

Midden Delfland
Reconstructie N223
Duurzaam Veilig fase 3

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Midden Delfland

Reconstructie N223 Duurzaam Veilig fase 3

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:

091409.20171538

projectleider:

drs. W. Kraaijeveld

auteur(s):

Kraaij Akoestisch Adviesbureau

planstatus

datum:

08-07-2019

opdrachtgever:

IV-Infra

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Leeswijzer	4
2. Toetsingskader	7
2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï	7
2.2. Reconstructies	8
3. Berekeningsuitgangspunten	11
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	11
3.2. Verkeersgegevens	11
3.3. Ruimtelijke gegevens	13
3.4. Waarneempunten	14
3.5. Sectorhoek en reflecties	15
4. Resultaten en beoordeling	17
5. Conclusie	19

Bijlagen:

- 1 Weergave reconstructie
- 2 Verkeersintensiteiten
- 3 Modelgegevens
- 4 Rekenresultaten

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het dorp De Lier in Zuid-Holland wordt aan de noordwestzijde door de N223 ontsloten op de rijksweg A4. De N223 is daarmee een belangrijke ontsluitingsweg van dit dorp en het bedrijventerrein aan de noordwestzijde van De Lier. In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied globaal weergegeven op de luchtfoto. Het onderzoeksgebied is daarin rood omcirkeld.



Figuur 1.1: Globale weergave onderzoeksgebied

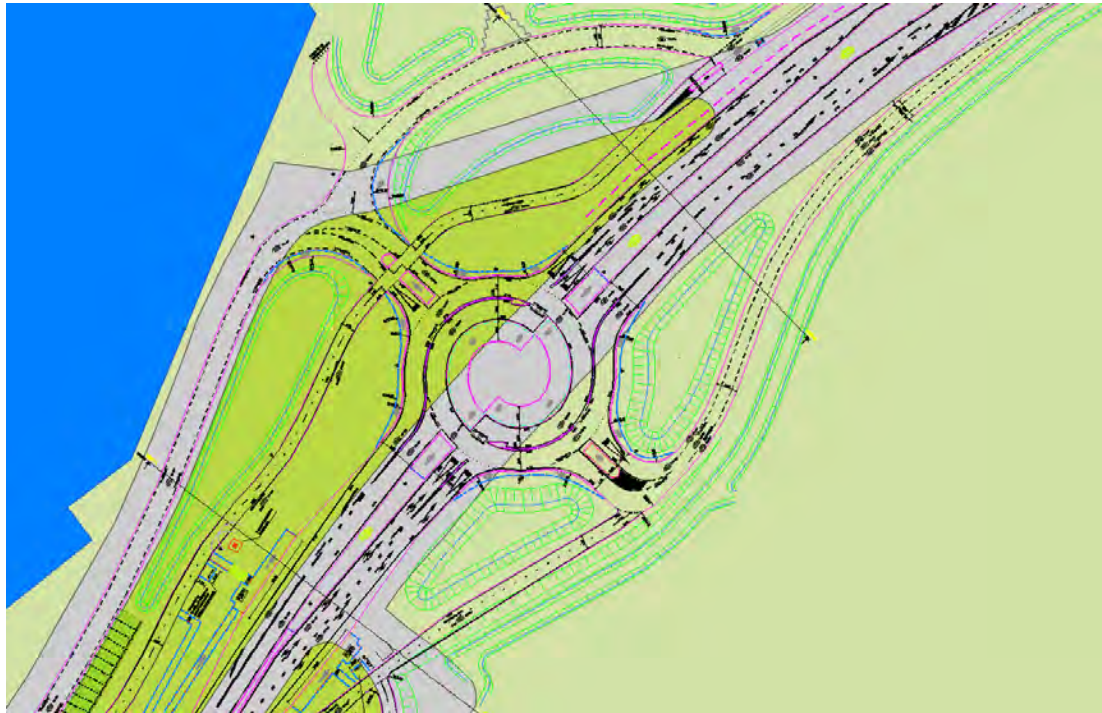
De N223 wordt in het kader van het Duurzaam Veilig beleid gereconstrueerd. De (akoestisch relevante) aanpassingen omvatten de aanleg van een rotonde op de kruising van de N223 (Woudseweg) met de Molenlaan en het aanleggen van vrij liggende parallelwegen voor bestemmingsverkeer. Deze parallelwegen gaan ook dienen als fietspaden.

In bijlage 1 zijn figuren opgenomen van de tekeningen van de reconstructie. Het betreft het definitief ontwerp. De akoestisch relevante wijziging ten opzichte van het voorlopig ontwerp is dat de Heulbrug wordt aangepast en uitgebreid in zuidelijke richting. Hierdoor komen de rijlijnen iets anders te liggen dan in het voorlopig ontwerp.

Door de aanleg van de rotonde op de kruising van de N223 met de Molenlaan, wordt de weg gewijzigd. De wijziging van de weg (ligging wegassen) treedt met name op tussen de brug en de woningen aan de Woudseweg 25 tot en met 29, omdat hier de aansluiting wordt gemaakt van de turborotonde. Die aansluitingen omvatten het verbreden van de weg om de mogelijkheid tot passeren van voertuigen te

creëren. Uiteraard is ook de aanleg van de rotonde zelf te beschouwen als een wijziging van de weg. Ten zuidoosten van de brug en ten westen van de woningen aan de Woudseweg 25 tot en met 29 wordt aangesloten op de bestaande wegprofielen.

De rotonde valt voor een klein gedeelte buiten de verkeersbestemming uit het vigerende bestemmingsplan, zie ook onderstaande figuur. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.



Figuur 1.2: Projectie rotonde op vigerend bestemmingsplan

Voor deze situatie geldt het toetsingscriterium 'Reconstructies' uit de Wet geluidhinder.

De berekening is uitgevoerd vanaf de kruising van de N223 met de Oostbuurtsweg/Noord-Lierweg aan de oostzijde tot de aansluiting bij de A4, waardoor het onderzoeksgebied iets ruimer is genomen dan de reconstructie zelf.

De geluidbelasting vanwege de parallelwegen valt buiten de scope van dit onderzoek.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven, in hoofdstuk 3 volgen de berekeningsuitgangspunten. De resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 4. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies.

2. Toetsingskader

2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen.

De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

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

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

- binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg

De N223 heeft in de toekomstige situatie 2 rijstroken en is buitenstedelijk gelegen. De zonebreedte is dus 250 meter. Ter plaatse van de rotonde heeft de N223 een zonebreedte van 400 meter, omdat de weg hier 4 rijstroken heeft.

Dosismaat L_{den}

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaaï betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt 5 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/u bedraagt. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van

respectievelijk 3 dB en 4 dB. Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidbelasting aan de normstellingen uit de Wgh. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

2.2. Reconstructies

Voor alle geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van “reconstructie” van die weg, zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en artikel 3.3 van het Besluit geluidhinder. In deze artikelen wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast is voor het bepalen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van belang of de weg en/of de geluidgevoelige bestemming aanwezig of geprojecteerd waren op 1 januari 2007.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 48 dB, tenzij er een hogere waarde is vastgesteld of de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007. Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, geldt als de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting de laagste waarde van:

- de heersende waarde (1 jaar voor de wijziging aan de weg);
- de eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007 en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, dan is de heersende geluidbelasting de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen die op 1 januari 2007 aanwezig of geprojecteerd waren. In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Tabel 2.2: Ten hoogst toelaatbare waarde vanwege een weg

Bestemming	Situatie	Hoogst toelaatbare waarde
Woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen	geluidgevoelig gebouw/terrein en/of weg niet aanwezig op 1-1-2007 en geen hogere waarde vastgesteld	48 dB
	niet eerder hogere waarde vastgesteld en de heersende waarde > 48 dB	heersende waarde
	eerder vastgestelde hogere waarde en de heersende waarde > 48 dB	laagste waarde van: heersende waarde eerder vastgestelde hogere waarde

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare waarde. Daarbij moet eerst gekeken worden naar maatregelen aan de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde is vermeld in tabel 2.

De toename van de geluidbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een tenminste gelijke waarde vermindert.

