

RAPPORT AKOESTISCH ONDERZOEK

behorende bij de gebiedsvisie

Kloosterpark (Luikerweg 9-19) te Valkenswaard

gemeente: Valkenswaard

projectgegevens:
RAO01-0251983-01B

Kaarten: behorende bij de computeroutput
Bijlagen: computeroutput SRM II

23 maart 2010 / 12 april 2012
Croonen Adviseurs b.v.

ORGANISATORISCHE EN ALGEMENE GEGEVENS

Door Croonen Adviseurs b.v. te Rosmalen is in april 2012 het reeds bestaande akoestisch onderzoek (Croonen Adviseurs b.v., RAO01-PNN00007-01a, d.d. 23 maart 2010) behorende bij de gebiedsvisie 'Kloosterpark (Luikerweg 9-19) te Valkenswaard' geactualiseerd.

Aanleiding voor het akoestisch onderzoek is de mogelijkheid tot de bouw van woningen in genoemd plan. De locatie is gelegen in de onderzoekszone van de Luikerweg, Dommelseweg/N397, Markt, Peperstraat, Maastrichterweg en de Molenstraat.

Het onderzoek heeft tot doel de geluidsbelasting op de gevels van de te projecteren woningen te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) zijn gesteld.

Daarnaast is het van belang dat er, in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening, sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

ALGEMEEN

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 (hoofdstuk VI afdeling 2 van de Wgh, betreffende nieuwe situaties);
- het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (hoofdstuk VI afdeling 3, betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidsgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een 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 geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone van een weg;
- de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

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

- Bronbestrijding (stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidsarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc.).
- Beperking van de geluidsoverdracht (geluidswallen en schermen, afstand houden tot de weg).
- Beschermen van de ontvanger (bijvoorbeeld goede akoestische indeling van een woning of andere geluidsgevoelige objecten, gevelisolatie).

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.

Bestaande situaties

Van bestaande situaties (zoals reconstructie van wegen) is in dit plan geen sprake.

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

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

In voorliggend onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidsgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen een grenswaarde van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, kan het college van Burgemeester en Wethou-

ders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden.

Belangrijke eisen bij de afweging zijn:

- Het situeren van een geluidsluwe buitengevel c.q. voor bestaande woningen een geluidsluwe plek.
- Het situeren van de verblijfsruimten voor zover als mogelijk aan de geluidsluwe buitengevel.
- Het situeren van een buitenruimte aan de geluidsluwe buitengevel.

REKEN- EN MEETVOORSCHRIFTEN

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï 2006 gehanteerd.

De rekenmethode I is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een rechte weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de weg respectievelijk op de rijstroken.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en verkeersintensiteiten, overschrijding van het aandachtsgebied, etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting.

In voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode II. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma 'GEONoise', versie 5.43.

Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek'.

Deze aftrek is 5 dB voor wegen waarop met een snelheid van minder dan 70 km/uur wordt gereden (binnenstedelijk gebied).

Voor wegen waarop 70 km/uur of meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek 2 dB.

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.

Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone (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. De lengte van de onderzoekszone, bijvoorbeeld bij de overgang van buitenstedelijk naar stedelijk, wordt verlengd met 1/3 deel van de breedte van de zone.

In het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening dient er sprake te zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daarom is, via jurisprudentie, bepaald dat wegen die in een 30 km-zone zijn gelegen, beschouwd dienen te worden. Maximale grenswaarden zijn echter niet bepaald.

Breedte van de geluidzones:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

UITGANGSPUNTEN VOOR HET AKOESTISCH ONDERZOEK

Het beleid van de gemeente is erop gericht dat op de gevels van de in de omgeving van de weg gelegen woningen de grenswaarde niet wordt overschreden. Indien dit niet in alle gevallen mogelijk is dient het aantal woningen dat daaraan niet kan voldoen zo klein mogelijk gehouden te worden. Indien niet voldaan wordt aan de grenswaarde is het in bepaalde gevallen mogelijk om bij het collega van burgemeester en wethouders een verzoek hogere waarde te doen.

Onderzoeksgebied

Het onderzoek vindt plaats voor de toekomstige woningen gelegen in de onderzoekszone van de Luikerweg, Dommelseweg/N397, Maastrichterweg, Peperstraat, Markt en de Molenstraat.

