

---

# **EUROPARCS - SCHONEVELD, ONTWIKKELING UITBREIDING, SLUIS**

**onderzoek wegverkeerslawaaï**

**20 januari 2023**

**RHO ADVISEURS**



# RHO ADVISEURS

---

**DATUM** 20 januari 2023  
**KENMERK** 20210702PD

**PROJECT** bestemmingsplan EuroParcs - Schoneveld Sluis  
**PROJECTLEIDER** mr.ir. H. Wenting

**OPDRACHTGEVER** Schoneveld Rekreatie B.V.  
**PROJECTNUMMER** 20210702

**AUTEUR** Petra Dijkgraaf  
**STATUS** Concept

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |



# INHOUD

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                 | <b>5</b>  |
| <b>2. Planbeschrijving</b>                          | <b>6</b>  |
| <b>3. Toetsingskader Geluid</b>                     | <b>7</b>  |
| 3.1 Beoordelingskader verblijfsrecreatie            | 7         |
| 3.2 Normstelling Wet geluidhinder                   | 7         |
| <b>4. Uitgangspunten en modellering</b>             | <b>9</b>  |
| 4.1 Verkeersgegevens                                | 9         |
| 4.2 Modellering                                     | 10        |
| <b>5. Resultaten en toetsing</b>                    | <b>11</b> |
| 5.1 Geluidcontouren per weg                         | 11        |
| 5.2 Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting | 13        |
| <b>6. Conclusie</b>                                 | <b>14</b> |
| <b>Bijlage 1 Invoergegevens</b>                     |           |
| <b>Bijlage 2 Resultaten per weg</b>                 |           |

