

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

Ir. Sassenstraat 20
Uft

25114

ancoor

RAPPORT

Akoestisch onderzoek Wegverkeerslawaaï

Projectlocatie

Sassenstraat 20
Ulft

Opdrachtgever

Bouwbedrijf Gert Jansen bv
't Goor 3b
7071 PC ULFT



ANCOOR
Lijsterbeslaan 117
7004 GN DOETINCHEM
Telefoon 03 14 - 36 81 06
Email info@ancoor.nl

<i>Projectnummer en versie:</i> 25114, versie 1.0		<i>Status:</i> DEFINITIEF
<i>Projectleider:</i> Ing. B. Mengers	<i>Paraaf:</i> 	<i>Rapportdatum:</i> 7-05-2021

© ANCOOR Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doelstelling onderzoek.....	1-1
1.1 Aanleiding onderzoek.....	1-1
1.2 Doelstelling onderzoek.....	1-1
1.3 Plangebied.....	1-1
1.4 Opzet van het onderzoek.....	1-1
2. Wettelijk kader	2-1
2.1 Wegverkeerslawaaï.....	2-1
2.2 Gezoneerde wegen	2-1
2.2.1 Zonebreedte.....	2-1
2.2.2 Aftrek conform artikel 110-g Wet geluidhinder	2-1
2.2.3 Maximaal toelaatbare geluidbelasting 'nieuwe situaties'	2-2
2.3 Niet-gezoneerde wegen	2-2
2.3.1 Ruimtelijke inpassing.....	2-2
2.3.2 Gezoneerde wegen.....	2-3
2.3.3 Niet-gezoneerde wegen	2-3
3. Verkeersgegevens	3-1
3.1 Wegverkeer	3-1
3.1.1 Gezoneerde wegen.....	3-1
3.1.2 Gemeentelijke niet-gezoneerde wegen	3-1
4. Resultaten en toetsing	4-1
4.1 Algemeen	4-1
4.2 Resultaten gezoneerde wegen.....	4-1
4.3 Resultaten niet-gezoneerde wegen	4-2
4.4 Resultaten cumulatie wegen.....	4-2
5. Te treffen maatregelen	5-1
5.1 Maatregelen	5-1
5.1.1 Bronmaatregelen.....	5-1
5.1.2 Overdrachtsmaatregelen	5-1
5.1.3 Maatregelen bij de ontvanger.....	5-2
6. Conclusie en aanbevelingen	6-1
6.1 Algemeen	6-1
6.1 Conclusie	6-1
6.1.1 Beoordeling zoneplichtige wegen in het prognosejaar	6-1
6.1.2 Beoordeling niet-zone plichtige wegen in het prognosejaar ...	6-1
6.1.3 Cumulatie wegverkeer	6-1
6.2 Aanbeveling.....	6-1

Bijlagen

01	Regionale en lokale situering
02	Plangebied/Bouwplan
03	Prognose verkeersintensiteiten
04	Uitdraai plot rekenmodel
05	Invoergegevens rekenmodel
06	Resultaten gezoneerde en niet-gezoneerde wegen
07	Resultaten totaal optredende geluidbelasting wegverkeer



1. Aanleiding en doelstelling onderzoek

1.1 Aanleiding onderzoek

In opdracht van Bouwbedrijf Gert Jansen bv te Ulft is door ANCOOR een akoestisch onderzoek ingesteld naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van de nieuw te bouwen woning gelegen aan de Sassenstraat 20 te Ulft. Dit ter voorbereiding op de wijziging van het bestemmingsplan voor het genoemde plangebied. Alvorens de procedure voor de bestemmingsplanherziening verder ter hand kan worden genomen, dient er inzicht te bestaan in de optredende geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer vanuit de directe omgeving op het geprojecteerde plangebied.

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer woningen geprojecteerd worden binnen een door deze wet aangewezen geluidzone van een weg. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de geprojecteerde bouwlocatie is gelegen in de nabijheid van de geluidzone van met name de Debbeshoek.

De geluidsbelasting afkomstig van 30-kilometer wegen en woonerven zijn bij de toetsing aan de gestelde grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder uitgesloten van beoordeling. Uit vaste jurisprudentie blijkt echter dat ten behoeve van een goede ruimtelijke inpassing bij een aanpassing van het bestemmingsplan, ook de geluidsbelasting afkomstig van de niet-zoneplichtige wegen en woonerven dient te worden beschouwd. Dit omdat hiervan in nieuwe situaties eveneens hinder zou kunnen worden ervaren.

1.2 Doelstelling onderzoek

Doelstelling van het uit te voeren akoestische onderzoek is het bepalen van de optredende geluidsbelastingen afkomstig van het wegverkeerslawaai op de ter plaatse van het plangebied geprojecteerde woning voor de toekomstige situatie (over 10 jaar, 2031).

1.3 Plangebied

In bijlage 01 is de regionale en lokale situering van het plangebied en de ontsluiting op de bestaande wegenstructuur hiervan weergegeven, alsmede een 3D-uitdraai van de ligging van het plangebied in haar omgeving. In bijlage 02 is een uitdraai van het bouwplan weergegeven. De geprojecteerde nieuwbouwlocatie is binnen de bebouwde kom van Ulft gelegen.

De resultaten van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai zijn samengevat in deze rapportage.

1.4 Opzet van het onderzoek

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte tekeningen van het bouwplan welke in bijlage 02 is bijgevoegd.

In het voorliggende rapport wordt in hoofdstuk 2 het wettelijke kader waar binnen het onderzoek moet worden uitgevoerd beschreven en is een omschrijving van de onderzoekslocatie opgenomen. In hoofdstuk 3 worden de verkeersintensiteiten van de voor het plangebied relevante wegen omschreven. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de berekeningen alsmede de toetsing in het kader van de Wet geluidhinder als gevolg

van de gezoneerde wegen gepresenteerd. Om na te kunnen gaan in hoeverre er sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de directe omgeving van het geprojecteerde plangebied, zijn tevens de optredende geluidbelastingen als gevolg van de niet-zoneplichtige wegen in kaart gebracht. In hoofdstuk 5 worden de te treffen voorzieningen besproken. Tenslotte worden in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

2. Wettelijk kader

2.1 Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg over alle perioden (dag-, avond- en nachtperiode) van respectievelijk 07.00-19.00 uur, van 19.00-23.00 uur en van 23.00-07.00 uur te worden bepaald. De L_{den} is de logaritmisch gemiddelde waarde van de berekende geluidbelasting in genoemde dag-, avond- (verhoogd met 5 dB) en nachtperiode (verhoogd met 10 dB), waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. De Wet geluidhinder is een grenswaarde opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

2.2 Gezoneerde wegen

2.2.1 Zonebreedte

Op grond van het gestelde in de Wet geluidhinder, worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (artikel 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Een weg is niet zone plichtig indien er sprake is van:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (artikel 74 lid 2a Wgh);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (artikel 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2-1: Overzicht van toepassing zijnde zonebreedte conform gestelde in de Wet geluidhinder.

Aantal rijstroken	Zonebreedte stedelijk gebied	Zonebreedte buitenstedelijk gebied
Een of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Drie of vier rijstroken	350 meter	400 meter
Vijf of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom welke zijn gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt. Als buiten stedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, evenals het bovengenoemde uitgezonderd gebied binnen de bebouwde kom aangemerkt.

2.2.2 Aftrek conform artikel 110-g Wet geluidhinder

Op grond van doorontwikkeling van de technische mogelijkheden en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Binnen de Wet geluidhinder is in artikel 110-g de mogelijkheid opgenomen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren. Voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden, wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex. artikel 110-g van de Wet geluidhinder, voordat de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt ook na 1 juli 2018:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 4 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 57 dB is
- 3 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 56 dB is
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel ten behoeve van de borging van de binnenwaarden.

2.2.3 Maximaal toelaatbare geluidbelasting 'nieuwe situaties'

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een 'nieuwe situatie' als een nieuwe weg wordt aangelegd en/of er sprake is van nog niet geprojecteerde geluidsgevoelige bebouwing. Dit houdt in dat de woonbestemming nog niet conform de geplande bestemming in het vigerende bestemmingsplan aanwezig is. Er is derhalve sprake van een noodzakelijke herziening van het bestemmingsplan. Grenswaarden voor 'nieuwe situaties' zijn in artikel 82 tot en met 87 van de Wet geluidhinder opgenomen.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een voorkeursgrenswaarde zoals gesteld in artikel 82, eerste lid, niet mag worden overschreden. Indien uit de rekenuitskomsten blijkt dat dit in het onderhavige geval wel zo zou zijn, maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, dan kan de gemeente onder bepaalde voorwaarden een ontheffing verlenen voor een hogere toelaatbare geluidbelasting. Dan dienen maatregelen welke zijn gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Indien de optredende geluidbelasting meer bedraagt dan de gestelde maximale ontheffingswaarde, dan kunnen er aanvullende eisen gesteld worden aan de indeling van een geluidgevoelige bestemming. In de onderstaande tabel is de normstelling uit de Wet geluidhinder opgenomen.

Tabel 2-2: Overzicht voorkeurs- en maximale ontheffingswaarde wegverkeer.

Situatie wegverkeer		Voorkeursgrenswaarde	Max. ontheffingswaarde
te bouwen woningen / geluidsgevoelige bebouwing	buitenstedelijk	48 dB	53 dB
	binnenstedelijk	48 dB	63 dB

2.3 Niet-gezoneerde wegen

2.3.1 Ruimtelijke inpassing

De direct langs het geprojecteerde plangebied gelegen Sassenstraat en de Gieterijstraat, zijn 30 km/uur wegen. Deze wegen zijn conform het gestelde in de Wet geluidhinder niet voorzien van een geluidzone en vallen buiten de toetsing. Zowel de Sassenstraat als de Gieterijstraat zijn voorzien van een klinkerverharding. De ervaring leert dat bij klinkerverhardingen, met name bij lagere snelheden, hinder kan worden ondervonden.

Uit jurisprudentie blijkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke inpassing van voor geluidgevoelige bebouwing, de optredende geluidbelastingen afkomstig van het wegverkeer over 30-kilometer wegen derhalve eveneens moet worden beschouwd. Wij hebben in dit onderzoek naast de gezoneerde wegen, ook de optredende geluidbelastingen afkomstig van de niet gezoneerde wegen [30-kilometer wegen] derhalve onderzocht.

In overleg met de gemeente Oude-IJsselstreek is voor de 30-kilometer wegen door Ancoor een inschatting gemaakt van de geschatte verkeersintensiteiten in 2031. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op de gemiddelde landelijke verkeersverdeling per type weg, omgerekend naar uur intensiteiten

Voor de zoneplichtige Debbeshoek heeft de gemeente Oude IJsselstreek de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2031 zoals deze worst-case zijn aangeleverd door Ancoor, eveneens gecontroleerd en geaccordeerd. Dit met de opmerking dat de in de berekeningen opgenomen verkeersintensiteiten gevoelsmatig aan de hoge kant zijn.

2.3.2 Gezoneerde wegen

Voor het wegverkeer over de gezoneerde wegen (50 kilometer per uur of harder), zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de bouwlocatie is gelegen in stedelijk gebied;
- de breedte van de geluidzone bedraagt 200 meter;
- de voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB op de gevels van de geprojecteerde voor geluidsgevoelige bebouwing;
- de maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB;
- de aftrek conform artikel 110-g uit de Wet geluidhinder bedraagt 5 dB;
- de aftrek conform artikel 3.5 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt niet toegepast (snelheid < 70 km/uur)*.

2.3.3 Niet-gezoneerde wegen

Voor de niet-gezoneerde wegen, in dit geval 30-kilometer wegen, wordt de optredende geluidbelasting op de geluidgevoelige bebouwing eveneens berekend. Deze optredende geluidbelastingen worden opgeteld bij de optredende geluidbelasting afkomstig van de gezoneerde wegen en als uitgangspunt aangehouden voor het mogelijk uitwerken van geluidwerende voorzieningen aan de te zwaarbelaste gevels.

3. Verkeersgegevens

3.1 Wegverkeer

3.1.1 Gezoneerde wegen

De gemeente Oude IJsselstreek heeft de door Ancoor worst-case uitgewerkte verkeersintensiteiten voor de in de omgeving van het plangebied gelegen zoneplichtige en niet-zoneplichtige wegen d.d.10-05-2021 middels de toezending van een mail geaccodeerd voor het teljaar 2031. Voor de direct aan het plangebied grenzende wegen in de directe omgeving van het plangebied heeft Ancoor, vanwege het ontbreken van telgegevens voor deze wegen, in overleg met de gemeente een inschatting gemaakt op basis van ervaringscijfers elders.

Deze gegevens zijn door ANCOOR omgezet naar intensiteiten voor het prognosejaar 2031 en zodanig bewerkt dat deze kunnen worden opgenomen als input voor het rekenmodel. Hiervoor zijn de verdeling van de verkeersintensiteiten over periode (dag, avond en nacht) en voertuigcategorie (licht [LV], middel [MV] en zwaar [ZV]) nader uitgewerkt voor het prognosejaar. Tevens zijn de relevante maximumsnelheden en wegdektypen per afzonderlijk wegvak hierin aangeleverd. Voor een overzicht van de verkeers- en weggegevens voor zowel de gezoneerde als de niet-gezoneerde wegen in de directe omgeving van het plangebied, wordt verwezen naar de onderstaande tabel. De door de gemeente Oude-IJsselstreek aangeleverde input is gebruikt als uitgangspunt voor de op te stellen berekeningen. Voor de onderbouwing van de berekeningen wordt korthedshalve verwezen naar de bij dit onderzoek uitgewerkte bijlagen.

Tabel 3-1: Uur intensiteiten binnen de zone van het plangebied gelegen wegen met een geluidzone.

Naam	Omschrijving	Wegdek	Snelheid	Aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
Debbes	Debbeshoek	W0	50	5993	363,3	226,0	39,6	17,9	1,9	1,9	12,4	1,9	0,5

3.1.2 Gemeentelijke niet-gezoneerde wegen

Naast de wegen met een geluidzone op een wat grotere afstand van het plangebied, zijn er ook nog een aantal 30-km wegen in de directe omgeving van het plangebied gelegen. In het onderstaande overzicht zijn deze in het rekenmodel ingevoerde wegen eveneens weergegeven.

Tabel 3-2: Uur intensiteiten binnen de zone van het plangebied gelegen wegen zonder een geluidzone.

Naam	Omschrijving	Wegdek	Snelheid	Aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)
Sassen	Sassenstraat	W9a	30	2499	158,7	81,2	18,3	6,4	0,7	0,7	2,7	0,3
Nispen	Van Nispenstraat	W9a	30	999	62,8	32,1	7,2	2,6	0,3	0,3	1,8	0,2
DRU	DRU-straat	W9a	30	999	62,8	32,1	7,2	2,6	0,3	0,3	1,8	0,2
Gieterij	Gieterijstraat	W9a	30	500	31,4	16,1	3,6	1,3	0,1	0,1	0,9	0,1

4. Resultaten en toetsing

4.1 Algemeen

De invloed van het wegverkeerslawaai op de in de directe omgeving hiervan gelegen plangebied, is in dit akoestische onderzoek nader onderzocht. De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V5.21). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II. Voor de verhardingen is hierbij een bodemfactor van 0,0 ingevoerd (Volledig hard) en voor de overige gebieden van 0,7 (redelijk zacht).