De onderzoekszone van de wegen bedraagt 200 meter aan weerszijde van de weg. Daarnaast zullen enkele 30 km-wegen worden beschouwd.

Verkeersgegevens

Intensiteiten

De verkeersgegevens van de Luikerweg, Dommelseweg/N397, Maastrichterweg, Peperstraat, Markt en de Molenstraat zijn aangeleverd door de gemeente Valkenswaard. De verkeersgegevens bestaan uit een prognose verkeersmodel voor de jaren 2020 en 2020 (verkeersmodel Valkenswaard/Waalre/Bergeijk, toekomstige situatie 2020 en 2030, d.d. 07-03-2012). De verkeersgegevens zijn in de vorm van etmaalintensiteiten.

In verband met het niet voorhanden zijn van een onderverdeling naar dag-, avond- en nachtuurintensiteiten en naar de diverse motorvoertuigcategorieën, zijn de gegevens gehanteerd zoals deze in 2010 door de gemeente Valkenswaard zijn aangeleverd (prognose model 2018). Voor de onderverdeling naar dag-, avond- en nachtuurintensiteiten en naar de diverse motorvoertuigcategorieën van de Dommelseweg/N397 zijn de gegevens overgenomen van de Luikerweg.

Voor de prognoseberekening naar het jaar 2022 zijn de verkeersintensiteiten van het jaar 2020 opgehoogd met gemiddeld 0,17 tot maximaal 0,67 procent per jaar. Per weg is hier aan de hand van de prognosemodellen 2020 en 2030 de gemiddelde toename per jaar berekend.

De in de berekening opgenomen verkeersintensiteiten voor de Maastrichterweg, Peperstraat, Markt en de Molenstraat zijn in de onderstaande tabellen 1a tot en met 1h weergegeven.

Tabel 1a: verkeersgegevens Luikerweg zuid

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									

percentage		85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90
Aantal	15.825,85	944,96	108,57	54,28	269,99	31,02	15,51	134,99	15,51	7,57

Tabel 1b: verkeersgegevens Luikerweg midden

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90
Aantal	9.334,72	557,38	64,04	32,02	159,25	18,30	9,15	79,63	9,15	4,57

Tabel 1c: verkeersgegevens Luikerweg noord

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90
Aantal	6.197,29	370,04	42,51	21,26	105,73	12,15	6,07	52,86	6,07	3,04

Tabel 1d: verkeersgegevens Dommelseweg/N397

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90	85,30	9,80	4,90
Aantal	11.940,79	712,98	81,91	40,96	203,71	23,40	11,70	101,85	11,70	5,85

Tabel 1e: verkeersgegevens Markt

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		92,30	5,10	2,60	92,00	5,40	2,60	92,00	5,40	2,60
Aantal	5.174,30	334,31	18,47	9,42	95,21	5,59	2,69	47,60	2,79	1,35

Tabel 1f: verkeersgegevens Peperstraat

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		92,30	5,10	2,60	92,00	5,40	2,60	92,00	5,40	2,60
Aantal	4.826,88	311,86	17,23	8,78	88,81	5,21	2,51	44,41	2,61	1,25

Tabel 1g: verkeersgegevens Maastrichterweg

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		87,00	8,70	4,30	85,00	10,00	5,00	85,00	10,00	5,00
Aantal	2.423,31	147,58	14,76	7,29	41,20	4,85	2,42	20,60	2,42	1,21

Tabel 1h: verkeersgegevens Molenstraat

Weg	Etmaal	Daguur (7,00 %)			Avonduur (2,00 %)			Nachtuur (1,00%)		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Voertuig cat.	2022									
percentage		100,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
Aantal	341,38	23,90	0,00	0,00	6,38	0,00	0,00	3,41	0,00	0,00

Snelheden/wegverharding

De wegverharding en de wettelijk toegestane maximumsnelheden voor de toekomstige situatie zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2: Wegverharding en wettelijk toegestane maximum snelheid per weg(vak)

Weg(vak)	Toekomstige situatie (2022)	
	Wegverharding	Maximum snelheid
Luikerweg	asfaltverharding	50 km/uur
Dommelseweg/N397	asfaltverharding	50 km/uur
Markt	elementenverharding	50 km/uur
Peperstraat	elementenverharding	50 km/uur
Maastrichterweg	elementenverharding	50 km/uur
Molenstraat	elementenverharding	50 km/uur

Verkeerslichten

Er is sprake van een door verkeerslichten geregelde kruising. Kruispunt Luikerweg/Dommelseweg. De correctie is in de berekening opgenomen.

