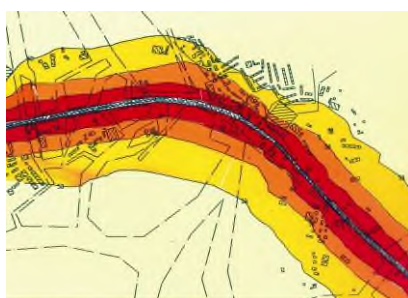


Rapport akoestisch onderzoek

De Ellenaar te Mierlo, gemeente Geldrop-Mierlo



Rapport akoestisch onderzoek

De Ellenaar

Te Mierlo

Gemeente: Geldrop-Mierlo

Projectgegevens:

RA001-0253761-01a

Datum:

07 december 2016

Datum

07-12-2016

Opsteller(s)

AVK

Projectleider

CvdH

Vrijgave

CvdH



croonenburo5



Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo5.com

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo5.com

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Algemeen	3
2.1	De Wet geluidhinder	3
2.2	Algemene normen	3
3	Reken- en meetvoorschriften	5
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	5
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	5
3.3	Zones langs wegen	5
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	7
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Verkeersgegevens	7
5	Resultaten van de berekeningen	9
5.1	Berekening conform de Wet geluidhinder	9
5.2	Overweging maatregelen	10
5.3	Woon- en leefklimaat	11
6	Conclusie	13

Bijlage 1: Verkeersgegevens

Bijlage 2: Computeroutput Geomilieu SRM II

1 Organisatorische en algemene gegevens

Door CroonenBuro5 te Oosterhout is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij de locatie Ellenaar te Mierlo, gemeente Geldrop-Mierlo verricht. Op deze locatie wordt de bouw van twee woningen mogelijk gemaakt. In het kader van de Wet geluidhinder is een woning een geluidgevoelig object.

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn. Van deze uitzonderingen is geen sprake vanwege de Geldropseweg en Industrieweg (beide 50 km/uur wegen). De zone van de wegen is 200 meter aan weerszijde van de weg. De toekomstige woningen zijn binnen de zones geprojecteerd. Derhalve dient voor de woningen vanwege de genoemde wegen een akoestisch onderzoek te worden opgesteld. Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege de wegen op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn gesteld.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Derhalve kunnen 30 km wegen waarvan verwacht wordt dat zij een substantiële bijdrage leveren aan de geluidbelasting op de gevels van de te projecteren woningen in het onderzoek te worden betrokken. Omdat in de omgeving geen 30 km wegen met hoge verkeersintensiteiten gesitueerd zijn worden geen 30 km wegen in het onderzoek opgenomen.

2 Algemeen

2.1 De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (in nieuwe situaties) dan wel het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een (spoor)weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn Burgemeester en Wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

- de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een (spoor)weg;
- de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

Bij het bestrijden van de geluidhinder kunnen drie categorieën van geluidbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

- 1 Bronbestrijding (wegverkeer: stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidsarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc., railverkeer: inzet van schijfgeremd reizigersmaterieel, inzet van kunststofremblokken bij goederentreinen, toepassing van raildempers etc.).
- 2 Beperking van de geluidoverdracht (geluidswallen en schermen, afstand houden tot de (spoor)weg).
- 3 Beschermen van de ontvanger (door maatregelen voor en aan de gevel en goede akoestische indeling van een woning of andere geluidgevoelige objecten, gevelisolatie).

2.2 Algemene normen

De normen, welke dienen te worden gehanteerd, zijn afhankelijk van de situatie. In de Wet geluidhinder worden, zoals eerder genoemd, nieuwe en bestaande situaties onderscheiden.

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- A nieuw te projecteren woningen (en andere geluidgevoelige bebouwing);
- B nieuwe (spoor)wegaanleg.

In voorliggend akoestisch onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden. Voorop staat dat er in ieder geval dat er sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daartoe zijn in het verzoek hogere waarde aanvullende eisen c.q. inspanningsverplichtingen opgenomen. Bovendien moet, middels de toelichting bij het bestemmingsplan, worden aangetoond dat er sprake is van de wenselijkheid tot het bouwen van woningen of andere geluidgevoelige objecten op genoemde locatie.

3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 gehanteerd.

De rekenmethode I is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een rechte (spoor)weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de (spoor)weg respectievelijk op de rijstroken. Ook kan de methode gehanteerd worden als de woning op een grote afstand van een relatief kleine weg wordt gesitueerd.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en intensiteiten etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting. In voorliggend onderzoek zijn de berekeningen middels het programma Geomilieu V3.11 uitgevoerd met SRM II.

3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Voor wegen waarop met een snelheid van 70 km/uur en meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek:

- 2 dB;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is (geldt tot 1 juli 2018);
- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is (geldt tot 1 juli 2018).

Voor de overige wegen geldt een aftrek van 5 dB (stedelijk gebied).