In bijlage 04 is de situering van het plangebied weergegeven zoals deze in het computerprogramma Geomilieu van DGMR is ingevoerd. De invoergegevens van de objecten, wegen en ontvangerpunten zoals deze dienen te worden beschouwd in de zin van de Wet geluidhinder, zijn opgenomen in bijlage 05. De beoordelingspunten zijn rondom de geprojecteerde woning gesitueerd, waarbij per beoordelingspunt berekeningen zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte van 1,50 meter boven het vloerniveau van de betreffende geluidsgevoelige ruimten. De resultaten van de berekende invallende geluidsbelastingen L_{den} als gevolg van het wegverkeer over de zowel de gezoneerde als de niet gezoneerde wegen in 2031 zijn opgenomen in Bijlage 06. In bijlage 07 is een overzicht opgenomen van de resultaten bij cumulatie van de totaal optredende geluidbelastingen afkomstig van het wegverkeer.

4.2 Resultaten gezoneerde wegen

In onderstaande tabellen zijn de berekende hoogste geluidsbelastingen op de diverse ontvangerpunten weergegeven als gevolg van het wegverkeer op de afzonderlijke gezoneerde wegen, alsmede op de gezamenlijke gezoneerde wegen. De weergegeven geluidsbelasting zijn *exclusief* aftrek op basis van het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder weergegeven [L_{den}]. Tevens is de overschrijding inclusief aftrek weergegeven.

Tabel 4-1: Optredende geluidsbelastingen wegverkeer op de Debbeshoek (< 70 km/uur).

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Dag [dB]	Avond [dB]	Nacht [dB]	L_{den} [dB]	Toets [dB]	Art. 110 g	Overschrijding
TP012_C	Toetspunt TP012	7,5	46,6	43,7	36,5	47	48	5	--
TP027_C	Toetspunt TP027	7,5	45,5	42,6	35,4	46	48	5	--
TP011_C	Toetspunt TP011	7,5	45,2	42,3	35,1	46	48	5	--
TP012_B	Toetspunt TP012	4,5	45,0	42,1	34,9	45	48	5	--
TP011_B	Toetspunt TP011	4,5	44,8	41,9	34,7	45	48	5	--
TP010_C	Toetspunt TP010	7,5	44,7	41,8	34,6	45	48	5	--
TP010_B	Toetspunt TP010	4,5	44,4	41,5	34,3	45	48	5	--
TP006_C	Toetspunt TP006	7,5	43,9	41,0	33,8	44	48	5	--

In de bovenstaande overzichten is voor de weg, conform het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder, L_{den} met 5 dB gecorrigeerd voor wegen met een maximumsnelheid van minder dan 70 km/uur.

Voor een overzicht van de rekenuitkomsten wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde in bijlage 06. In deze rekenbijlage is de correctie overeenkomstig artikel 110-g van de Wet geluidhinder niet opgenomen. Uit de toetsing van de zoneplichtige wegen blijkt dat er op alle ontvangerpunten sprake is van een optredende geluidbelasting van 47 dB of minder.

4.3 Resultaten niet-gezoneerde wegen

Voor een goede ruimtelijke inpassing [beoordeling van een goed woon- en leefklimaat] van de geprojecteerde woning in haar directe omgeving, zijn naast de zone plichtige wegen ook de niet-zoneplichtige wegen [30 km/uur wegen] in het akoestisch onderzoek mee beschouwd. De optredende geluidsbelastingen als gevolg van deze secundaire wegen zouden eveneens kunnen leiden tot geluidoverlast. Om na te kunnen gaan of er als gevolg van het wegverkeer over alle in de directe omgeving van het plangebied aanwezige wegen, sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zijn de optredende geluidbelastingen afkomstig van zowel de zone plichtige als niet zone plichtige wegen in kaart gebracht. De gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van de niet gezoneerde wegen bedraagt maximaal 54 dB. Het wegverkeer over de Sassenstraat verzorgt het leeuwendeel van deze geluidbelasting.

Tabel 4-2: Optredende geluidsbelastingen wegverkeer op alle niet-gezoneerde wegen gezamenlijk (30 km/uur).

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Dag [dB]	Avond [dB]	Nacht [dB]	Lden [dB]	Toets [dB]	Art. 110 g	Overschrijding
TP010_B	Toetspunt TP010	4,5	58,3	48,9	48,9	58,6	48	5	6
TP011_B	Toetspunt TP011	4,5	58,3	48,8	48,8	58,5	48	5	6
TP006_B	Toetspunt TP006	4,5	58,1	48,6	48,6	58,4	48	5	5
TP010_A	Toetspunt TP010	1,5	58,0	48,5	48,5	58,3	48	5	5
TP010_C	Toetspunt TP010	7,5	58,0	48,5	48,5	58,2	48	5	5
TP011_C	Toetspunt TP011	7,5	57,9	48,5	48,5	58,2	48	5	5
TP011_A	Toetspunt TP011	1,5	57,9	48,5	48,5	58,2	48	5	5
TP005_B	Toetspunt TP005	4,5	57,9	48,5	48,5	58,2	48	5	5
TP006_A	Toetspunt TP006	1,5	57,8	48,3	48,3	58,0	48	5	5
TP006_C	Toetspunt TP006	7,5	57,8	48,3	48,3	58,0	48	5	5
TP002_B	Toetspunt TP002	4,5	57,7	48,3	48,3	58,0	48	5	5
TP005_C	Toetspunt TP005	7,5	57,6	48,2	48,2	57,9	48	5	5
TP005_A	Toetspunt TP005	1,5	57,6	48,1	48,1	57,9	48	5	5
TP002_C	Toetspunt TP002	7,5	57,5	48,0	48,0	57,8	48	5	5
TP002_A	Toetspunt TP002	1,5	57,3	47,9	47,9	57,6	48	5	5
TP001_C	Toetspunt TP001	7,5	56,1	46,6	46,6	56,3	48	5	3
TP001_B	Toetspunt TP001	4,5	55,8	46,3	46,3	56,1	48	5	3
TP001_A	Toetspunt TP001	1,5	54,9	45,5	45,5	55,2	48	5	2
TP012_B	Toetspunt TP012	4,5	53,7	44,2	44,2	54,0	48	5	1
TP012_C	Toetspunt TP012	7,5	53,7	44,2	44,2	53,9	48	5	1
TP004_B	Toetspunt TP004	4,5	53,4	43,9	43,9	53,6	48	5	1
TP004_C	Toetspunt TP004	7,5	53,3	43,9	43,9	53,6	48	5	1

4.4 Resultaten cumulatieve wegen

Deze optredende geluidbelastingen afkomstig van zowel de gezoneerde wegen als de niet-gezoneerde wegen, dienen te worden gecumuleerd voor het uitwerken van geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de zwaarst belaste gevels. Hierbij mag geen gebruik worden gemaakt van de aftrek overeenkomstig het gestelde in artikel 110g van de Wet geluidhinder. In de onderstaande tabel is hiervan een overzicht weergegeven.

Tabel 4-3: Gecumuleerde geluidsbelastingen wegverkeer op alle wegen gezamenlijk (50km/h en 30 km/uur).

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Dag [dB]	Avond [dB]	Nacht [dB]	Lden [dB]	Toets [dB]	Art. 110 g	Overschrijding
TP010_B	Toetspunt TP010	4,5	58,5	49,0	49,0	59	48	0	11
TP011_B	Toetspunt TP011	4,5	58,5	49,0	49,0	59	48	0	11
TP006_B	Toetspunt TP006	4,5	58,2	48,7	48,7	59	48	0	11
TP011_C	Toetspunt TP011	7,5	58,2	48,7	48,7	58	48	0	10
TP010_C	Toetspunt TP010	7,5	58,2	48,7	48,7	58	48	0	10
TP010_A	Toetspunt TP010	1,5	58,1	48,6	48,6	58	48	0	10
TP011_A	Toetspunt TP011	1,5	58,1	48,6	48,6	58	48	0	10
TP005_B	Toetspunt TP005	4,5	58,0	48,5	48,5	58	48	0	10
TP006_C	Toetspunt TP006	7,5	57,9	48,4	48,4	58	48	0	10
TP006_A	Toetspunt TP006	1,5	57,9	48,4	48,4	58	48	0	10
TP005_C	Toetspunt TP005	7,5	57,7	48,3	48,3	58	48	0	10
TP002_B	Toetspunt TP002	4,5	57,7	48,2	48,2	58	48	0	10
TP005_A	Toetspunt TP005	1,5	57,7	48,2	48,2	58	48	0	10
TP002_C	Toetspunt TP002	7,5	57,5	48,0	48,0	58	48	0	10
TP002_A	Toetspunt TP002	1,5	57,3	47,9	47,9	58	48	0	10
TP012_C	Toetspunt TP012	7,5	54,4	44,9	44,9	55	48	0	7
TP012_B	Toetspunt TP012	4,5	54,2	44,7	44,7	55	48	0	7
TP007_C	Toetspunt TP007	7,5	53,4	43,8	43,8	54	48	0	6
TP012_A	Toetspunt TP012	1,5	53,3	43,8	43,8	54	48	0	6
TP007_B	Toetspunt TP007	4,5	53,2	43,7	43,7	54	48	0	6
TP001_C	Toetspunt TP001	7,5	53,0	43,5	43,5	53	48	0	5

RESULTATEN EN TOETSING

Tabel 4-4 Vervolg: *Gecumuleerde geluidsbelastingen wegverkeer alle wegen gezamenlijk (50km/h en 30 km/uur).*

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Dag [dB]	Avond [dB]	Nacht [dB]	Lden [dB]	Toets [dB]	Art. 110 q	Overschrijding
TP009_C	Toetspunt TP009	7,5	52,8	43,3	43,3	53	48	0	5
TP009_B	Toetspunt TP009	4,5	52,8	43,3	43,3	53	48	0	5
TP007_A	Toetspunt TP007	1,5	52,5	43,1	43,1	53	48	0	5
TP009_A	Toetspunt TP009	1,5	52,3	42,8	42,8	53	48	0	5
TP004_C	Toetspunt TP004	7,5	52,2	42,7	42,7	52	48	0	4
TP004_B	Toetspunt TP004	4,5	52,2	42,7	42,7	52	48	0	4
TP001_B	Toetspunt TP001	4,5	52,1	42,6	42,6	52	48	0	4
TP004_A	Toetspunt TP004	1,5	51,7	42,2	42,2	52	48	0	4
TP001_A	Toetspunt TP001	1,5	51,4	41,9	41,9	52	48	0	4
TP003_C	Toetspunt TP003	7,5	51,4	41,9	41,9	52	48	0	4
TP003_B	Toetspunt TP003	4,5	51,0	41,6	41,6	51	48	0	3
TP021_B	Toetspunt TP021	4,5	51,1	41,3	41,3	51	48	0	3
TP021_C	Toetspunt TP021	7,5	51,0	41,3	41,3	51	48	0	3
TP023_C	Toetspunt TP023	7,5	50,9	41,2	41,2	51	48	0	3
TP024_C	Toetspunt TP024	7,5	50,9	41,2	41,2	51	48	0	3
TP022_C	Toetspunt TP022	7,5	50,9	41,2	41,2	51	48	0	3
TP022_B	Toetspunt TP022	4,5	50,9	41,1	41,1	51	48	0	3
TP023_B	Toetspunt TP023	4,5	50,9	41,1	41,1	51	48	0	3
TP025_C	Toetspunt TP025	7,5	50,9	41,1	41,1	51	48	0	3
TP024_B	Toetspunt TP024	4,5	50,8	41,1	41,1	51	48	0	3
TP026_C	Toetspunt TP026	7,5	50,8	41,0	41,0	51	48	0	3
TP025_B	Toetspunt TP025	4,5	50,8	41,0	41,0	51	48	0	3
TP003_A	Toetspunt TP003	1,5	50,6	41,1	41,1	51	48	0	3
TP026_B	Toetspunt TP026	4,5	50,6	40,8	40,8	51	48	0	3
TP021_A	Toetspunt TP021	1,5	50,4	40,7	40,7	51	48	0	3
TP027_C	Toetspunt TP027	7,5	50,3	40,6	40,6	51	48	0	3
TP022_A	Toetspunt TP022	1,5	50,2	40,5	40,5	50	48	0	2
TP023_A	Toetspunt TP023	1,5	50,2	40,5	40,5	50	48	0	2
TP024_A	Toetspunt TP024	1,5	50,2	40,4	40,4	50	48	0	2

Uit de bovenstaande gegevens blijkt dat bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de betreffende woningen, rekening dient te worden gehouden met een optredende geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer van maximaal 59 dB.

5. Te treffen maatregelen

5.1 Maatregelen

Het doel van de Wet geluidhinder is om geluidsoverlast te voorkomen dan wel zo veel mogelijk te beperken. Een optredende geluidsbelasting afkomstig van de gezoneerde wegen tot en met de voorkeursgrenswaarde, garandeert een goed woon-/ leefklimaat. Uit de resultaten van de optredende geluidbelastingen afkomstig van de gezoneerde wegen, valt af te leiden dat hieraan op alle ontvangerpunten kan worden voldaan.

Omdat de 30-kilometerwegen zijn uitgesloten van toetsing aan het gestelde in de Wet geluidhinder, maar deze wel inbreuk zouden kunnen doen op een goede woon- en leefklimaat ter plaatse van de geprojecteerde woning, dient hierbij in het kader van een goede ruimtelijke inpassing rekening te worden gehouden met de optredende geluidbelasting afkomstig van de gecumuleerd optredende geluidbelasting afkomstig van alle wegen gezamenlijk.

Bij het treffen van maatregelen geldt een voorkeursvolgorde van: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen ter plaatse van de ontvangerpunten.

5.1.1 Bronmaatregelen

Omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde als gevolg van met name de niet-zoneplichtige wegen, wordt voorgesteld om geluid beperkende maatregelen te onderzoeken. Allereerst dient hierbij te worden gedacht aan bronmaatregelen (b.v. het verminderen van de verkeersintensiteit op de betreffende weg, het verlagen van de rijsnelheid, stiller wegdek, wijziging vormgeving).

Naar verwachting zullen de verkeersintensiteiten in de toekomst ter plaatse van het geprojecteerde plangebied niet verminderen en ook zal het verlagen van de rijsnelheid niet aan de orde zijn. Als bronmaatregel zou kunnen worden gekozen voor een ander type wegverharding. Dit zou echter gezien de wijkinrichting en de kleinschaligheid van het geprojecteerde plangebied, stuiten op financiële problemen en de realisatie hiervan blokkeren. Hierdoor valt de keuze voor bronmaatregelen als voorziening af.