Rotonde

Er is binnen het aandachtsgebied geen sprake van een rotonde.

Obstakels

Er is binnen het aandachtsgebied geen sprake van drempels, een correctie vanwege drempels is niet in de berekening opgenomen. Deze correctie wordt alleen toegepast als ten gevolge van de obstakel de gemiddelde snelheid van het verkeer tenminste gehalveerd wordt en het verkeer ten gevolge van de obstakel afremt en weer optrekt.

Lden

Voor de bepaling van de waarden, genoemd in de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van de gemiddelde geluidbelasting 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).

Artikel 110g Wgh

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

Waarneemhoogte

De waarneemhoogten zijn conform aan het aantal bouwlagen zoals deze in het bestemmingsplan zijn toegestaan, te weten:

Aantal bouwlagen	Waarneemhoogte in meters
1	1,5 / 2,0* / 2,5*
2	4,5 / 5,0* / 5,5*
3	7,5 / 8,0* / 8,5*
4	10,5 / 11,0* / 11,5*
5	13,5 / 14,0* / 14,5*

*De waarneemhoogten zijn in verband met de deels verdiepte ligging van een parkeergarage opgehoogd met resp. 0,5 meter en 1,0 meter.

Geometrie der wegen

De ligging van de weg en de overige geografische gegevens zijn ontleend aan kaartmateriaal dat door de gemeente ter beschikking is gesteld.

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd. Voor het gebied naast de weg is een bodemfactor aangehouden welke overeen komt met de aard van het aangrenzende gebied.

Reflecties

De bijdrage van reflecties via bebouwing en overig akoestisch relevante objecten is in de berekening opgenomen.

Afscherming

De bijdrage van afschermingen via bebouwing en overige akoestisch relevante objecten zijn in de berekening opgenomen.

Maaiveldhoogte

De maaiveldhoogte van de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing is aan de maaiveldhoogte van de wegen gerelateerd.

Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidsbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt bepaald en daarbij de grenswaarde wordt overschreden, dient de gecumuleerde geluidsbelasting de maximaal te verzoeken hogere waarde niet te overschrijden.

30 km-zone

Wegen welke opgenomen zijn in een 30 km-zone dienen te worden beschouwd indien deze een dusdanige geluidshinder kunnen veroorzaken waardoor er geen sprake is van een goede Ruimtelijke Ordening.

Daartoe is vanwege enkele soorten wegen met bijbehorende bestrating en intensiteiten de ligging van de 48 en 53 dB-contour bepaald.

In onderstaande tabel 3 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven.

Tabel 3a Afstand 48 dB-contour in vrijeveldsituatie

Wegen	1	2	3	1	2	3
	daguur	avonduur	nachtuur	daguur	avonduur	nachtuur
	6,5%	3,5%	1%	6,5%	3,5%	1%
LV	94%	94%	94%	94%	94%	94%
MV	2%	2%	2%	2%	2%	2%
ZV	1%	1%	1%	1%	1%	1%
verhard	asfalt	asfalt	asfalt	klinkers	klinkers	klinkers
etmaal	500	1.000	2.000	500	1.000	2.000
afstand	11 m	17 m	27 m	20 m	31 m	47 m

Wegen: 1. kleine woonstraat; 2. woonstraat; 3. verzamelstraat

Tabel 3b: Afstand 53 dB-contour in vrijeveldsituatie

Wegen	1	2	3	1	2	3
	daguur	avonduur	nachtuur	daguur	avonduur	nachtuur
	6,5%	3,5%	1%	6,5%	3,5%	1%
LV	94%	94%	94%	94%	94%	94%
MV	2%	2%	2%	2%	2%	2%
ZV	1%	1%	1%	1%	1%	1%
verhard	asfalt	asfalt	asfalt	klinkers	klinkers	klinkers
etmaal	500	1.000	2.000	500	1.000	2.000
afstand	5 m	8 m	13 m	9 m	15 m	23 m

Wegen: 1. kleine woonstraat; 2. woonstraat; 3. verzamelstraat

RESULTATEN VAN DE BEREKENINGEN

In het akoestisch onderzoek is sprake van geluidgevoelige bebouwing in de onderzoekszone behorende bij de Luikerweg, Dommelseweg/N397, Maas-trichterweg, Peperstraat, Markt en Molenstraat.