3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede 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 (voor het begrip zone zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, 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.

3.3 Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een onderzoekszone (aandachtsgebied) heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist. Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg.

Breedte van de geluidzones wegverkeer:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
	<i>(Snelheid minder dan 70 km/uur)</i>	<i>(Snelheid 70 km/uur en meer)</i>
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

3.4 Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidbronnen de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt berekend en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld te worden of er sprake is van een onaanvaardbaar hoge geluidbelasting.

Vanwege alle betrokken geluidbronnen wordt gecumuleerd zonder toepassing van de aftrek ingevolge artikel 110g. Bij terugrekening naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer wordt op de gecumuleerde waarde de aftrek ingevolge artikel 110g toegepast. Daardoor wordt de gecumuleerde geluidbelasting vergelijkbaar met de niveaus van de vast te stellen hogere waarde.

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. In voorliggend akoestisch onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De gemeente Geldrop-Mierlo streeft naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Uitgangspunt daarbij is dat op de gevels van te projecteren woningen en andere geluidgevoelige bebouwing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer niet wordt overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient deze minimaal te zijn. Voor de woningen kan dan, onder voorwaarden, een hogere waarde worden verzocht. Deze waarde is, afhankelijk van het criterium, gebonden aan maxima. Daarnaast zijn er aanvullende eisen en inspanningsverplichtingen zoals het situeren van een geluidluwe gevel en/of buitenruimte, een akoestisch gunstige indeling van de woning en het voldoen aan de binnenwaarde (geluidwering van de gevel) conform de eisen die in het Bouwbesluit zijn gesteld.

4.1 Onderzoeksgebied

De berekeningen vinden plaats voor de geluidgevoelige bebouwing gelegen in de zone van de Geldropseweg en de Industrieweg.

4.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de Verkeersmilieukaart 3.0 van SRE en Goudappel Coffeng dd 17-04-2014. De gegevens zijn in het model vooruitberekend naar het jaar 2023 en door ons opgehoogd naar het jaar 2027 met een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,5%.

De in de berekening opgenomen intensiteiten zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1. Verkeersintensiteiten 2027

Weg	Etmaal	Daguur (6.72%)			Avonduur (3.12%)			Nachtuur (0.86%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Geldropseweg	%	94.2	4.9	2.7	96	2.6	1.4	91.9	5.4	2.7
	14511	901.03	47.78	26.33	434.63	11.77	6.34	114.69	6.74	3.37
Weg	Etmaal	Daguur (6.69%)			Avonduur (3.61%)			Nachtuur (0.66%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Industrieweg	%	82.3	12.1	5.6	88.9	8	3.1	81.8	13.9	4.3
	4245	233.72	34.36	15.9	136.23	12.26	4.75	22.92	3.89	1.2

Snelheid

De toegestane snelheid op de Geldropseweg en Industrieweg is 50 km/uur.

Verharding

De Geldropseweg heeft een SMA verharding, de Industrieweg het referentiewegdek.

Maatgevende periode

Voor de bepaling van de waarden, genoemd in de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van het gemiddelde over drie periodes van een etmaal, te weten:

dagperiode: (07.00-19.00 uur);

avondperiode: (19.00-23.00 uur);

nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Dit wordt uitgedrukt in Lden.

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor de geluidbelastingen vanwege de wegen een aftrek van 5 dB toegestaan.

Waarneemhoogte

In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn de hoogtes en goothoogtes van de toekomstige woonbebouwing opgenomen. Daaruit volgt een maximaal aantal woonlagen met bijbehorende waarneemhoogte.

<u>bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel en het gebied tussen de toekomstige geluidgevoelige bebouwing en de relevante weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd.

Afschermingen en reflecties

De bijdrage van afschermingen en reflecties is in de berekeningen opgenomen.

Maaiveld

De maaiveldhoogte van de bebouwing is maatgevend en op 0 gesteld. De hoogten van alle relevante objecten (zoals de wegen) zijn daaraan gerelateerd.

Rotonde

De rotonde is als zodanig in de berekeningen opgenomen.

5 Resultaten van de berekeningen

5.1 Berekening conform de Wet geluidhinder

Vanwege de Geldropseweg en Industrieweg is de geluidbelasting op de gevels van de woningen berekend. In onderstaande tabel 2a en 2b zijn de resultaten opgenomen.

Tabel 2. Gevelbelasting vanwege de Geldropseweg

wp	hoogte 1,5 meter		hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	47.9	43	49	44
02	38.5	33	39.5	35
03	39.5	35	41.0	36
04	47.5	43	48.8	44
05	48.8	44	49.9	45
06	41.0	36	42.2	37
07	40.2	35	41.4	36
08	48.6	44	49.8	45

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Tabel 2. Gevelbelasting vanwege de Industrieweg

wp	hoogte 1,5 meter		hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	55.6	51	56.9	52
02	52.5	47	53.9	49
03	38.4	33	40.1	35
04	50.9	46	52.6	48
05	54.4	49	55.9	51
06	51.4	46	53.0	41
07	40.8	36	42.9	31
08	49.1	44	51.0	39

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte waarden voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Uit de resultaten van de berekeningen vanwege de Geldropseweg blijkt dat de woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege deze weg zijn er geen belemmeringen voor de bouw van de woningen.