5.1.2 Overdrachtsmaatregelen

Maatregelen in de overdracht, bijvoorbeeld middels het aanbrengen van een geluidscherm of wal is langs de Sassenstraat met voldoende hoogte, is gezien de inrichting van het overwegend binnenstedelijke karakter van het gebied rondom het geprojecteerde plangebied, eveneens geen optie.

Op basis van het bovenstaande kan worden gesteld dat het toepassen van effectieve overdrachtsmaatregelen eveneens als niet doeltreffend moet worden aangemerkt en het toepassen van een dergelijke maatregel tevens op stedenbouwkundige-, verkeerskundige en/of financiële bezwaren zal stuiten.

5.1.3 Maatregelen bij de ontvanger

Voorgaand is reeds aangegeven dat ter plaatse van de geprojecteerde woningen langs de Sassenstraat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeerlawai wordt overschreden. Omdat het slechts over een enkele in het bestaande straatbeeld in te passen woningen gaat, kunnen om financiële en stedenbouwkundige redenen geen bron- of overdrachtsmaatregelen worden getroffen. Omdat er sprake is van niet zoneplichtige wegen waarvan de overschrijding het gevolg is, behoeven er geen hogere grenswaarden te worden aangevraagd.

Alvorens de definitieve plannen ten behoeve van de Omgevingsvergunning kunnen worden ingediend bij de gemeente, dient te worden bepaald welke akoestische voorzieningen er noodzakelijk zijn om naar aanleiding van de cumulatieve geluidbelasting aan een binnenniveau van 33 dB in de voor bewoning bestemde ruimten te kunnen voldoen. Hiervoor dient een akoestisch onderzoek 'Geluidwering gevels' te worden uitgewerkt.

6. Conclusie en aanbevelingen

6.1 Algemeen

In opdracht van Bouwbedrijf Gert Jansen bv te Ulft is door ANCOOR een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerlawaai op de gevels van nieuw te bouwen woningen gelegen aan de Sassenstraat te Ulft. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van een zoneplichtige weg. Voor een goede ruimtelijke inpassing zijn de wegen met een 30 km/uur regime tevens in het akoestisch onderzoek meegenomen.

6.1 Conclusie

6.1.1 Beoordeling zoneplichtige wegen in het prognosejaar

De te verwachten geluidsbelastingen [L_{den}] vanwege het wegverkeer op de gevels van de in de directe omgeving van het plangebied geprojecteerde woningen als gevolg van de zoneplichtige wegen, bedraagt in ieder geval minder dan 48 dB. Wegverkeerslawaai vormt derhalve volgens de Wet geluidhinder geen belemmering voor de realisatie van het geprojecteerde ontwikkelingsplan.

6.1.2 Beoordeling niet-zone plichtige wegen in het prognosejaar

Voor een goede ruimtelijke inpassing [beoordeling van een goed woon- en leefklimaat] van de geprojecteerde woningen in haar directe omgeving, zijn tevens de niet-zone plichtige wegen [30 km/uur wegen] in het akoestisch onderzoek mee beschouwd. De optredende geluidsbelastingen als gevolg van deze secundaire wegen behoeven volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst aan de gestelde grenswaarde, maar zouden wel kunnen leiden tot geluidoverlast. Met name als gevolg van het verkeer over klinkerverharde wegen. Om na te kunnen gaan of er als gevolg van het wegverkeer over alle in de directe omgeving van het plangebied aanwezige wegen, sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zijn de optredende geluidbelastingen afkomstig van de niet-gezoneerde wegen eveneens in kaart gebracht. De gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van alle niet-gezoneerde wegen gezamenlijk bedraagt, gebruik makend van de aftrek van 5 dB als gevolg van de stiller worden de voertuigen in de toekomst, maximaal 54 dB. Het wegverkeer over de Sassenstraat verzorgt hierbij het leeuwendeel van deze optredende geluidbelasting.

6.1.3 Cumulatie wegverkeer

De optredende geluidbelastingen afkomstig van zowel de gezoneerde wegen als de niet-gezoneerde wegen, dienen te worden gecumuleerd om de benodigde geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de zwaarst belaste gevels te kunnen bepalen. Hierbij mag geen gebruik worden gemaakt van de aftrek overeenkomstig het gestelde in artikel 110g van de Wet geluidhinder. Er dient bij de nadere uitwerking van de bouwplannen rekening dient te worden gehouden met een optredende geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer van 59 dB op de maximaal door het wegverkeer belaste gevels.

6.2 Aanbeveling

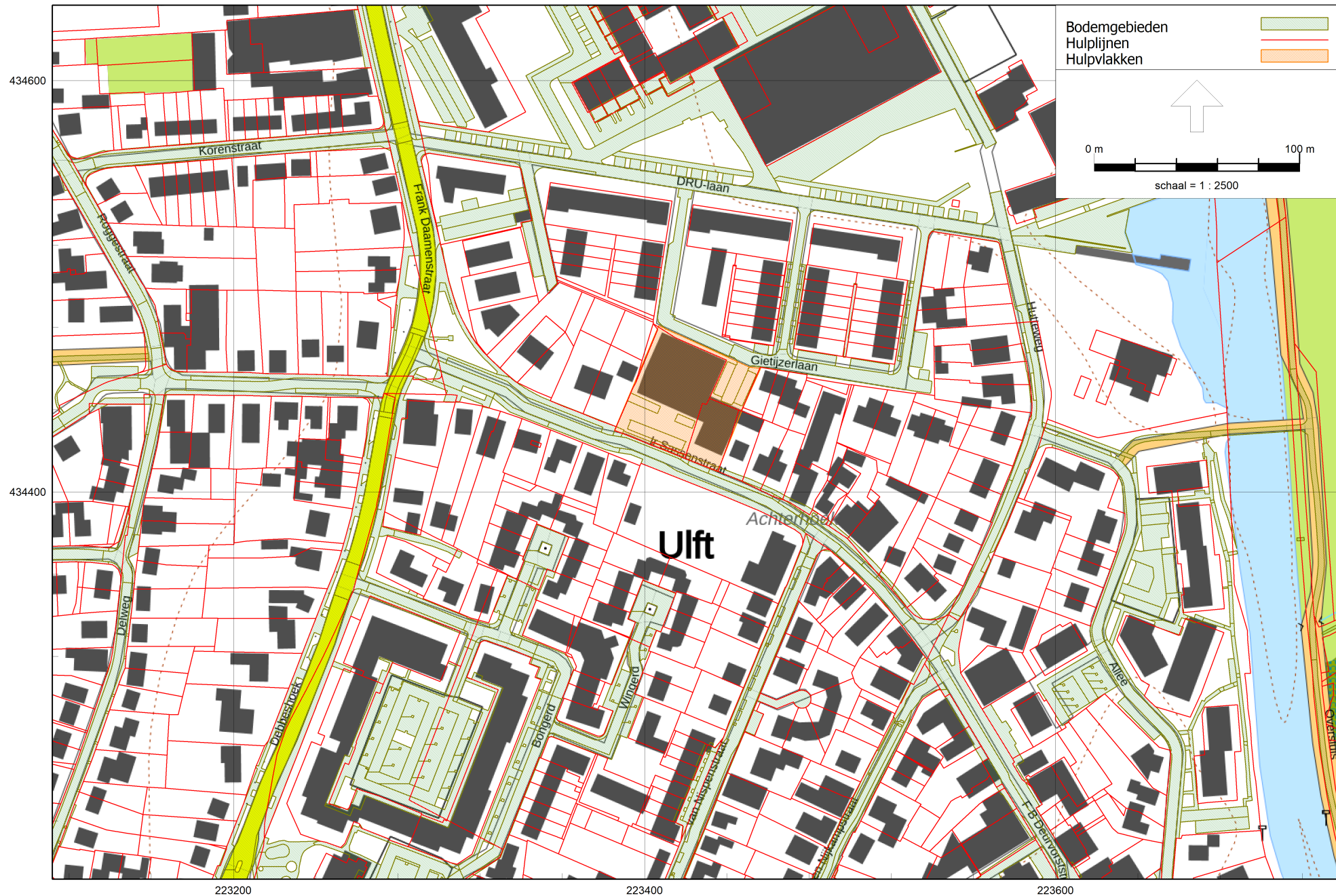
Alvorens de definitieve plannen ten behoeve van de Omgevingsvergunning kunnen worden ingediend bij de gemeente, dient te worden bepaald welke akoestische voorzieningen er noodzakelijk zijn om naar aanleiding van de cumulatieve geluidbelasting van alle wegen

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

gezamenlijk, aan een binnenniveau van 33 dB in de voor bewoning bestemde ruimten te kunnen voldoen. Hiervoor dient voor het gehele bouwplan een akoestisch onderzoek 'Geluidwering gevels' te worden uitgewerkt. Hierbij dient te worden aangetoond dat de karakteristieke geluidswering $G_{a,k}$ van de uitwendige scheidingsconstructies ter plaatse van geluidsgevoelige ruimten voldoet aan het hiervoor in het Bouwbesluit vastgestelde maximale binnenniveau.

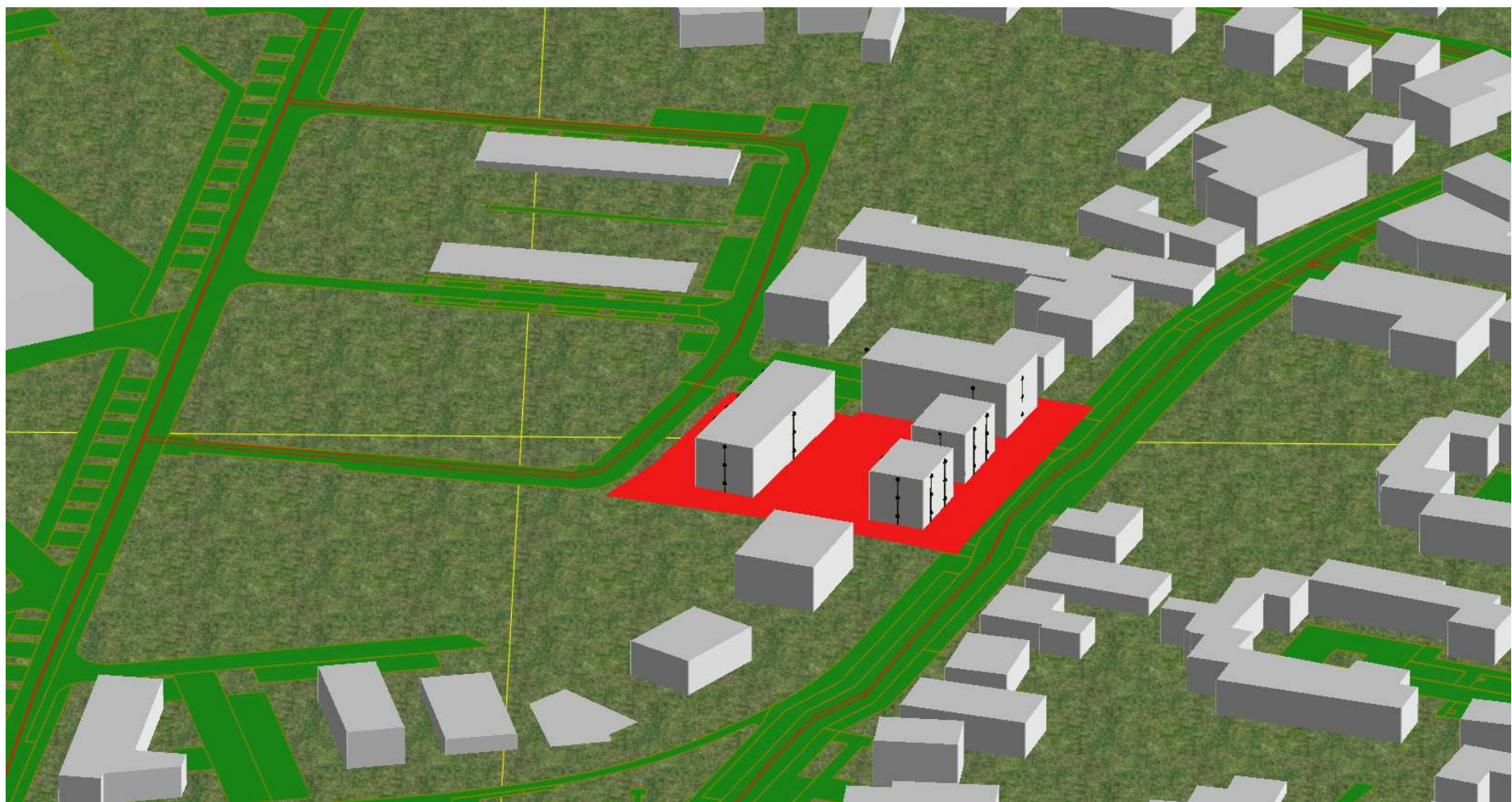
BIJLAGE 01







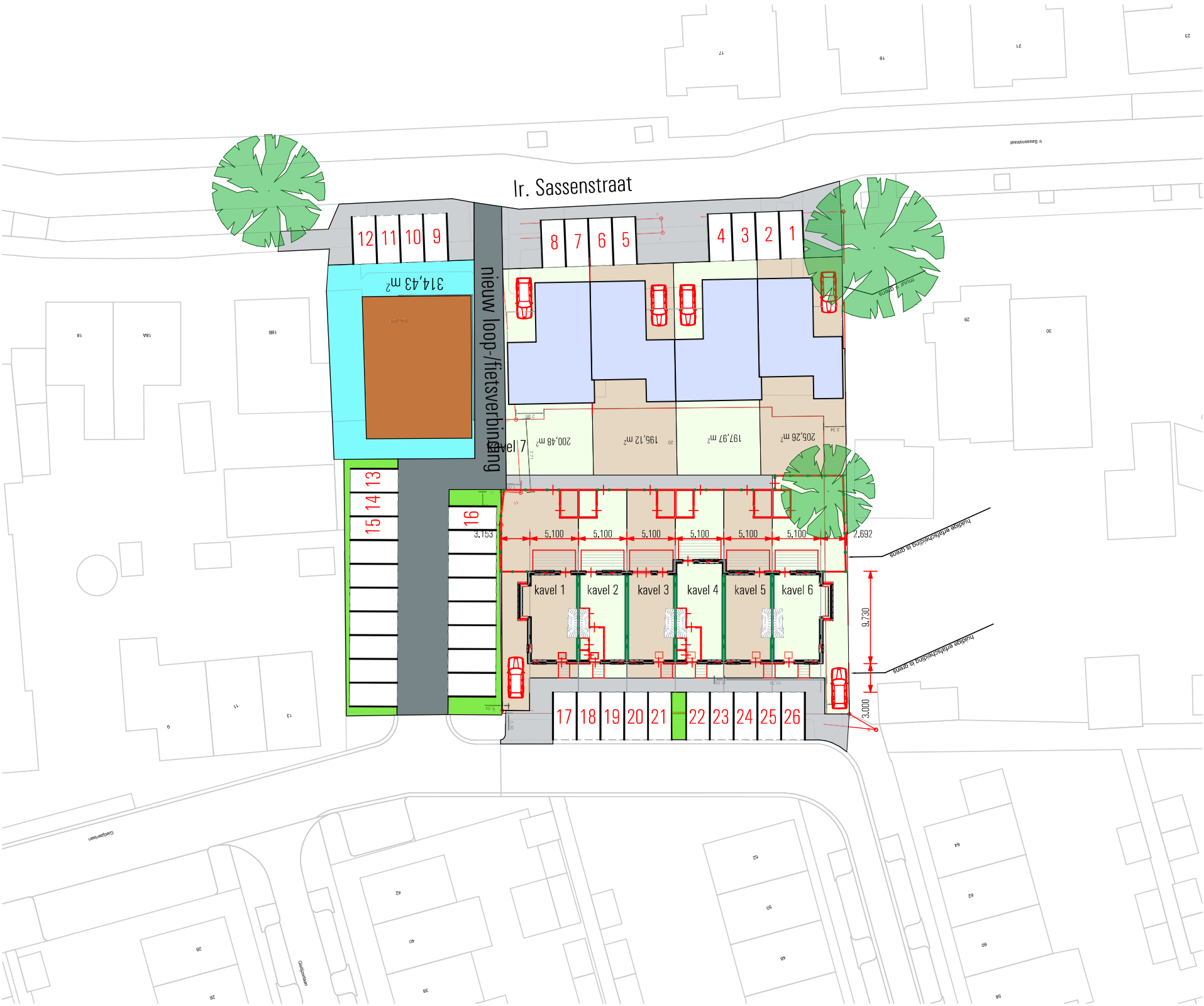






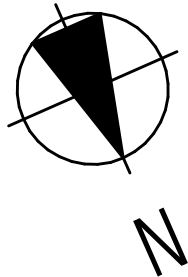
BIJLAGE 02

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:500



SITUATIE:

kadastrale gemeente: Gendringen (Oude IJsselstreek)
sectie: T - 7334
perceel: Ir. Sassenstraat 20 te Ulft
schaal: 1:500