Tabel 2.3: Vast te stellen hogere waarden

Geluidgevoelige Situatie bestemming		Maximale hogere waarde	
		Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Woningen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting ≤ 53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld op grond van art. 83 en art. 84 lid 2 Wgh zoals luidde voor 1 sept. 1991	63	58
	Eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (art. 90 Wgh)	68	68
Andere geluidgevoelige bestemmingen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting ≤ 53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld	63	58
Geluidgevoelige terreinen		53	53
Alle geluidgevoelige bestemmingen	Indien eerder op grond van Experimentenwet Stad en Milieu of Interimwet stad- en milieubenadering een hogere waarde is vastgesteld die hoger is dan max. hogere waarde	Eerder vastgestelde waarde	Eerder vastgestelde waarde

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet worden aangetoond dat de normen voor het binnenniveau, zoals weergegeven in tabel 4, niet worden overschreden. De normen voor het binnenniveau zijn opgenomen in artikel 111 van de Wet geluidhinder en artikel 3.10 van het Besluit geluidhinder. De optredende binnenwaarde wordt bepaald door de berekende geluidbelasting op de gevel (zonder aftrek conform artikel 110g) te verminderen met de karakteristieke gevelwering.

3. Berekeningsuitgangspunten

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMW 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.50 van DGMR.

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op het verkeer en de weg (geluidafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

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

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

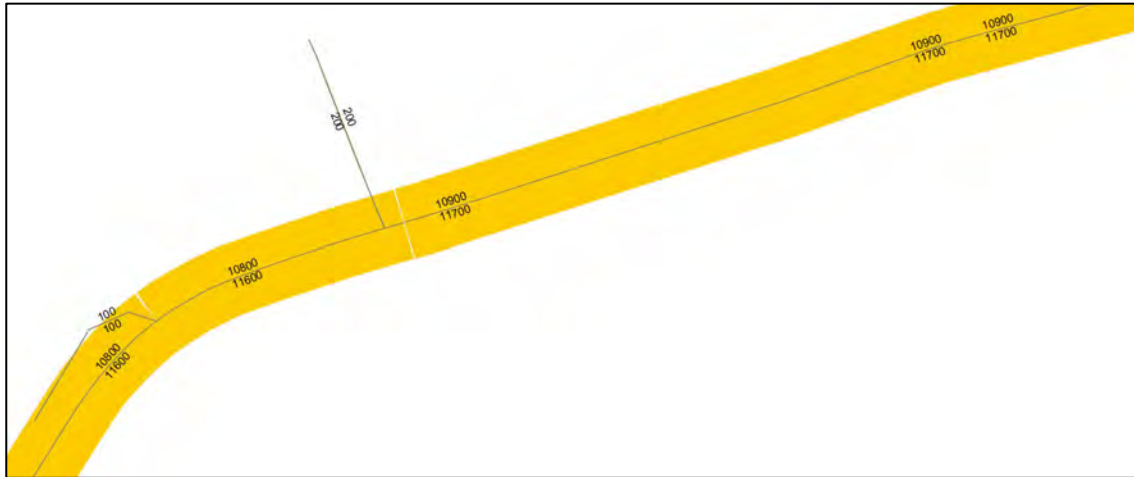
Het akoestisch onderzoek richt zich op de N223. De verkeersintensiteiten van de N223 voor het basisjaar zijn ontleend aan tellingen van de provincie Zuid-Holland. De verkregen tellingen dateren uit 2016 en zijn voor het basisjaar (1 jaar voor reconstructie: 2018) opgehoogd met een autonome groei van 1% per jaar.

In bijlage 2 zijn de verkeerstellingen uit 2016 opgenomen bij kilometerpaal 14.918. Dit telpunt is representatief voor het onderzoeksgebied. Uit de tellingen blijkt een weekdaggemiddelde etmaalintensiteit van 16.142 motorvoertuigen per etmaal. Rekening houdend met een autonome groei van 1% per jaar, betekent dit een etmaalintensiteit van 16.794 motorvoertuigen per etmaal in 2018. Dit is in de berekeningen afgerond naar 16.800 motorvoertuigen. Uit dezelfde tellingen blijkt ook een verdeling van de voertuigintensiteiten over de dag-, avond- en nachtperiode (geel gemarkeerd).

De voertuigverdeling over de categorieën licht-, middelzwaar- en zware voertuigen is ontleend aan de lengtes van de motorvoertuigen. De categorie met een lengte van 2,4 tot 5,2 meter is als 'lichte motorvoertuigen' beschouwd. De categorieën met een lengte groter dan 5,2 meter tot 12,5 meter is als 'middelzwaar motorvoertuigen' beschouwd en de categorie groter dan 12,5 meter is als 'zware motorvoertuigen' beschouwd.

De geluidbelasting voor de toekomstige situatie, minimaal 10 jaar na reconstructie, is gebaseerd op een prognose van de verkeersintensiteit in 2030. Deze prognose is ontleend aan het verkeersmodel MRDH 1.0.

In onderstaande figuur zijn de etmaalintensiteiten (weekdaggemiddelden) weergegeven uit het verkeersmodel 2018 met de prognose 2030.



Figuur 3.1: Weergave verkeersmodel etmaalintensiteiten prognosejaar 2030.

De voertuigverdeling voor het prognosejaar 2030 is onveranderd gelaten ten opzichte van de tellingen uit 2016.

In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten per wegvak opgenomen, zoals deze zijn toegepast in het rekenmodel.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekdag

Verkeersintensiteiten	Totaal 2018	Totaal 2030
N223 ten oosten van aansluiting 't Woud	16.800	22.600
N223 ten westen van aansluiting 't Woud	16.800	22.400

Verkeerssnelheid

De maximumsnelheid van de N223 bedraagt 80 km/uur. Er wordt vanuit gegaan dat deze rijsnelheid in de toekomstige situatie gehandhaafd blijft. Wel is in het rekenmodel voor de toekomstige situatie er van uitgegaan dat de rijsnelheid bij de rotonde lager is dan op de doorgaande weg. Voor de aansluitingen op de rotonde met de passeerstroken is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur en voor de rotonde 30 km/ uur. In onderstaande figuur is de modellering van de gemiddelde rijsnelheid op en nabij de rotonde weergegeven. De rode lijnen schematiseren de wegvakken met een rijsnelheid van 80 km/ uur, de blauwe lijnen 50 km/ uur en de groene lijnen 30 km/uur.



Figuur 3.2: Weergave rijksnelheden nabij rotonde

De wegen zijn geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 meter boven het wegdek liggen.

Type wegdek

Voor geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheid maken in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

De huidige wegdekverharding bestaat uit asfalt (in het rekenmodel opgenomen als W0 – Referentiewegdek). In onderhavig onderzoek wordt er van uit gegaan dat de huidige wegdekverharding ongewijzigd blijft tot het prognosejaar 2030.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van geluidreflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water, $B_f=0,0$) of geluidabsorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland, $B_f=1,0$) bodemgebied.

Het rekenmodel is standaard ingesteld met een zachte bodem ($B_f=1,0$). De wegen, erven van bedrijven en waterpartijen zijn te beschouwen als harde, reflecterende bodemgebieden. Deze zijn daarom ingevoerd als bodemgebied met een bodemfactor van 0,0.

Op basis van een luchtfoto, kadastrale ondergrond en de ontwerp-tekening van de te reconstrueren weg zijn de voor de locatie relevante rijlijnen, bodemgebieden en objecten (gebouwen) ingevoerd.

De hoogte van de gebouwen in de omgeving van het plangebied is bepaald op basis van informatie uit het Actueel Hoogtebestand van Nederland.

Binnen het onderzoeksgebied is sprake van hoogteverschillen. De provinciale weg N223 ligt op circa 1,3 meter onder NAP. De weg loopt bij de brug op tot 2 meter boven NAP. De toekomstige rotonde komt op

circa 0,1 meter boven NAP te liggen. Het onderzoeksgebied daarbuiten bevindt zich op circa 2 meter onder NAP. Deze hoogteverschillen zijn gemodelleerd met behulp van hoogtelijnen.