Vanwege de Industrieweg voldoen de voor- en zijgevels van de woningen niet aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom dienen geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te verminderen naar de voorkeursgrenswaarde te worden overwogen.

5.2 Overweging maatregelen

Bij de overweging van geluidbeperkende maatregelen gaat het om:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Bronmaatregelen

De aanleg van geluidreducerend asfalt, vermindering van snelheid en van verkeersintensiteiten zijn bronmaatregelen. Op de Industrieweg ligt een standaard asfaltverharding. Met een stiller asfaltsoort is mogelijk een reductie van maximaal 5 dB te realiseren maar omdat het effect op de rotonde en de aanloop daarnaartoe sterk afneemt zal de voorkeursgrenswaarde niet worden gehaald.

Het verminderen van de verkeersintensiteiten en snelheid is geen optie vanwege de aard en functie van deze (ontsluitings)weg. De weg is als zodanig in de verkeersstructuur van de gemeente opgenomen.

Er worden dus geen geluidbeperkende maatregelen aan de bron uitgevoerd.

Overdrachtsmaatregelen

Afstandsvergroting tussen de bron en de geluidgevoelige objecten, het realiseren van afschermende niet geluidgevoelige bebouwing en het plaatsen van geluidschermen of -wallen zijn overdrachtsmaatregelen. Afstandsvergroting heeft reeds plaatsgevonden. De woningen zijn zover mogelijk van de weg gesitueerd. Het oprichten van afschermende aaneengesloten niet geluidgevoelige bebouwing is om stedenbouwkundige redenen niet mogelijk. Het plaatsen van een scherm is stedenbouwkundig, landschappelijk en financieel niet wenselijk. Derhalve worden geen geluidreducerende maatregelen in het overdrachtgebied uitgevoerd.

Maatregelen voor en aan de gevel

Maatregelen zoals het realiseren van balkonschermen, vliesgevels etc, zijn in deze situatie niet realistisch omdat het grondgebonden woningen betreft.

Verzoek hogere waarde

Omdat geluidbeperkende maatregelen vanwege stedenbouwkundige, verkeerstechnische en financiële redenen niet haalbaar en/of acceptabel zijn wordt voor de woningen bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde verzocht.

De woningen hebben een geluidluwe gevel en buitenruimte. Het is mogelijk om de meest geluidgevoelige ruimten aan de geluidluwe gevels te realiseren.

Voor de woningen zal in een later stadium aangetoond moeten worden dat wordt voldaan aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

5.3 Woon- en leefklimaat

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient het woon- en leefklimaat te worden beoordeeld. Daartoe is vanwege beide wegen een cumulatieberekening gemaakt.

In tabel 3 zijn de resultaten van de berekening weergegeven.

Tabel 3, Cumulatieve gevelbelasting

wp	hoogte 1,5 meter		hoogte 4,5 meter	
	1	2	1	2
01	56.3	51	57.5	53
02	52.6	48	54.0	49
03	42.0	37	43.6	39
04	52.6	48	54.1	49
05	55.5	51	56.9	52
06	51.7	47	53.3	48
07	43.5	39	45.2	40
08	51.9	47	53.4	48

1 Exclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh.

Uit de berekeningen blijkt dat de maximale cumulatieve waarde niet veel hoger is dan die van de individuele weg (Industrieweg).

De woningen hebben een hoge geluidbelasting op de voorgevels en een redelijk hoge op de zijgevels maar omdat de woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte hebben kan toch gesproken worden van een acceptabel akoestisch klimaat.

Aan de geluidluwe gevels kunnen de meest geluidgevoelige ruimten (woonkamer en slaapkamers) worden gesitueerd. Voor de woningen zal in een later stadium aangetoond moeten worden dat wordt voldaan aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Er is sprake van een zeer redelijk woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

6 Conclusie

Door CroonenBuro5 te Oosterhout is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij de locatie Ellenaar te Mierlo, gemeente Geldrop-Mierlo verricht. Op deze locatie wordt de bouw van twee woningen mogelijk gemaakt. In het kader van de Wet geluidhinder is een woning een geluidgevoelig object.

Conform de Wet geluidhinder hebben de Geldropseweg en Industrieweg (beide 50 km/uur wegen) een zone van 200 meter aan weerszijde van de weg. De toekomstige woningen zijn binnen de zones geprojecteerd. Derhalve is voor de woningen vanwege de genoemde wegen voorliggend akoestisch onderzoek opgesteld. In de omgeving zijn geen 30 km wegen met hoge verkeersintensiteiten gesitueerd. Derhalve zijn, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, geen 30 km wegen in het onderzoek opgenomen.