**© RHO ADVISEURS BV**

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

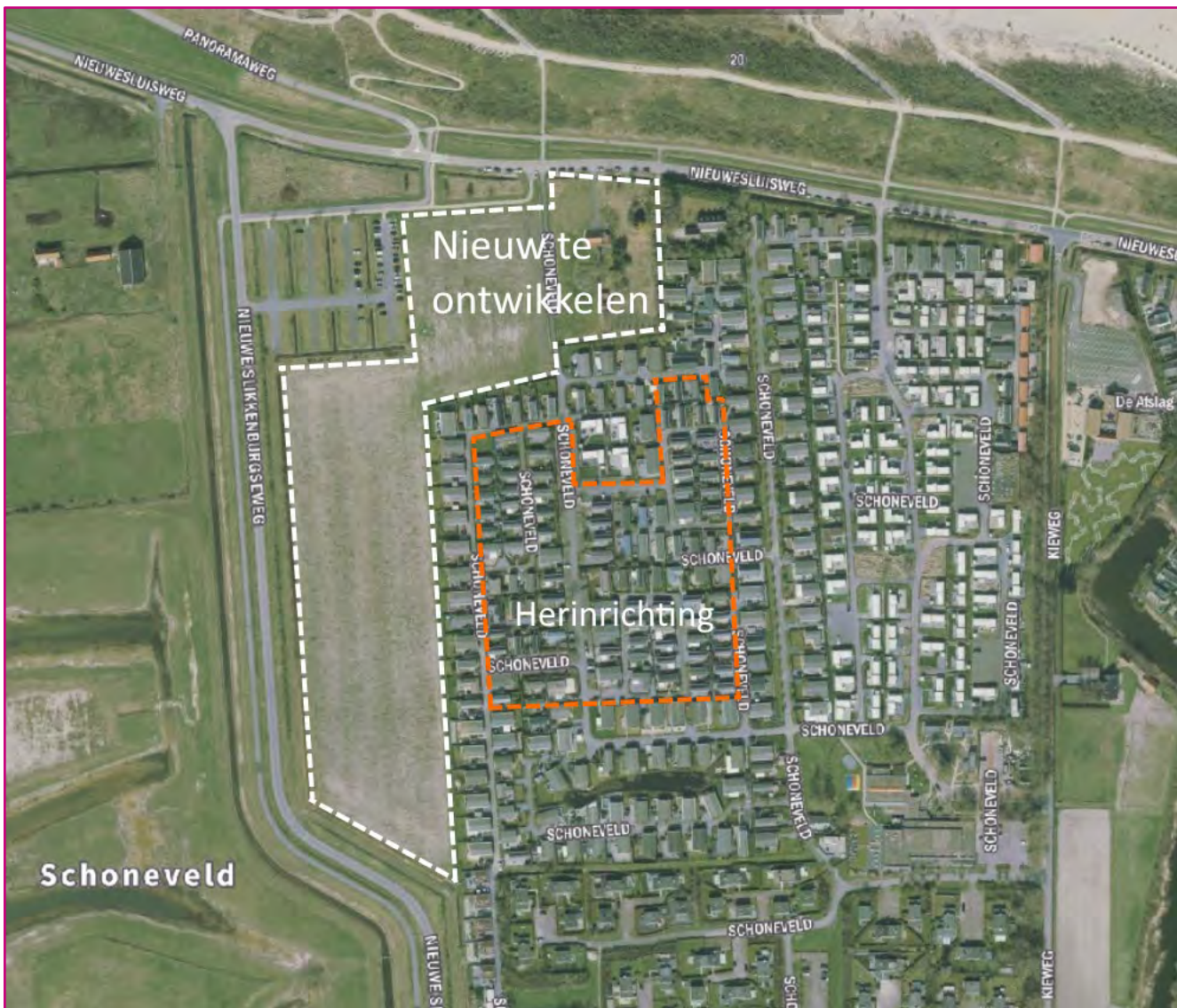


## 1. INLEIDING

De eigenaar van het recreatieterrein Schoneveld is voornemens het westelijk deel van het bestaande recreatieterrein te herinrichten. Met deze herinrichting is een kwaliteitsverbetering beoogd waarbij ruimere standplaatsen worden beoogd. Daarnaast is een uitbreiding van het recreatieterrein aan de westzijde voorzien. De gemeente Sluis wil aan deze ontwikkeling meewerken.

De ontwikkeling is op basis van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk. Om deze ontwikkeling juridisch-planologisch te kunnen regelen is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie noodzakelijk. Dit akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai maakt hier onderdeel van uit.

Woningen zijn binnen de Wet geluidhinder (Wgh) aangemerkt als geluidgevoelige functies, waarvoor akoestisch onderzoek dient te worden verricht indien deze liggen binnen de geluidzone van wettelijke gezoneerde wegen. Kampeerterreinen en recreatiewoningen dienen op basis van provinciaal beleid ook als geluidgevoelige objecten te worden aangemerkt. Omdat de ontwikkeling ligt binnen de geluidzone van de Nieuwe Slikkenburgseweg, Panoramaweg, Nieuwesluisweg en Kieweg is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer op het plangebied als gevolg van deze wegen. In figuur 1.1 is de beoogde ontwikkeling met de te onderzoeken wegen weergegeven.



Figuur 1.1 Ontwikkeling met de te onderzoeken wegen

## 2. PLANBESCHRIJVING

In de bestaande situatie kent het recreatieterrein 367 standplaatsen voor kampeermiddelen en chalets. Bij de herinrichting van het westelijk deel van het bestaande terrein wordt beoogd minder chalets terug te brengen. Hierdoor zullen er na herinrichting nog maximaal 337 standplaatsen op het totale bestaande terrein aanwezig zijn. De uitbreiding aan de westzijde gaat om 77 nieuwe standplaatsen/recreatiewoningen.

Het verkeer wordt ontsloten via de bestaande aansluiting op de Kieweg aan de oostzijde. Dit verkeer wikkelt zich af in zuidelijke richting naar de Langeweg. In noordelijke richting is de Kieweg een fietspad en uitsluitend voor bestemmingsverkeer van aanliggende woning(en).

Op de verbeelding zijn voor bovengenoemde ontwikkeling twee bouwvlakken opgenomen. De buitengrens van deze bouwvlakken geeft de maximale planologische situatie weer. De verbeelding van het bestemmingsplan is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Concept verbeelding (11 januari 2023)

## 3. TOETSINGSKADER GELUID

### 3.1 Beoordelingskader verblijfsrecreatie

De ontwikkeling maakt eenheden voor verblijfsrecreatie mogelijk, bestaande uit onder andere recreatiewoningen. In de Wet geluidhinder worden recreatiewoningen niet aangemerkt als geluidgevoelige functies.