Vanwege deze wegen is de geluidbelasting berekend met Standaard Rekenmethode II. De resultaten van de berekeningen per weg op de diverse woonlagen zijn in de onderstaande tabellen 3a t/m 3e opgenomen.

Tabel 3a. Vanwege de Luikerweg

Wp.	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
01	66,9	62	66,8	62	66,4	61	65,8	61	65,1	60
02	69,4	64	69,1	64	68,3	63	67,5	63	66,7	62
03	69,6	65	69,2	64	68,4	63	67,6	63	66,9	62
04	69,6	65	69,4	64	68,7	64	68,0	63	67,3	62
05	70,0	65	69,7	65	68,9	64	68,1	63	67,4	62
06	70,1	65	69,9	65	69,2	64	68,4	63	67,5	63
07	56,7	52	57,4	52	57,5	53	57,1	52	57,1	52
08	35,9	31	37,2	32	38,4	33	40,3	35	41,6	37
21	69,8	65	69,6	65	69,0	64	68,3	63	67,5	63
Wp.	Hoogte 2,5 m		Hoogte 5,5 m		Hoogte 8,5 m		Hoogte 11,5 m		Hoogte 14,5 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
10	51,2	46	52,8	48	53,0	48	--	--	--	--
11	51,8	47	53,5	49	53,6	49	--	--	--	--

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte etmaalwaarden voldoen niet aan de grenswaarde.

Tabel 3b. Vanwege de Dommelseweg/N397

Wp.	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
03	47,8	43	48,4	43	49,2	44	50,0	45	50,3	45
04	50,4	45	51,2	46	52,1	47	52,8	48	53,0	48
05	53,0	48	54,0	49	55,0	50	55,3	50	54,8	50
06	55,2	50	56,7	52	57,2	52	57,2	52	57,0	52
09	25,8	21	27,5	23	28,9	24	31,6	35	33,4	36
21	56,9	52	58,2	53	58,6	54	58,6	54	58,1	53
Wp.	Hoogte 2,5 m		Hoogte 5,5 m		Hoogte 8,5 m		Hoogte 11,5 m		Hoogte 14,5 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
10	49,5	45	50,6	46	51,7	47	--	--	--	--
11	50,6	46	51,6	47	52,6	48	--	--	--	--

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte etmaalwaarden voldoen niet aan de grenswaarde.

Tabel 3c. Vanwege de Maastrichterweg

Wp.	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
07	30,0	25	32,6	28	36,8	32	44,6	40	45,7	41
Wp.	Hoogte 2,5 m		Hoogte 5,5 m		Hoogte 8,5 m		Hoogte 11,5 m		Hoogte 14,5 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
15	49,7	45	51,2	47	51,6	47	--	--	--	--
16	52,8	48	54,3	49	54,7	50	--	--	--	--
17	50,4	45	51,8	47	52,3	47	52,5	47	--	--
18	39,1	34	40,0	35	41,0	36	41,8	37	--	--

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte etmaalwaarden voldoen niet aan de grenswaarde.

Tabel 3d. Vanwege de Markt/Peperstraat

Wp.	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
01	57,5	53	58,5	53	58,6	54	57,8	53	57,0	52
02	54,7	50	56,0	51	56,3	51	54,8	50	52,5	47
07	55,5	51	56,5	51	56,5	51	58,9	54	58,9	54
08	27,0	22	28,2	23	30,0	25	32,7	28	35,5	31

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte etmaalwaarden voldoen niet aan de grenswaarde.