Uit de resultaten van de berekeningen vanwege de Geldropseweg blijkt dat de woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege deze weg zijn er geen belemmeringen voor de bouw van de woningen.

Vanwege de Industrieweg voldoen de voor- en zijgevels van de woningen niet aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom zijn geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te verminderen naar de voorkeursgrenswaarde te worden overwogen. Daaruit wordt geconcludeerd dat vanwege stedenbouwkundige, verkeerstechnische en financiële redenen geen geluidreducerende maatregelen aan de bron en in het overdrachtgebied worden uitgevoerd.

Voor de woningen wordt bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde verzocht. De woningen hebben een geluidluwe gevel en buitenruimte. Het is mogelijk om de meest geluidgevoelige ruimten aan de geluidluwe gevels te realiseren.

Voor de woningen zal in een later stadium aangetoond moeten worden dat wordt voldaan aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Er is sprake van een zeer redelijk woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1

Verkeersgegevens

Wegvak 9510-9555, Start/End 35,0/77,0 Industrieweg									
Projectinformatie		Basis SRE Verkeersmilieukaart 3.0 Verkeersgegevens voor het milieumodel zijn gegenereerd met behulp van script milieumodule van Goudappel Coffeng. Verkeerscijfers 2023 door interpolatie 2020 en 2030							
Algemene opmerkingen									
Opmerkingen linkerzijde									
Opmerkingen rechterzijde									
Wegvaklengte		31,5							
Series linkerzijde		Type linkerzijde		Series rechterzijde		Type rechterzijde			
1		Stadsontsluiting		1		Stadsontsluiting			
50		Geldrop Mierlo		50		Geldrop Mierlo			
S3		lokale hfdweg_Mi		S3		lokale hfdweg_Mi			
S7		GOW_A_bibeko70km SD		S7		GOW_A_bibeko70km SD			
S2		Mierlo		S2		Mierlo			
S4		BiBeKo		S4		BiBeKo			
S6		GOW_A_bibeko70km SD		S6		GOW_A_bibeko70km SD			
wegtype		Stadsontsluiting		wegtype		Stadsontsluiting			
gemeente		Geldrop Mierlo		gemeente		Geldrop Mierlo			
Snelheid voor geluid		DAG		AVOND		NACHT			
idem voor vrachtverkeer		50		50		50			
idem voor bussen		80 SD		80 SD		80 SD			
idem voor trams		80 SD		80 SD		50			
Opgeslagen intensiteit		Linkerzijde		Rechterzijde					
1801		1801		2204					
Ophoogfactoren (beide zijden)		OphFac = 1,000		RijIFac = 1,000		CnstFac = 1,000			
Etnmaalintensiteit (niet gespiegeld)		1801		2204					
Gemiddeld uurpercentage		Dag		Avond		Nacht			
6,69		6,69		3,61		0,66			
Perc. motoren		0,0		0,0		0,0			
Perc. personenauto's		81,8		88,4		80,9			
Perc. midzwaar vrachtverkeer		13,6		9,0		15,6			
Perc. zwaar vrachtverkeer		4,6		2,6		3,5			
Uurintensiteit bromfietsen		0		0		0			
Wegdekverharding		referentiewegdek		Wegdekhoogte		0,0			
Drempel		Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0			
				Breedte harde berm		0,0			
		Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand wegas-rijlijn [m]		0,0		0,0		Won Corr		Won Corr	
Afstand wegas-gevel [m]		102,2		85,0		1		0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]		21,7		15,6		0		0,0	
Afstand wegas-scherm [m]		0,0		0,0		0		0,0	
Bebouwingsfractie		0,00		0,14		0		0,0	
Waarneemhoogte speciaal		0,0		0,0		0		0,0	
Scherminhoogte		0,0		0,0		0		0,0	
Tophoek scherm				Speciale woningen		0		0,0	
Busbaan		Wegas		Dek		Trambaan		Wegas	
Links niet aanwezig						Links niet aanwezig			
Rechts niet aanwezig						Rechts niet aanwezig			
Geluidniveau in dB(A)/dB		Linkerzijde		Rechterzijde					
(Corr. art. 110g Wgh -5,0/-2,0 dB)		Dag		Avond		Nacht		Lden	
Eengezinswoningen		43,8		45,2		43,6		44,0	
Woningen begane grond		42,1		43,5		41,9		42,3	
Woningen 1e etage		43,6		45,1		43,5		43,8	
Woningen 2e etage		44,2		45,7		44,1		44,5	
Woningen 3e etage		44,5		46,0		44,4		44,8	
Woningen 4e etage en hoger		44,7		46,2		44,6		45,0	
Eengezinswoningen Speciaal		39,7		41,2		39,6		39,9	
Representatief		43,8		45,2		43,6		44,0	
								2	
Leq/Lden contouren in [m]		Leq		Lden		Leq		Lden	
48 dB(A)/dB contour		59,1		60,5		52,7		54,2	
53 dB(A)/dB contour		30,3		31,3		27,1		27,9	
58 dB(A)/dB contour		10,8		11,3		10,8		11,3	
63 dB(A)/dB contour		0,0		0,0		0,0		0,0	
68 dB(A)/dB contour		0,0		0,0		0,0		0,0	
73 dB(A)/dB contour		0,0		0,0		0,0		0,0	