In het beleid van de provincie Zeeland 'Milieuprogramma Provincie Zeeland 2018-2022, herziene versie 2.0' wordt de ontwikkeling van verblijfsrecreatie (met uitzondering van kleinschalig en hotels), zoals recreatiewoningen en kampeerterrainen wel als een geluidgevoelige functie beschouwd en gelijk gesteld aan nieuwbouw van woningen. Daarom dient uitgegaan te worden van de daarvoor geldende normen uit de Wgh. De hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege een weg bedraagt  $L_{den} = 48$  dB. In afwijking hierop kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor woningen in het buitenstedelijk gebied bedraagt deze maximale ontheffingswaarde  $L_{den} = 53$  dB. Ten aanzien van recreatiewoningen kan geen hogere waarde worden vastgesteld. Wel wordt getoetst aan de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient door middel van een maatregelenonderzoek te worden aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

### 3.2 Normstelling Wet geluidhinder

#### Wettelijke zones langs wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de stedelijke- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 3.1 weergegeven. De breedte van de geluidzone wordt hierbij gemeten vanaf de as van de weg en is gelegen aan de buitenste rand van de weg.

Tabel 3.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

| Aantal rijstroken | Breedte van de geluidzone (in meters) |                  |
|-------------------|---------------------------------------|------------------|
|                   | Buitenstedelijk gebied                | Stedelijk gebied |
| 5 of meer         | 600                                   | 350              |
| 3 of 4            | 400                                   | 350              |
| 1 of 2            | 250                                   | 200              |

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

- *stedelijk gebied*: gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg;
- *buitenstedelijk gebied*: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

De ontwikkeling ligt binnen de geluidzone van de Nieuwe Slikkenburgseweg, Panoramaweg, Nieuwesluisweg en Kieweg.

#### Dosismaat $L_{den}$

De berekende geluidsniveaus worden beoordeeld op basis van de Europese dosismaat  $L_{den}$  ( $L_{day-evening-night}$ ). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidwaarde in  $L_{den}$  vertegenwoordigt het gemiddelde geluidniveau over een etmaal.

### Aftrek op basis van artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden gelden inclusief de standaard aftrek op basis van artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB. Dit is hier het geval.

### Grenswaarden nieuwe situaties

#### Wegen met geluidzone

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van  $L_{den} = 48 \text{ dB}$ . In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan.

De maximale ontheffingswaarde voor het in buitenstedelijke gebied gelegen plangebied is volgens de Wgh  $L_{den} = 53 \text{ dB}$ .

## 4. UITGANGSPUNTEN EN MODELLERING

### 4.1 Verkeersgegevens

#### Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

#### Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

#### Intensiteiten op wegen

Voor de herinrichting van het gebied Waterdunen is een PIP Waterdunen opgesteld. Het bijbehorende 'Verkeersonderzoek PIP Waterdunen' (Oranjewoud, 2009) laat intensiteiten voor 2020 inclusief ontwikkeling Waterdunen zien. Deze ontwikkeling houdt onder andere in het aanleggen van de Nieuwe (Verlegde) Slikkenburgseweg, afsluiten van de Langeweg (west), opbreken huidige Slikkenburgseweg en het afsluiten van het Zandertje waardoor de verkeerscirculatie in het gebied verandert. In onderstaande tabel zijn deze intensiteiten na de wijzigingen in de infrastructuur opgenomen.

In 2019 zijn er tellingen uitgevoerd die gebaseerd zijn op de inmiddels functionerende nieuwe infrastructuur. Deze zijn aangeleverd door het waterschap Scheldestromen.

Een vergelijking tussen de aangeleverde telcijfers uit 2019 en de prognoses 2020 uit het PIP Waterdunen laat zien dat deze niet significant van elkaar verschillen op de Nieuwesluisweg (oost) en de Langeweg (oost).

Uitgaande van dit gegeven is aangenomen dat het huidige verkeer zich gedraagt zoals aangenomen in het prognosemodel 2020 PIP. Omdat de Langeweg en de Nieuwesluisweg wegen zijn waarop het verkeer het 'Waterdunengebied' binnenkomt, zal de omvang van het verkeer op de overige wegen in dit gebied naar verwachting ook vergelijkbaar zijn aan de intensiteiten zoals in het prognosemodel 2020 opgenomen. Qua routing is er namelijk nauwelijks keuzevrijheid in het gebied. Daarom zijn de verkeersgegevens 2020 uit het PIP met een autonoom groeipercentage van 1,5% per jaar opgehoogd naar het jaar 2033 ten behoeve van het akoestisch onderzoek.

