



AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Roermondseweg te Weert

28 januari 2021

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Roermondseweg te Weert

opdrachtgever : **BRO (contactpersoon de heer D. Adank)**
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0) 77 373 0601

rapportnummer Roe.We.21.AO BP-01	datum 28 januari 2021	
projectleider H. Neelen	auteur P. Rovers	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: +31 (0) 475 420 191
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
3	Wettelijk kader	6
	3.1 algemeen	6
	3.2 wegverkeerslawaaï	6
4	Rekenmodel	8
	4.1 plangebied	8
	4.2 reken- en meetvoorschrift	8
	4.3 gegevens wegverkeer	8
	4.4 immissiepunten	9
5	Resultaten	9
6	Samenvatting en conclusies	11
	Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel	I
	Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer	II
	Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel	III
	Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer	IV

1 Inleiding

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd naar het bouwplan aan de Roermondseweg te Weert. Het voornemen bestaat om op dit perceel een 5 nieuwbouwappartementen te realiseren.

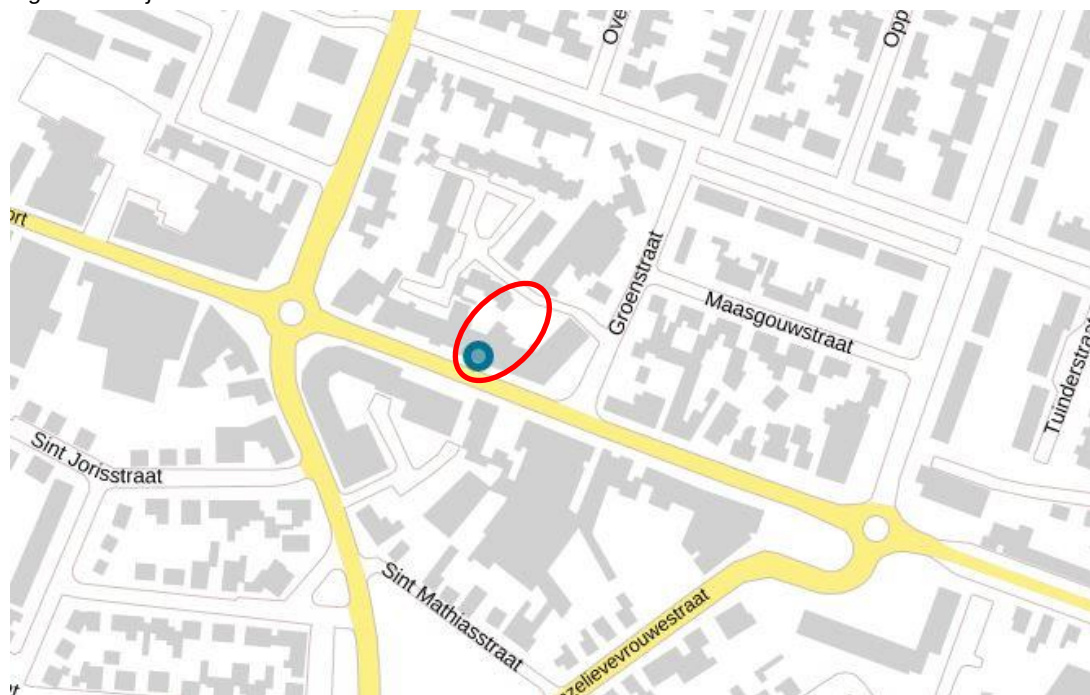
In het kader van een bestemmingsplanprocedure is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. In dit rapport is de gevelbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaaï berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode 2 zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

2 Uitgangspunten

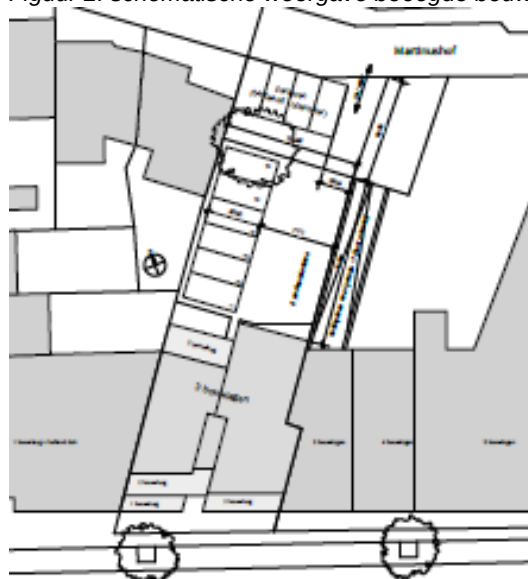
De projectlocatie is gesitueerd op de hoek van de Roermondseweg/Martinushof te Weert. Het voornemen bestaat om op deze locatie 5 nieuwbouw appartementen te realiseren. Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaaï bevindt de projectlocatie zich binnen het regime van de Roermondseweg, Graafschap hornelaan, Maaseikerweg en de Maaspoort (50km/u). Onderstaande figuur 1 geeft de geografische ligging van de projectlocatie weergegeven met de rode cirkel. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn eveneens de omliggende 30-km wegen meegenomen in het onderzoek.

Figuur 1: Projectlocatie



Een schematische weergave van het bouwplan is te zien in figuur 2. De voorzijde van de beoogde grondgebonden woningen is aan de Roermondseweg gelegen.