Wegvak 9509-9510, Start/End 69,4/77,4 N614 - Geldropseweg									
Projectinformatie		Basis SRE Verkeersmilieukaart 3.0 Verkeersgegevens voor het milieumodel zijn gegenereerd met behulp van script milieumodule van Goudappel Coffeng. Verkeerscijfers 2023 door interpolatie 2020 en 2030							
Algemene opmerkingen									
Opmerkingen linkerzijde									
Opmerkingen rechterzijde									
Wegvaklengte		27,0							
Series linkerzijde		Type linkerzijde			Series rechterzijde			Type rechterzijde	
1		Gebiedsontsluitingsweg gesloten			1			Gebiedsontsluitingsweg gesloten	
50		Geldrop Mierlo			50			Geldrop Mierlo	
S3		interlok hfdweg_HeMi			S3			interlok hfdweg_HeMi	
S7		GOW_A_bubeko80km 50			S7			GOW_A_bubeko80km 50	
S2		Mierlo			S2			Mierlo	
S4		BuBeKo			S4			BuBeKo	
S6		GOW_A_bubeko80km 50			S6			GOW_A_bubeko80km 50	
wegtype		Gebiedsontsluitingsweg gesloten			wegtype			Gebiedsontsluitingsweg gesloten	
gemeente		Geldrop Mierlo			gemeente			Geldrop Mierlo	
Snelheid voor geluid		DAG			AVOND			NACHT	
idem voor vrachtverkeer		50			50			50	
idem voor bussen		80 50			80 50			80 50	
idem voor trams		80 50			80 50			50	
Opgeslagen intensiteit		Linkerzijde			Rechterzijde				
Ophoogfactoren (beide zijden)		7112			6578				
Etmaalintensiteit (niet gespiegeld)		7112			6578				
		OphFac = 1,000			RijlFac = 1,000			CnstFac = 1,000	
		7112			6578				
		Dag			Avond			Nacht	
Gemiddeld uurpercentage		6,72			3,12			0,86	
Perc. motoren		0,0			0,0			0,0	
Perc. personenauto's		91,7			95,6			91,1	
Perc. midzwaar vrachtverkeer		5,6			3,0			6,2	
Perc. zwaar vrachtverkeer		2,7			1,4			2,7	
Uurintensiteit bromfietsen		0			0			0	
Wegdekverharding		SMA 0/6			Wegdekhoopte			0,0	
Drempel		Niet aanwezig			Bermbreedte			0,0	
					Breedte harde berm			0,0	
		Linkerzijde			Rechterzijde			Linkerzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]		0,0			0,0			Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]		50,0			55,0			Won Corr	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]		27,8			15,0			0 0,0	
Afstand weg-as-scherp [m]		0,0			0,0			0 0,0	
Bebouwingsfractie		0,67			0,17			0 0,0	
Waarneemhoopte speciaal		0,0			0,0			0 0,0	
Scherphoopte		0,0			0,0			0 0,0	
Tophoek scherm		0,0			0,0			0 0,0	
					Speciale woningen			0 0,0	
Busbaan		Wegas			Dek			Wegas	
Links niet aanwezig								Dek	
Rechts niet aanwezig									
Geluidniveau in dB(A)/dB		Linkerzijde			Rechterzijde				
(Corr. art. 110g Wgh -5,0/-2,0 dB)		Dag			Avond			Nacht	
		53,6			54,6			54,8	
Eengezinswoningen		52,6			53,5			53,7	
Woningen begane grond		53,5			54,5			54,7	
Woningen 1e etage		53,9			54,9			55,0	
Woningen 2e etage		54,0			55,0			55,2	
Woningen 3e etage		54,1			55,0			55,2	
Woningen 4e etage en hoger		50,8			51,7			51,9	
Eengezinswoningen Speciaal		53,6			54,6			54,8	
Representatief		53,6			54,6			54,8	
					5				
Leq/Lden contouren in [m]		Leq			Lden			Leq	
48 dB(A)/dB contour		113,7			105,9			112,7	
53 dB(A)/dB contour		62,0			57,6			58,1	
58 dB(A)/dB contour		31,3			28,3			30,1	
63 dB(A)/dB contour		10,3			8,8			10,3	
68 dB(A)/dB contour		0,0			0,0			0,0	
73 dB(A)/dB contour		0,0			0,0			0,0	

