



**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Kapedledries ong.
Weebosch**



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Crijns Rentmeesters
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN SOMEREN

betreffende locatie

Kapelledries ong. te Weebosch

documentkenmerk

1903/160/LT-01

versie

1

vestiging

Nuenen

datum

18 juli 2019

opgesteld door:

ir. D.P.M. Jacobs
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. L.F.C.M. Tonnaer
Projectleider geluid & bouwfysica

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies B.V.

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel >> Neer >> Nuenen >>

Prinsenbeek >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	3
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
3.3 Geluidbeleid gemeente Bergeijk	6
4 Rekenresultaten en toetsing	7
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	7
4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	7
4.3 Cumulatieve geluidbelasting	7
5 Samenvatting en conclusie	9

Bijlagen

1. situatietekening van de omgeving
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van de initiatiefnemer is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van Kapelledries ong. te Weebosch. Beoogd wordt om twee woningen te realiseren ten noorden van huisnummer 28. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (verder: Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor het nieuwbouwproject extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten spoorweglawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Weebosch, gemeente Bergeijk. In bijlage 1 is een planologische verbeelding van het plangebied opgenomen.

Het plan is niet gelegen binnen de geluidzone van wegen. Het plan is echter wel gelegen in de nabijheid van diverse 30 km/uur wegen. Dit type weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze wegen geen hogere waarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. Echter voor de waarborging van een goed akoestisch woon- en leefklimaat dient de geluidbelasting op de gevels van nieuw te bouwen woningen nabij 30 km/uur wegen alsnog te worden bepaald. Derhalve is in het onderhavige akoestisch onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen Weebosch en Kapelledries inzichtelijk gemaakt.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Bergeijk. Van de weg Weebosch zijn telgegevens van het jaar 2017 voorhanden. Van de Kerkstraat te Luyksgestel, welke geen onderdeel is van onderhavig onderzoek, zijn telgegevens van het jaar 2016 voorhanden. De gegevens van de Kerkstraat zijn conform opgave van de gemeente Bergeijk aangehouden voor de Kapelledries. Van de telgegevens zijn enkel de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode overgenomen. Van de wegen zijn prognose etmaalintensiteiten van het jaar 2030 voorhanden.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 en 2.2.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Weebosch

Weebosch						
maximum snelheid: 30 km/uur						
wegdek: referentiewegdek en elementenverharding in keperverband						
jaar: 2030			etmaalintensiteit links: 1100 mvt.*			
etmaalintensiteit rechts: 1100 mvt.*						
	dag		avond		nacht	
	links	rechts	links	rechts	links	rechts
gemiddeld per uur (%)	6,50	6,45	4,03	3,74	0,74	0,95
lichte mvt. (%)	87,29	87,78	93,41	92,98	89,55	90,80
middelzware mvt. (%)	7,60	8,03	4,40	4,68	8,96	5,75
zware mvt. (%)	5.11	4.19	2.20	2.34	1.49	3.45

* de etmaalintensiteiten verschillen per wegvak. De hier opgenomen intensiteiten gelden voor de dichtst bij het plangebied gelegen wegvak.

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer Kapelledries

Kapelledries			
maximum snelheid: 30 km/uur			
wegdek: elementenverharding in keperverband			
jaar: 2030 etmaalintensiteit links: 400* mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	7,00	3,10	0,45
lichte mvt. (%)	93,10	96,77	100,00
middelzware mvt. (%)	5,24	3,23	0,00
zware mvt. (%)	1,67	0,00	0,00

* de etmaalintensiteiten verschillen per wegvak. De hier opgenomen intensiteiten gelden voor de dichtst bij het plangebied gelegen wegvak.

2.3 Modellerings

De exacte locatie en afmetingen van de beoogde woningen zijn nog niet bekend, derhalve is een bouwblok gemodelleerd ter grootte van het bouwvlak.

Als maatgevende toets hoogte voor de begane grond van de nieuwe woningen is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 0,00 (akoestisch hard) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch zacht (bodemfactor 1,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. Het akoestisch zachte bodemgebied betreft een groenvoorziening. De akoestisch half hard/zachte bodemgebieden betreffen tuinen. Er zijn geen significante hoogteverschillen in de omgeving aanwezig. Derhalve zijn in het rekenmodel geen hoogteverschillen in het maaiveld opgenomen. Gebouwhoogtes van de bestaande omliggende bebouwing zijn conform de hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaardrekenmethode 2" zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel

van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

De voornoemde aftrek van 5 dB voor overige wegen is tevens gehanteerd voor de 30 km/uur wegen Weebosch en Kapelledries. Uit technische overwegingen zijn er geen argumenten waarom de aftrek bij 30 km/uur lager zou zijn dan bij 50 km/uur. De meest logische werkwijze is derhalve om aan te sluiten bij de aftrek zoals die voor 50 km/uur wegen bestaat.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

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

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;

- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - c. uitgeborsteld beton;
 - d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De locatie in onderhavig onderzoek is niet gelegen in de zone van een weg. Derhalve is de maximale ontheffingswaarde niet aan de orde.