Figuur 2: schematische weergave beoogde bouwplan



3 Wettelijk kader

3.1 algemeen

Hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidbelasting vanwege een (spoor-)weg bij geluidgevoelige bestemmingen, waaronder woningen.

Indien een geluidgevoelige bestemming binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting. De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend.

3.1.1 geluidgevoelige bestemmingen

Geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn:

- woningen;
- scholen;
- ziekenhuizen, verpleeghuizen;
- overige gezondheidszorggebouwen;
- terreinen bij gezondheidszorggebouwen;
- woonwagenterreinen.

3.1.2 geluidbelasting

De geluidbelasting (L_{den} -waarde) wordt bepaald middels onderstaande formule.

$$L_{den} = 10 * \log \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

waarbij geldt:

- L_d : het equivalente geluidniveau over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur);
- L_e : het equivalente geluidniveau over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur);
- L_n : het equivalente geluidniveau over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur).

3.1.3 dove gevels

Een zogeheten *dove gevel* is geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder, maar voldoet aan de voorwaarden uit artikel 1b vijfde lid van de Wet geluidhinder:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Aangezien een dove gevel geen gevel is in de zin van de Wgh, worden de geluidniveaus ter plaatse van deze gevels niet berekend en getoetst. Afhankelijk van het gemeentelijk beleid zijn in een dove gevel wel of geen suskasten toegestaan.

3.2 wegverkeerslawaai

3.2.1 grenswaarden wegverkeerslawaai

De hoogst toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) voor de geluidbelasting afkomstig van wegverkeer voor woningen bedraagt 48 dB. In bepaalde gevallen kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden toegekend middels een zogeheten hogere waarden procedure. De maximaal toegestane hogere waarde bedraagt 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

3.2.2 aftrek op de berekende resultaten

Volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder wordt de berekende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer verminderd met een zekere waarde. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG)¹ zijn in de artikelen 3.4 en 3.5 voorschriften opgenomen voor de aftrek van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- 4 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- 2 dB wanneer de geluidsbelasting afwijkt van bovengenoemde waarden.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/u bedraagt de aftrek 5 dB.

3.2.3 omvang geluidzones wegen

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

tabel 3: zonebreedtes		
aantal rijstroken	breedte van de geluidzone	
	buitenstedelijk gebied	binnenstedelijk gebied
1 of 2	250 m	200 m
3 of 4	400 m	350 m
5 of meer	600 m	350 m

In artikel 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied.

Deze definities luiden:

- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom met inbegrip van het gebied binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt;
- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.

¹ Regeling van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 12 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/37333, houdende vaststelling van regels voor het berekenen en meten van de geluidbelasting en de geluidproductie ingevolge de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer

4 Rekenmodel

4.1 plangebied

De projectlocatie ligt binnen de geluidzone van de Roermondseweg, Graafschap hornelaan, Maaseikerweg en de Maaspoort. Beide binnenstedelijke wegen met een rijsnelheid van 50 km/uur.

4.2 reken- en meetvoorschrift

De berekeningen van de geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn uitgevoerd met het softwareprogramma Geomilieu, V2020.1 (module RMW-2012). Deze rekenprogrammatuur is gebaseerd op standaardrekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012, hoofdstuk 3 (voorschriften voor wegen).

In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals hoogteverschillen, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping. De relevante wegen worden als akoestisch hard (bodemfactor 0,0) gemodelleerd. Voor de overige bodemgebieden wordt gerekend met een bodemfactor 0,0 vanwege stedelijk gebied.

De rekenmodellen zijn ingevoerd ten opzichte van het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. Grafische weergaven van het rekenmodel aangaande de gebouwen, bodemgebieden en wegen zijn ondergebracht in bijlage 1. De invoergegevens van het rekenmodel zijn terug te vinden in bijlage 3.

4.3 gegevens wegverkeer

De gehanteerde gegevens voor het wegverkeer zijn conform opgave van gemeente Weert uit het verkeersmodel van 2030. De voertuigverdeling is ontleend aan verkeersstellingen van de Roermondseweg (zie bijlage 2).

Onderstaande tabel 4 geeft de intensiteiten voor 2030.

tabel 4: voertuigintensiteiten					
weg	etmaal-intensiteit	periode	Voertuigintensiteit per uur in percentage		
			Licht (7,28u%)	Middelzwaar (2,18u%)	Zwaar (0,51u%)
Roermondseweg	3400	Dag	97,4	1,70	0,90
Graafschap hornelaan	9200	Avond	97,4	1,70	0,90
Maaseikerweg	9300	nacht	97,4	1,70	0,90
Maaspoort	10100				

Het wegdek van de beide wegen betreft asfalt (referentiewegdek). Voor de voertuigverdeling van de Groenstraat/Martinus is conform opgave uitgegaan van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

4.4 immissiepunten

De immissiepunten worden gekozen ter plaatse van de relevante gevels van het bouwplan. De grondgebonden woningen zullen bestaan uit maximaal twee woonlagen, waardoor immissiehoogtes van 1,5, 4,5 en 7,5 meter worden aangehouden. Bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Bijlage 3 geeft de invoergegevens van het rekenmodel.