#### Verkeersgeneratie ontwikkeling en intensiteit Kieweg

De verkeersgeneratie van de nieuwe situatie bedraagt 911 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag en in de bestaande situatie is dit 808 mvt/etmaal (weekdag). In totaal neemt het verkeer als gevolg van de herinrichting en de uitbreiding toe met 103 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Dit verkeer wordt ontsloten via de bestaande aansluiting op de Kieweg (Bron: paragraaf verkeer en parkeren bestemmingsplan).

Voor de intensiteit op de Kieweg is een aanname gedaan. In bijlage 1 is hiervoor een onderbouwing gegeven.

#### Etmaal- en voertuigverdeling

De etmaal- en voertuigverdelingen zijn op de tellingen gebaseerd. Ook voor de Nieuwe Slikkenburgseweg en de Kieweg is hierbij aangesloten.

In tabel 4.1 zijn de gegevens samengevat.

Tabel 4.1 Verkeersgegevens

| Weg(vak)                        | Intensiteiten in mvt/etmaal, gemiddelde weekdag |              |                        |                        |
|---------------------------------|-------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------|
|                                 | 2020 incl ontwikkeling Waterdunen <sup>1</sup>  | Tellingen    | 2033 excl ontwikkeling | 2033 incl ontwikkeling |
| Nieuwe Slikkenburgseweg         | 1.144                                           |              | 1.388                  | 1.388                  |
| Panoramaweg                     | 451                                             | 448 (2007)   | 547                    | 547                    |
| Nieuwesluisweg (west)           | 1.818                                           |              | 2.206                  | 2.206                  |
| Nieuwesluisweg (oost)           | 2.222                                           | 1.976 (2019) | 2.697                  | 2.697                  |
| Kieweg (ten zuiden aansluiting) |                                                 |              | 995                    | 1.098                  |
| Langeweg (oost)                 | 1.925                                           | 2.054 (2019) | 2.336                  |                        |

<sup>1</sup>bron: verkeersonderzoek Waterdunen 2009

### Snelheid en verharding

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane rijsnelheid. De wegen in het onderzoek kennen een wettelijk snelheidsregime van 60 km/uur.

Alle wegen zijn voorzien van dicht asfalt beton (standaard asfalt). In het rekenmodel is deze asfaltverharding ingevoerd als 'W0- Referentiewegdek'.

In bijlage 1 zijn de invoergegevens weergegeven.

## 4.2 Modelleren

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II (SRM II) van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het programma Geomilieu versie 2022.4 van DGMR.

De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op geluidemissie en voor een ander deel op de geluidsoverdracht. Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

Gebouwen en bodemvlakken in de omgeving van het plan zijn overgenomen uit de BGT via PDOK.nl. Gebouwhoogtes zijn overgenomen van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

Er is gerekend met een plat bodemmodel omdat er geen fluctuaties in het maaiveld zijn.