INVOERGEGEVENS WEGVERKEER

Gemeente Geldrop-Mierlo
wegvak: Ambachtsweg
 jaar v. d. gegevens: 2019
 verkeersintensiteit: 835 mvt/etm
 aantal rijlijnen: 1

maatgevend jaar: 2019
 maatg. intensiteit: 835 mvt/etm
 jaarlijkse toename: 2,5 %

VERDELING IN PERCENTAGES

daguurintensiteit: 6,5 %
 lichte mvt.: 90,7 %
 middelzw. mvt.: 4,8 %
 zware mvt.: 4,5 %

avonduurintensiteit: 3,9 %
 lichte mvt.: 94,6 %
 middelzw. mvt.: 3,0 %
 zware mvt.: 2,4 %

nachtuurintensiteit: 0,8 %
 lichte mvt.: 89,6 %
 middelzw. mvt.: 5,3 %
 zware mvt.: 5,1 %

**VERDELING IN MVT/U PER RIJLIJN
DAG**

lichte mvt.: 49,2 mvt/u
 middelzw. mvt.: 2,6 mvt/u
 zware mvt.: 2,4 mvt/u

**VERDELING IN MVT/U PER RIJLIJN
AVOND**

lichte mvt.: 30,8 mvt/u
 middelzw. mvt.: 1,0 mvt/u
 zware mvt.: 0,8 mvt/u

NACHT

lichte mvt.: 6,0 mvt/u
 middelzw. mvt.: 0,4 mvt/u
 zware mvt.: 0,3 mvt/u

VERHARDING

kategorie(1 t/m 11): 5

SMA 0/6

SNELHEDEN

lichte mvt.: ~~30~~ ~~50~~ km/u
 middelzw. mvt.: ~~30~~ ~~50~~ km/u
 zware mvt.: ~~30~~ ~~50~~ km/u

wegvak: Ellenaar
 jaar v. d. gegevens: 2019
 verkeersintensiteit: 500 mvt/etm
 aantal rijlijnen: 1

maatgevend jaar: 2019
 maatg. intensiteit: 500 mvt/etm
 jaarlijkse toename: 2,5 %

VERDELING IN PERCENTAGES

daguurintensiteit: 7,0 %
 lichte mvt.: 98,0 %
 middelzw. mvt.: 1,5 %
 zware mvt.: 0,5 %

avonduurintensiteit: 3,5 %
 lichte mvt.: 99,5 %
 middelzw. mvt.: 0,5 %
 zware mvt.: 0,0 %

nachtuurintensiteit: 0,7 %
 lichte mvt.: 100,0 %
 middelzw. mvt.: 0,0 %
 zware mvt.: 0,0 %

**VERDELING IN MVT/U PER RIJLIJN
DAG**

lichte mvt.: 34,3 mvt/u
 middelzw. mvt.: 0,5 mvt/u
 zware mvt.: 0,2 mvt/u

**VERDELING IN MVT/U PER RIJLIJN
AVOND**

lichte mvt.: 17,4 mvt/u
 middelzw. mvt.: 0,1 mvt/u
 zware mvt.: 0,0 mvt/u

NACHT

lichte mvt.: 3,5 mvt/u
 middelzw. mvt.: 0,0 mvt/u
 zware mvt.: 0,0 mvt/u

VERHARDING

kategorie(1 t/m 11): 3

elementenverharding (klinkers)