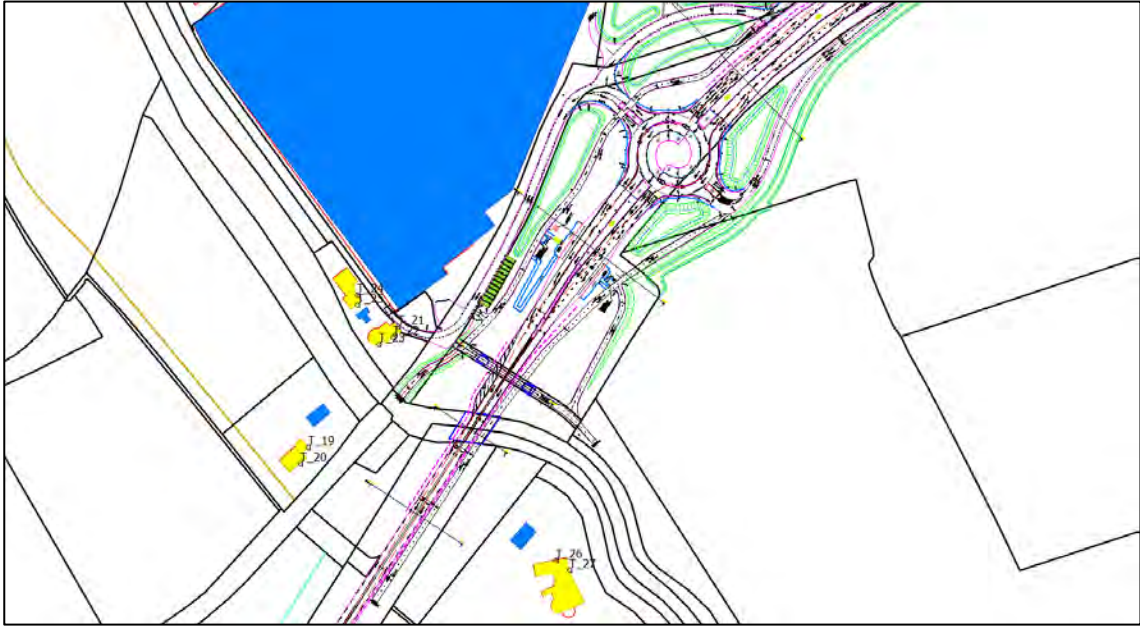
Voor een weergave van de modellering en een overzicht van de ruimtelijke invoergegevens in numerieke vorm wordt verwezen naar bijlage 3. Het gebied kent een variëteit aan bedrijfsgebouwen en woningen. In bijlage 3 zijn de gebouwen met een woonbestemming als geel object weergegeven.

3.4. Waarneempunten

Om het verschil in geluidbelasting te bepalen vóór en 10 jaar na reconstructie zijn toetspunten gemodelleerd op de eerstelijns woningen. De toetspunten zijn gemodelleerd op de gevels die naar de N223 zijn gericht. Afhankelijk van het aantal bouwlagen met geluidgevoelige ruimten (bepaald via Google-Earth) zijn de toetspunten gemodelleerd op 1,5 en 4,5 meter voor de woningen met 2 bouwlagen en 1,5, 4,5 en 7,5 meter voor de woningen met 3 bouwlagen. De gemodelleerde toetspunten zijn weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur 3.1: Inzoom nieuwe situatie met ligging toetspunten



Figuur 3.2: Inzoom nieuwe situatie met ligging toetspunten

3.5. Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

4. Resultaten en beoordeling

In bijlage 4 is een vergelijkingstabel opgenomen van de geluidbelasting na reconstructie en de geluidbelasting vóór reconstructie. De geluidbelasting is weergegeven in L_{den} (dB), inclusief aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting met ten hoogste 1,37 dB toeneemt op de gevel van de woning aan de Woudseweg 184. Op grond van tabel 2.2 vindt de berekening van de toename plaats op basis van de heersende waarde, of indien de heersende waarde lager is dan 48 dB, ten opzichte van 48 dB. Dit betekent dat de geluidbelasting voor de toetsing aan het reconstructie criterium toeneemt van 48,00 tot 48,89 dB, dit is dus 0,89 dB.

Op de gevel van de woning aan Het Woudt 2 en de Woudseweg 184 neemt de geluidbelasting toe met ten hoogste 1,34 dB. De toename is lager dan 1,5 dB.

Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder

5. Conclusie

19

Het dorp De Lier in Zuid-Holland wordt aan de noordwestzijde door de N223 ontsloten op de rijksweg A4. De N223 is daarmee een belangrijke ontsluitingsweg van dit dorp en het bedrijventerrein aan de noordwestzijde van De Lier. De N223 wordt in het kader van het Duurzaam Veilig beleid gereconstrueerd. De (akoestisch relevante) aanpassingen omvatten de aanleg van een rotonde op de kruising van de N223 (Woudseweg) met de Molenlaan en het aanleggen van vrij liggende parallelwegen voor bestemmingsverkeer. Deze parallelwegen gaan ook dienen als fietspaden.

De aanpassing van de weg blijkt echter niet geheel binnen het geldende bestemmingsplan te passen, omdat deze gedeeltelijk op gronden met een groenbestemming is geprojecteerd. Derhalve is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek noodzakelijk bij wijziging van een weg die mogelijk tot een toename in geluidbelasting kan leiden. Het doel van onderhavig onderzoek is dan ook de geluidbelasting vanwege de N223 vóór en na reconstructie te bepalen en te toetsen aan de eisen uit de Wet geluidhinder..

Uit de rekenresultaten blijkt dat op de gevels van de woningen de toename in geluidbelasting lager dan 1,5 dB is, waardoor er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Eindoordeel

Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

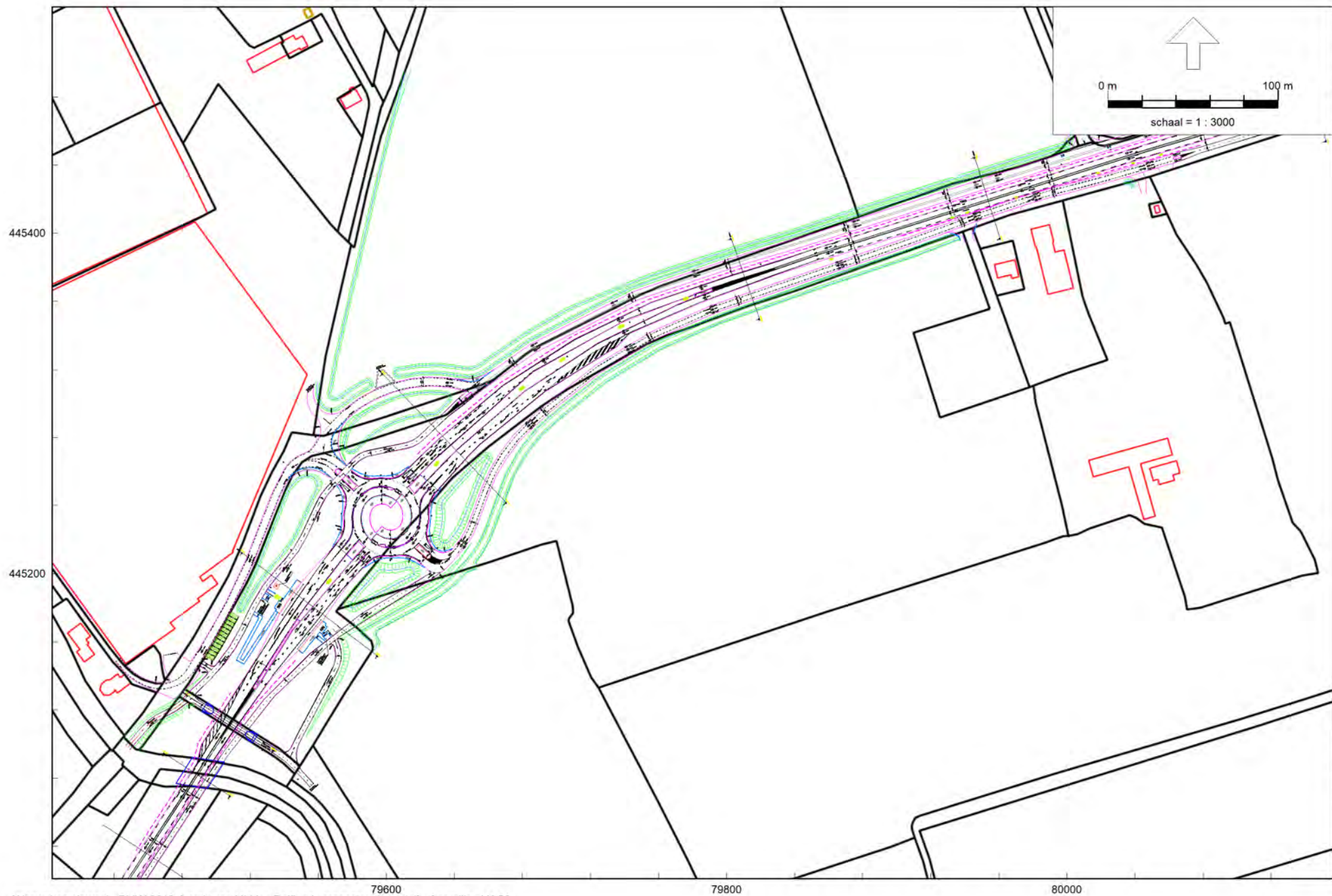


Rho

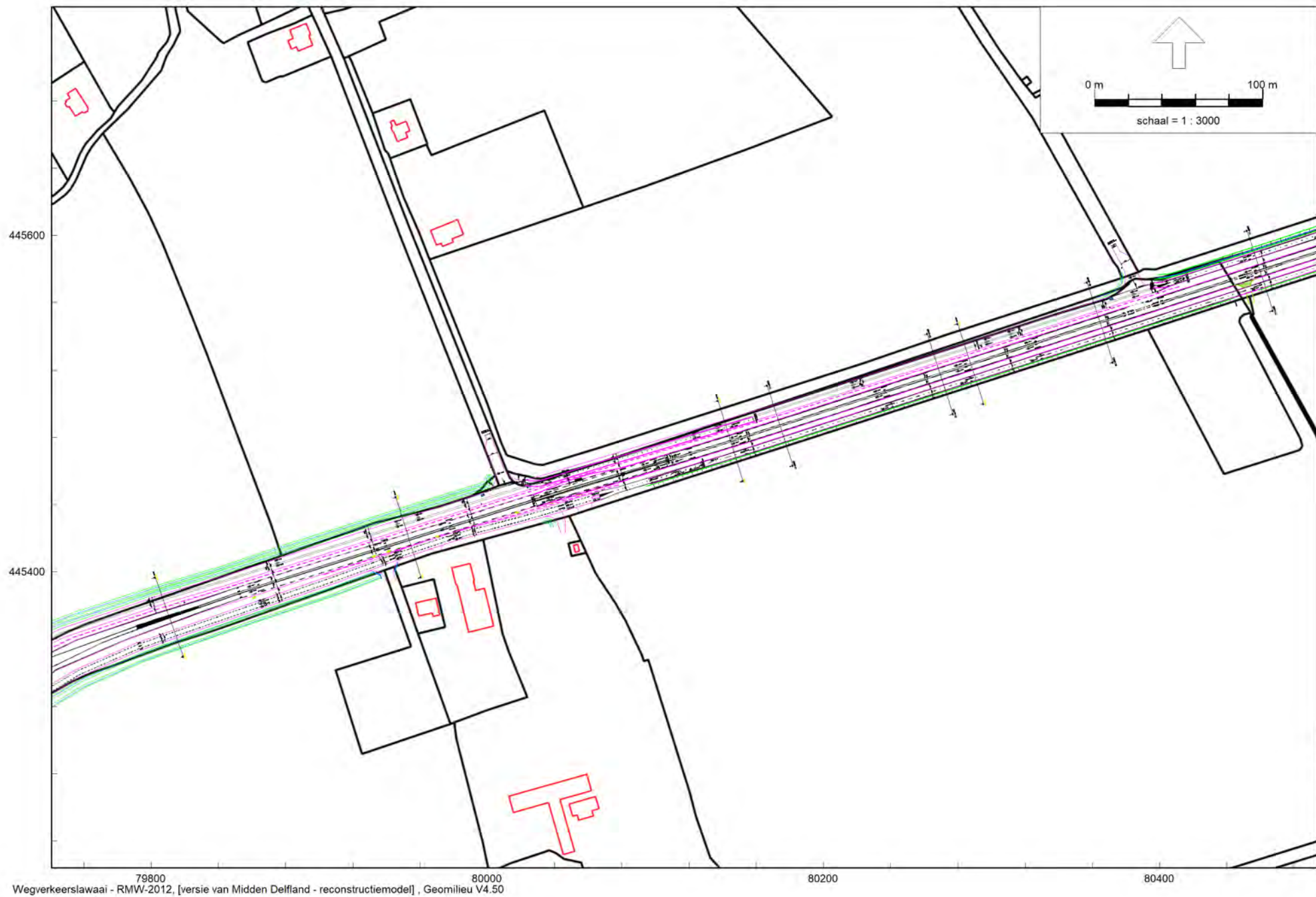
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

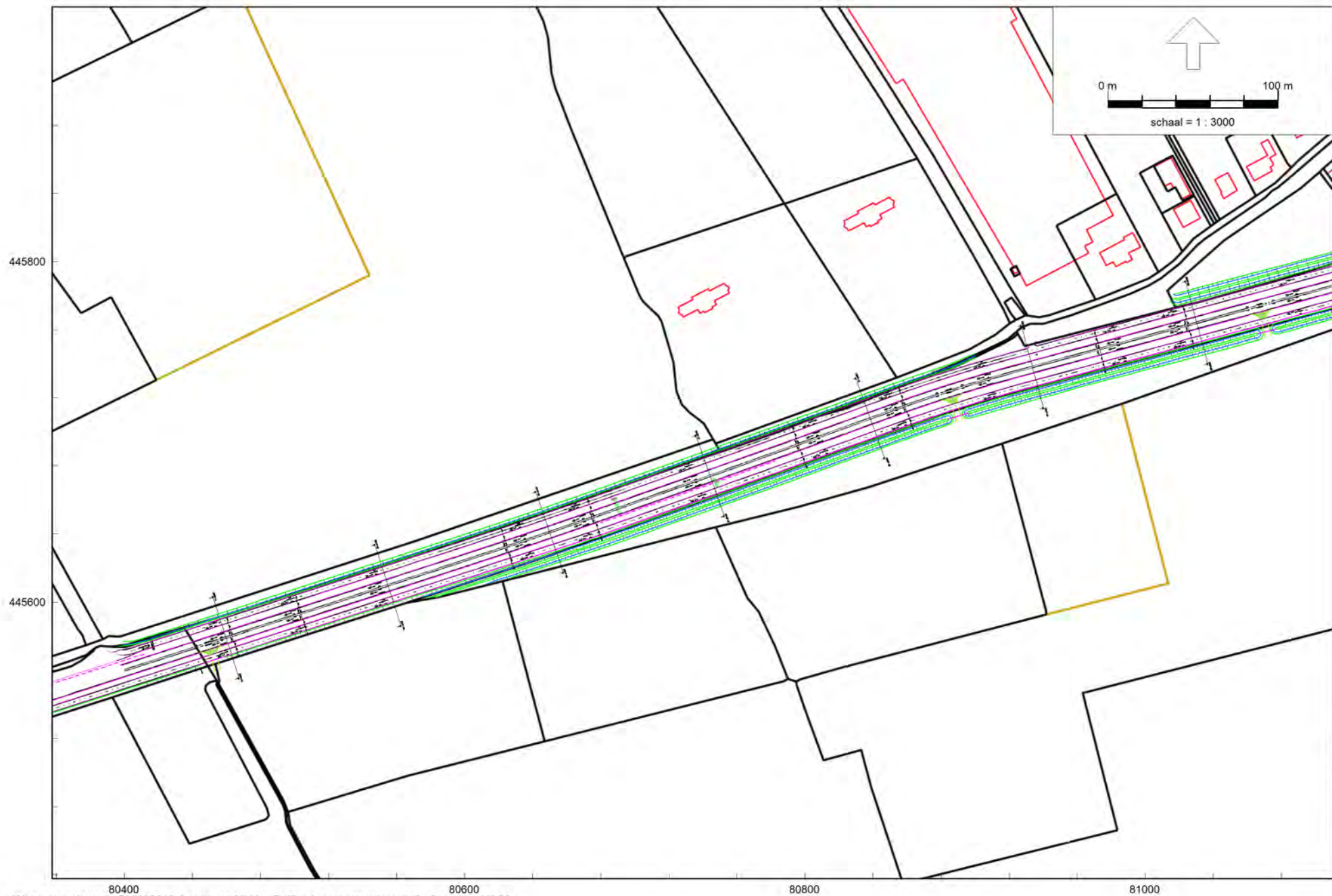
Bijlagen

Bijlage 1 Weergave reconstructie



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [versie van Midden Delfland - reconstructiemodel], Geomilieu V4.50