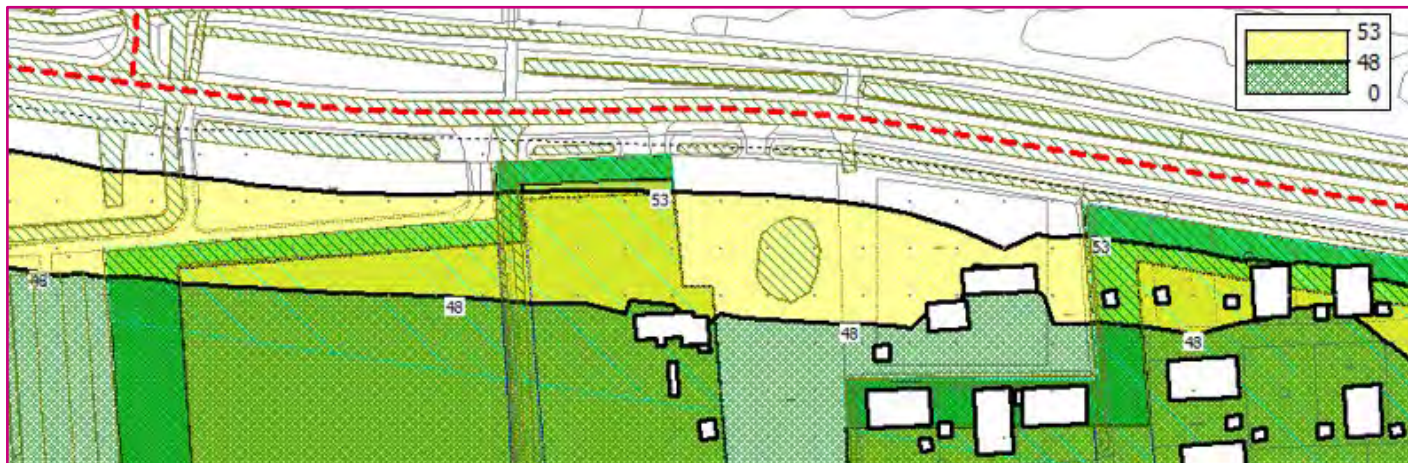
Het geluidmodel is standaard ingesteld met een half reflecterende/ absorberende bodem, bodemfactor 0,5. Reflecterende bodemvlakken, zoals wegen en water, zijn ingevoerd met bodemvlakken met een bodemfactor 0,0. De bodemgebieden die de bestemming Groen weergeven zijn met een bodemfactor 1,0 gemodelleerd.

De waarneemhoogten waarop de gridpunten zijn gesitueerd, zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidgevoelige objecten. In voorliggend onderzoek is rekening gehouden met een hoogte van 2 bouwlagen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom uitgegaan van een maatgevende waarneemhoogte van +4,5 meter hoog.

## 5. RESULTATEN EN TOETSING

### 5.1 Geluidcontouren per weg

Per weg zijn de geluidcontouren bepaald van de grenswaarden van de Wet geluidhinder op een toetshoogte van 4,5 meter. In de onderstaande figuren zijn de berekende geluidcontouren weergegeven per weg inclusief aftrek artikel 110g Wgh. Ook in bijlage 2 is het resultaat weergegeven.



Figuur 5.1 Geluidcontouren grenswaarden Wgh vanwege de Nieuwesluisweg



Figuur 5.2 Geluidcontouren grenswaarden Wgh vanwege de Kieweg



Figuur 5.3 Geluidcontouren grenswaarden Wgh vanwege de Nieuwe Slikkenburgseweg



Figuur 5.4 Geluidcontouren grenswaarden Wgh vanwege de Panoramaweg

---

Het blijkt dat vanwege de Panoramaweg, de Nieuwe Slikkenburgseweg en de Kieweg voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den} = 48$  dB uit de Wet geluidhinder. Wel wordt ten gevolge van het verkeer op de Nieuwesluisweg aan de noordzijde van het plangebied de voorkeursgrenswaarde overschreden op een deel van het bouwvlak voor de westelijke uitbreiding, zie figuur 5.1. De hoogst berekende geluidbelasting is  $L_{den} = 53$  dB. Dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde. Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde vanwege deze weg is nodig.

## 5.2 Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de Nieuwesluisweg is het uitvoeren van een maatregelenonderzoek noodzakelijk. Om de geluidbelasting vanwege de Nieuwesluisweg op de recreatiewoningen aan de noordzijde van de uitbreidingslocatie te reduceren zijn de volgende maatregelen denkbaar.

### Maatregelen aan de bron

Gedacht kan worden aan het toepassen van geluidreducerend wegdek op de Nieuwesluisweg. Met deze bronmaatregel kan een geluidreductie worden bereikt van 2 á 3 dB. Echter gezien het beperkte aantal recreatiewoningen waarover het zal gaan in dit deel van het bouwvlak is deze maatregel om financiële redenen niet gewenst.

### Maatregelen in het overdrachtsgebied

Als overdrachtsmaatregel is het plaatsen van een geluidwal/ geluidscherm om landschappelijke redenen niet gewenst. Het gewenste open karakter van het landschap sluit hier niet bij aan.