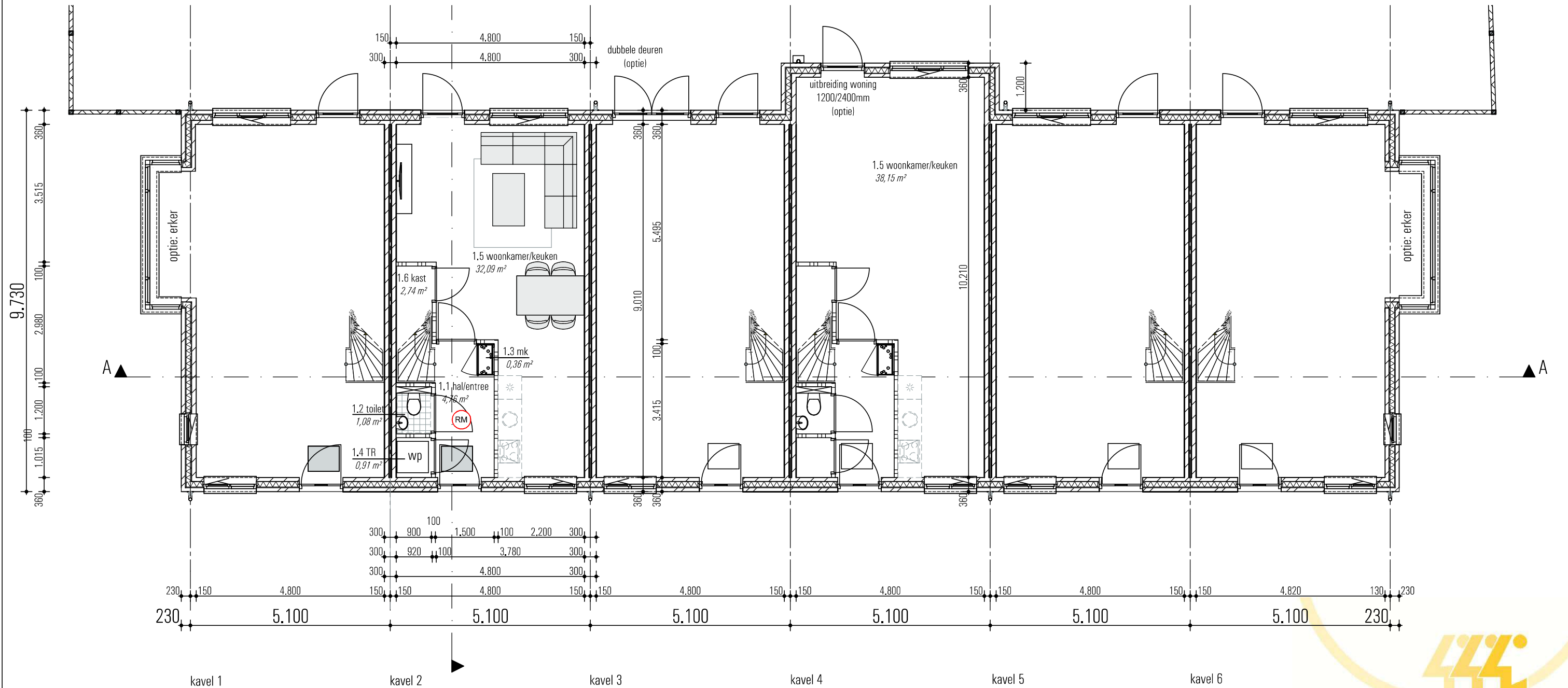
Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155



ERS architecten bna

Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315-323070
Fax. 0315-326155

Gewijzigd:
 Gewijzigd:
 Gewijzigd:
 Gewijzigd: 12-03-2021
 Datum: 10-02-2021
 Schaal: 1:100



beganegrond

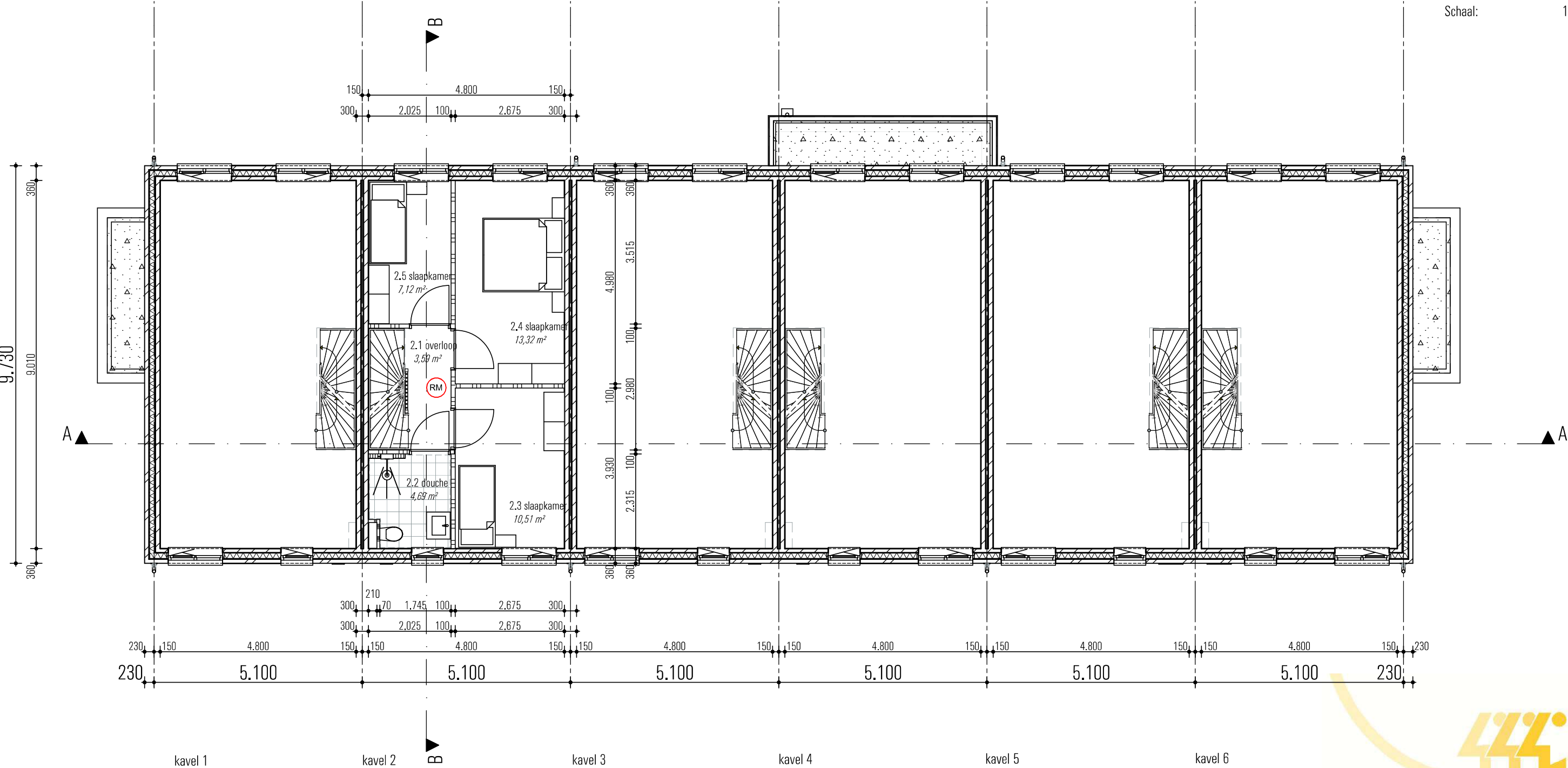
kavel 15 en 17 getekend
 16 en 18 gespiegeld



ERS architecten bna

Stationsweg 25
 7061 CT Terborg
 Tel. 0315 - 323070
 Fax. 0315 - 326155

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:100



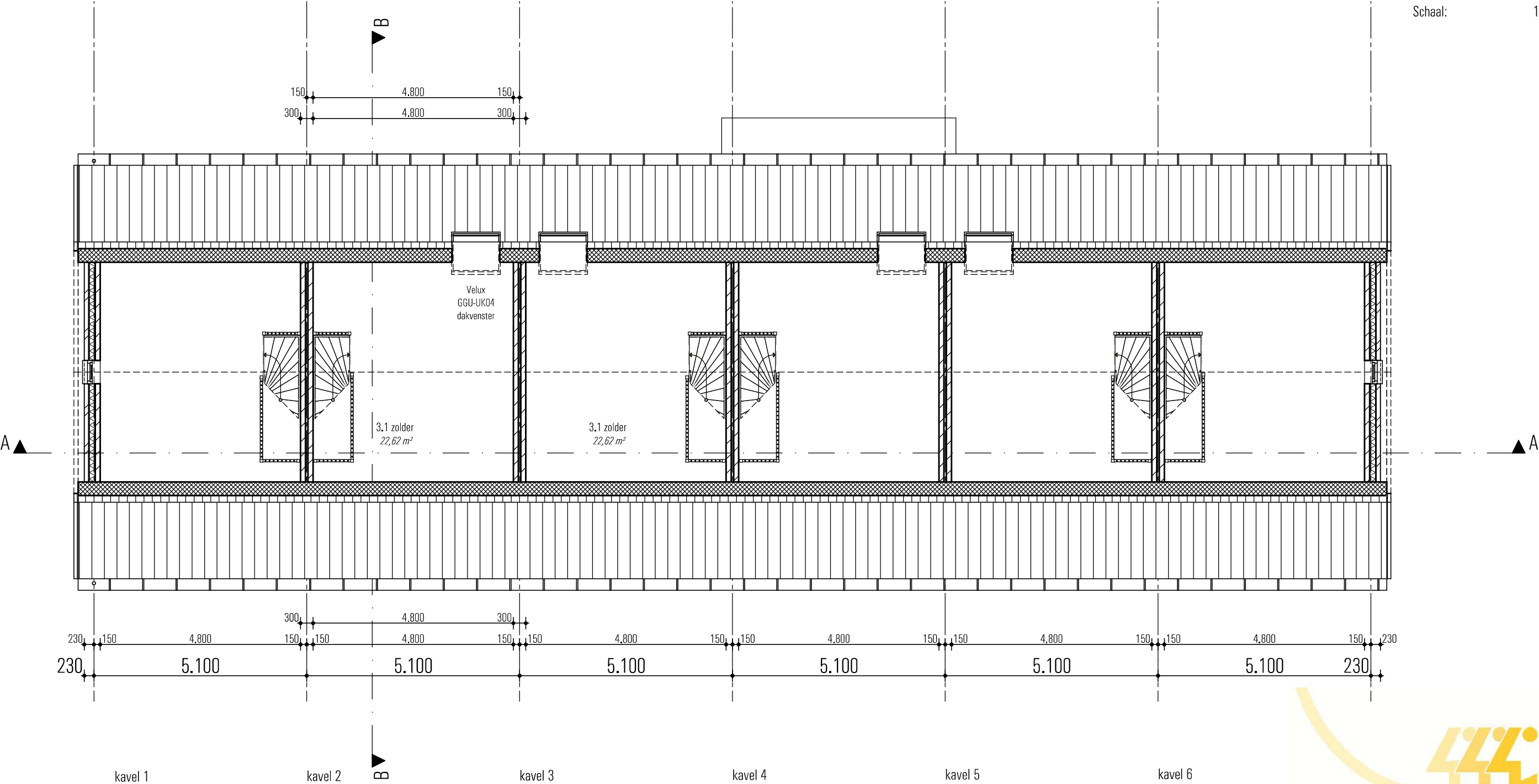
verdieping



ERS architecten bna

Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:100



zolder



ERS architecten bna

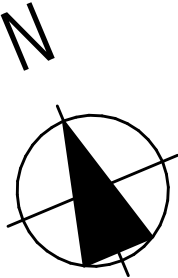
Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:500



SITUATIE:

kadastrale gemeente: Gendringen (Oude IJsselstreek)
sectie: T - 7334
perceel: Ir. Sassenstraat 20 te Ulft
schaal: 1:500