5 Resultaten

In tabel 5 zijn de berekende geluidbelastingen (L_{den}) op de gevels van de projectlocatie opgenomen. De aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder is in de geluidbelastingen verdisconteerd. In de tabel is eveneens de cumulatie geluidbelasting beschouwd zonder 110g-correctie. Bijlage 4 geeft een overzicht van de berekende geluidbelastingen.

tabel 5: geluidbelasting voor prognosejaar							
i.d.	omschrijving	hoogte [m]	berekende geluidbelasting L_{den} [dB]				
			Roermondse-Weg*	Graafschap Hornelaan*	Maaseiker-Weg*	Maaspoort*	Gecumuleerd**
T01_A	App. voorgevel	1,5	58	29	36	43	63
T01_B	App. voorgevel	4,5	57	30	37	42	63
T01_C	App. voorgevel	7,5	57	31	39	42	62
T02_A	App. voorgevel	1,5	57	33	40	43	62
T02_B	App. voorgevel	4,5	57	34	40	42	62
T02_C	App. voorgevel	7,5	57	35	42	43	62
T03_A	App. achtergevel	1,5	27	26	26	22	44
T03_B	App. achtergevel	4,5	28	28	28	23	45
T03_C	App. achtergevel	7,5	29	31	29	26	45
T04_A	App. achtergevel	1,5	25	30	27	25	45
T04_B	App. achtergevel	4,5	26	32	29	27	46
T04_C	App. achtergevel	7,5	27	34	33	32	46

*inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

**exclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

De geluidbelasting vanwege de Roermondseweg bedraagt ten hoogste 58 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden ter plaatse aan de voorgevel van de eerste verdieping. De maximale toelaatbare waarde van 63 dB wordt gerespecteerd. De geluidbelasting vanwege het overige wegen voldoet ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde.

Reductie van deze geluidbelasting zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of verlaging van de maximum snelheid. Afscherming tussen de woningen en de betreffende wegen wordt niet realistisch geacht vanwege de korte afstand.

Het van toepassing zijnde wegdek (referentiewegdek) is conform de wegdektypenlijst van InfoMil 7 augustus 2017, akoestisch reeds vrij gunstig. Aanvullende geluidreductie zou bewerkstelligd kunnen worden door vervanging van het wegdek door bijvoorbeeld W12: "dunne deklagen B". Dit zal voor circa 3 dB reductie kunnen zorgen.

Verlaging van de rijsnelheid naar bijvoorbeeld 30 km/uur levert ook een reductie op van circa 3 dB. Bovendien vallen de wegen dan buiten het Regime van de Wet geluidhinder, waardoor het aanvragen van een hogere grenswaarde niet noodzakelijk is. De voorkeursgrenswaarde zou dan echter nog steeds overschreden worden.

Gelet op de kleinschaligheid van het project en de praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren gepaard gaande met dergelijke geluidreducerende maatregelen, zullen hogere grenswaarden aangevraagd worden, zoals bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, dient een binnenniveau van maximaal 33 dB vanwege wegverkeer behaald te worden. Daarbij dient de cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek conform artikel 110g Wgh beschouwd te worden, zijnde 63 dB ter plaatse van de voorgevel. Dit betekent een minimaal vereiste gevelgeluidwering van $63 - 33 = 30$ dB. De gecumuleerde geluidbelasting exclusief reductie is derhalve opgenomen in bijlage 4, evenals tabel 5.

6 Samenvatting en conclusies

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd naar een nieuwbouwplan op het perceel aan de Roermondseweg/ Martinushof te Weert. Het voornemen is om 5 nieuwbouwappartementen te realiseren.

Op grond van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek noodzakelijk voor de bestemmingsplanprocedure. Betreffend bouwplan bevindt zich binnen de invloedssfeer van de Roermondseweg, Graafschap hornelaan, Maaseikerweg en de Maaspoort (50 km/u). Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de omliggende 30-km wegen ook meegenomen.