Wegverkeerslawaaï - RMVV-2012, [versie van Midden Delfland - reconstructiemodel] , Geomilieu V4.50

Bijlage 2 Verkeersintensiteiten

Verkeersgegevens 2016: N223 - km 14,918

Weekdagen

Meetpuntinformatie

Wegnummer	N223
Meetpunt	223149180 voorheen: 223079180
Km	14,918 voorheen: km 7,918
Meetvak	Rotonde (Oud Liernmolenweg) - A 4 (B.K.Den Hoorn)
Coördinaten	51.99432, 4.30510
Rijstroken	1R x 1L
Soort meetpunt	Permanent
Rijbaan 1	Ri. A 4 (B.K.Den Hoorn)
Rijbaan 2	Ri. Rotonde (Oud Liernmolenweg)
Jaar	2016
Dagsoort	Weekdagen
Teldagen	355 weekdagen

Ligging meetpunt



Jaarcijfers

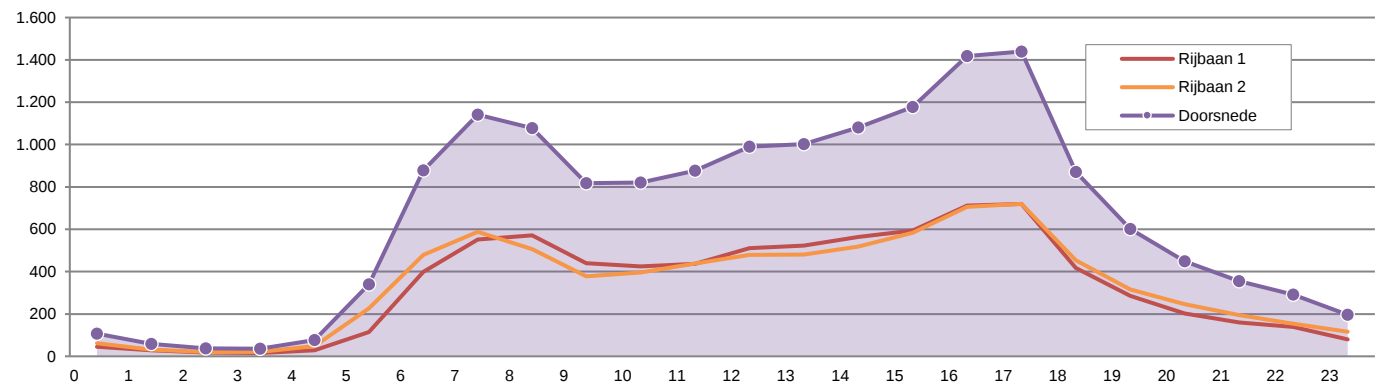
Jaar	Rijbaan 1	Rijbaan 2	Doorsnede
2008	7.889	7.826	15.715
2009	7.676	7.557	15.233
2010	7.732	7.520	15.252
2011	8.274	8.021	16.295
2012 *	8.200	8.000	16.300
2013 *	7.800	7.500	15.400
2014	7.477	7.387	14.864
2015	7.990	7.798	15.787
2016	7.981	8.160	16.142

* Deze gegevens hebben een lagere betrouwbaarheid

Intensiteiten

	Rijbaan 1		Rijbaan 2		Doorsnede	
Etmaal						
00:00 - 24:00	7.981	100,0%	8.160	100,0%	16.142	100,0%
Spits- en dalperiodes						
00:00 - 07:00	649	8,1%	888	10,9%	1.538	9,5%
07:00 - 09:00	1.124	14,1%	1.094	13,4%	2.218	13,7%
09:00 - 16:00	3.493	43,8%	3.272	40,1%	6.765	41,9%
16:00 - 18:00	1.432	17,9%	1.425	17,5%	2.857	17,7%
18:00 - 24:00	1.283	16,1%	1.480	18,1%	2.763	17,1%
Dag, avond en nacht						
07:00 - 19:00	6.466	81,0%	6.246	76,5%	12.712	78,8%
19:00 - 23:00	787	9,9%	910	11,2%	1.697	10,5%
23:00 - 07:00	728	9,1%	1.005	12,3%	1.733	10,7%
Drukste uren						
07:15 - 08:15	578	7,2%	607	7,4%	1.184	7,3%
16:45 - 17:45	771	9,7%	741	9,1%	1.512	9,4%
Drukste kwartieren						
07:45 - 08:00	135	1,7%	150	1,8%	285	1,8%
17:15 - 17:30	206	2,6%	193	2,4%	399	2,5%

Uurverloop



Voertuigverdeling

	Aantal mvt	< 2.4 meter	2.4-5.2 meter	5.2-9.8 meter	9.8-12.5 meter	> 12.5 meter
Etmaal						
00:00 - 24:00	16.142	0,2%	84,5%	6,7%	2,4%	6,3%
Spits- en dalperiodes						
00:00 - 07:00	1.538	0,1%	83,5%	7,6%	2,4%	6,3%
07:00 - 09:00	2.218	0,2%	85,2%	6,7%	2,5%	5,4%
09:00 - 16:00	6.765	0,2%	80,7%	8,3%	3,0%	7,9%
16:00 - 18:00	2.857	0,2%	88,1%	5,1%	1,7%	4,9%
18:00 - 24:00	2.763	0,2%	89,9%	3,8%	1,5%	4,6%
Dag, avond en nacht						
07:00 - 19:00	12.712	0,2%	83,6%	7,0%	2,5%	6,6%
19:00 - 23:00	1.697	0,3%	90,6%	3,7%	1,4%	4,0%
23:00 - 07:00	1.733	0,1%	84,5%	7,0%	2,3%	6,0%

Snelheden

	0-0 (fout)	0-30 km/uur	31-40 km/uur	41-50 km/uur	51-60 km/uur	61-70 km/uur	71-80 km/uur	81-90 km/uur	91-100 km/uur	101-110 km/uur	> 110 km/uur	Gem. snelheid
Rijbaan 1												
00:00 - 07:00	0,0%	0,2%	1,1%	1,4%	4,6%	25,8%	44,9%	15,9%	4,0%	1,3%	0,9%	74,2
07:00 - 09:00	0,0%	0,5%	1,1%	2,2%	9,5%	41,7%	39,1%	5,2%	0,6%	0,1%	0,1%	68,7
09:00 - 16:00	0,0%	0,3%	1,0%	1,5%	4,6%	31,4%	50,8%	9,4%	0,9%	0,1%	0,1%	71,5
16:00 - 18:00	0,0%	2,4%	3,0%	6,1%	14,3%	35,5%	32,7%	5,3%	0,5%	0,1%	0,0%	65,2
18:00 - 24:00	0,0%	0,1%	0,2%	0,4%	3,2%	22,4%	52,6%	17,5%	2,7%	0,6%	0,4%	75,0
00:00 - 24:00	0,0%	0,7%	1,2%	2,2%	6,8%	31,7%	45,7%	9,9%	1,3%	0,3%	0,2%	70,8
Cumulatief perc.	0,0%	0,7%	1,9%	4,1%	10,9%	42,6%	88,3%	98,2%	99,5%	99,8%	100,0%	-
Rijbaan 2												
00:00 - 07:00	0,0%	0,1%	0,3%	0,6%	4,3%	24,4%	41,4%	20,4%	5,9%	1,8%	0,9%	76,0
07:00 - 09:00	0,0%	0,2%	0,5%	0,8%	9,1%	40,0%	39,6%	8,3%	1,2%	0,2%	0,1%	70,3
09:00 - 16:00	0,0%	0,3%	0,5%	0,8%	4,0%	30,6%	48,6%	13,2%	1,7%	0,3%	0,1%	72,8
16:00 - 18:00	0,0%	0,2%	0,7%	1,5%	10,8%	38,4%	37,5%	9,4%	1,3%	0,2%	0,1%	69,9
18:00 - 24:00	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	2,5%	19,2%	47,7%	23,2%	5,1%	1,2%	0,5%	76,8
00:00 - 24:00	0,0%	0,2%	0,4%	0,8%	5,6%	30,5%	44,5%	14,5%	2,6%	0,6%	0,3%	73,0
Cumulatief perc.	0,0%	0,2%	0,6%	1,4%	7,1%	37,5%	82,0%	96,5%	99,1%	99,7%	100,0%	-