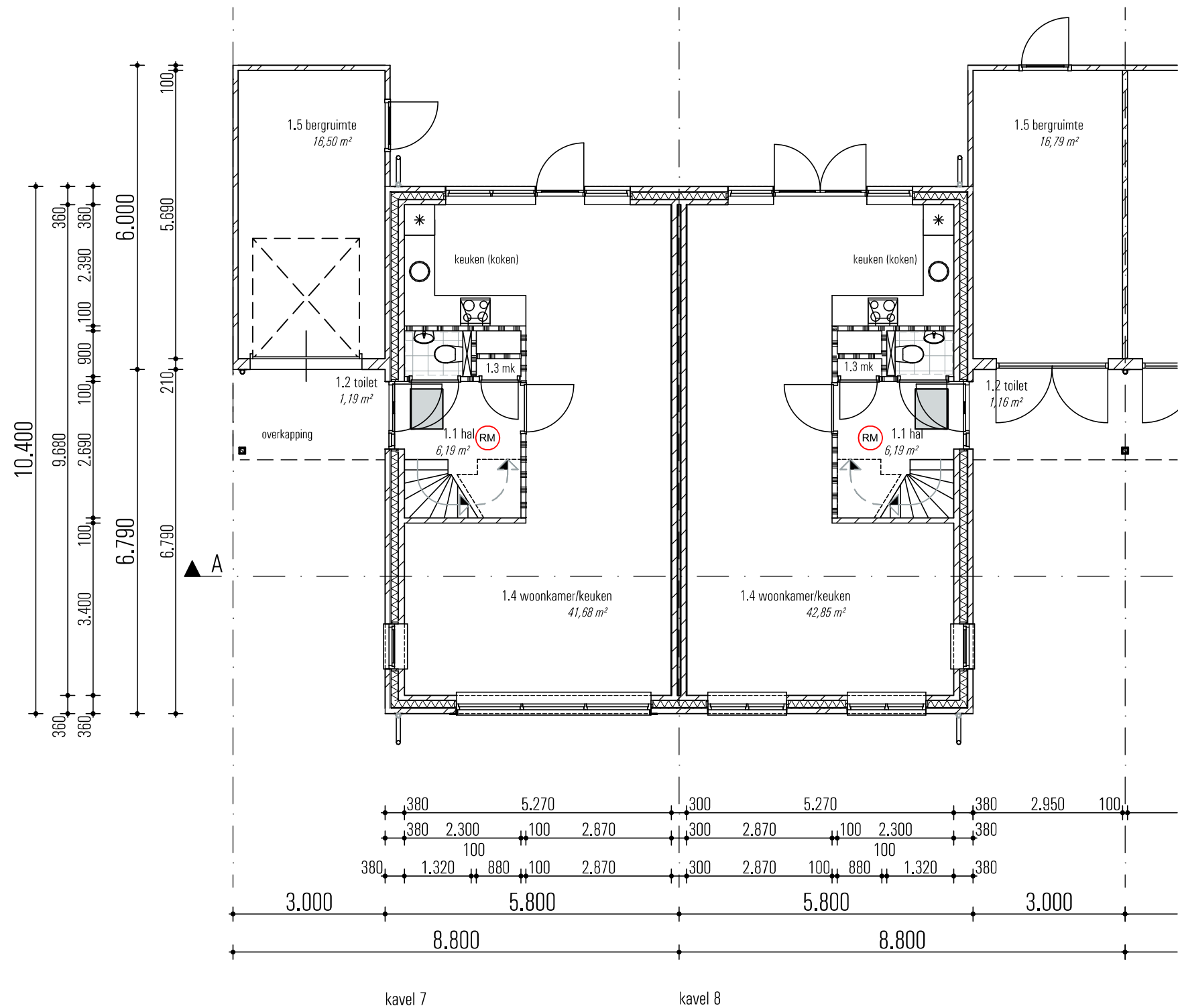
Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155



ERS architecten bna

Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315-323070
Fax. 0315-326155

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:100



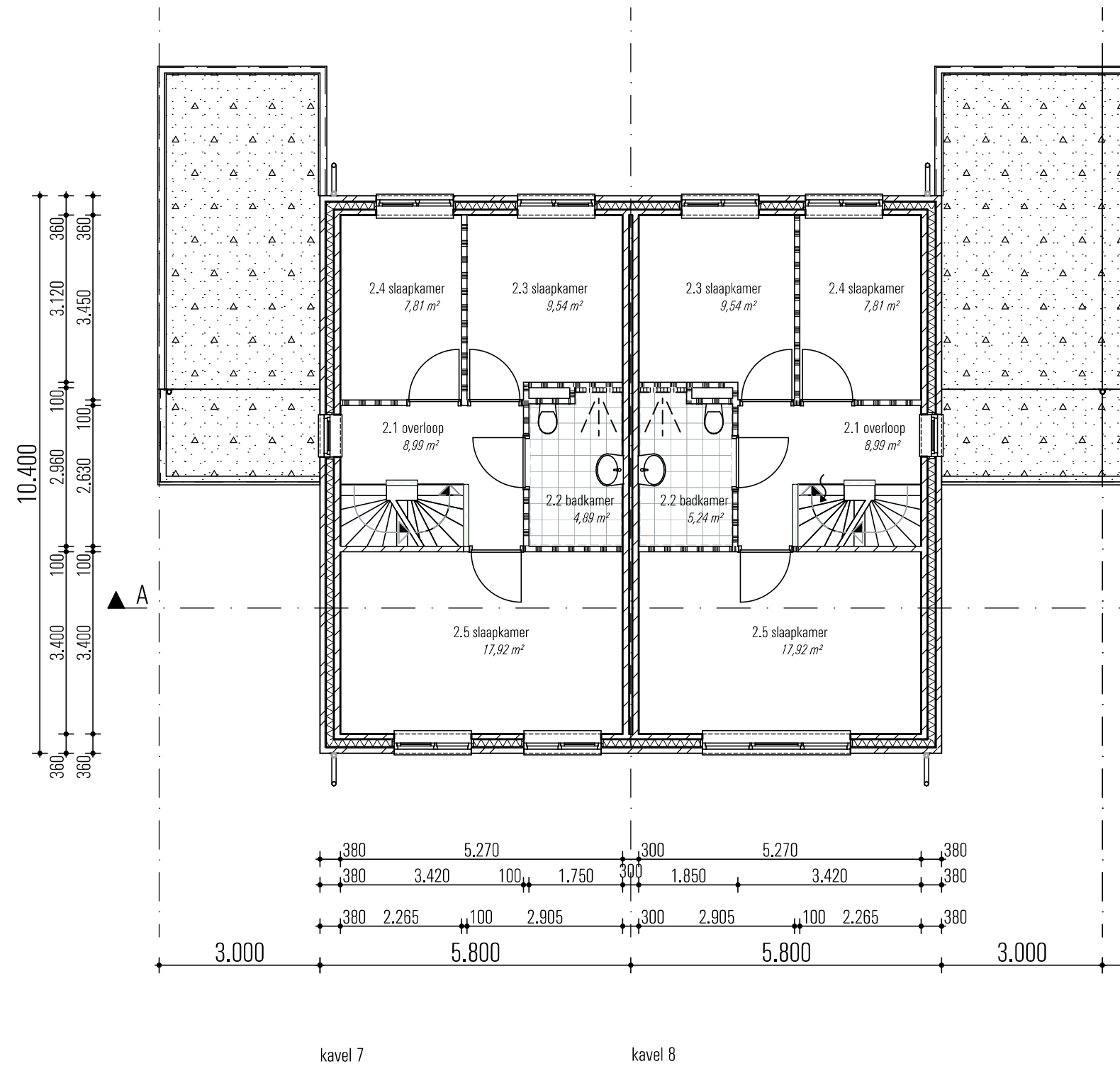
beganeground



ERS architecten bna

Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155

Gewijzigd:
 Gewijzigd:
 Gewijzigd:
 Gewijzigd: 12-03-2021
 Datum: 10-02-2021
 Schaal: 1:100



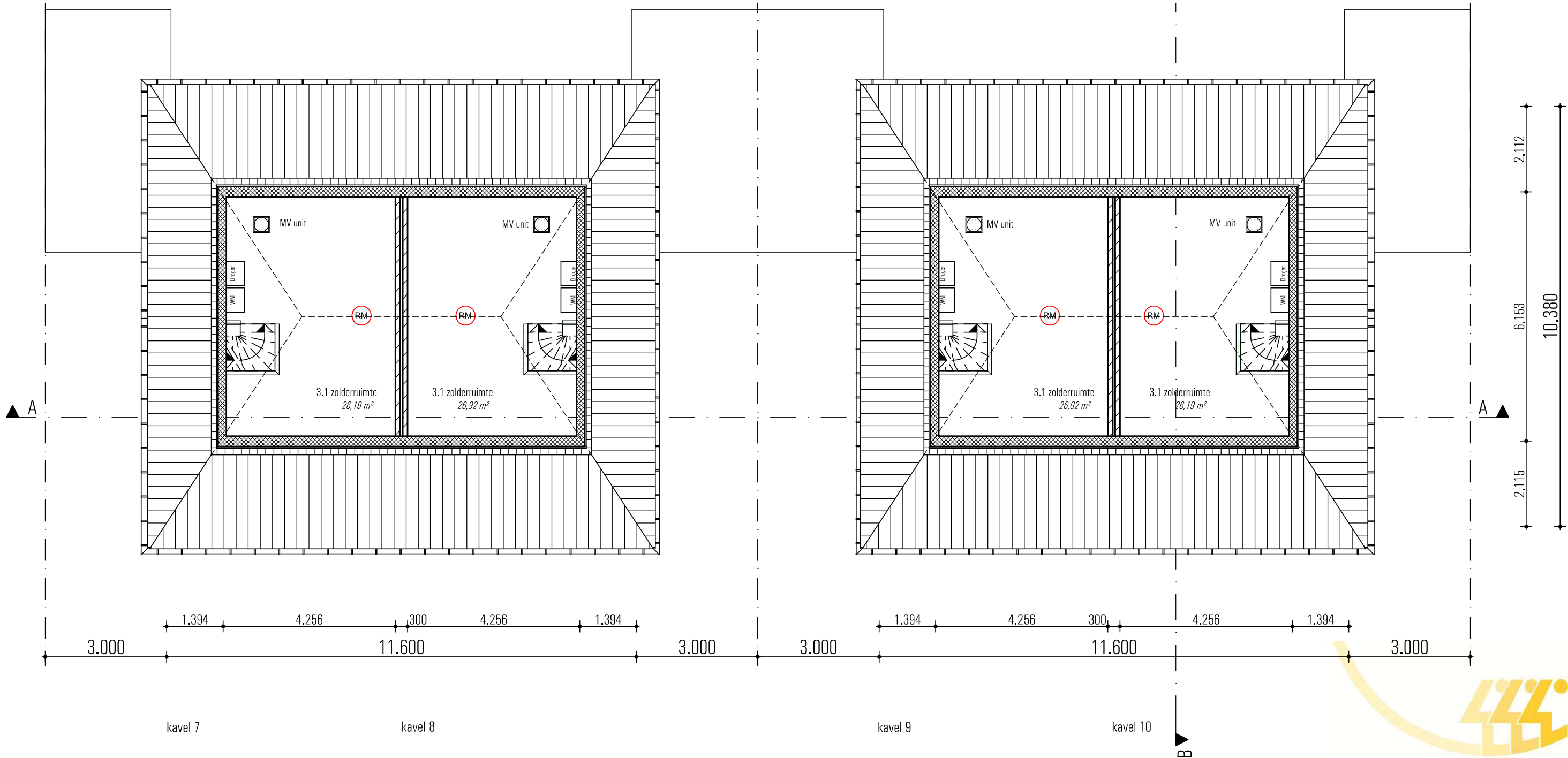
verdieping



ERS architecten bna

Stationsweg 25
 7061 CT Terborg
 Tel. 0315 - 323070
 Fax. 0315 - 326155

Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd:
Gewijzigd: 12-03-2021
Datum: 10-02-2021
Schaal: 1:100



zolder

ERSarchitekten bna

Stationsweg 25
7061 CT Terborg
Tel. 0315 - 323070
Fax. 0315 - 326155

BIJLAGE 03

Vervoerwijze	Factor weekdag
Auto	0,932
Middelzwaar vrachtverkeer	0,827
Zwaar vrachtverkeer	0,771

WegType	Daguur	Nachtuur	Daguur	Nachtuur	Daguur	Nachtuur
	% Pa	% Pa	% Mzv	% Mzv	% Zv	% Zv
Autosnelweg	6,50%	1,05%	6,60%	1,57%	6,01%	2,38%
Autoweg	6,65%	1,02%	6,90%	1,32%	6,53%	1,80%
GOW_bubeko_gemengd_80	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
GOW_bubeko_gesloten_80	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
ETW_bubeko_breed_60	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
GOW_stadsontsluitingsweg_50	6,59%	0,76%	6,99%	0,99%	7,34%	0,71%
GOW_wijksontsluitingsweg_50	6,51%	0,71%	7,10%	0,74%	7,36%	0,31%
ETW_bibeko_30	6,68%	0,77%	7,35%	0,78%	7,31%	0,78%

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift
Straatnaam	Sassenstraat
Plaats	Uift
Aantal rijlijnen	2

TELJAAR	
Uitgangspunten teljaar	
jaartal teljaar	= 2031
werkdaggemiddelde teljaar	= 2.500 mvt/etm
Factor personenauto's	= 100,0 %
Factor middelzwaar verkeer	= 100,0 %
Factor zwaar verkeer	= 100,0 %
Factor motoren	= 100,0 %
Weekdaggemiddelde teljaar	
Personenauto's	= 2.375 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	= 88 mvt/etm
Zwaar verkeer	= 38 mvt/etm
Motoren	= 0 mvt/etm
weekdaggemiddelde teljaar	= 2.500 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar	
dagperiode	= 80,6 %
avondperiode	= 13,3 %
nachtperiode	= 6,2 %
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 94,5 %
Middelzware motorvoertuigen	= 3,8 %
Zware motorvoertuigen	= 1,6 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 97,9 %
Middelzware motorvoertuigen	= 1,5 %
Zware motorvoertuigen	= 0,7 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 94,9 %
Middelzware motorvoertuigen	= 3,5 %
Zware motorvoertuigen	= 1,5 %
Motoren	= 0,0 %

PROJECTGEGEVENS	
Datum	5 mei 2021
Tijd	13:08
Initialen	BM
Wegtype	30 km weg binnen bebouwde kom

PROGNOSEJAAR	
Uitgangspunten prognosejaar	
jaartal prognosejaar	= 2031
gem. verkeersgroei per jaar	= 1,5 %
aantal jaren van groei	= 0 jaar
Weekdaggemiddelde prognosejaar	
Personenauto's	= 2.375 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	= 88 mvt/etm
Zwaar verkeer	= 38 mvt/etm
Motoren	= 0 mvt/etm
weekdaggemiddelde prognosejaar	= 2.500 mvt/etm
Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 94,5 %
Middelzware motorvoertuigen	= 3,8 %
Zware motorvoertuigen	= 1,6 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 97,9 %
Middelzware motorvoertuigen	= 1,5 %
Zware motorvoertuigen	= 0,7 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 94,9 %
Middelzware motorvoertuigen	= 3,5 %
Zware motorvoertuigen	= 1,5 %
Motoren	= 0,0 %

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2031			Aantal voertuigen per uur in 2031		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	158,7	81,2	18,3	158,7	81,2	18,3
Middelzware motorvoertuigen	6,4	1,2	0,7	6,4	1,2	0,7
Zware motorvoertuigen	2,7	0,3	0,3	2,7	0,3	0,3
Motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	Datum	5 mei 2021
Straatnaam	Sassenstraat	Tijd	13:08
Plaats	Uift	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	30 km weg binnen bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde			
Personenauto	100,0	%	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	2.500 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	100,0	%	Waarvan totaal vrachtverkeer	125 mvt/etm
Zwaar verkeer	100,0	%	Percentage vrachtverkeer	5,0 %
Motoren	100,0	%	Middelzwaar verkeer	70 % Zwaar verkeer
				30 %