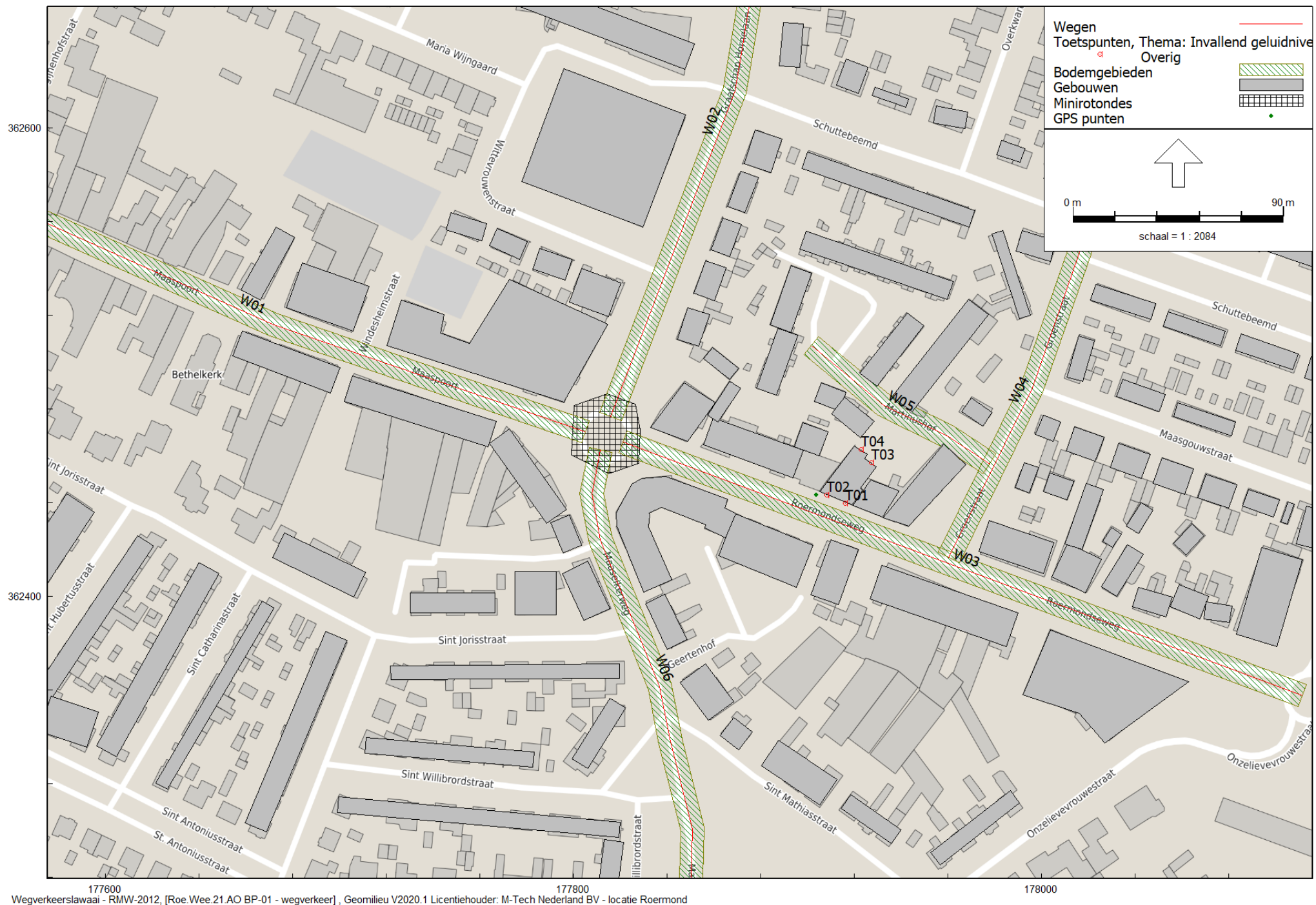
De geluidbelasting vanwege de Roermondseweg bedraagt ten hoogste 58 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden ter plaatse aan de voorgevel van de de eerste verdieping. De maximale toelaatbare waarde van 63 dB wordt gerespecteerd. De geluidbelasting vanwege het overige wegen voldoet ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde.

Reductie van deze geluidbelasting zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of een verlaging van de maximum snelheid. Gelet op de praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren gepaard gaande met dergelijke geluidreducerende maatregelen, zullen hogere grenswaarden aangevraagd worden, zoals bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder.

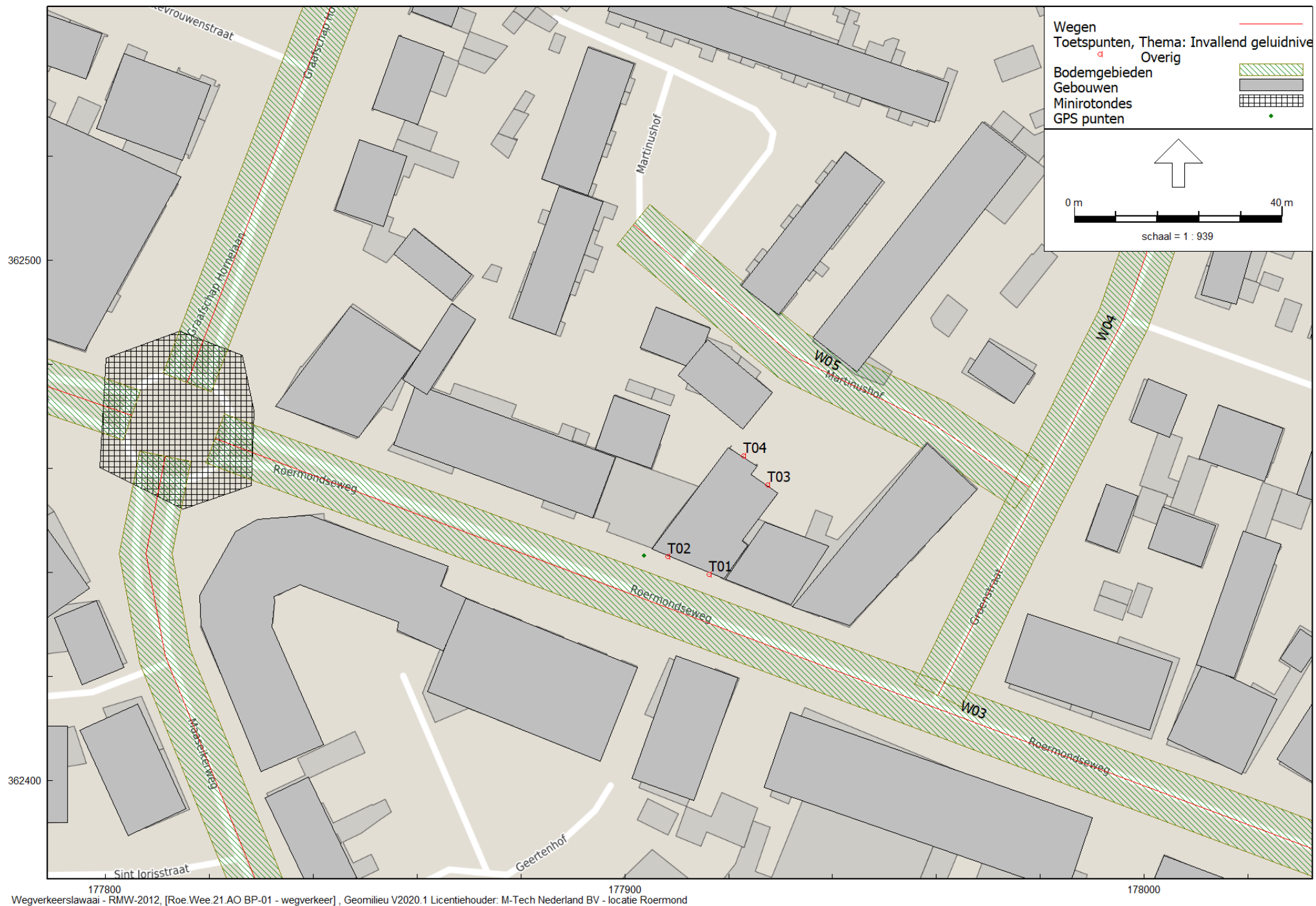
Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, dient een binnenniveau van maximaal 33 dB vanwege wegverkeer behaald te worden. Daarbij dient de cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek conform artikel 110g Wgh beschouwd te worden, zijnde 63 dB ter plaatse van de voorgevel aan de Roermondseweg zijde. Dit betekent een minimaal vereiste gevelgeluidwering van $63 - 33 = 30$ dB. Ten behoeve van het bepalen van de vereiste geluidwering is de gecumuleerde geluidbelasting exclusief reductie bijgevoegd in bijlage 4.