3.3 Geluidbeleid gemeente Bergeijk

De gemeente Bergeijk heeft geen eigen geluidbeleid met betrekking tot het verlenen van hogere waarden vastgesteld.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de navolgende tabellen 4.1 en 4.2 zijn per bron de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Weebosch (30 km/uur)

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	richtwaarde ¹ (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	n.v.t.

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Kapelledries (30 km/uur)

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	richtwaarde ¹ (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	n.v.t.

Voor de 30 km/uur wegen Weebosch en Kapelledries geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de richtwaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien er voor onderhavige woningen geen sprake is van een procedure hogere waarde en de geluidbelasting ten gevolge van 30 km/uur wegen de richtwaarde van 48 dB niet overschrijdt wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht.

4.3 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de

¹ Voor 30 km/uur wegen is een voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder niet aan de orde. In het kader van een goede ruimtelijk ordening wordt de bijbehorende waarde van 48 dB als richtwaarde beschouwd.

geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelasting alsnog bepaald voor alle gemodelleerde wegen. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de beoogde nieuwe woningen is opgenomen in bijlage 5.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van de initiatiefnemer is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van Kapelledries ong. te Weebosch. Beoogd wordt om twee woningen te realiseren ten noorden van huisnummer 28. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

Het plan is niet gelegen binnen de geluidzone van wegen. Het plan is echter wel gelegen in de nabijheid van de 30 km/uur wegen Weebosch en Kapelledries.

Voor de 30 km/uur wegen Weebosch en Kapelledries geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de richtwaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Aangezien in onderhavige situatie geen sprake is van een procedure hogere waarde en de geluidbelasting ten gevolge van 30 km/uur wegen de richtwaarde van 48 dB niet overschrijdt wordt voor de woningen een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

BIJLAGE 1:

Weebosch 2011, herziening Kapelledries nabij 28 - Verbeelding



Legenda



Plangebied

Bestemmingen



Tuin



Verkeer - Verblijfsgebied



Wonen



Waarde - Archeologie 4.1

Aanduidingen



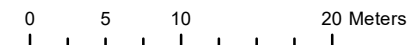
bouwvlak



twee-aaneen



maximum aantal wooneenheden



Bestemmingsplan : Weebosch 2011, herziening
Kapelledries nabij 28

IMRO idn. : NL.IMRO.1724. pm

Gemeente : Bergeijk

Status : Voorontwerp

Datum : Februari 2019

Schaal : 1:500

Formaat : A4

Crijns Rentmeesters bv
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN Someren
T: 0493 - 471 777
I: www.crijns-rentmeesters.nl



BIJLAGE 2:



Beste,

Als eerste excuses voor de late beantwoording van onderstaande vraag. Tot op heden ben ik er nog niet aan toe gekomen om op onderstaande vragen:

Verkeersgegevens:

- Kappedries;

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel basisjaar 2014.JPG

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel referentiejaar 2030.JPG

- Weebosch.

Zie Bijlage: BUxIs R0836-17 Weebosch

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel referentiejaar 2030.JPG

Aanvullende informatie:

- maximum snelheid;

Kappedries: 50 km/uur, we hebben nu een verkeersbesluit in voorbereiding om de Kappedries na de zomer aan te wijzen tot 30 km/uur zone.

Weebosch: 50 km/uur, we gaan in 2024 Weebosch herinrichten, na de herinrichting wordt het gebied ingericht als 30 km/uur zone.

- evt. obstakels (verkeerslicht, rotonde etc.);



- verdeling lichte, middelzware en zware voertuigen over de dag-, avond- en nachtperiode;

Zie Bijlage: BUxIs R0836-17 Weebosch

Zie Bijlage: BUxIs i0528-16 Kerkstraat

- etmaalintensiteiten (gemiddelde weekdag);

Zie Bijlage: BUxIs R0836-17 Weebosch

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel basisjaar 2014.JPG

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel referentiejaar 2030.JPG

- wegdektype;

Kapelledries: Betonstraatstenen keiformaat

Weebosch: Betonstraatstenen keiformaat ter hoogte van kruising Kapelledries, overig
 dicht asfaltbeton.

- ophogingspercentage telgegevens naar het maatgevende jaar 2029 (of prognose
 intensiteiten 2029).

Dit is te herleiden uit de verkeersmodellen en/of de werkelijke metingen.