Weekdaggemiddelde prognosejaar			2375 mvt/etm			88 mvt/etm			38 mvt/etm		
Keuzelijst	Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %				
	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur		
Autosnelweg	6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38		
Autoweg	6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80		
80 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78		
60 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78		
50 km Stadsontsluiting	6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71		
50 km Wijkontsluiting	6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31		
30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78		

30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		158,7							
- dagtotaal		1.903,8							
- avonduur			81,2						
- avondtotaal			324,9						
- nachtuur				18,3					
- nachttotaal				146,3					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur				6,4					
- dagtotaal				77,2					
- avonduur					1,2				
- avondtotaal					4,9				
- nachtuur						0,7			
- nachttotaal						5,5			

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur							2,7		
- dagtotaal							32,9		
- avonduur								0,3	
- avondtotaal								2,3	
- nachtuur									0,3
- nachttotaal									2,3

	Dag	Avond	Nacht						
	2014	332	154	mvt/etm					
	80,6	13,3	6,2	%					
	2500			Totaal aantal mvt/etm					

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam		Planontwikkeling Sassenstraat Uift		Datum		5 mei 2021	
Straatnaam		Van Nispenstraat		Tijd		14:53	
Plaats		Uift		Initialen		BM	
Aantal rijlijnen		2		Wegtype		30 km weg binnen bebouwde kom	
TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar		=	2031	jaartal prognosejaar		=	2031
werkdaggemiddelde teljaar		=	1.000 mvt/etm	gem. verkeersgroei per jaar		=	1,5 %
Factor personenauto's		=	100,0 %	aantal jaren van groei		=	0 jaar
Factor middelzwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor zwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor motoren		=	100,0 %				
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's		=	940 mvt/etm	Personenauto's		=	940 mvt/etm
Middelzwaar verkeer		=	36 mvt/etm	Middelzwaar verkeer		=	36 mvt/etm
Zwaar verkeer		=	24 mvt/etm	Zwaar verkeer		=	24 mvt/etm
Motoren		=	0 mvt/etm	Motoren		=	0 mvt/etm
weekdaggemiddelde teljaar		=	1.000 mvt/etm	weekdaggemiddelde prognosejaar		=	1.000 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar							
dagperiode		=	80,6 %				
avondperiode		=	13,2 %				
nachtperiode		=	6,2 %				
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %
Zware motorvoertuigen		=	2,6 %	Zware motorvoertuigen		=	2,6 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %	Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %
Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %	Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %
Zware motorvoertuigen		=	1,1 %	Zware motorvoertuigen		=	1,1 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %
Zware motorvoertuigen		=	2,4 %	Zware motorvoertuigen		=	2,4 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigcategorie		Aantal voertuigen per uur in 2021		Aantal voertuigen per uur in 2031			
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen		62,8	32,1	7,2	62,8	32,1	7,2
Middelzware motorvoertuigen		2,6	0,5	0,3	2,6	0,5	0,3
Zware motorvoertuigen		1,8	0,2	0,2	1,8	0,2	0,2
Motoren		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	Datum	5 mei 2021
Straatnaam	Van Nispenstraat	Tijd	14:53
Plaats	Uift	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	30 km weg binnen bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde			
Personenauto	100,0	%	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	1.000 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	100,0	%	Waarvan totaal vrachtverkeer	60 mvt/etm
Zwaar verkeer	100,0	%	Percentage vrachtverkeer	6,0 %
Motoren	100,0	%	Middelzwaar verkeer	60 % Zwaar verkeer 40 %

Weekdaggemiddelde prognosejaar		940 mvt/etm			36 mvt/etm			24 mvt/etm		
Keuzelijst		Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
		Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg		6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg		6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting		6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting		6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom		6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		62,8							
- dagtotaal		753,5							
- avonduur			32,1						
- avondtotaal			128,6						
- nachtuur				7,2					
- nachttotaal				57,9					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur					2,6				
- dagtotaal					31,8				
- avonduur						0,5			
- avondtotaal						2,0			
- nachtuur							0,3		
- nachttotaal							2,2		

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur							1,8		
- dagtotaal							21,1		
- avonduur								0,2	
- avondtotaal								1,4	
- nachtuur									0,2
- nachttotaal									1,5
		Dag	Avond	Nacht					
		806	132	62	mvt/etm				
		80,6	13,2	6,2	%				
		1000			Totaal aantal mvt/etm				

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam		Planontwikkeling Sassenstraat Uift		Datum		5 mei 2021	
Straatnaam		DRU-straat		Tijd		14:50	
Plaats		Uift		Initialen		BM	
Aantal rijlijnen		2		Wegtype		30 km weg binnen bebouwde kom	
TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar		=	2031	jaartal prognosejaar		=	2031
werkdaggemiddelde teljaar		=	1.000 mvt/etm	gem. verkeersgroei per jaar		=	1,5 %
Factor personenauto's		=	100,0 %	aantal jaren van groei		=	0 jaar
Factor middelzwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor zwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor motoren		=	100,0 %				
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's		=	940 mvt/etm	Personenauto's		=	940 mvt/etm
Middelzwaar verkeer		=	36 mvt/etm	Middelzwaar verkeer		=	36 mvt/etm
Zwaar verkeer		=	24 mvt/etm	Zwaar verkeer		=	24 mvt/etm
Motoren		=	0 mvt/etm	Motoren		=	0 mvt/etm
weekdaggemiddelde teljaar		=	1.000 mvt/etm	weekdaggemiddelde prognosejaar		=	1.000 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar							
dagperiode		=	80,6 %				
avondperiode		=	13,2 %				
nachtperiode		=	6,2 %				
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %
Zware motorvoertuigen		=	2,6 %	Zware motorvoertuigen		=	2,6 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %	Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %
Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %	Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %
Zware motorvoertuigen		=	1,1 %	Zware motorvoertuigen		=	1,1 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %
Zware motorvoertuigen		=	2,4 %	Zware motorvoertuigen		=	2,4 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigcategorie		Aantal voertuigen per uur in		2031	Aantal voertuigen per uur in 2031		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen		62,8	32,1	7,2	62,8	32,1	7,2
Middelzware motorvoertuigen		2,6	0,5	0,3	2,6	0,5	0,3
Zware motorvoertuigen		1,8	0,2	0,2	1,8	0,2	0,2
Motoren		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	Datum	5 mei 2021
Straatnaam	DRU-straat	Tijd	14:50
Plaats	Uift	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	30 km weg binnen bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde			
Personenauto	100,0	%	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	1.000 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	100,0	%	Waarvan totaal vrachtverkeer	60 mvt/etm
Zwaar verkeer	100,0	%	Percentage vrachtverkeer	6,0 %
Motoren	100,0	%	Middelzwaar verkeer	60 % Zwaar verkeer 40 %

Weekdaggemiddelde prognosejaar		940 mvt/etm			36 mvt/etm			24 mvt/etm		
Keuzelijst		Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
		Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg		6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg		6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting		6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting		6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom		6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		62,8							
- dagtotaal		753,5							
- avonduur			32,1						
- avondtotaal			128,6						
- nachtuur				7,2					
- nachttotaal				57,9					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur					2,6				
- dagtotaal					31,8				
- avonduur						0,5			
- avondtotaal						2,0			
- nachtuur							0,3		
- nachttotaal							2,2		

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur								1,8	
- dagtotaal								21,1	
- avonduur									0,2
- avondtotaal									1,4
- nachtuur									0,2
- nachttotaal									1,5
		Dag	Avond	Nacht					
		806	132	62	mvt/etm				
		80,6	13,2	6,2	%				
		1000			Totaal aantal mvt/etm				

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS		
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	
Straatnaam	Debbeshoek	
Plaats	Uift	
Aantal rijlijnen	2	

TELJAAR		
Uitgangspunten teljaar		
jaartal teljaar	=	2031
werkdaggemiddelde teljaar	=	6.000 mvt/etm
Factor personenauto's	=	100,0 %
Factor middelzwaar verkeer	=	100,0 %
Factor zwaar verkeer	=	100,0 %
Factor motoren	=	100,0 %
Weekdaggemiddelde teljaar		
Personenauto's	=	5.580 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	=	252 mvt/etm
Zwaar verkeer	=	168 mvt/etm
Motoren	=	0 mvt/etm
weekdaggemiddelde teljaar	=	6.000 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar		
dagperiode	=	78,7 %
avondperiode	=	15,7 %
nachtperiode	=	5,6 %
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar		
Lichte motorvoertuigen	=	92,3 %
Middelzware motorvoertuiger	=	4,5 %
Zware motorvoertuigen	=	3,1 %
Motoren	=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar		
Lichte motorvoertuigen	=	96,0 %
Middelzware motorvoertuiger	=	2,4 %
Zware motorvoertuigen	=	1,6 %
Motoren	=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar		
Lichte motorvoertuigen	=	94,3 %
Middelzware motorvoertuiger	=	4,4 %
Zware motorvoertuigen	=	1,2 %
Motoren	=	0,0 %

PROJECTGEGEVENS		
Datum	5 mei 2021	
Tijd	15:00	
Initialen	BM	
Wegtype	50 km Wijkontsluiting	

PROGNOSEJAAR		
Uitgangspunten prognosejaar		
jaartal prognosejaar	=	2031
gem. verkeersgroei per jaar	=	1,5 %
aantal jaren van groei	=	0 jaar
Weekdaggemiddelde prognosejaar		
Personenauto's	=	5.580 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	=	252 mvt/etm
Zwaar verkeer	=	168 mvt/etm
Motoren	=	0 mvt/etm
weekdaggemiddelde prognosejaa	=	6.000 mvt/etm
Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar		
Lichte motorvoertuigen	=	92,3 %
Middelzware motorvoertuigen	=	4,5 %
Zware motorvoertuigen	=	3,1 %
Motoren	=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar		
Lichte motorvoertuigen	=	96,0 %
Middelzware motorvoertuigen	=	2,4 %
Zware motorvoertuigen	=	1,6 %
Motoren	=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar		
Lichte motorvoertuigen	=	94,3 %
Middelzware motorvoertuigen	=	4,4 %
Zware motorvoertuigen	=	1,2 %
Motoren	=	0,0 %

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2031		
	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	363,3	226,0	39,6
Middelzware motorvoertuigen	17,9	5,6	1,9
Zware motorvoertuigen	12,4	1,9	0,5
Motoren	0,0	0,0	0,0

Aantal voertuigen per uur in 2031		
dag	avond	nacht
363,3	226,0	39,6
17,9	5,6	1,9
12,4	1,9	0,5
0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	Datum	5 mei 2021
Straatnaam	Debbeshoek	Tijd	15:00
Plaats	Uift	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	50 km Wijkontsluiting

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde			
Personenauto	100,0	%	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	6.000 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	100,0	%	Waarvan totaal vrachtverkeer	420 mvt/etm
Zwaar verkeer	100,0	%	Percentage vrachtverkeer	7,0 %
Motoren	100,0	%	Middelzwaar verkeer	60 % Zwaar verkeer 40 %

Weekdaggemiddelde prognosejaar			5580 mvt/etm			252 mvt/etm			168 mvt/etm		
			Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
Keuzelijst			Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg			6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg			6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom			6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom			6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting			6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting			6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom			6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

50 km Wijkontsluiting	6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
-----------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar										
- daguur		363,3								
- dagtotaal		4.359,1								
- avonduur			226,0							
- avondtotaal			904,0							
- nachtuur				39,6						
- nachttotaal				316,9						

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar										
- daguur					17,9					
- dagtotaal					214,7					
- avonduur						5,6				
- avondtotaal						22,4				
- nachtuur							1,9			
- nachttotaal							14,9			

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar										
- daguur								12,4		
- dagtotaal								148,4		
- avonduur									1,9	
- avondtotaal									15,5	
- nachtuur										0,5
- nachttotaal										4,2
		Dag	Avond	Nacht						
		4722	942	336	mvt/etm					
		78,7	15,7	5,6	%					
		6000			Totaal aantal mvt/etm					

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam		Planontwikkeling Sassenstraat Uift		Datum		5 mei 2021	
Straatnaam		Gieterijstraat		Tijd		14:56	
Plaats		Uift		Initialen		BM	
Aantal rijlijnen		2		Wegtype		30 km weg binnen bebouwde kom	
TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar		=	2031	jaartal prognosejaar		=	2031
werkdaggemiddelde teljaar		=	500 mvt/etm	gem. verkeersgroei per jaar		=	1,5 %
Factor personenauto's		=	100,0 %	aantal jaren van groei		=	0 jaar
Factor middelzwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor zwaar verkeer		=	100,0 %				
Factor motoren		=	100,0 %				
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's		=	470 mvt/etm	Personenauto's		=	470 mvt/etm
Middelzwaar verkeer		=	18 mvt/etm	Middelzwaar verkeer		=	18 mvt/etm
Zwaar verkeer		=	12 mvt/etm	Zwaar verkeer		=	12 mvt/etm
Motoren		=	0 mvt/etm	Motoren		=	0 mvt/etm
weekdaggemiddelde teljaar		=	500 mvt/etm	weekdaggemiddelde prognosejaar		=	500 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar							
dagperiode		=	80,6 %				
avondperiode		=	13,2 %				
nachtperiode		=	6,2 %				
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,5 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,9 %
Zware motorvoertuigen		=	2,6 %	Zware motorvoertuigen		=	2,6 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %	Lichte motorvoertuigen		=	97,4 %
Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %	Middelzware motorvoertuigen		=	1,5 %
Zware motorvoertuigen		=	1,1 %	Zware motorvoertuigen		=	1,1 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %	Lichte motorvoertuigen		=	93,9 %
Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %	Middelzware motorvoertuigen		=	3,6 %
Zware motorvoertuigen		=	2,4 %	Zware motorvoertuigen		=	2,4 %
Motoren		=	0,0 %	Motoren		=	0,0 %
Voertuigcategorie		Aantal voertuigen per uur in 2021		Aantal voertuigen per uur in 2031			
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen		31,4	16,1	3,6	31,4	16,1	3,6
Middelzware motorvoertuigen		1,3	0,3	0,1	1,3	0,3	0,1
Zware motorvoertuigen		0,9	0,1	0,1	0,9	0,1	0,1
Motoren		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Planontwikkeling Sassenstraat Uift	Datum	5 mei 2021
Straatnaam	Gieterijstraat	Tijd	14:56
Plaats	Uift	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	30 km weg binnen bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde			
Personenauto	100,0	%	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	500 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	100,0	%	Waarvan totaal vrachtverkeer	30 mvt/etm
Zwaar verkeer	100,0	%	Percentage vrachtverkeer	6,0 %
Motoren	100,0	%	Middelzwaar verkeer	60 % Zwaar verkeer 40 %

Weekdaggemiddelde prognosejaar		470 mvt/etm			18 mvt/etm			12 mvt/etm		
Keuzelijst		Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
		Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg		6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg		6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting		6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting		6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom		6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		31,4							
- dagtotaal		376,8							
- avonduur			16,1						
- avondtotaal			64,3						
- nachtuur				3,6					
- nachttotaal				29,0					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur					1,3				
- dagtotaal					15,9				
- avonduur						0,3			
- avondtotaal						1,0			
- nachtuur							0,1		
- nachttotaal							1,1		

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur								0,9	
- dagtotaal								10,5	
- avonduur									0,1
- avondtotaal									0,7
- nachtuur									0,1
- nachttotaal									0,7
		Dag	Avond	Nacht	mvt/etm				
		403	66	31					
		80,6	13,2	6,2	%				
		500			Totaal aantal mvt/etm				

Van: Meijden van der, Cor <c.vandermeijden@oude-ijsselstreek.nl>
Verzonden: maandag 10 mei 2021 15:49
Aan: Bert Mengers | Ancoor
CC: Mollenhof, Carla
Onderwerp: RE: Opvragen verkeersgegevens Omgeving Sassenstraat 20 te Ulft

Goedemiddag Bert

Heel grof jouw bijlage bekeken, ziet er uit alsof het goed genoeg is.