Een aanvullende binnenniveauberekening in het kader van het Bouwbesluit dient in een later stadium uitgevoerd te worden, indien het definitief ontwerp bekend is. Een geluidwering berekening in het kader van het Bouwbesluit geen onderdeel van dit onderzoek. Een geluidwering berekening dient in een separaat onderzoek te worden gerapporteerd.

Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel

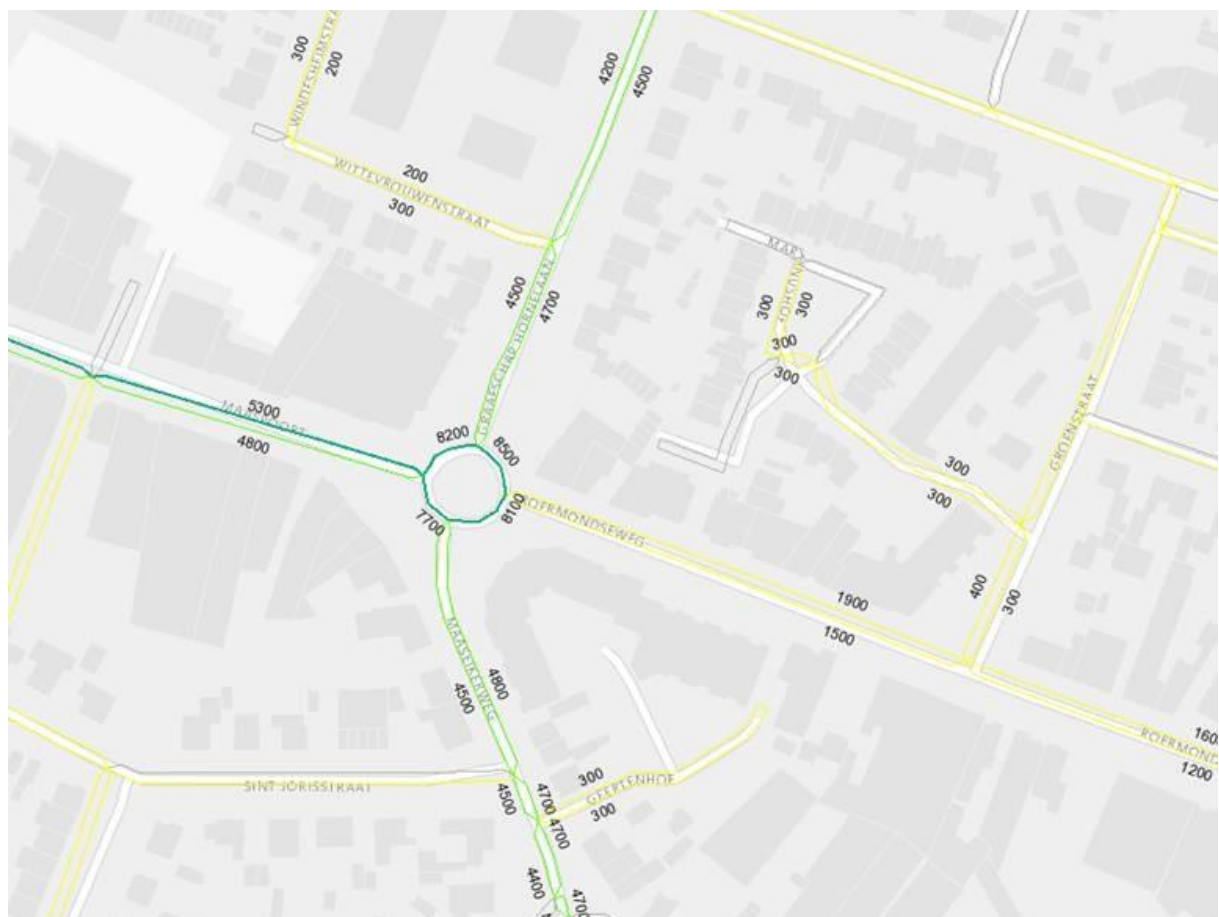


Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging wegen, bodemgebieden, gebouwen



Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging wegen, bodemgebieden, gebouwen

Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer

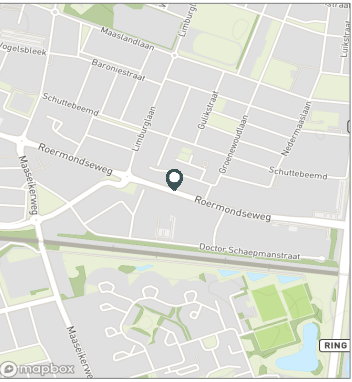


VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Roermondseweg
Weert
Tussen Onzelievevrouwestraat en De Savornin Lohmans
Ri. 1 = Ri. Oost (De Savornin Lohmanstraat)
Ri. 2 = Ri. West (Onzelievevrouwestraat)

Meting
Meetperiode: 31 oktober t/m 16 november 2020
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Weert
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

ROERMONDSEWEG, WEERT

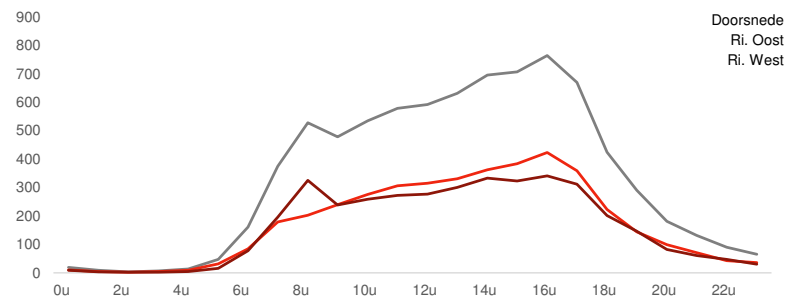
Tussen Onzelievevrouwestraat en De Savornin Lohmanstraat

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Elmtaal (0-24u)	7987	100%	7466	100%	4131	3865	3855	3601	
Dag (7-19u)	6969	87,3%	6513	87,2%	3596	3367	3374	3145	
Avond (19-23u)	693	8,7%	659	8,8%	356	337	337	321	
Nacht (23-7u)	325	4,1%	294	3,9%	180	160	145	134	
Ochtendspits (7-9u)	902	11,3%	709	9,5%	381	306	521	403	
Avondspits (16-18u)	1432	17,9%	1300	17,4%	781	694	651	606	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	19	0,2%	25	0,3%	10	14	9	11	
01:00 - 02:00	9	0,1%	15	0,2%	5	8	4	7	
02:00 - 03:00	3	0,0%	6	0,1%	2	3	1	3	
03:00 - 04:00	6	0,1%	7	0,1%	4	4	2	3	
04:00 - 05:00	13	0,2%	12	0,2%	9	7	5	5	
05:00 - 06:00	47	0,6%	37	0,5%	31	24	16	13	
06:00 - 07:00	161	2,0%	127	1,7%	84	64	77	63	
07:00 - 08:00	374	4,7%	287	3,8%	178	138	196	149	
08:00 - 09:00	528	6,6%	422	5,6%	203	168	325	254	
09:00 - 10:00	478	6,0%	431	5,8%	239	217	239	214	
10:00 - 11:00	534	6,7%	514	6,9%	275	268	258	246	
11:00 - 12:00	578	7,2%	571	7,7%	305	305	272	267	
12:00 - 13:00	591	7,4%	589	7,9%	315	314	276	274	
13:00 - 14:00	631	7,9%	635	8,5%	331	336	300	299	
14:00 - 15:00	695	8,7%	688	9,2%	362	356	333	332	
15:00 - 16:00	706	8,8%	691	9,2%	383	370	323	321	
16:00 - 17:00	763	9,5%	702	9,4%	422	379	340	324	
17:00 - 18:00	670	8,4%	598	8,0%	359	315	311	283	
18:00 - 19:00	424	5,3%	385	5,2%	223	202	201	183	
19:00 - 20:00	290	3,6%	270	3,6%	144	135	146	135	
20:00 - 21:00	181	2,3%	177	2,4%	99	95	82	82	
21:00 - 22:00	132	1,7%	124	1,7%	71	66	61	58	
22:00 - 23:00	90	1,1%	88	1,2%	42	41	48	46	
23:00 - 24:00	66	0,8%	66	0,9%	36	36	30	30	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	7771	97,3%	7272	97,4%	97,3%	97,4%	97,3%	97,4%	
Middelzwaar (M)	149	1,9%	128	1,7%	1,8%	1,7%	1,9%	1,8%	
Zwaar (Z)	67	0,8%	66	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,8%	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen	
zo 1-nov	4495	
ma 2-nov	7178	
di 3-nov	8056	
wo 4-nov	7678	
do 5-nov	7999	
vr 6-nov	8509	
za 7-nov	7921	
zo 8-nov	5189	
ma 9-nov	7578	
di 10-nov	7829	
wo 11-nov	8118	
do 12-nov	8465	
vr 13-nov	8390	
za 14-nov	7492	
zo 15-nov	4440	