Snelheidsindicatoren

	Rijbaan 1	Rijbaan 2	Doorsnede
Snelheidsregime	80	80	80
Gem. snelheid	70,8	73,0	71,9
V15	61,8	63,1	62,4
V50	72,1	73,3	72,7
V85	79,8	82,6	80,5
V95	87,2	89,5	88,6
% Overtreders	11,7%	18,0%	14,9%



provincie **HOLLAND**
ZUID

Bijlage 3 Modelgegevens

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	
N223	--	80	80	80	--	80	80	80	--	8400,00	6,57	2,62	1,34	--	--	--	

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

Model: eerste model
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
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)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39
N223	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	461,37	199,39

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06
N223	95,11	--	52,43	11,22	10,47	--	36,42	8,80	6,75	--	82,64	92,21	97,55	104,58	110,06

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50
N223	106,24	99,38	88,65	77,36	86,87	92,16	99,40	105,80	101,98	95,10	84,12	75,54	85,18	90,50

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	97,50	103,11	99,29	92,44	81,68	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

Model: eerste model
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T_06	Woudseweg 27	-1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_07	Woudseweg 27	-1,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_08	Woudseweg 27	-1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_09	Woudseweg 29	-1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_10	Woudseweg 29	-1,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_01	Woudseweg 25	-1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_02	Woudseweg 25	-1,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_03	Woudseweg 25	-1,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_04	Woudseweg 25	-1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_05	Woudseweg 25	-1,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_11	't Woudt 2	-1,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_12	't Woudt 2	-1,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_13	't Woudt 4	-0,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_14	't Woudt 4	-0,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_15	Woudseweg 182	-1,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_16	Woudseweg 184	-1,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_17	Woudseweg 184	-1,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_18	Woudseweg 184	-1,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_19	Woudseweg 188	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_20	Woudseweg 188	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_21	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T_22	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T_23	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_24	Molenlaan 1a	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_25	Molenlaan 1a	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_26	Woudseweg 31	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_27	Woudseweg 31	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	Bf
N233 NZ	1,50/4,00m (L/R)	0,00
	water	0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00

Bijlage 3
Modelgegevens huidige situatie

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
woning	Woudseweg 29	8,00	-1,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 27	8,00	-1,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	't Woudt 2	8,00	-1,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	't Woudt 4	8,00	-0,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 184	5,00	-1,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 182	8,00	-1,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1a	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 31	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg188	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 25	8,00	-1,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
kassen	kassencomplex	3,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	3,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1	6,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1	3,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bedrijf	bedrijfsgebouw	5,00	-1,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebpuw	5,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,54	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,40	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	9,00	-1,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	6,50	-1,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	6,50	-1,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	10,00	-1,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,50	-1,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,50	-1,46	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	7,50	-1,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	7,50	-0,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	kassencomplex	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
N233 NZ	1,60m (Links) -- 0,50m (Links)	-2,00
N233 NZ	4,10m (Rechts) -- 0,50m (Rechts)	-2,00
N233 NZ	1,60m (Links) -- 0,50m (Links)	-2,00
N233 NZ	1,60m (Links)	-1,30
	--	--
		--
N233 NZ	4,10m (Rechts)	-1,30
N233 NZ	1,60m (Links) -- 0,50m (Links)	--
N233 NZ	4,10m (Rechts) -- 0,50m (Rechts)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	--	--
		--

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	1,93	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	-1,30	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	-1,30	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	-1,30	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	-1,30	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
N223	Zuidelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
N223	Noordelijke rijbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	10900,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11700,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11600,00	6,57	2,62	1,34	--	--
N223	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	10800,00	6,57	2,62	1,34	--	--

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	598,68
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	642,62
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	637,13
N223	--	--	--	83,60	90,60	84,50	--	9,50	5,10	9,30	--	6,60	4,00	6,00	--	--	--	--	--	593,19

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	83,73	93,31	98,64	105,67
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	84,04	93,62	98,95	105,98
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	84,04	93,62	98,95	105,98
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	84,04	93,62	98,95	105,98
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	83,73	93,31	98,64	105,67
N223	258,74	123,42	--	68,03	14,56	13,58	--	47,26	11,42	8,76	--	83,77	93,35	98,68	105,71
N223	277,73	132,48	--	73,03	15,63	14,58	--	50,73	12,26	9,41	--	84,07	93,65	98,99	106,02
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	86,29	93,81	101,12	104,74
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	83,73	93,31	98,64	105,67
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	86,60	94,12	101,43	105,05
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	84,04	93,62	98,95	105,98
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	87,15	92,48	102,39	101,58
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	87,46	92,79	102,70	101,89
N223	275,35	131,35	--	72,40	15,50	14,46	--	50,30	12,16	9,33	--	86,60	94,12	101,43	105,05
N223	256,36	122,29	--	67,41	14,43	13,46	--	46,83	11,32	8,68	--	86,29	93,81	101,12	104,74

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
N223	111,15	107,33	100,47	89,74	78,45	87,96	93,25	100,49	106,89	103,07	96,19	85,21	76,63	86,27
N223	111,46	107,64	100,78	90,05	78,76	88,27	93,56	100,80	107,20	103,38	96,50	85,52	76,94	86,58
N223	111,46	107,64	100,78	90,05	78,76	88,27	93,56	100,80	107,20	103,38	96,50	85,52	76,94	86,58
N223	111,46	107,64	100,78	90,05	78,76	88,27	93,56	100,80	107,20	103,38	96,50	85,52	76,94	86,58
N223	111,15	107,33	100,47	89,74	78,45	87,96	93,25	100,49	106,89	103,07	96,19	85,21	76,63	86,27
N223	111,19	107,37	100,51	89,78	78,49	88,00	93,29	100,53	106,93	103,11	96,23	85,25	76,67	86,31
N223	111,50	107,67	100,82	90,09	78,80	88,31	93,60	100,84	107,24	103,42	96,54	85,56	76,98	86,62
N223	109,53	106,31	99,66	91,63	80,87	88,16	95,12	99,57	105,03	101,69	94,98	86,19	79,21	86,73
N223	111,15	107,33	100,47	89,74	78,45	87,96	93,25	100,49	106,89	103,07	96,19	85,21	76,63	86,27
N223	109,84	106,62	99,97	91,94	81,18	88,47	95,43	99,88	105,35	102,00	95,29	86,50	79,52	87,04
N223	111,46	107,64	100,78	90,05	78,76	88,27	93,56	100,80	107,20	103,38	96,50	85,52	76,94	86,58
N223	105,83	103,54	97,22	93,32	81,52	86,57	96,07	96,42	101,03	98,45	92,04	87,21	80,08	85,35
N223	106,14	103,85	97,53	93,63	81,83	86,88	96,38	96,73	101,34	98,76	92,35	87,52	80,39	85,66
N223	109,84	106,62	99,97	91,94	81,18	88,47	95,43	99,88	105,35	102,00	95,29	86,50	79,52	87,04
N223	109,53	106,31	99,66	91,63	80,87	88,16	95,12	99,57	105,03	101,69	94,98	86,19	79,21	86,73