We hebben geen recente tellingen van Debbershoek (zonder r?) 6000 zit gevoelsmatig aan de ruime kant.

Mvg Cor

Van: Bert Mengers | Ancoor <mengers@ancoor.nl>
Verzonden: woensdag 5 mei 2021 15:37
Aan: Meijden van der, Cor <c.vandermeijden@oude-ijsselstreek.nl>
CC: Bouwbedrijf Gert Jansen <info@gertjansen.nl>
Onderwerp: RE: Opvragen verkeersgegevens Omgeving Sassenstraat 20 te Ulft

Goedemiddag Cor,

Bijgaande in de bijlage, zoals afgesproken, een uitgewerkte prognose van de verkeerintensiteiten rondom het plangebied aan de Sassenstraat te Ulft zoals wij die voorstellen. Voor de Debbershoek zijn er mogelijk bij de gemeente wel telgegevens bekend. Ik ben nu uitgegaan van 6000 mvt/etm en 6% vrachtverkeer. Indien mogelijk deze intensiteit nog aan te passen op recente tellingen. Graag jou reactie hierop.

Vriendelijke groeten,

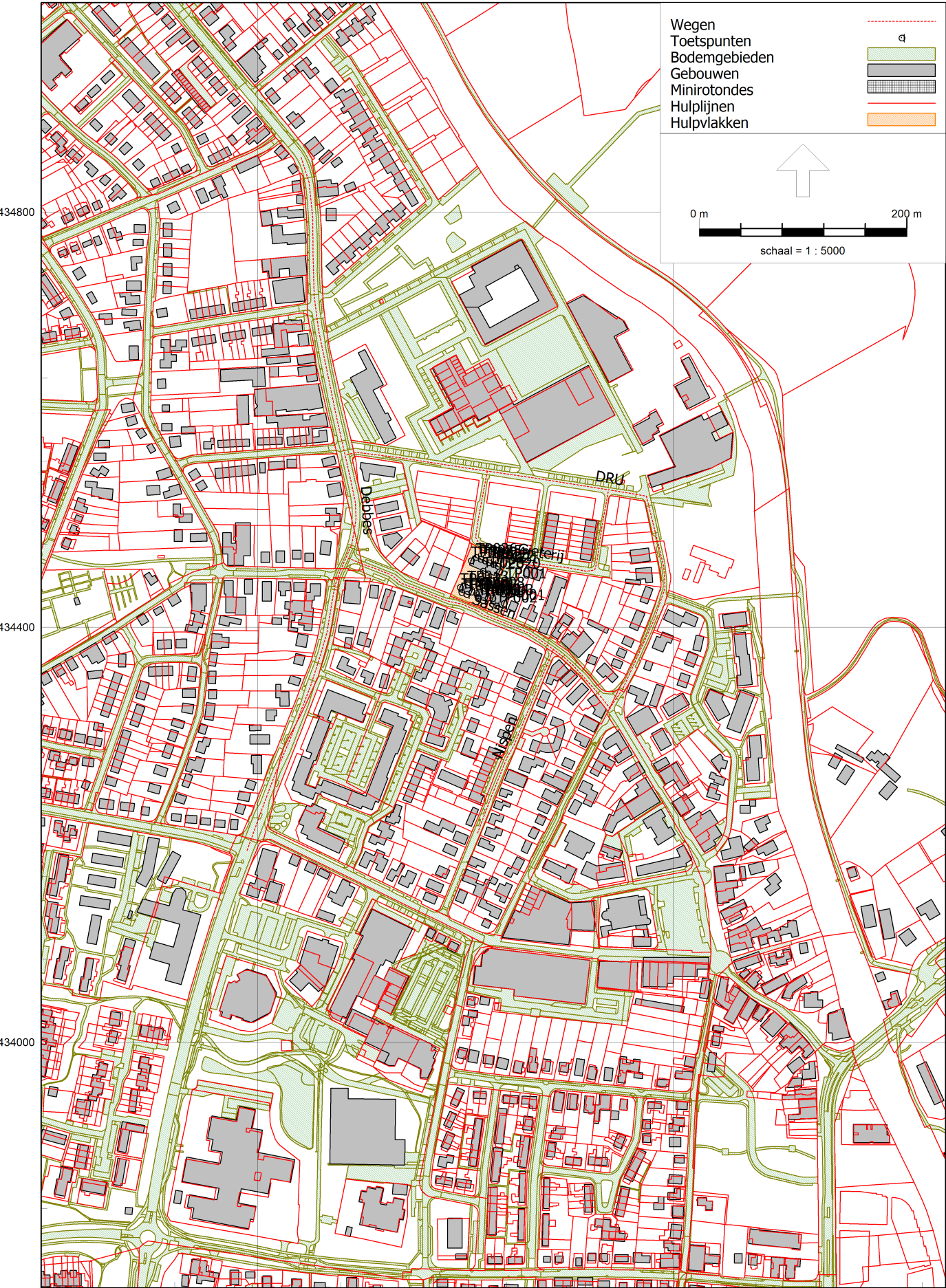


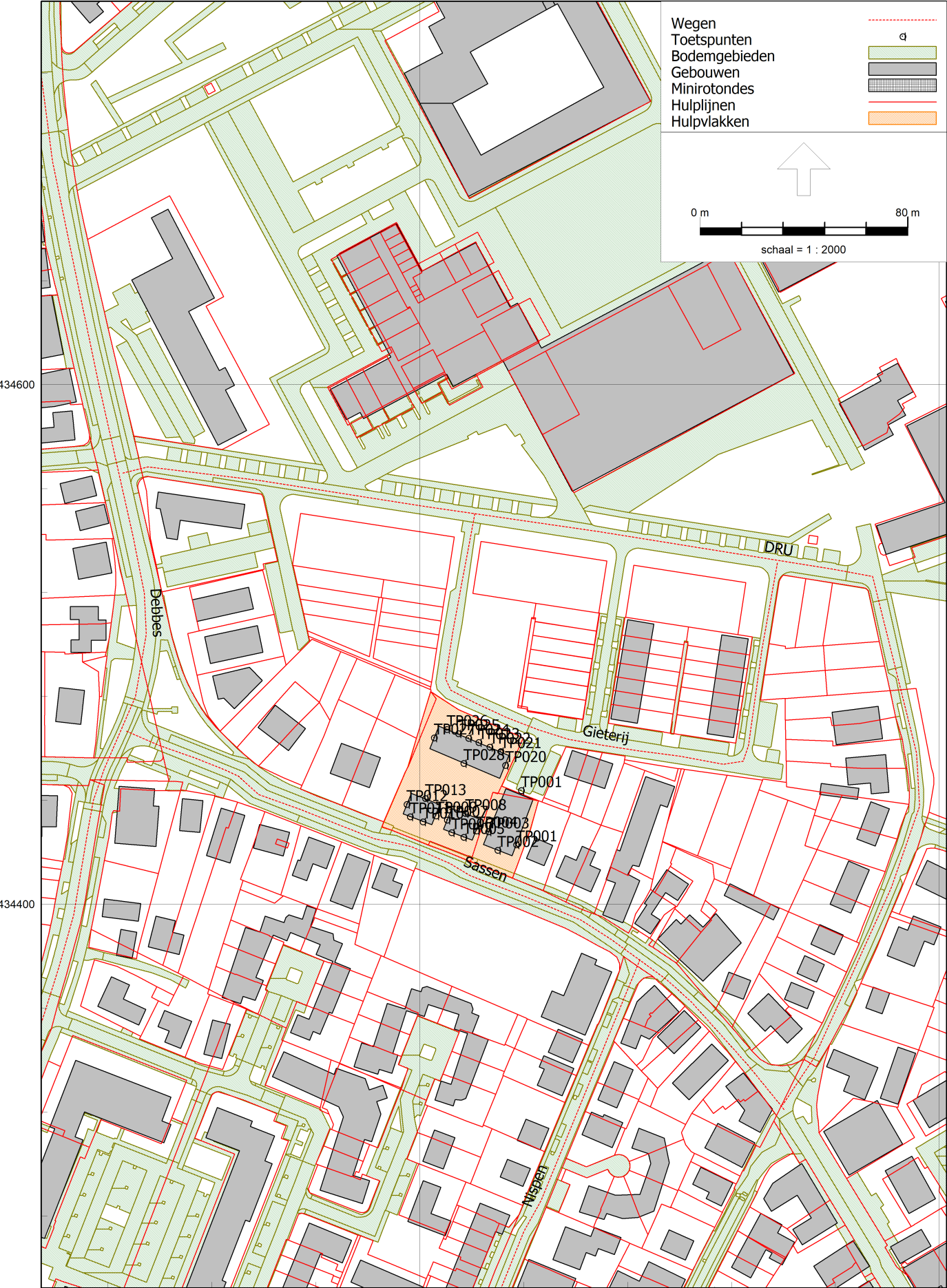
ANCOOR
B. (Bert) Mengers
Lijsterbeslaan 117
7004 GN Doetinchem

03 14 – 36 81 06
06 – 51 82 06 61

De informatie verzonden met deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. ANCOOR staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan. Wij sluiten alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van deze e-mail. Op al onze leveringen en diensten zijn onze algemene voorwaarden van kracht.

BIJLAGE 04







BIJLAGE 05

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - 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))
Sassen	Sassenstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Nispen	Van Nispenstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
DRU	DRU-straat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Gieterij	Gieterijstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Debbes	Debbeshoek	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - 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)
Sassen	30	30	30	--	2498,80	6,72	3,31	0,77	--	--	--	--	--	94,58	98,19	94,82	--	3,81	1,45	3,63	--	1,61
Nispen	30	30	30	--	999,20	6,73	3,28	0,77	--	--	--	--	--	93,45	97,87	93,51	--	3,87	1,52	3,90	--	2,68
DRU	30	30	30	--	999,20	6,73	3,28	0,77	--	--	--	--	--	93,45	97,87	93,51	--	3,87	1,52	3,90	--	2,68
Gieterij	30	30	30	--	499,60	6,73	3,30	0,76	--	--	--	--	--	93,45	97,58	94,74	--	3,87	1,82	2,63	--	2,68
Debbes	50	50	50	--	5993,20	6,57	3,90	0,70	--	--	--	--	--	92,30	96,79	94,29	--	4,55	2,40	4,52	--	3,15

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

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
Sassen	0,36	1,55	--	--	--	--	--	158,70	81,20	18,30	--	6,40	1,20	0,70	--	2,70	0,30	0,30	--	85,33	90,25	98,56	97,01	100,08
Nispen	0,61	2,60	--	--	--	--	--	62,80	32,10	7,20	--	2,60	0,50	0,30	--	1,80	0,20	0,20	--	81,80	86,99	95,37	93,54	96,38
DRU	0,61	2,60	--	--	--	--	--	62,80	32,10	7,20	--	2,60	0,50	0,30	--	1,80	0,20	0,20	--	81,80	86,99	95,37	93,54	96,38
Gieterij	0,61	2,63	--	--	--	--	--	31,40	16,10	3,60	--	1,30	0,30	0,10	--	0,90	0,10	0,10	--	78,79	83,98	92,36	90,53	93,37
Debbes	0,81	1,19	--	--	--	--	--	363,30	226,00	39,60	--	17,90	5,60	1,90	--	12,40	1,90	0,50	--	81,90	89,14	95,99	100,65	106,34

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

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
Sassen	93,60	88,56	83,77	80,61	84,74	91,59	92,94	96,44	89,65	84,48	77,56	75,85	80,74	88,99	87,57	90,66	84,15	79,11	74,24	--	--
Nispen	89,96	84,99	80,61	76,77	81,07	88,13	89,09	92,50	85,74	80,60	74,01	72,37	77,55	85,93	84,09	86,95	80,53	75,56	71,15	--	--
DRU	89,96	84,99	80,61	76,77	81,07	88,13	89,09	92,50	85,74	80,60	74,01	72,37	77,55	85,93	84,09	86,95	80,53	75,56	71,15	--	--
Gieterij	86,95	81,98	77,60	73,94	78,27	85,55	86,14	89,55	82,81	77,68	71,29	68,87	74,02	82,10	80,91	83,79	77,28	72,30	67,52	--	--
Debbes	102,97	96,25	87,23	78,05	85,05	91,21	97,08	103,63	100,17	93,40	83,45	71,34	78,62	85,27	90,11	96,34	92,95	86,21	76,79	--	--

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

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Sassen	--	--	--	--	--	--
Nispen	--	--	--	--	--	--
DRU	--	--	--	--	--	--
Gieterij	--	--	--	--	--	--
Debbes	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
TP002	Toetspunt TP002	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP005	Toetspunt TP005	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP006	Toetspunt TP006	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP010	Toetspunt TP010	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP011	Toetspunt TP011	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP004	Toetspunt TP004	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP012	Toetspunt TP012	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP007	Toetspunt TP007	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP009	Toetspunt TP009	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP020	Toetspunt TP020	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP021	Toetspunt TP021	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP022	Toetspunt TP022	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP023	Toetspunt TP023	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP024	Toetspunt TP024	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP025	Toetspunt TP025	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP026	Toetspunt TP026	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP027	Toetspunt TP027	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP028	Toetspunt TP028	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP008	Toetspunt TP008	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP013	Toetspunt TP013	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP001	Toetspunt TP001	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP003	Toetspunt TP003	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP001	Toetspunt TP001	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE 06