Tabel 3e. Vanwege de Molenstraat

Wp.	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
09	42,3	37	43,4	38	43,4	38	43,4	38	43,7	39
Wp.	Hoogte 2,5 m		Hoogte 5,5 m		Hoogte 8,5 m		Hoogte 11,5 m		Hoogte 15,5 m	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
10	49,4	44	49,7	45	49,6	45	--	--	--	--
11	57,4	52	57,0	52	56,3	51	--	--	--	--
12	57,7	53	57,4	52	56,6	52	--	--	--	--
13	52,3	47	52,4	47	52,1	47	--	--	--	--
14	47,0	42	47,4	42	47,4	42	--	--	--	--
19	42,0	37	43,0	38	43,1	38	43,0	38	--	--
20	26,0	21	28,2	23	31,4	27	35,8	31	--	--

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte etmaalwaarden voldoen niet aan de grenswaarde.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat vanwege de Luikerweg, Dommelseweg/N397, Maastrichterweg, Markt/Peperstraat en de Molenstraat de voorkeursgrenswaarde op enkele woningen wordt overschreden. Derhalve dienen geluidbeperkende maatregelen te worden overwogen.

Onderzoek en afweging van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen

De gemeente kan het kader van het onderzoek en de toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen aangeven. Hierdoor kunnen situaties worden uitgesloten die bij voorbaat al niet realistische of onhaalbare maatregelen op zouden leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daarvoor niet onnodig belast.

Bronmaatregelen

De aanleg van een geluidreducerend wegdek is een bronmaatregel. Vanuit stedenbouwkundige motieven kan het wenselijk zijn om een klinkerverharding te handhaven om zodoende het karakter van de weg in relatie tot de omgeving te garanderen. Uit verkeers(civiel)technisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) is het niet realistisch om op kruispunten, vanwege kwaliteitsverlies van het wegdek door wringing vanwege draaien, afremmen en optrekken van verkeer een open, geluidsreducerend wegdek te realiseren.

Geluidsreducerend wegdek werkt met name bij snelheden van 30 km en meer. Bij korte wegvakken wordt deze snelheid vaak niet gehaald en zal ook hier vaak wringing optreden.

Geluidsreducerend wegdek kan worden uitgesloten van de onderzoeks- en motivatieplicht:

- op met verkeerslichten geregelde kruispunten en rotondes én;
- op korte wegvakken indien de afstand tussen het hart van twee met

verkeerslichten geregelde kruispunten of rotondes minder dan 250 m draagt.

Daarnaast dient te worden afgewogen of het realiseren van een geluidsreducerend wegdek zinvol en financieel haalbaar is. Bij het realiseren van met name slechts enkele woningen of een ander kleinschalig geluidsgevoelig object is een uitvoerige financiële afweging van een bronmaatregel onnodig belastend. Daarnaast kan niet in alle gevallen het geluidsreducerend effect doelmatig zijn.

Het vervangen van de huidige asfaltsoort door geluidsarm asfalt kan resulteren in een vermindering van maximaal circa 4 dB.

Daarmee komt de geluidsbelasting op de gevels van de eerstelijns bebouwing op minimaal 61 dB. Gesteld kan worden dat een wegdek van geluidsarm asfalt niet doelmatig is.

De overige wegen hebben een klinkerverharding. Deze verharding bepaalt het beeld en karakter van het gebied. Om stedenbouwkundige redenen is het niet wenselijk om op deze wegen een asfaltverharding te realiseren.

Gezien het voorgaande kan worden gesteld dat een verdere motivatieplicht om een geluidsreducerend wegdek te realiseren in dit geval kan worden uitgesloten.

Bronmaatregelen in de zin van verkeersmaatregelen zoals verlaging snelheid of verkeersintensiteiten, wijziging samenstelling verkeer, wijziging route zwaar verkeer staan niet op zich. Vaak zijn deze verkeersaspecten onderdeel van een verkeersplan dat voor de gehele gemeente is opgesteld. Veranderingen op een deel van het wegennet zullen consequenties hebben voor een groter gebied. Het realiseren van dit soort ad-hocmaatregelen dient dan ook niet overwogen te worden. Wel kan in een later stadium in groter geheel bezien worden of het verkeersmodel dient te worden aangepast.

Vanwege het zeer recent vervaardigde verkeersmodel is verandering van verkeersintensiteiten en samenstelling niet relevant voor het voorliggend akoestisch onderzoek.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal is een overdrachtsmaatregel. Plaatsing is alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en ontvanger is. In de praktijk komt dit slechts voor bij snelwegen, provinciale wegen en nieuwe ringwegen (vaak stroomwegen genoemd). Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. Het is reëel om overdrachtsmaatregelen daarom alleen te onderzoeken en af te wegen bij de aanleg en reconstructie van nieuwe stroomwegen en bij de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs stroomwegen. Maatregelen zoals het creëren van meer afstand tot de bron, zijn niet altijd reëel vanwege ruimtegebrek en stedenbouwkundige argumenten. Ook de financiële haalbaarheid van een plan speelt hierbij een rol.