Zie Bijlage: BUxIs R0836-17 Weebosch

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel basisjaar 2014.JPG

Zie Bijlage: Uitsnede verkeersmodel referentiejaar 2030.JPG

Mochten er naar aanleiding van deze mail nog vragen zijn dan hoor ik dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

Specialist Civiel-Verkeer

Afdeling Beheer Ruimte

Burg. Magneestraat 1 | Postbus 10.000 | 5570 GA BERGEIJK | tel: 0497 - 551 455 | www.bergeijk.nl |
info@bergeijk.nl



Rijstroken	
<i>Telpuntcode</i>	10528
<i>Teller</i>	2978 BER
<i>Kanaal</i>	1
<i>Omschrijving</i>	Burg. Magneetstraat - Dorpstraat (1)

[illegible][illegible]

	0	licht	middel	zwaar
dag		391	22	7
avond		60	2	0
nacht		18	0	0

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie
Code i0528-16
Naam Kerkstraat
Plaats Luykgestel
Omschrijving tussen Burg. Magneetstraat en Dorpsstraat

Meting
Naam Classificatie 2016
Periode 13-06-2016
24-06-2016
Interval 1 uur

Rijstroken
Telpuntcode i0528
Teller 2978 BER
Kanaal 2
Omschrijving Dorpsstraat - Burg. Magneetstraat (1)

Tijd	Klassen																														Totaal	Fout						
	Lengte (m)		< 3,5		< 3,5		< 3,5		< 3,5		< 3,5		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		3,5 - 7,0		> 7,0		> 7,0				> 7,0		> 7,0		> 7,0	
	Snelheid (km/h)		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20		< 20				< 20		< 20		< 20	
00:00			0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,6	0	
01:00			0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2	0		
02:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
03:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
04:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
05:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
06:00			0	0	2	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1,4	0		
07:00			0	1	1	3	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	2,8	0			
08:00			0	2	6	7	13	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	6,4	0			
09:00			1	6	7	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	5,4	0			
10:00			1	7	6	9	8	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	6,8	0			
11:00			1	7	10	12	9	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	8,2	0			
12:00			1	7	9	12	13	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	9,0	0			
13:00			0	3	9	9	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	6,4	0			
14:00			0	4	8	9	10	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	6,8	0			
15:00			0	5	9	14	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	7,8	0			
16:00			1	5	8	13	13	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	8,6	0			
17:00			0	3	8	13	14	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	8,0	0			
18:00			0	3	6	8	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	6,4	0			
19:00			0	3	6	6	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	5,0	0			
20:00			1	3	5	6	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	4,6	0			
21:00			1	3	3	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	3,0	0			
22:00			0	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1,6	0			
23:00			0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,8	0			

Tijd	Klassen																																		Totaal	Fout																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	Lengte (m)	< 3,5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Snelheid (km/h)	< 20	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,5	< 3,

	licht	middel	zwaar
dag	452	23	7
avond	21	3	1
nacht	20	0	0

Locatie	
Code	R0836-17
Naam	Weebosch
Riviert	Bergijk
Omschrijving	tussen Spaarnijet en Kapelredries
Meting	
Naam	Classificatie 2017
Periode	06-06-2017 21-06-2017
Interval	1 uur
Rijstroken	
Telpuntnode	R0836
Teller	2979
Kanaal	1
Omschrijving	Spaarnijet - Kapelredries (1)

[illegible]

	licht	middel	zwaar
dag	776	71	37
avond	159	8	4
nacht	79	5	3

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie	
Code	R0836-17
Naam	Weebosch
Plaats	Bergeijk
Omschrijving	tussen Spaanrijt en Kapelledries
Meting	
Naam	Classificatie 2017
Periode	06-06-2017
Interval	21-06-2017
	1 uur
Rijstroken	
Telpuntcode	R0836
Teller	2979
Kanaal	2
Omschrijving	Kapelledries - Spaanrijt (1)

Tijd	Klassen Lengte (m) Snelheid (km/u)																											Totaal Abs	Fout Rel					
		< 3,5							< 3,5							< 3,5							< 3,5											
		< 30	30 - 40	40 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	70 - 80	< 30	30 - 40	40 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	70 - 80	< 30	30 - 40	40 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	70 - 80	< 30	30 - 40	40 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	70 - 80	> 80				
00:00		1	2	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0,8	0	
01:00		0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0,5	0	
02:00		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,1	0	
03:00		0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,2	0	
04:00		1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,3	0	
05:00		0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,4	0	
06:00		0	2	7	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1,4	0
07:00		1	6	14	4	2	2	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	3,2	0
08:00		2	12	19	3	1	1	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	4,2	0
09:00		4	14	20	3	2	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	4,6	0
10:00		7	19	22	3	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	63	5,7	0
11:00		8	22	22	2	1	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	64	5,8	0
12:00		8	24	27	5	2	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	6,6	0
13:00		9	25	28	3	1	1	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	6,9	0
14:00		11	29	29	3	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	7,3	0
15:00		9	29	27	3	2	1	0	0	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	82	7,4	0
16:00		14	32	41	6	4	1	0	0	0	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	111	10,0	0
17:00		9	32	47	9	3	2	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	113	10,2	0
18:00		10	22	31	5	2	1	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	7,0	0
19:00		5	22	25	4	2	1	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	5,8	0
20:00		3	13	23	5	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	4,4	0
21:00		2	9	17	4	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	37	3,3	0
22:00		2	8	12	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	2,5	0
23:00		1	4	8	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1,5	0