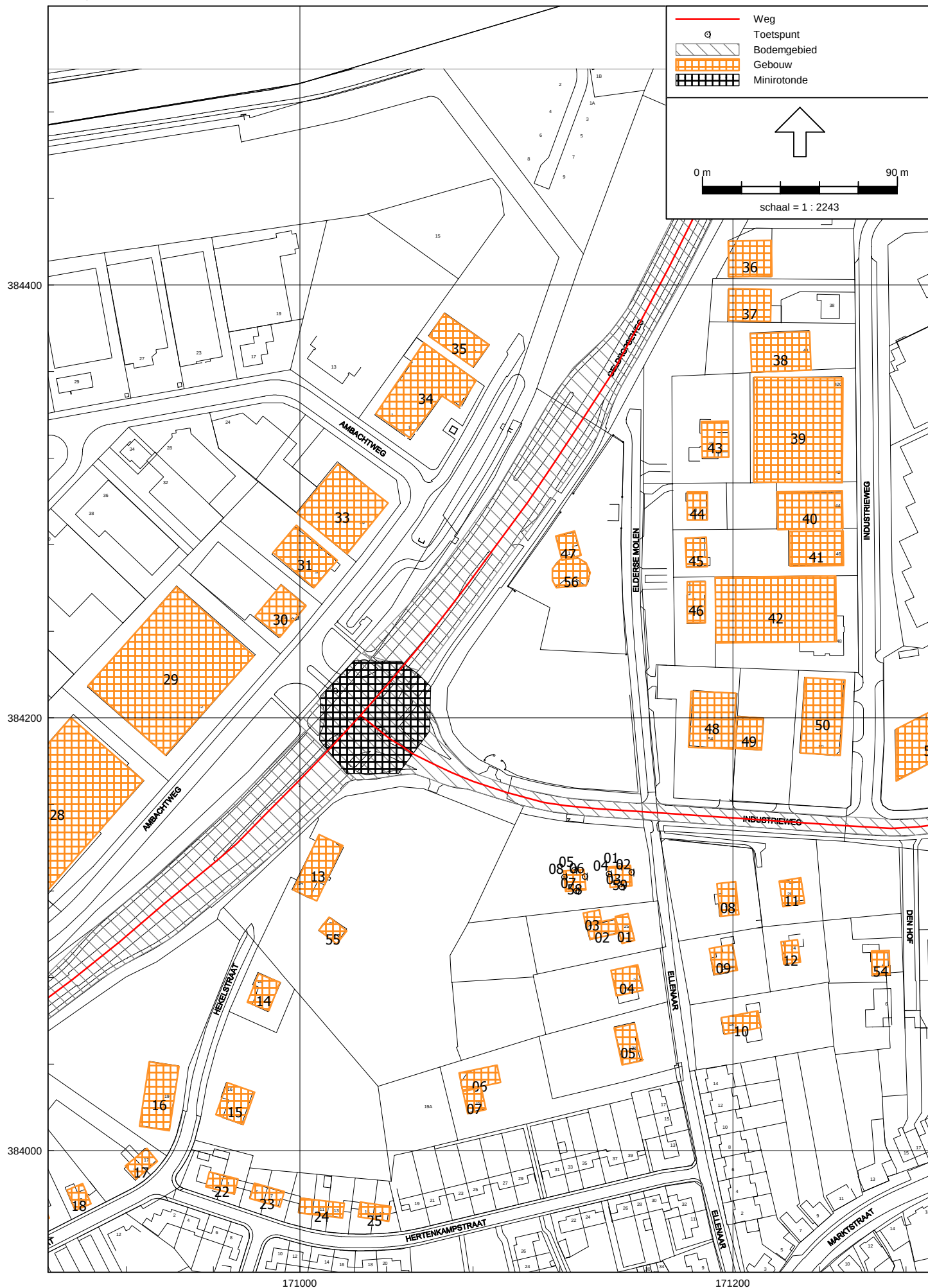
SNELHEDEN

lichte mvt.: 30 km/u
 middelzw. mvt.: 30 km/u
 zware mvt.: 30 km/u

Bron verkeersgegevens: Gemeente Geldrop-Mierlo
 RVMK

Bijlage 2

Computeroutput Geomilieu SRM II



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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	55,3	52,0	45,2	55,6
01_B		4,50	56,6	53,3	46,5	56,9
02_A		1,50	52,2	48,9	42,0	52,5
02_B		4,50	53,6	50,3	43,4	53,9
03_A		1,50	38,1	34,8	27,9	38,4
03_B		4,50	39,8	36,5	29,7	40,1
04_A		1,50	50,6	47,3	40,5	50,9
04_B		4,50	52,3	49,0	42,1	52,6
05_A		1,50	54,1	50,8	44,0	54,4
05_B		4,50	55,6	52,3	45,5	55,9
06_A		1,50	51,1	47,8	40,9	51,4
06_B		4,50	52,7	49,4	42,6	53,0
07_A		1,50	40,5	37,2	30,4	40,8
07_B		4,50	42,6	39,3	32,5	42,9
08_A		1,50	48,9	45,6	38,7	49,1
08_B		4,50	50,7	47,4	40,5	51,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	47,3	43,5	38,4	47,9
01_B		4,50	48,4	44,6	39,5	49,0
02_A		1,50	37,9	34,1	29,0	38,5
02_B		4,50	38,9	35,0	30,0	39,5
03_A		1,50	38,9	35,1	30,0	39,5
03_B		4,50	40,4	36,6	31,6	41,0
04_A		1,50	46,9	43,2	38,1	47,5
04_B		4,50	48,1	44,3	39,3	48,8
05_A		1,50	48,1	44,4	39,3	48,8
05_B		4,50	49,3	45,5	40,4	49,9
06_A		1,50	40,4	36,6	31,6	41,0
06_B		4,50	41,6	37,8	32,7	42,2
07_A		1,50	39,6	35,8	30,7	40,2
07_B		4,50	40,8	37,0	31,9	41,4
08_A		1,50	48,0	44,2	39,1	48,6
08_B		4,50	49,2	45,4	40,3	49,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	55,9	52,6	46,0	56,3
01_B		4,50	57,2	53,8	47,3	57,5
02_A		1,50	52,3	49,0	42,2	52,6
02_B		4,50	53,7	50,4	43,6	54,0
03_A		1,50	41,5	38,0	32,1	42,0
03_B		4,50	43,1	39,6	33,7	43,6
04_A		1,50	52,2	48,8	42,5	52,6
04_B		4,50	53,7	50,2	43,9	54,1
05_A		1,50	55,1	51,7	45,2	55,5
05_B		4,50	56,5	53,1	46,7	56,9
06_A		1,50	51,4	48,1	41,4	51,7
06_B		4,50	53,0	49,7	43,0	53,3
07_A		1,50	43,1	39,6	33,6	43,5
07_B		4,50	44,8	41,3	35,2	45,2
08_A		1,50	51,4	47,9	41,9	51,9
08_B		4,50	53,0	49,5	43,4	53,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
01		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07		6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		12,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		12,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		12,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0,80	0,80	0,80
02	0,80	0,80	0,80
03	0,80	0,80	0,80
04	0,80	0,80	0,80
05	0,80	0,80	0,80
06	0,80	0,80	0,80
07	0,80	0,80	0,80
08	0,80	0,80	0,80
09	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80
12	0,80	0,80	0,80
13	0,80	0,80	0,80
14	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80
16	0,80	0,80	0,80
17	0,80	0,80	0,80
18	0,80	0,80	0,80
19	0,80	0,80	0,80
20	0,80	0,80	0,80
21	0,80	0,80	0,80
22	0,80	0,80	0,80
23	0,80	0,80	0,80
24	0,80	0,80	0,80
25	0,80	0,80	0,80
26	0,80	0,80	0,80
27	0,80	0,80	0,80
28	0,80	0,80	0,80
29	0,80	0,80	0,80
30	0,80	0,80	0,80
31	0,80	0,80	0,80
32	0,80	0,80	0,80
33	0,80	0,80	0,80
34	0,80	0,80	0,80
35	0,80	0,80	0,80
36	0,80	0,80	0,80