### Beoordeling

Een geluidbelasting van ten hoogste de maximale ontheffingswaarde wordt ter plaatse acceptabel geacht. De hogere geluidbelasting betreft uitsluitend de eerstelijnsbebouwing aan de Nieuwesluisweg en daarmee dus maar een beperkt aantal recreatiewoningen ten opzichte van het totale aantal. Ter plaatse van de achterliggende recreatiewoningen wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

## 6. CONCLUSIE

De eigenaar van het recreatieterrein Schoneveld is voornemens het westelijk deel van het bestaande recreatieterrein te herinrichten. Daarnaast is een uitbreiding van het recreatieterrein aan de westzijde voorzien. De ontwikkeling maakt eenheden voor verblijfsrecreatie mogelijk, bestaande uit onder andere recreatiewoningen.

Woningen zijn binnen de Wet geluidhinder (Wgh) aangemerkt als geluidgevoelige functies, waarvoor akoestisch onderzoek dient te worden verricht indien deze liggen binnen de geluidzone van wettelijke gezoneerde wegen. Kampeerterreinen en recreatiewoningen dienen op basis van provinciaal beleid ook als geluidgevoelige objecten te worden aangemerkt. Omdat de ontwikkeling ligt binnen de geluidzone van de Nieuwe Slikkenburgseweg, Panoramaweg, Nieuwesluisweg en Kieweg is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer op het plangebied als gevolg van deze wegen.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat:

- vanwege de Panoramaweg, de Nieuwe Slikkenburgseweg en de Kieweg voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den} = 48$  dB.
- vanwege de Nieuwesluisweg op een deel van het bouwvlak de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat op de grens van het bouwvlak ten hoogste een geluidbelasting van  $L_{den} = 53$  dB geldt wat gelijk is aan de maximale ontheffingswaarde.
- maatregelen om de geluidbelasting vanwege de Nieuwesluisweg te reduceren niet gewenst zijn.
- een geluidbelasting van ten hoogste de maximale ontheffingswaarde acceptabel wordt geacht en er daarmee sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

---

# BIJLAGEN

**RHO ADVISEURS**

---







## Bijlage 1 Invoergegevens





### Verkeersintensiteit Kieweg

Doordat er geen verkeerstellingen beschikbaar zijn van de Kieweg, wordt verkeersintensiteit bepaald aan de hand de verkeersgeneratie van de aangelegen functies. De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van kencijfers uit CROW-publicatie 381. Hierbij wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit in de gemeente Sluis per kengetal het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd. Volgens het gemeentelijk parkeernormenbeleid 'Beleid parkeernormen Gemeente Sluis, 23-09-2021' ligt de beoogde ontwikkeling in de 'rest bebouwde kom'. De gemeente Sluis betreft een 'niet stedelijke' gemeente.

### Verkeersgeneratie EuroParcs Schoneveld

In de toekomstige situatie bestaat het park uit 414 recreatiewoningen en centrale voorzieningen zoals een supermarkt en een overdekt zwembad. De voorzieningen die alleen door gasten van het park worden gebruikt, zoals de supermarkt, daarvan is de verkeersgeneratie al in de kengetallen opgenomen (CROW-272). Echter is het zwembad ook toegankelijk voor externe bezoekers.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie voor het zwembad wordt er gekeken naar de oppervlakte van het zwembad. Op basis van de plattegrond van het park is het formaat van het zwembad bepaald en worstcase naar boven afgerond naar circa 200 m<sup>2</sup>.

| Functie           | Aantal                    | Functie CROW 381              | Kengetal                           | Verkeersgeneratie |            |
|-------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------|------------|
|                   |                           |                               |                                    | weekdag           | werkdag    |
| Recreatiewoningen | 414                       | Bungalowpark (huisjescomplex) | 2,2 per bungalow                   | 910,8             | 910,8      |
| Zwembad           | 200 m <sup>2</sup><br>bvo | Zwembad overdekt              | 31,5 per 100 m <sup>2</sup> bassin | 63,0              | 63,0       |
| <b>Totaal</b>     |                           |                               |                                    | <b>974</b>        | <b>974</b> |

### Verkeersgeneratie Bungalowpark Schoneveld

Naast EuroParcs wordt ook Bungalowpark Schoneveld ontsloten via de Kieweg. Echter zal een groot gedeelte van het bungalowpark direct op de Langeweg worden ontsloten middels een in- en uitrit aan de zuidkant van het bungalowpark. Op basis van de navigatietool en van Google Maps expert judgement is er gekeken hoeveel huisjes er via welke entree wordt ontsloten. Hieruit kan worden geconcludeerd dat circa 30% via de Kieweg wordt ontsloten.

Bungalowpark Schoneveld kent 186 bungalows, waarvan circa 56 bungalows via de Kieweg worden ontsloten.

| Functie           | Aantal | Functie CROW 381              | Kengetal         | Verkeersgeneratie |            |
|-------------------|--------|-------------------------------|------------------|-------------------|------------|
|                   |        |                               |                  | weekdag           | werkdag    |
| Recreatiewoningen | 56     | Bungalowpark (huisjescomplex) | 2,2 per bungalow | 123,2             | 123,2      |
| <b>Totaal</b>     |        |                               |                  | <b>124</b>        | <b>124</b> |

### Totale verkeersgeneratie Kieweg

De totale verkeersgeneratie op de Kieweg bedraagt daarmee: 974+124= 1.098 mvt/etmaal.

Model: basismodel  
 versie van Europarcs Schoneveld - Europarcs Schoneveld  
 Groep: wegen  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

| Groep                   | Naam       | Omschr.                 | ISO_H | Wegdek | Wegdek           | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | V(LV(P4)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) |
|-------------------------|------------|-------------------------|-------|--------|------------------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|
| Nieuwe Slikkenburgseweg | Nieuwe sli | Nieuwe Slikkenburgseweg | 0,00  | W0     | Referentiewegdek | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       |
| Nieuwesluisweg          | Nieuweslui | Nieuwesluisweg west     | 0,00  | W0     | Referentiewegdek | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       |
| Nieuwesluisweg          | Nieuweslui | Nieuwesluisweg oost     | 0,00  | W0     | Referentiewegdek | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       |
| Panoramaweg             | Panoramawg | Panoramaweg             | 0,00  | W0     | Referentiewegdek | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       |
| Kieweg                  | Kieweg     | Kieweg                  | 0,00  | W0     | Referentiewegdek | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       |

Model: basismodel  
 versie van Europarcs Schoneveld - Europarcs Schoneveld  
 Groep: wegen  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

| Groep                   | V(MV(P4)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | V(ZV(P4)) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %Int(P4) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) |
|-------------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|---------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|--------|---------|--------|
| Nieuwe Slikkenburgseweg | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 1388,00       | 7,11    | 3,23    | 0,22    | --       | 97,70  | 97,70  | 97,70  | --      | 1,30   |
| Nieuwesluisweg          | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 2206,00       | 7,11    | 3,23    | 0,22    | --       | 97,70  | 97,70  | 97,70  | --      | 1,30   |
| Nieuwesluisweg          | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 2697,00       | 7,11    | 3,23    | 0,22    | --       | 97,70  | 97,70  | 97,70  | --      | 1,30   |
| Panoramaweg             | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 547,00        | 6,74    | 4,37    | 0,21    | --       | 95,07  | 95,07  | 95,07  | --      | 3,84   |
| Kieweg                  | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 1098,00       | 7,11    | 3,23    | 0,22    | --       | 97,70  | 97,70  | 97,70  | --      | 1,30   |

---

Model: basismodel  
versie van Europarcs Schoneveld - Europarcs Schoneveld  
Groep: wegen  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

| Groep                   | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) |
|-------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| Nieuwe Slikkenburgseweg | 1,30   | 1,30   | --      | 1,00   | 1,00   | 1,00   | --      |
| Nieuwesluisweg          | 1,30   | 1,30   | --      | 1,00   | 1,00   | 1,00   | --      |
| Nieuwesluisweg          | 1,30   | 1,30   | --      | 1,00   | 1,00   | 1,00   | --      |
| Panoramaweg             | 3,84   | 3,84   | --      | 1,10   | 1,10   | 1,10   | --      |
| Kieweg                  | 1,30   | 1,30   | --      | 1,00   | 1,00   | 1,00   | --      |







## Bijlage 2 Resultaten per weg