Tijd	Klassen Lengte (m) Snelheid (km/u)																																																	Totaal	Fout																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5								< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						< 3,5						<			

	licht	middel	zwaar
dag	769	67	45
avond	170	8	4
nacht	60	6	1

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: v1

Model eigenschap	
Omschrijving	v1
Verantwoordelijke	DJ
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaai RMW-2012
Aangemaakt door	DJ op 17-7-2019
Laatst ingezien door	DJ op 18-7-2019
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.50
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg01	tuin	0,50
bg02	tuin	0,50
bg03	tuin	0,50
bg04	tuin	0,50
bg05	tuin	0,50
bg06	tuin	0,50
bg07	tuin	0,50
bg08	groen	1,00

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)
w01	Weebosch (links)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	800,00	6,50
w02	Weebosch (links)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	1000,00	6,50
w03	Weebosch (links)	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	1000,00	6,50
w04	Weebosch (links)	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	1100,00	6,50
w05	Weebosch (links)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	1100,00	6,50
w06	Weebosch (rechts)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	800,00	6,45
w07	Weebosch (rechts)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	900,00	6,45
w08	Weebosch (rechts)	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	900,00	6,45
w09	Weebosch (rechts)	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	1100,00	6,45
w10	Weebosch (rechts)	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	1100,00	6,45
w11	Kapelledries	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	400,00	7,00
w12	Kapelledries	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	200,00	7,00
w13	Kapelledries	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	200,00	7,00

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
w01	4,03	0,74	87,29	93,41	89,55	7,60	4,40	8,96	5,11	2,20	1,49	False	1,5
w02	4,03	0,74	87,29	93,41	89,55	7,60	4,40	8,96	5,11	2,20	1,49	False	1,5
w03	4,03	0,74	87,29	93,41	89,55	7,60	4,40	8,96	5,11	2,20	1,49	False	1,5
w04	4,03	0,74	87,29	93,41	89,55	7,60	4,40	8,96	5,11	2,20	1,49	False	1,5
w05	4,03	0,74	87,29	93,41	89,55	7,60	4,40	8,96	5,11	2,20	1,49	False	1,5
w06	3,74	0,95	87,78	92,98	90,80	8,03	4,68	5,75	4,19	2,34	3,45	False	1,5
w07	3,74	0,95	87,78	92,98	90,80	8,03	4,68	5,75	4,19	2,34	3,45	False	1,5
w08	3,74	0,95	87,78	92,98	90,80	8,03	4,68	5,75	4,19	2,34	3,45	False	1,5
w09	3,74	0,95	87,78	92,98	90,80	8,03	4,68	5,75	4,19	2,34	3,45	False	1,5
w10	3,74	0,95	87,78	92,98	90,80	8,03	4,68	5,75	4,19	2,34	3,45	False	1,5
w11	3,10	0,45	93,10	96,77	100,00	5,24	3,23	--	1,67	--	--	False	1,5
w12	3,10	0,45	93,10	96,77	100,00	5,24	3,23	--	1,67	--	--	False	1,5
w13	3,10	0,45	93,10	96,77	100,00	5,24	3,23	--	1,67	--	--	False	1,5

Rapport: Groepsreducties
Model: v1

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Kapelledries	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Weebosch	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g001	plangebied	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g002	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g003	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g004	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g005	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g006	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g007	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g008	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g009	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g010	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g011	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g012	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g013	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g014	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g015	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g016	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g017	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g018	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g019	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g020	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g021	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g022	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g023	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g024	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g025	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g026	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g027	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g028	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g029	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g030	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g031	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g032	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g033	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g034	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g035	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g036	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g037	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g038	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g039	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g040	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g041	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g042	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g043	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g044	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g045	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g046	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g047	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g048	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g049	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g050	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g051	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g052	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g053	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g054	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g055	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g056	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g057	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g058	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g059	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g060	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g061	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g062	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g063	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g064	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g065	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g066	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g067	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g068	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g069	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g070	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g071	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g072	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g073	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g074	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g075	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g076	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g077	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g078	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g079	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g080	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g081	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g082	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g083	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g084	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g085	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g086	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g087	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g088	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g089	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g090	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g091	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g092	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g093	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g094	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g095	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g096	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g097	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g098	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g099	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g100	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g101	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g102	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g103	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g104	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g105	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g106	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g107	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g108	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g109	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g110	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g111	Pand in gebruik	13,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g112	Pand in gebruik	22,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g113	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g114	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g115	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g116	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g117	Pand in gebruik	22,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g118	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g119	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g120	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g121	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g122	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g123	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g124	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g125	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g126	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g127	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g128	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g129	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g130	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g131	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g132	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g133	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g134	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g135	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g136	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g137	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g138	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g139	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g140	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g141	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g142	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g143	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g144	Pand in gebruik	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80

Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

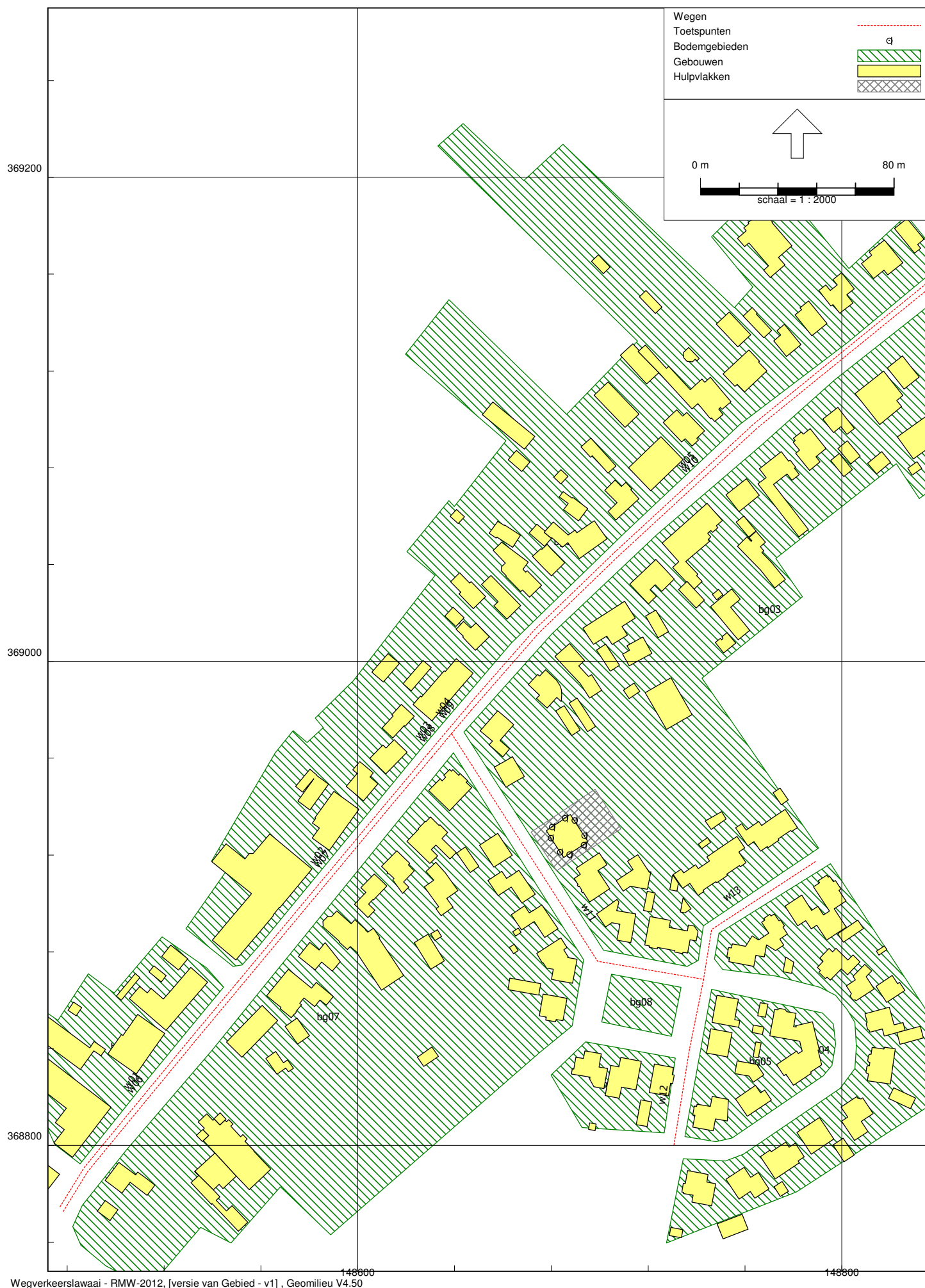
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g145	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g146	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g147	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g148	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g149	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g150	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g151	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g152	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g153	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g154	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g155	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g156	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g157	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g158	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g159	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g160	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g161	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g162	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g163	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g164	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g165	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80
g166	Pand in gebruik	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80