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	47	47	46
V85	55	56	54
< 20 km/u	0,5%	0,6%	0,5%
20 - 30 km/u	1,3%	1%	1,6%
30 - 40 km/u	11,6%	11,4%	11,9%
40 - 50 km/u	60,1%	58,4%	61,9%
50 - 60 km/u	22,5%	24,3%	20,6%
60 - 70 km/u	3,2%	3,6%	2,8%
70 - 80 km/u	0,5%	0,5%	0,5%
> 80 km/u	0,1%	0,1%	0,2%

	1	2	3	4	5
	Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom	Erftoegangsweg buiten bebouwde kom	Erftoegangsweg binnen bebouwde kom	Snelweg
Omrekenfactor werkdag-weekdag	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
Percentage lichte voertuigen dag	92,50%	93,50%	94,60%	95,75%	81,20%
Percentage middelzwaar dag	5,50%	5,00%	4,40%	3,75%	8,70%
Percentage zwaar dag	2,00%	1,50%	1,00%	0,50%	10,10%
Percentage lichte voertuigen avond	94,25%	95,25%	96,05%	96,68%	74,85%
Percentage middelzwaar avond	4,00%	3,50%	3,25%	2,83%	10,60%
Percentage zwaar avond	1,75%	1,25%	0,70%	0,50%	14,55%
Percentage lichte voertuigen nacht	96,00%	97,00%	97,50%	97,60%	68,50%
Percentage middelzwaar nacht	2,50%	2,00%	2,10%	1,90%	12,50%
Percentage zwaar nacht	1,50%	1,00%	0,40%	0,50%	19,00%
Gemiddeld maatgevend uur dag (7-19)	6,60%	6,60%	6,70%	6,70%	6,60%
Gemiddeld maatgevend uur avond (19-23)	3,60%	3,60%	3,70%	3,70%	2,60%
Gemiddeld maatgevend uur nacht (23-7)	0,80%	0,80%	0,60%	0,60%	1,30%
Percentage licht etmaal	93,0%	94,0%	95,0%	96,0%	79,2%
Percentage middelzwaar etmaal	5,1%	4,6%	4,1%	3,5%	9,3%
Percentage zwaar etmaal	1,9%	1,4%	0,9%	0,5%	11,5%

Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	Peter Rovers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	Peter Rovers op 26-1-2021
Laatst ingezien door	peter.rovers op 28-1-2021
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.1
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
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
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

Model: wegverkeer
 Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
 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))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
W04	Groenstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--
W05	Martinushof	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--
W01	Maaspoort	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
W02	Graafschap hornelaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
W03	Roermondseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
W06	Maaseikerweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--

Model: wegverkeer
 Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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)	%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)
W04	30	30	30	--	700,00	8,00	0,88	0,06	--	--	--	--	--	95,75	96,68	97,60	--	3,75	2,83	1,90	--	0,50	0,50	0,50	--
W05	30	30	30	--	600,00	8,00	0,88	0,06	--	--	--	--	--	95,75	96,68	97,60	--	3,75	2,83	1,90	--	0,50	0,50	0,50	--
W01	50	50	50	--	10100,00	7,28	2,18	0,51	--	--	--	--	--	97,40	97,40	97,40	--	1,70	1,70	1,70	--	0,90	0,90	0,90	--
W02	50	50	50	--	9200,00	7,28	2,18	0,51	--	--	--	--	--	97,40	97,40	97,40	--	1,70	1,70	1,70	--	0,90	0,90	0,90	--
W03	50	50	50	--	3400,00	7,28	2,18	0,51	--	--	--	--	--	97,40	97,40	97,40	--	1,70	1,70	1,70	--	0,90	0,90	0,90	--
W06	50	50	50	--	9300,00	7,28	2,18	0,51	--	--	--	--	--	97,40	97,40	97,40	--	1,70	1,70	1,70	--	0,90	0,90	0,90	--

Model: wegverkeer
 Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MR(D)	MR(A)	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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
W04	--	--	--	--	53,62	5,96	0,41	--	2,10	0,17	0,01	--	0,28	0,03	--	--	72,76	76,87	85,92	87,68	93,05	90,17
W05	--	--	--	--	45,96	5,10	0,35	--	1,80	0,15	0,01	--	0,24	0,03	--	--	72,09	76,20	85,25	87,01	92,38	89,50
W01	--	--	--	--	716,16	214,46	50,17	--	12,50	3,74	0,88	--	6,62	1,98	0,46	--	82,88	89,77	95,75	102,00	108,59	105,11
W02	--	--	--	--	652,35	195,35	45,70	--	11,39	3,41	0,80	--	6,03	1,81	0,42	--	82,48	89,36	95,34	101,60	108,19	104,71
W03	--	--	--	--	241,08	72,19	16,89	--	4,21	1,26	0,29	--	2,23	0,67	0,16	--	78,16	85,04	91,02	97,27	103,87	100,38
W06	--	--	--	--	659,44	197,47	46,20	--	11,51	3,45	0,81	--	6,09	1,82	0,43	--	82,53	89,41	95,39	101,64	108,24	104,75