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 kilometer wegen
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP001_A	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	1,50	46,73	42,04	36,98	46,87
TP001_A	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	1,50	51,36	46,94	41,89	51,64
TP001_B	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	4,50	47,61	42,89	37,86	47,74
TP001_B	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	4,50	52,06	47,56	42,59	52,33
TP001_C	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	7,50	47,83	43,09	38,09	47,96
TP001_C	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	7,50	52,97	48,52	43,50	53,25
TP002_A	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	1,50	57,26	52,81	47,79	57,54
TP002_B	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	4,50	57,61	53,12	48,15	57,88
TP002_C	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	7,50	57,37	52,86	47,90	57,64
TP003_A	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	1,50	50,50	46,10	41,04	50,79
TP003_B	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	4,50	50,97	46,49	41,50	51,24
TP003_C	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	7,50	51,10	46,56	41,63	51,36
TP004_A	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	1,50	51,68	47,27	42,22	51,97
TP004_B	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	4,50	52,11	47,63	42,64	52,38
TP004_C	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	7,50	52,07	47,55	42,60	52,33
TP005_A	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	1,50	57,58	53,14	48,11	57,86
TP005_B	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	4,50	57,91	53,42	48,45	58,18
TP005_C	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	7,50	57,61	53,11	48,15	57,88
TP006_A	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	1,50	57,75	53,30	48,28	58,03
TP006_B	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	4,50	58,09	53,60	48,62	58,36
TP006_C	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	7,50	57,75	53,24	48,28	58,02
TP007_A	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	1,50	52,46	48,06	43,00	52,75
TP007_B	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	4,50	53,01	48,55	43,55	53,29
TP007_C	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	7,50	52,97	48,46	43,50	53,24
TP008_A	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	1,50	39,35	34,92	29,82	39,61
TP008_B	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	4,50	41,30	36,76	31,75	41,53
TP008_C	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	7,50	42,16	37,52	32,61	42,38
TP009_A	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	1,50	52,26	47,85	42,80	52,55
TP009_B	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	4,50	52,69	48,21	43,22	52,96
TP009_C	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	7,50	52,64	48,12	43,17	52,90
TP010_A	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	1,50	57,99	53,55	48,53	58,27
TP010_B	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	4,50	58,31	53,82	48,85	58,58
TP010_C	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	7,50	57,95	53,44	48,48	58,22
TP011_A	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	1,50	57,91	53,46	48,45	58,19
TP011_B	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	4,50	58,27	53,78	48,80	58,54
TP011_C	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	7,50	57,93	53,42	48,46	58,20
TP012_A	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	1,50	52,86	48,46	43,40	53,15
TP012_B	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	4,50	53,69	49,22	44,22	53,96
TP012_C	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	7,50	53,66	49,17	44,19	53,93
TP013_A	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	1,50	38,39	33,93	28,89	38,65
TP013_B	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	4,50	40,37	35,79	30,87	40,61
TP013_C	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	7,50	41,51	36,84	31,99	41,73
TP020_A	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	1,50	47,03	42,42	37,33	47,20
TP020_B	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	4,50	48,04	43,38	38,34	48,20
TP020_C	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	7,50	48,29	43,59	38,61	48,45
TP021_A	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	1,50	50,19	45,58	40,44	50,34
TP021_B	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	4,50	50,77	46,10	41,02	50,91
TP021_C	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	7,50	50,67	45,97	40,93	50,81
TP022_A	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	1,50	50,05	45,45	40,30	50,20
TP022_B	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	4,50	50,65	45,99	40,90	50,79
TP022_C	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	7,50	50,57	45,88	40,83	50,71
TP023_A	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	1,50	49,97	45,38	40,23	50,13
TP023_B	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	4,50	50,58	45,92	40,84	50,73
TP023_C	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	7,50	50,54	45,84	40,80	50,68
TP024_A	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	1,50	49,90	45,30	40,16	50,06

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 kilometer wegen
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP024_B	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	4,50	50,50	45,84	40,75	50,64
TP024_C	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	7,50	50,46	45,77	40,72	50,60
TP025_A	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	1,50	49,77	45,17	40,02	49,92
TP025_B	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	4,50	50,37	45,70	40,62	50,51
TP025_C	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	7,50	50,33	45,64	40,59	50,47
TP026_A	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	1,50	49,52	44,92	39,79	49,68
TP026_B	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	4,50	50,17	45,50	40,43	50,31
TP026_C	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	7,50	50,21	45,51	40,47	50,35
TP027_A	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	1,50	46,39	41,95	36,82	46,63
TP027_B	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	4,50	48,20	43,69	38,63	48,43
TP027_C	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	7,50	48,56	43,99	38,99	48,78
TP028_A	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	1,50	43,31	38,95	33,85	43,61
TP028_B	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	4,50	45,48	40,99	36,01	45,75
TP028_C	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	7,50	46,39	41,81	36,91	46,64

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Debbeshoek
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP001_A	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	1,50	35,13	32,24	25,05	35,54
TP001_A	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	1,50	28,93	25,76	18,71	29,23
TP001_B	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	4,50	36,36	33,43	26,26	36,75
TP001_B	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	4,50	33,16	30,04	22,96	33,48
TP001_C	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	7,50	38,08	35,13	27,96	38,46
TP001_C	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	7,50	32,39	29,40	22,25	32,75
TP002_A	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	1,50	40,21	37,29	30,11	40,60
TP002_B	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	4,50	40,55	37,58	30,42	40,92
TP002_C	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	7,50	41,61	38,67	31,50	42,00
TP003_A	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	1,50	30,72	27,55	20,50	31,02
TP003_B	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	4,50	33,60	30,44	23,38	33,90
TP003_C	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	7,50	39,51	36,47	29,34	39,85
TP004_A	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	1,50	28,30	25,18	18,11	28,62
TP004_B	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	4,50	32,43	29,40	22,27	32,78
TP004_C	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	7,50	36,76	33,79	26,64	37,14
TP005_A	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	1,50	41,25	38,33	31,15	41,64
TP005_B	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	4,50	41,89	38,94	31,77	42,27
TP005_C	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	7,50	42,19	39,25	32,08	42,58
TP006_A	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	1,50	41,85	38,94	31,75	42,25
TP006_B	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	4,50	43,21	40,27	33,10	43,60
TP006_C	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	7,50	43,94	41,02	33,83	44,33
TP007_A	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	1,50	34,77	31,67	24,58	35,09
TP007_B	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	4,50	39,78	36,79	29,64	40,14
TP007_C	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	7,50	42,80	39,84	32,68	43,18
TP008_A	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	1,50	37,17	34,22	27,05	37,55
TP008_B	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	4,50	38,80	35,80	28,65	39,16
TP008_C	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	7,50	41,26	38,31	31,14	41,64
TP009_A	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	1,50	31,77	28,77	21,63	32,13
TP009_B	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	4,50	34,17	31,13	24,01	34,52
TP009_C	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	7,50	38,44	35,41	28,28	38,79
TP010_A	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	1,50	42,68	39,77	32,58	43,08
TP010_B	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	4,50	44,44	41,49	34,32	44,82
TP010_C	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	7,50	44,69	41,76	34,58	45,08
TP011_A	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	1,50	43,02	40,10	32,92	43,41
TP011_B	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	4,50	44,79	41,86	34,69	45,18
TP011_C	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	7,50	45,24	42,30	35,13	45,63
TP012_A	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	1,50	42,90	39,98	32,80	43,29
TP012_B	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	4,50	45,01	42,06	34,89	45,39
TP012_C	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	7,50	46,59	43,66	36,48	46,98
TP013_A	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	1,50	34,13	31,11	23,98	34,48
TP013_B	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	4,50	36,49	33,45	26,32	36,83
TP013_C	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	7,50	40,76	37,80	30,64	41,14
TP020_A	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	1,50	33,94	30,96	23,82	34,31
TP020_B	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	4,50	34,71	31,68	24,55	35,06
TP020_C	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	7,50	35,02	32,00	24,87	35,37
TP021_A	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	1,50	37,95	35,05	27,86	38,35
TP021_B	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	4,50	39,43	36,50	29,31	39,81
TP021_C	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	7,50	40,22	37,28	30,11	40,61
TP022_A	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	1,50	36,57	33,66	26,48	36,97
TP022_B	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	4,50	38,41	35,46	28,29	38,79
TP022_C	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	7,50	39,82	36,88	29,71	40,21
TP023_A	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	1,50	37,77	34,87	27,68	38,17
TP023_B	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	4,50	39,33	36,40	29,21	39,71
TP023_C	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	7,50	40,39	37,46	30,28	40,78
TP024_A	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	1,50	37,81	34,91	27,72	38,21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Debbeshoek
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP024_B	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	4,50	39,59	36,65	29,47	39,97
TP024_C	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	7,50	40,96	38,04	30,86	41,35
TP025_A	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	1,50	38,57	35,68	28,48	38,97
TP025_B	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	4,50	40,18	37,24	30,06	40,56
TP025_C	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	7,50	41,47	38,54	31,36	41,86
TP026_A	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	1,50	38,51	35,62	28,42	38,91
TP026_B	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	4,50	40,17	37,24	30,07	40,56
TP026_C	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	7,50	41,60	38,68	31,50	41,99
TP027_A	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	1,50	41,27	38,37	31,18	41,67
TP027_B	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	4,50	43,73	40,80	33,62	44,12
TP027_C	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	7,50	45,52	42,61	35,42	45,92
TP028_A	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	1,50	37,93	35,00	27,83	38,32
TP028_B	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	4,50	40,09	37,11	29,96	40,46
TP028_C	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	7,50	41,96	38,99	31,83	42,33

BIJLAGE 07

Resultaten cumulatie gezoneerde en niet-gezoneerde wegen
Ontwikkelingslocatie Ir. Sassenstraat 20 te Ulft

ANCOOR
Projectnummer 25119

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

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP001_A	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	1,50	47,02	42,47	37,25	47,17
TP001_A	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	1,50	51,38	46,97	41,91	51,66
TP001_B	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	4,50	47,92	43,36	38,15	48,07
TP001_B	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	4,50	52,12	47,64	42,64	52,39
TP001_C	Toetspunt TP001	223439,08	434443,90	7,50	48,27	43,73	38,50	48,43
TP001_C	Toetspunt TP001	223437,22	434423,03	7,50	53,01	48,57	43,53	53,28
TP002_A	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	1,50	57,34	52,93	47,86	57,62
TP002_B	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	4,50	57,70	53,24	48,22	57,97
TP002_C	Toetspunt TP002	223429,94	434420,84	7,50	57,48	53,02	48,00	57,75
TP003_A	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	1,50	50,55	46,16	41,08	50,84
TP003_B	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	4,50	51,04	46,59	41,57	51,32
TP003_C	Toetspunt TP003	223426,36	434427,99	7,50	51,39	46,97	41,88	51,66
TP004_A	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	1,50	51,70	47,29	42,24	51,99
TP004_B	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	4,50	52,15	47,69	42,68	52,42
TP004_C	Toetspunt TP004	223421,78	434428,36	7,50	52,20	47,72	42,71	52,46
TP005_A	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	1,50	57,68	53,28	48,20	57,96
TP005_B	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	4,50	58,02	53,57	48,54	58,29
TP005_C	Toetspunt TP005	223416,93	434425,86	7,50	57,74	53,28	48,25	58,01
TP006_A	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	1,50	57,86	53,46	48,38	58,14
TP006_B	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	4,50	58,23	53,79	48,74	58,50
TP006_C	Toetspunt TP006	223412,23	434427,66	7,50	57,92	53,49	48,43	58,19
TP007_A	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	1,50	52,54	48,15	43,06	52,82
TP007_B	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	4,50	53,22	48,83	43,72	53,50
TP007_C	Toetspunt TP007	223410,56	434432,54	7,50	53,37	49,02	43,84	53,64
TP008_A	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	1,50	41,41	37,59	31,66	41,71
TP008_B	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	4,50	43,24	39,32	33,49	43,52
TP008_C	Toetspunt TP008	223417,54	434435,01	7,50	44,75	40,94	34,95	45,04
TP009_A	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	1,50	52,30	47,90	42,83	52,59
TP009_B	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	4,50	52,75	48,30	43,27	53,02
TP009_C	Toetspunt TP009	223406,27	434434,08	7,50	52,80	48,35	43,31	53,07
TP010_A	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	1,50	58,12	53,73	48,64	58,40
TP010_B	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	4,50	58,49	54,07	49,00	58,76
TP010_C	Toetspunt TP010	223401,21	434431,79	7,50	58,15	53,73	48,66	58,42
TP011_A	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	1,50	58,05	53,66	48,57	58,33
TP011_B	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	4,50	58,46	54,05	48,96	58,73
TP011_C	Toetspunt TP011	223396,29	434433,74	7,50	58,16	53,75	48,66	58,43
TP012_A	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	1,50	53,28	49,03	43,76	53,58
TP012_B	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	4,50	54,24	49,98	44,70	54,53
TP012_C	Toetspunt TP012	223394,97	434438,54	7,50	54,44	50,25	44,87	54,73
TP013_A	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	1,50	39,77	35,75	30,11	40,06
TP013_B	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	4,50	41,86	37,79	32,17	42,13
TP013_C	Toetspunt TP013	223402,11	434440,84	7,50	44,16	40,36	34,38	44,46
TP020_A	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	1,50	47,24	42,72	37,52	47,42
TP020_B	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	4,50	48,24	43,66	38,52	48,41
TP020_C	Toetspunt TP020	223432,91	434453,54	7,50	48,49	43,88	38,79	48,66
TP021_A	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	1,50	50,44	45,95	40,68	50,61
TP021_B	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	4,50	51,08	46,55	41,30	51,24
TP021_C	Toetspunt TP021	223431,16	434458,91	7,50	51,04	46,52	41,27	51,20
TP022_A	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	1,50	50,24	45,73	40,48	50,41
TP022_B	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	4,50	50,90	46,36	41,13	51,06
TP022_C	Toetspunt TP022	223426,91	434460,60	7,50	50,92	46,40	41,15	51,08
TP023_A	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	1,50	50,23	45,75	40,47	50,40
TP023_B	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	4,50	50,89	46,38	41,13	51,06
TP023_C	Toetspunt TP023	223422,67	434462,38	7,50	50,94	46,43	41,17	51,10
TP024_A	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	1,50	50,16	45,68	40,40	50,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP024_B	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	4,50	50,84	46,33	41,07	51,00
TP024_C	Toetspunt TP024	223418,77	434464,02	7,50	50,92	46,44	41,15	51,09
TP025_A	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	1,50	50,08	45,63	40,32	50,26
TP025_B	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	4,50	50,77	46,28	40,99	50,93
TP025_C	Toetspunt TP025	223414,86	434465,76	7,50	50,86	46,41	41,08	51,03
TP026_A	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	1,50	49,86	45,40	40,10	50,03
TP026_B	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	4,50	50,59	46,11	40,81	50,75
TP026_C	Toetspunt TP026	223410,44	434467,41	7,50	50,77	46,33	40,99	50,94
TP027_A	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	1,50	47,56	43,53	37,86	47,84
TP027_B	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	4,50	49,53	45,49	39,82	49,80
TP027_C	Toetspunt TP027	223405,50	434464,16	7,50	50,31	46,36	40,57	50,59
TP028_A	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	1,50	44,42	40,42	34,82	44,74
TP028_B	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	4,50	46,58	42,48	36,97	46,87
TP028_C	Toetspunt TP028	223416,86	434454,27	7,50	47,72	43,63	38,08	48,00