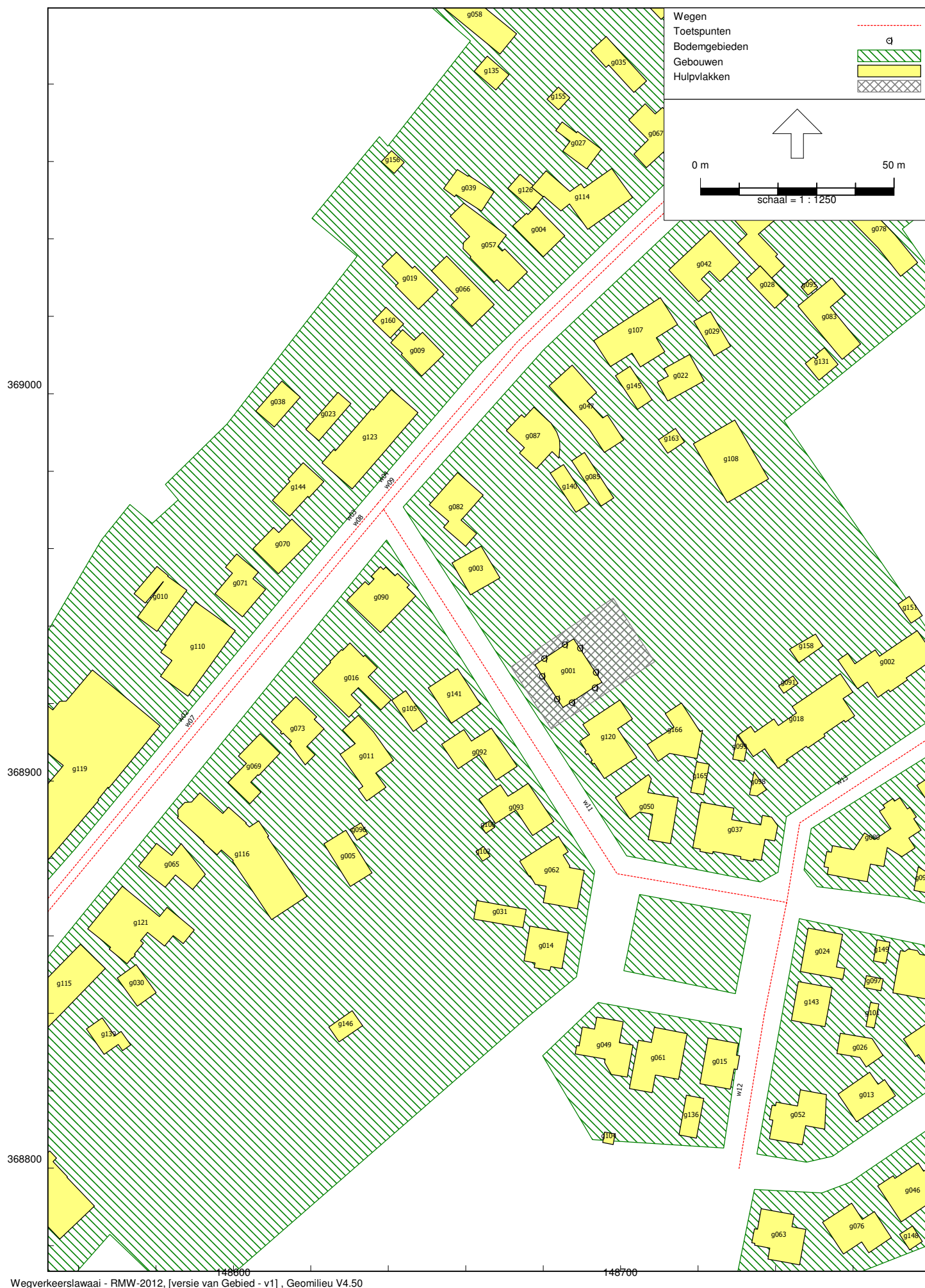
Model: v1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