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
N223	91,59	98,60	104,21	100,39	93,53	82,77	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,90	98,91	104,52	100,70	93,84	83,08	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,90	98,91	104,52	100,70	93,84	83,08	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,90	98,91	104,52	100,70	93,84	83,08	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,59	98,60	104,21	100,39	93,53	82,77	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,63	98,64	104,25	100,43	93,57	82,81	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,94	98,94	104,55	100,73	93,88	83,12	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	94,02	97,66	102,55	99,32	92,66	84,56	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,59	98,60	104,21	100,39	93,53	82,77	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	94,33	97,97	102,86	99,63	92,97	84,87	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	91,90	98,91	104,52	100,70	93,84	83,08	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	95,26	94,49	98,81	96,49	90,16	86,19	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	95,57	94,80	99,12	96,80	90,47	86,50	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	94,33	97,97	102,86	99,63	92,97	84,87	--	--	--	--	--	--	--	--
N223	94,02	97,66	102,55	99,32	92,66	84,56	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T_06	Woudseweg 27	-1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_07	Woudseweg 27	-1,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_08	Woudseweg 27	-1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_09	Woudseweg 29	-1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_10	Woudseweg 29	-1,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_01	Woudseweg 25	-1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_02	Woudseweg 25	-1,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_03	Woudseweg 25	-1,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_04	Woudseweg 25	-1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_05	Woudseweg 25	-1,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_11	't Woudt 2	-1,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_12	't Woudt 2	-1,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_13	't Woudt 4	-0,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_14	't Woudt 4	-0,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_15	Woudseweg 182	-1,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_16	Woudseweg 184	-1,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_17	Woudseweg 184	-1,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_18	Woudseweg 184	-1,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_19	Woudseweg 188	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_20	Woudseweg 188	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_21	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T_22	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T_23	Molenlaan 1	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_24	Molenlaan 1a	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_25	Molenlaan 1a	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_26	Woudseweg 31	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T_27	Woudseweg 31	-2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	water	0,00
2		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
N223	Noordelijke rijbaan -- 1,50/4,80m (L/R)	0,00
N223	Noordelijke rijbaan -- 1,50/4,80m (L/R)	0,00

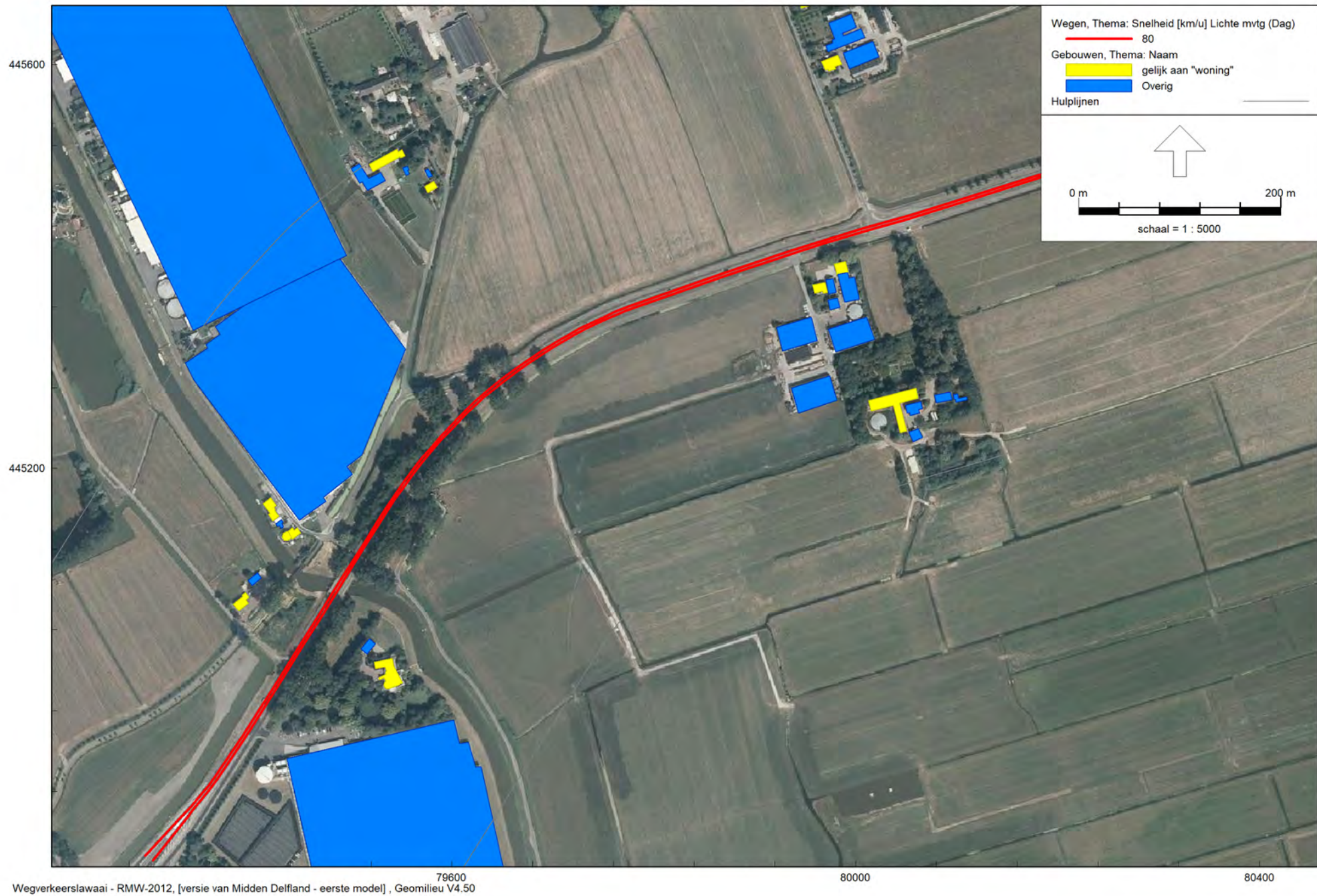
Bijlage 3
Modelgegevens toekomstige situatie

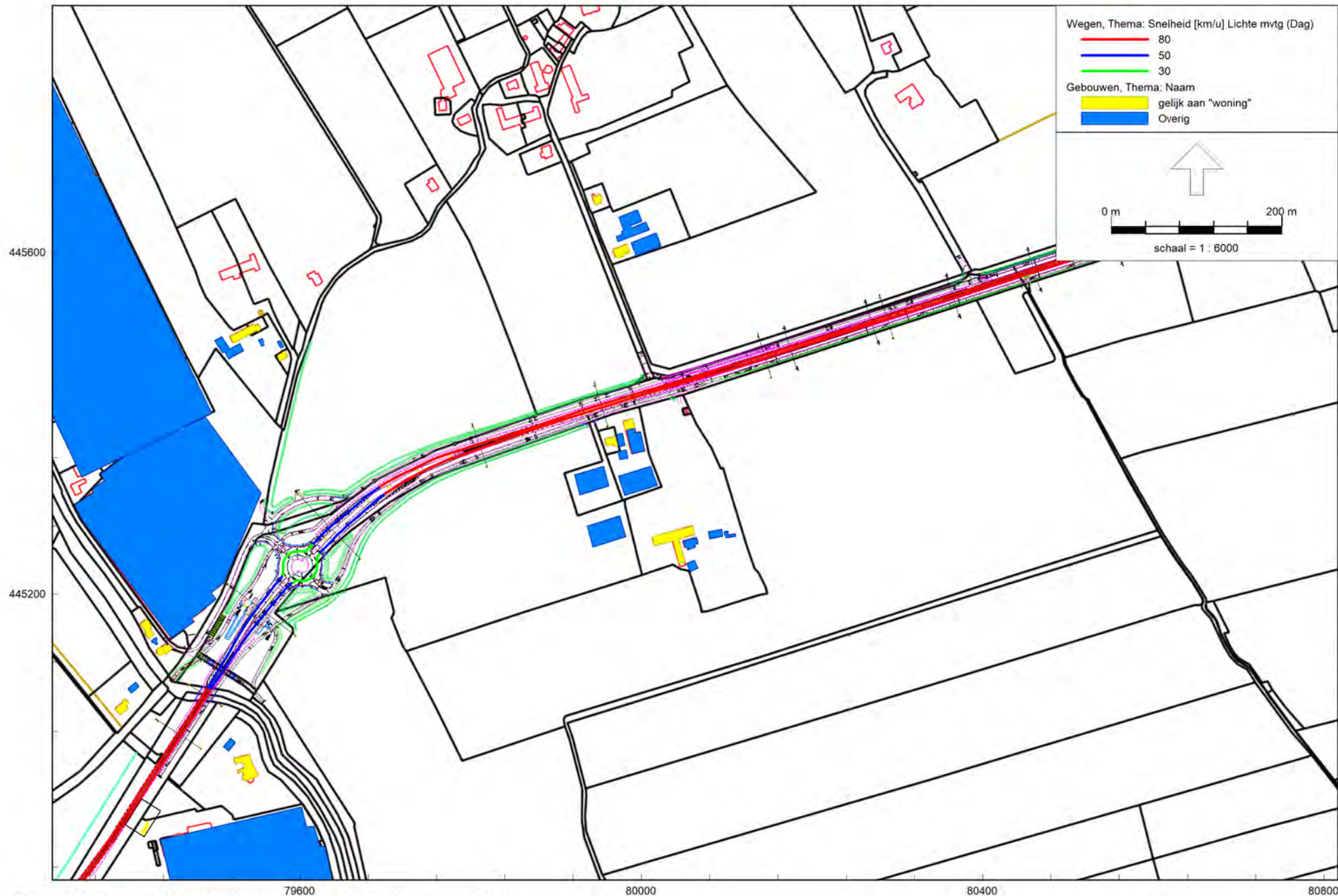
Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
woning	Woudseweg 29	8,00	-1,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 27	8,00	-1,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	't Woudt 2	8,00	-1,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	't Woudt 4	8,00	-0,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 184	5,00	-1,49	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 182	8,00	-1,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1a	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 31	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg188	8,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Woudseweg 25	8,00	-1,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
kassen	kassencomplex	3,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	3,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1	6,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
woning	Molenlaan 1	3,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bedrijf	bedrijfsgebouw	5,00	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebpuw	5,50	-2,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,40	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	9,00	-1,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	8,00	-1,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	6,50	-1,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	6,50	-1,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	10,00	-1,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,00	-1,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,50	-1,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	5,50	-1,46	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	7,50	-1,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
bijgebouw	bijgebouw	7,50	-0,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	kassencomplex	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: reconstructiemodel
versie van Midden Delfland - Midden Delfland
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
N233 NZ	1,60m (Links) -- 0,50m (Links)	-2,00
N233 NZ	4,10m (Rechts) -- 0,50m (Rechts)	-2,00
N233 NZ	1,60m (Links)	-1,30
	--	--
	--	--
N233 NZ	4,10m (Rechts)	-1,30
N233 NZ	4,10m (Rechts) -- 0,50m (Rechts)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	water -- 0,20m (Buitenzijde)	-2,00
	--	--
	--	--
N233 NZ	1,60m (Links) -- 0,50m (Links)	-2,00
		-2,00





Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [versie van Midden Delfland - reconstructiemodel], Geomillieu V4.50

Bijlage 4 Rekenresultaten

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map:
 Model Voorgrond: reconstructiemodel
 Model Achtergrond: eerste model
 Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
T_18_C	Woudseweg 184	7,50	48,89	47,52	1,37
T_11_B	't Woudt 2	4,50	52,85	51,51	1,34
T_11_C	't Woudt 2	7,50	53,39	52,05	1,34
T_18_B	Woudseweg 184	4,50	48,65	47,31	1,34
T_18_A	Woudseweg 184	1,50	47,61	46,29	1,32
T_11_A	't Woudt 2	1,50	51,89	50,59	1,30
T_13_C	't Woudt 4	7,50	49,96	48,68	1,28
T_04_A	Woudseweg 25	1,50	42,42	41,15	1,27
T_13_B	't Woudt 4	4,50	48,59	47,32	1,27
T_12_C	't Woudt 2	7,50	50,89	49,62	1,27
T_01_A	Woudseweg 25	1,50	48,52	47,26	1,26
T_01_B	Woudseweg 25	4,50	49,46	48,20	1,26
T_02_A	Woudseweg 25	1,50	50,13	48,87	1,26
T_12_B	't Woudt 2	4,50	50,39	49,13	1,26
T_01_C	Woudseweg 25	7,50	49,94	48,69	1,25
T_02_B	Woudseweg 25	4,50	51,17	49,92	1,25
T_04_B	Woudseweg 25	4,50	43,90	42,65	1,25
T_14_C	't Woudt 4	7,50	48,40	47,16	1,24
T_03_A	Woudseweg 25	1,50	48,90	47,68	1,22
T_03_B	Woudseweg 25	4,50	49,96	48,74	1,22
T_12_A	't Woudt 2	1,50	49,45	48,23	1,22
T_14_B	't Woudt 4	4,50	48,04	46,82	1,22
T_13_A	't Woudt 4	1,50	47,57	46,36	1,21
T_02_C	Woudseweg 25	7,50	51,90	50,71	1,19
T_14_A	't Woudt 4	1,50	47,16	45,99	1,17
T_10_C	Woudseweg 29	7,50	60,51	59,34	1,17
T_09_C	Woudseweg 29	7,50	63,55	62,39	1,16
T_09_B	Woudseweg 29	4,50	63,40	62,24	1,16
T_10_B	Woudseweg 29	4,50	60,23	59,08	1,15
T_03_C	Woudseweg 25	7,50	50,88	49,73	1,15
T_08_C	Woudseweg 27	7,50	63,29	62,17	1,12
T_09_A	Woudseweg 29	1,50	61,83	60,71	1,12
T_10_A	Woudseweg 29	1,50	58,58	57,47	1,11
T_08_B	Woudseweg 27	4,50	63,09	61,99	1,10
T_07_B	Woudseweg 27	4,50	65,68	64,61	1,07
T_07_C	Woudseweg 27	7,50	65,70	64,63	1,07
T_06_C	Woudseweg 27	7,50	62,43	61,39	1,04
T_06_B	Woudseweg 27	4,50	62,35	61,32	1,03
T_08_A	Woudseweg 27	1,50	61,91	60,88	1,03
T_07_A	Woudseweg 27	1,50	64,83	63,81	1,02
T_04_C	Woudseweg 25	7,50	45,87	44,87	1,00
T_06_A	Woudseweg 27	1,50	61,16	60,17	0,99
T_26_A	Woudseweg 31	1,50	54,72	53,81	0,91
T_26_B	Woudseweg 31	4,50	56,94	56,13	0,81
T_05_C	Woudseweg 25	7,50	44,44	43,65	0,79
T_17_A	Woudseweg 184	1,50	50,47	49,71	0,76
T_26_C	Woudseweg 31	7,50	58,43	57,67	0,76
T_27_C	Woudseweg 31	7,50	50,51	49,80	0,71
T_17_B	Woudseweg 184	4,50	50,89	50,19	0,70
T_17_C	Woudseweg 184	7,50	51,25	50,56	0,69
T_27_B	Woudseweg 31	4,50	50,31	49,63	0,68
T_15_C	Woudseweg 182	7,50	49,56	48,89	0,67
T_20_C	Woudseweg 188	7,50	59,69	59,05	0,64
T_27_A	Woudseweg 31	1,50	49,00	48,37	0,63
T_20_B	Woudseweg 188	4,50	59,47	58,89	0,58
T_05_A	Woudseweg 25	1,50	40,95	40,38	0,57
T_15_B	Woudseweg 182	4,50	49,78	49,23	0,55

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map:
 Model Voorgrond: reconstructiemodel
 Model Achtergrond: eerste model
 Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
T_20_A	Woudseweg 188	1,50	57,60	57,05	0,55
T_05_B	Woudseweg 25	4,50	42,22	41,74	0,48
T_15_A	Woudseweg 182	1,50	48,09	47,75	0,34
T_25_B	Molenlaan 1a	4,50	56,66	56,33	0,33
T_25_A	Molenlaan 1a	1,50	48,41	48,12	0,29
T_16_A	Woudseweg 184	1,50	47,76	47,49	0,27
T_19_C	Woudseweg 188	7,50	58,25	58,02	0,23
T_25_C	Molenlaan 1a	7,50	58,00	57,79	0,21
T_19_B	Woudseweg 188	4,50	58,48	58,30	0,18
T_19_A	Woudseweg 188	1,50	56,73	56,59	0,14
T_24_C	Molenlaan 1a	7,50	57,20	57,11	0,09
T_23_C	Molenlaan 1	7,50	59,89	59,82	0,07
T_23_B	Molenlaan 1	4,50	59,66	59,65	0,01
T_24_B	Molenlaan 1a	4,50	56,25	56,26	-0,01
T_21_A	Molenlaan 1	1,50	57,52	57,58	-0,06
T_16_B	Woudseweg 184	4,50	48,19	48,26	-0,07
T_16_C	Woudseweg 184	7,50	48,45	48,57	-0,12
T_24_A	Molenlaan 1a	1,50	50,20	50,39	-0,19
T_23_A	Molenlaan 1	1,50	57,20	57,41	-0,21
T_22_A	Molenlaan 1	1,50	58,38	58,60	-0,22



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE