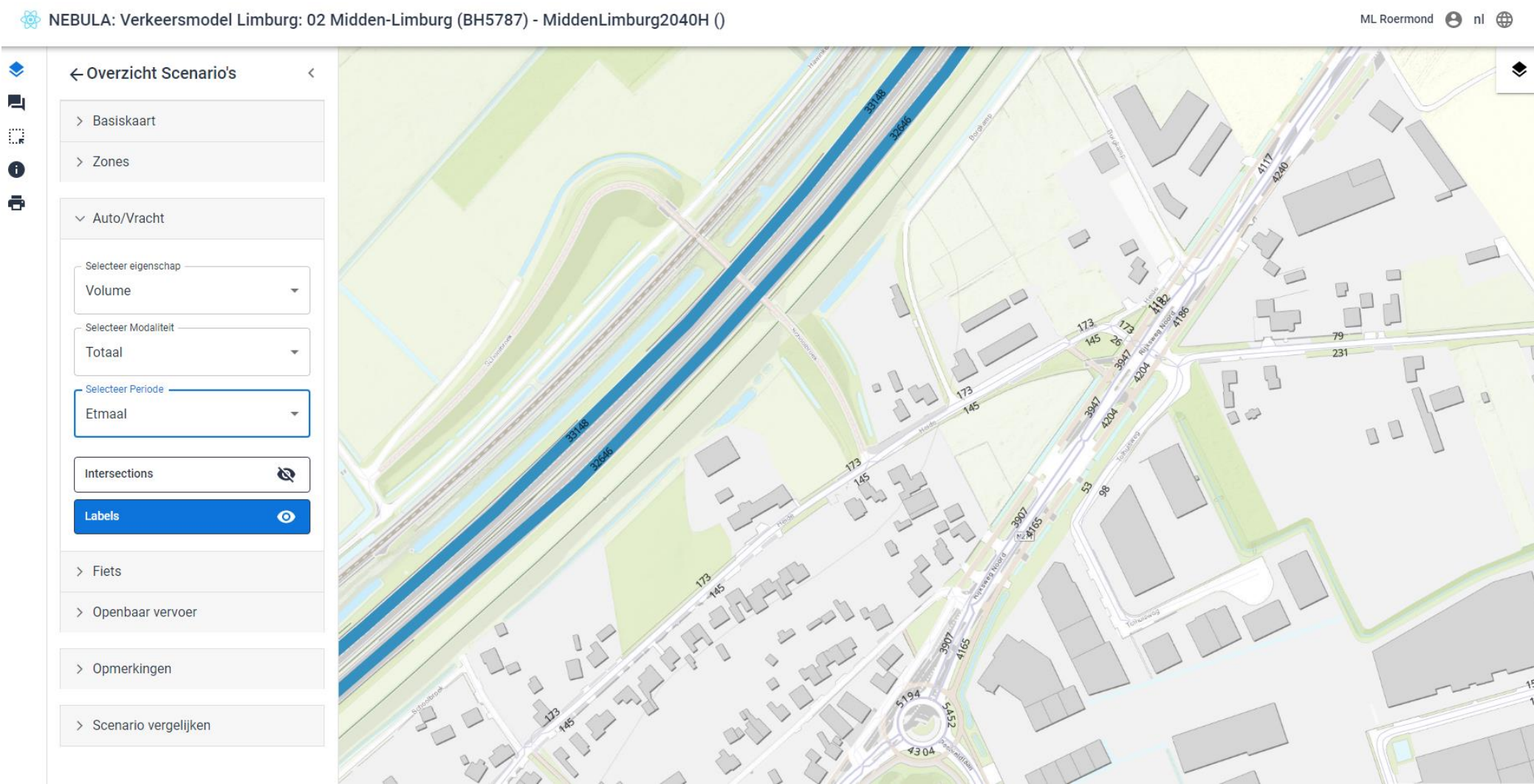
> Opmerkingen

> Scenario vergelijken



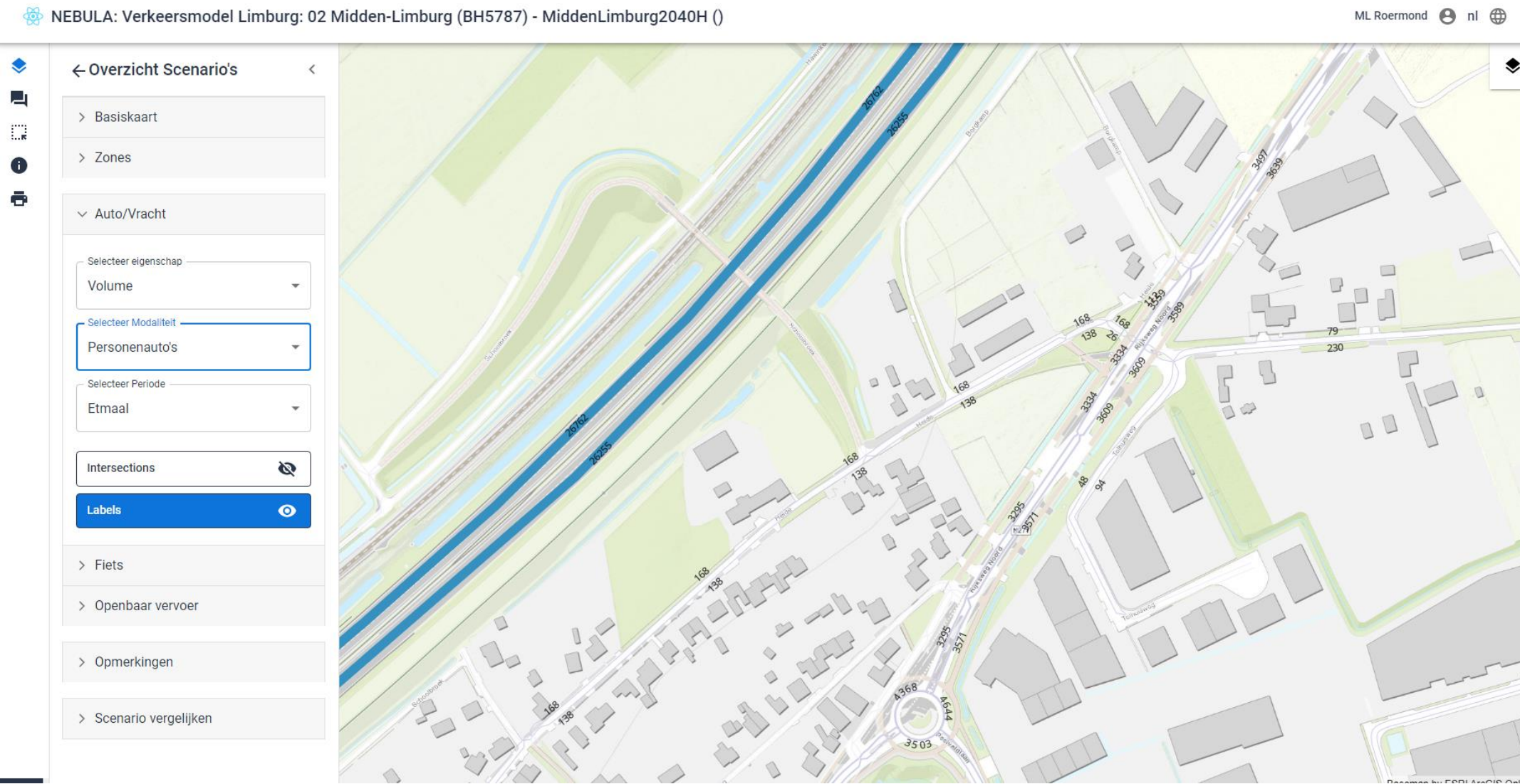
Prognose jaar 2040

Motorvoertuigen