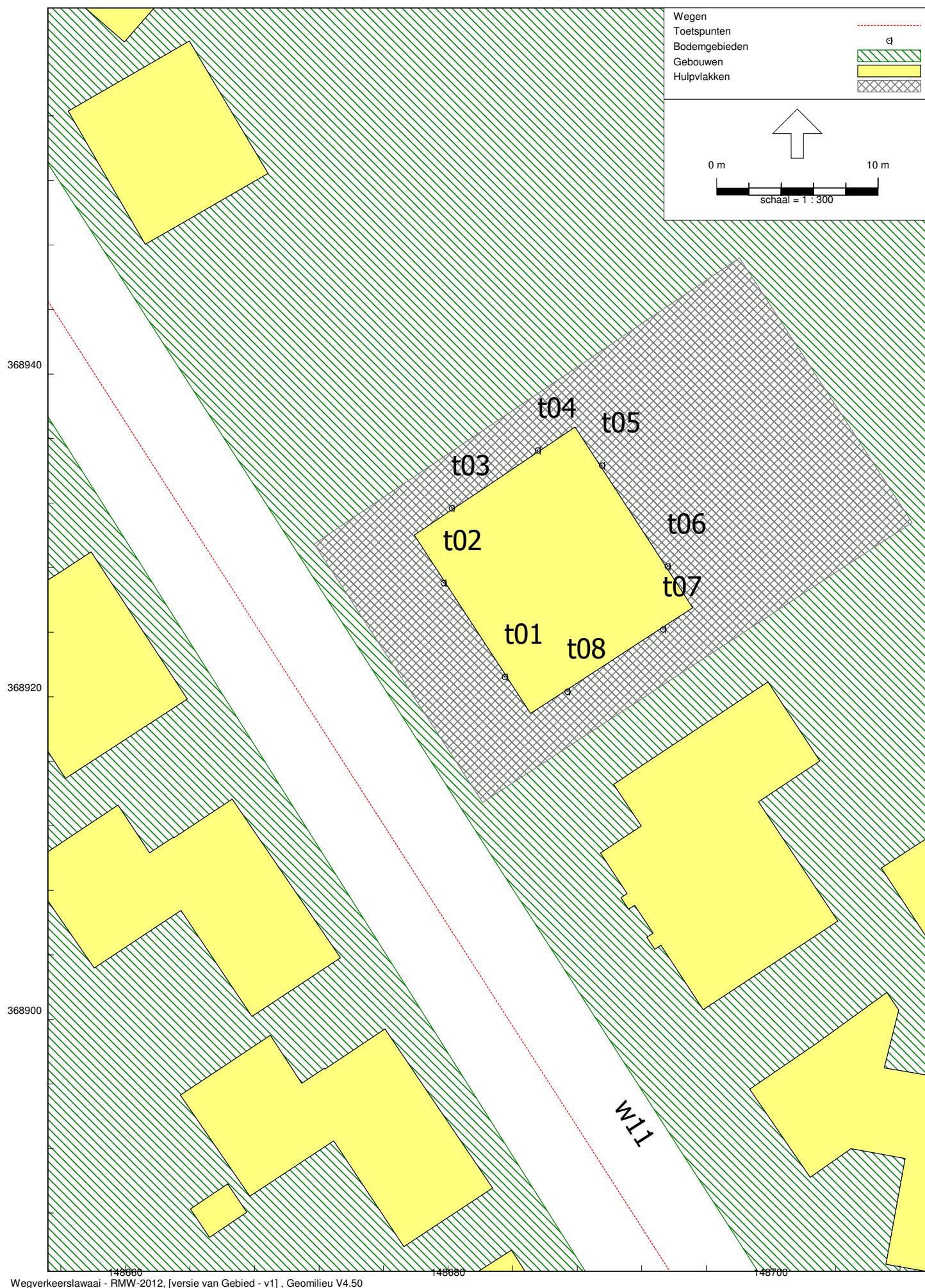
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
t01	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148683,50	368921,24
t02	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148679,71	368927,06
t03	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148680,22	368931,70
t04	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148685,55	368935,29
t05	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148689,52	368934,35
t06	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148693,60	368928,10
t07	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148693,32	368924,19
t08	toetspunt	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja	148687,39	368920,33

BIJLAGE 4:









BIJLAGE 5:

Rapport: Resultatentabel
Model: v1
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kapelledries
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt	1,50	46,09	41,18	31,57	45,05
t01_B	toetspunt	4,50	46,42	41,47	31,81	45,36
t01_C	toetspunt	7,50	46,05	41,10	31,42	44,99
t02_A	toetspunt	1,50	46,11	41,20	31,59	45,07
t02_B	toetspunt	4,50	46,42	41,47	31,81	45,36
t02_C	toetspunt	7,50	46,05	41,10	31,42	44,99
t03_A	toetspunt	1,50	41,59	36,69	27,10	40,56
t03_B	toetspunt	4,50	42,07	37,14	27,49	41,02
t03_C	toetspunt	7,50	41,85	36,90	27,23	40,79
t04_A	toetspunt	1,50	38,72	33,86	24,32	37,71
t04_B	toetspunt	4,50	39,62	34,71	25,09	38,58
t04_C	toetspunt	7,50	39,53	34,60	24,94	38,48
t05_A	toetspunt	1,50	16,13	10,92	0,70	14,91
t05_B	toetspunt	4,50	19,96	14,90	5,00	18,83
t05_C	toetspunt	7,50	21,59	16,54	6,67	20,47
t06_A	toetspunt	1,50	17,16	11,94	1,71	15,93
t06_B	toetspunt	4,50	21,12	16,05	6,13	19,98
t06_C	toetspunt	7,50	23,38	18,37	8,55	22,28
t07_A	toetspunt	1,50	37,93	33,06	23,50	36,92
t07_B	toetspunt	4,50	38,80	33,87	24,22	37,75
t07_C	toetspunt	7,50	38,86	33,90	24,19	37,79
t08_A	toetspunt	1,50	41,83	36,93	27,34	40,80
t08_B	toetspunt	4,50	42,45	37,51	27,86	41,40
t08_C	toetspunt	7,50	42,29	37,34	27,66	41,23