Model: wegverkeer
 Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
W04	83,56	77,13	62,79	66,80	75,47	77,98	83,38	80,43	73,79	66,90	50,70	54,57	62,71	66,19	71,63	68,59	61,95	54,46	--	--
W05	82,89	76,46	62,12	66,13	74,80	77,31	82,71	79,76	73,13	66,23	50,03	53,90	62,04	65,52	70,96	67,92	61,28	53,79	--	--
W01	98,33	88,25	77,65	84,53	90,51	96,77	103,36	99,88	93,09	83,01	71,34	78,22	84,20	90,46	97,05	93,57	86,79	76,70	--	--
W02	97,93	87,84	77,24	84,12	90,11	96,36	102,95	99,47	92,69	82,61	70,93	77,82	83,80	90,05	96,64	93,16	86,38	76,30	--	--
W03	93,60	83,52	72,92	79,80	85,78	92,04	98,63	95,15	88,37	78,28	66,61	73,49	79,47	85,73	92,32	88,84	82,06	71,97	--	--
W06	97,97	87,89	77,29	84,17	90,15	96,41	103,00	99,52	92,74	82,65	70,98	77,86	83,85	90,10	96,69	93,21	86,43	76,34	--	--

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
W04	--	--	--	--	--	--
W05	--	--	--	--	--	--
W01	--	--	--	--	--	--
W02	--	--	--	--	--	--
W03	--	--	--	--	--	--
W06	--	--	--	--	--	--

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
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
T01	appartementen voorgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T02	appartementen voorgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T03	appartementen achtergevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T04	appartementen achtergevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
W04	Groenstraat -- 5,00m (L/R)	0,00
W05	Martinushof -- 5,00m (L/R)	0,00
W01	Maaspoort -- 5,00m (L/R)	0,00
W02	Graafschap hornelaan -- 5,00m (L/R)	0,00
W03	Roermondseweg -- 5,00m (L/R)	0,00
W06	Maaseikerweg -- 5,00m (L/R)	0,00

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
601	locatie	10,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		15,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		15,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
54		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam Omschr.

Model: wegverkeer
Roe.We.21.A0 BP-01 - Roe.We.21.A0 BP-01
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van GPS punten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	° Latitude	" Latitude	' Latitude	N/Z	° Longitude	" Longitude	' Longitude	O/W	Alt.
		0,00	0,00	Relatief	0	0	0,00	N	0	0	0,00	W	0,00

Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Roermondseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	L _{den}
T01_A	appartementen voorgevel	1,50	57,5
T01_B	appartementen voorgevel	4,50	57,4
T01_C	appartementen voorgevel	7,50	56,9
T02_A	appartementen voorgevel	1,50	57,3
T02_B	appartementen voorgevel	4,50	57,3
T02_C	appartementen voorgevel	7,50	56,8
T03_A	appartementen achtergevel	1,50	26,8
T03_B	appartementen achtergevel	4,50	27,7
T03_C	appartementen achtergevel	7,50	28,8
T04_A	appartementen achtergevel	1,50	24,8
T04_B	appartementen achtergevel	4,50	25,9
T04_C	appartementen achtergevel	7,50	27,3

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Graafschaphornelaan
Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	appartementen voorgevel	1,50	29,3
T01_B	appartementen voorgevel	4,50	30,1
T01_C	appartementen voorgevel	7,50	31,1
T02_A	appartementen voorgevel	1,50	33,0
T02_B	appartementen voorgevel	4,50	34,0
T02_C	appartementen voorgevel	7,50	35,0
T03_A	appartementen achtergevel	1,50	26,5
T03_B	appartementen achtergevel	4,50	28,1
T03_C	appartementen achtergevel	7,50	30,5
T04_A	appartementen achtergevel	1,50	30,2
T04_B	appartementen achtergevel	4,50	31,8
T04_C	appartementen achtergevel	7,50	33,6

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Maaseikerweg
Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	appartementen voorgevel	1,50	36,3
T01_B	appartementen voorgevel	4,50	37,4
T01_C	appartementen voorgevel	7,50	39,3
T02_A	appartementen voorgevel	1,50	39,9
T02_B	appartementen voorgevel	4,50	40,4
T02_C	appartementen voorgevel	7,50	41,7
T03_A	appartementen achtergevel	1,50	26,4
T03_B	appartementen achtergevel	4,50	27,5
T03_C	appartementen achtergevel	7,50	29,1
T04_A	appartementen achtergevel	1,50	26,7
T04_B	appartementen achtergevel	4,50	29,4
T04_C	appartementen achtergevel	7,50	32,7

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Maaspoort
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	L _{den}
T01_A	appartementen voorgevel	1,50	42,7
T01_B	appartementen voorgevel	4,50	41,9
T01_C	appartementen voorgevel	7,50	41,9
T02_A	appartementen voorgevel	1,50	43,1
T02_B	appartementen voorgevel	4,50	42,3
T02_C	appartementen voorgevel	7,50	42,7
T03_A	appartementen achtergevel	1,50	21,8
T03_B	appartementen achtergevel	4,50	23,4
T03_C	appartementen achtergevel	7,50	25,9
T04_A	appartementen achtergevel	1,50	25,1
T04_B	appartementen achtergevel	4,50	27,3
T04_C	appartementen achtergevel	7,50	31,7

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	appartementen voorgevel	1,50	62,6
T01_B	appartementen voorgevel	4,50	62,6
T01_C	appartementen voorgevel	7,50	62,1
T02_A	appartementen voorgevel	1,50	62,5
T02_B	appartementen voorgevel	4,50	62,5
T02_C	appartementen voorgevel	7,50	62,0
T03_A	appartementen achtergevel	1,50	44,1
T03_B	appartementen achtergevel	4,50	45,0
T03_C	appartementen achtergevel	7,50	45,4
T04_A	appartementen achtergevel	1,50	44,7
T04_B	appartementen achtergevel	4,50	45,6
T04_C	appartementen achtergevel	7,50	46,4