etmaal



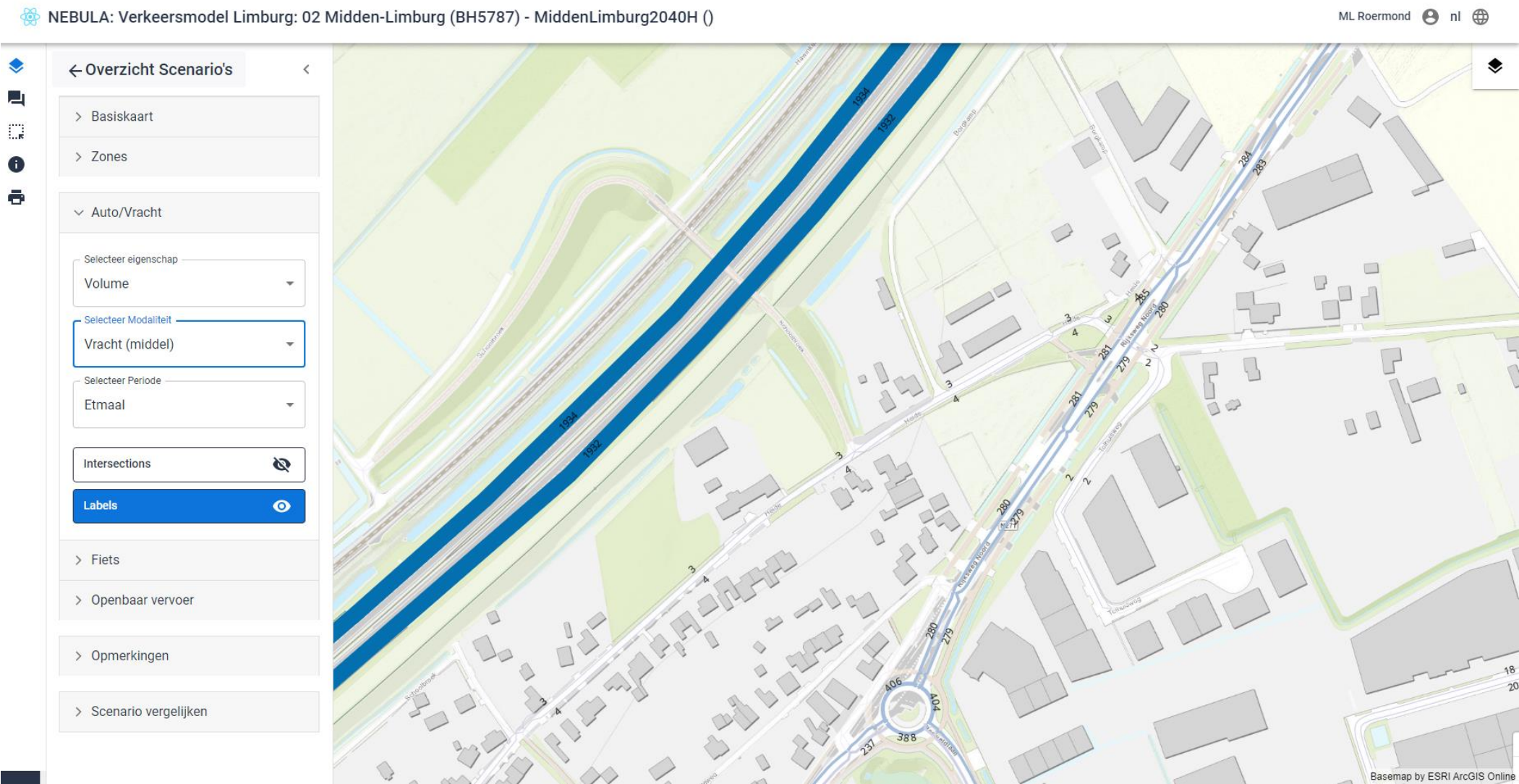
Prognosejaar 2040

Personenauto's etmaal



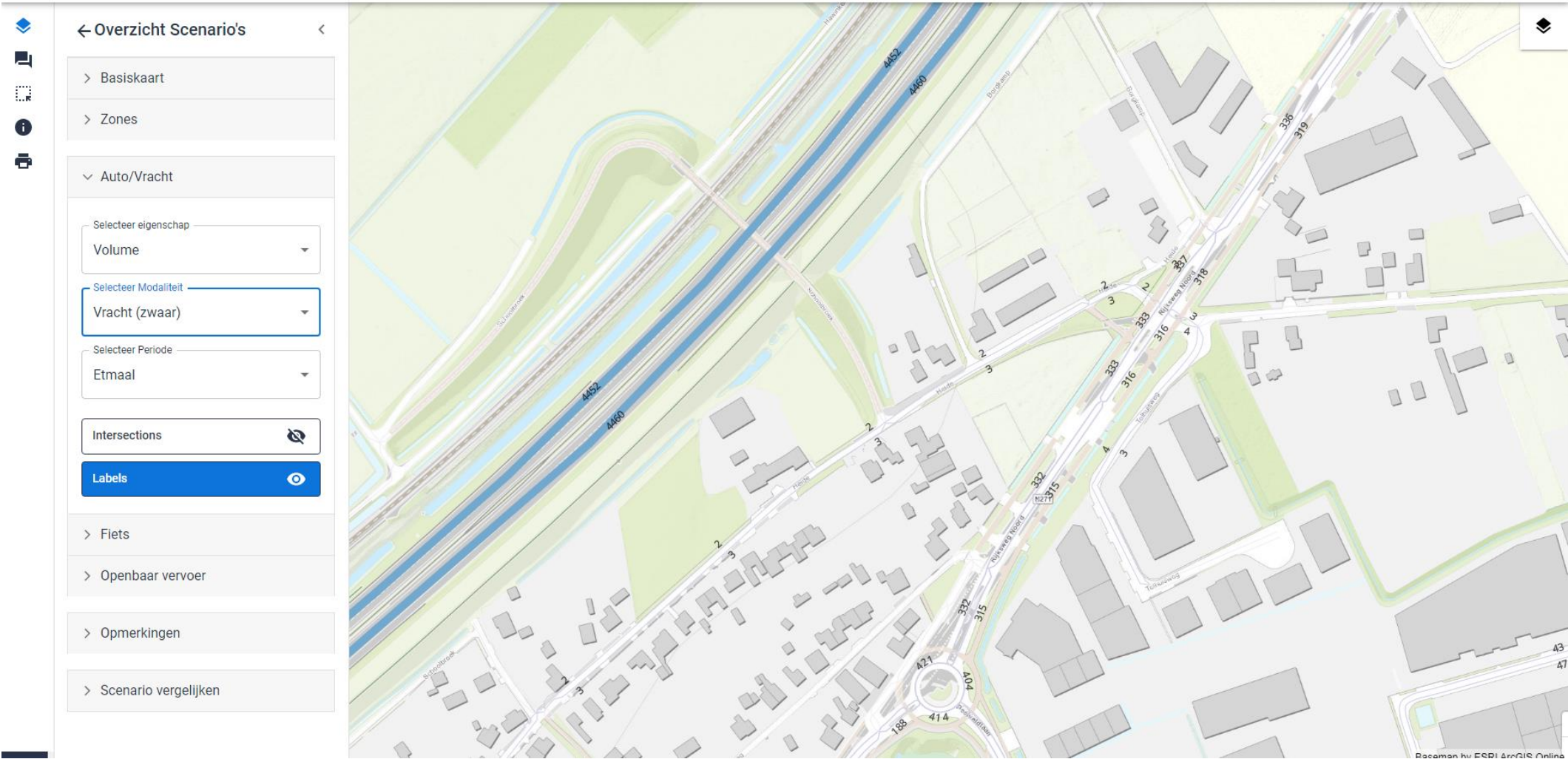
Prognosejaar 2040

Vrachtauto's etmaal middel



Prognosejaar 2040

Vrachtauto's etmaal zwaar



Motorvoertuigen
ochtendspits



Motorvoertuigen avondspits

Berekening autonome groei

	2018 groei (=1,01^15)		2033
Heide	252	1,35	339,1588
Rijsweg Noord (ri noorden)	6541	1,35	8803,325
Rijksweg Noord (ri zuiden)	6417	1,35	8636,437