Rapport: Resultatentabel
Model: v1
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Weebosch
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt	1,50	34,24	30,64	24,63	34,63
t01_B	toetspunt	4,50	36,13	32,48	26,50	36,51
t01_C	toetspunt	7,50	37,24	33,56	27,60	37,61
t02_A	toetspunt	1,50	35,25	31,66	25,65	35,65
t02_B	toetspunt	4,50	37,29	33,64	27,67	37,67
t02_C	toetspunt	7,50	38,13	34,46	28,50	38,50
t03_A	toetspunt	1,50	35,88	32,38	26,34	36,32
t03_B	toetspunt	4,50	37,92	34,37	28,36	38,34
t03_C	toetspunt	7,50	38,50	34,91	28,92	38,91
t04_A	toetspunt	1,50	34,63	31,22	25,12	35,10
t04_B	toetspunt	4,50	36,70	33,25	27,17	37,15
t04_C	toetspunt	7,50	37,07	33,57	27,52	37,50
t05_A	toetspunt	1,50	32,58	29,26	23,13	33,09
t05_B	toetspunt	4,50	34,43	31,07	24,97	34,92
t05_C	toetspunt	7,50	34,51	31,15	25,04	35,00
t06_A	toetspunt	1,50	31,20	27,88	21,74	31,70
t06_B	toetspunt	4,50	33,01	29,65	23,53	33,50
t06_C	toetspunt	7,50	33,72	30,35	24,24	34,21
t07_A	toetspunt	1,50	21,03	17,48	11,47	21,45
t07_B	toetspunt	4,50	22,91	19,26	13,31	23,30
t07_C	toetspunt	7,50	25,66	21,92	16,02	26,01
t08_A	toetspunt	1,50	26,46	22,82	16,84	26,84
t08_B	toetspunt	4,50	28,26	24,55	18,62	28,62
t08_C	toetspunt	7,50	29,99	26,25	20,33	30,34

Rapport: Resultatentabel
 Model: v1
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt	1,50	51,37	46,55	37,37	50,44
t01_B	toetspunt	4,50	51,81	46,99	37,93	50,90
t01_C	toetspunt	7,50	51,59	46,80	37,93	50,72
t02_A	toetspunt	1,50	51,45	46,66	37,57	50,54
t02_B	toetspunt	4,50	51,92	47,14	38,22	51,04
t02_C	toetspunt	7,50	51,70	46,95	38,21	50,87
t03_A	toetspunt	1,50	47,62	43,06	34,75	46,95
t03_B	toetspunt	4,50	48,48	43,98	35,96	47,89
t03_C	toetspunt	7,50	48,50	44,03	36,17	47,96
t04_A	toetspunt	1,50	45,15	40,75	32,75	44,61
t04_B	toetspunt	4,50	46,41	42,05	34,26	45,93
t04_C	toetspunt	7,50	46,49	42,12	34,43	46,03
t05_A	toetspunt	1,50	37,68	34,32	28,16	38,15
t05_B	toetspunt	4,50	39,58	36,18	30,01	40,03
t05_C	toetspunt	7,50	39,73	36,29	30,10	40,15
t06_A	toetspunt	1,50	36,37	32,98	26,78	36,81
t06_B	toetspunt	4,50	38,28	34,83	28,61	38,69
t06_C	toetspunt	7,50	39,10	35,62	29,35	39,47
t07_A	toetspunt	1,50	43,02	38,18	28,77	42,04
t07_B	toetspunt	4,50	43,91	39,02	29,56	42,90
t07_C	toetspunt	7,50	44,07	39,17	29,81	43,08
t08_A	toetspunt	1,50	46,95	42,09	32,71	45,97
t08_B	toetspunt	4,50	47,61	42,72	33,35	46,62
t08_C	toetspunt	7,50	47,54	42,67	33,40	46,57