37	0,80	0,80	0,80
38	0,80	0,80	0,80
39	0,80	0,80	0,80
40	0,80	0,80	0,80
41	0,80	0,80	0,80
42	0,80	0,80	0,80
43	0,80	0,80	0,80
44	0,80	0,80	0,80
45	0,80	0,80	0,80
46	0,80	0,80	0,80
47	0,80	0,80	0,80
48	0,80	0,80	0,80
49	0,80	0,80	0,80
50	0,80	0,80	0,80
51	0,80	0,80	0,80
52	0,80	0,80	0,80
53	0,80	0,80	0,80
54	0,80	0,80	0,80
55	0,80	0,80	0,80
56	0,80	0,80	0,80
57	0,80	0,80	0,80
58	0,80	0,80	0,80
59	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))
01	Geldropseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	w4b	50
02	Industrieweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	w0	50

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

Naam	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))
01	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
02	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--

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

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
01	50	50	50	--	14511,00	6,72	3,12	0,86	--	--	--
02	50	50	50	--	4245,00	6,69	3,61	0,66	--	--	--

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

Naam	%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)
01	--	--	92,40	96,00	91,90	--	4,90	2,60	5,40	--	2,70	1,40	2,70
02	--	--	82,30	88,90	81,80	--	12,10	8,00	13,90	--	5,60	3,10	4,30

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

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
01	--	--	--	--	--	901,03	434,63	114,69	--	47,78	11,77	6,74
02	--	--	--	--	--	233,72	136,23	22,92	--	34,36	12,26	3,89

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

Naam	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
01	--	26,33	6,34	3,37	--	85,98	93,10	99,91	104,51	109,84
02	--	15,90	4,75	1,20	--	82,40	90,06	97,45	100,70	105,54

Model: eerste model
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
01	106,06	99,71	90,82	81,63	88,45	94,74	100,35	106,17	102,23	95,89
02	102,37	95,73	87,82	78,41	85,93	93,06	96,89	102,38	99,11	92,41

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

Naam	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
01	86,28	77,15	84,31	91,18	95,64	100,94	97,18	90,83	82,02	--
02	83,85	72,24	80,02	87,46	90,42	95,39	92,27	85,62	77,74	--

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

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	Omschr.
01	Rotonde

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

Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Vormpunten	Omtrek
0	15:48, 1 nov 2016			Polygoon	171026,46	384171,09	25	390,74
0	15:49, 1 nov 2016	1		Polygoon	171158,19	384153,23	17	385,96
0	15:51, 1 nov 2016	2		Polygoon	170764,41	383997,72	16	672,44
0	15:52, 1 nov 2016	3		Polygoon	171028,81	384229,75	14	621,46

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

Grp.ID	Gebied	Min.lengte	Max.lengte	Bf
0	3386,58	3,27	43,39	0,00
0	1441,99	7,40	96,21	0,00
0	6746,40	14,88	136,51	0,00
0	6110,60	14,33	124,76	0,00