Gezien de afstand tussen de wegen en de woningen is het niet mogelijk om schermen of wallen te plaatsen. Daarnaast zouden deze een te grote hoogte moeten hebben. De weg, met het aanliggend voetpad, ontsluit de woningen. Voorzetschermen passen niet in de architectuur welke het beeld en karakter van de locatie bepaalt.

Gezien het bovenstaande worden overdrachtsmaatregelen in dit onderzoek niet verder onderzocht.

Criteria voor het verlenen van een hogere waarde

Stedenbouwkundige overwegingen

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer kan worden aangetoond dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Het gaat dus om locatiespecifieke kenmerken. Voor uitbreidingssituaties aan de rand van de bebouwde kom zijn stedenbouwkundige overwegingen moeilijk te motiveren. Meestal zijn daar voldoende mogelijkheden aanwezig om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

In voorliggend plan zijn stedenbouwkundige argumenten bepalend voor het situeren van de toekomstige woningen op deze plaats. Deze argumenten worden in de ruimtelijke onderbouwing beschreven.

Verkeers- en vervoerskundige overwegingen

Het toepassen van geluidsreducerend wegdek, verlagen van verkeersintensiteiten en de maximale snelheid en het veranderen van de verkeerssamenstelling zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten. Een maatregel zoals het verminderen van de verkeersintensiteit op een weg kan in een ander deel van de gemeente voor een verslechtering zorgen. De consequenties van dergelijke maatregelen moeten dan ook voor een groter gebied onderzocht worden. Maatregelen dienen te passen binnen de systematiek van het verkeerscirculatieplan van de gemeente. Bij verkeersveiligheid speelt bijvoorbeeld het oprichten van geluidsschermen een rol door een te verwachte zichtbeperking. Dit kan voor een onveilige situatie zorgen.

Financiële overwegingen

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Wel moet een afweging worden gemaakt tussen de kosten van de maatregelen en het accepteren van een hogere geluidsbelasting. Hierbij is de doelmatigheid van de maatregelen in het geding. Een geluidsscherm zal eerder financieel haalbaar zijn, als er veel woningen bij betrokken zijn. Hetzelfde geldt voor een geluidsreducerend wegdek. Bij slechts weinig woningen zal de doelmatigheid afnemen en zullen de kosten van gevelisolatie lager zijn dan bron- en overdrachtsmaatregelen. De woningen moeten immers voldoen aan de binnenwaarde welke is opgenomen in het Bouwbesluit.

In voorliggend plan zouden de kosten van een geluidsarm asfaltsoort op de Luikerweg komen op een bedrag van circa € 70.000,00, op de Dommelseweg/N397 circa € 40.000,00, op de Maastrichterweg circa € 90.000,00, en op de Peperstraat/Markt circa € 10.000,00.

De kosten van schermen zijn niet berekend omdat deze niet te realiseren zijn.

Criteria voor de hogere waarde procedure

De woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op;
Woningen die worden gebouwd in een planmatige verdichting van de woonbebouwing ter verbetering van de bestaande stedenbouwkundige structuur.
De woningen vervangen bestaande bebouwing;
Het vervangen van bestaande bebouwing welke niet per definitie een geluidsgevoelige bestemming heeft door een geluidsgevoelige bestemming. Bij bv. stadsvernieuwingsplannen is het vaak belangrijk om een functieverandering mogelijk te kunnen maken.

In voorliggend plan is sprake van het vervangen van bestaande bebouwing, waarin winkels en woningen gevestigd waren. Vanwege het karakter van de

plek, het handhaven van de bebouwde wand en de noodzaak om meer woningen in het centrum te realiseren zal in de toekomst het aantal geluidsgelinderde toenemen, doch niet in die mate dat er het hanteren van genoemd criterium niet mogelijk zou zijn (zie hieronder artikel 83 uit de Wet geluidhinder). De maximaal te verzoeken hogere waarde gekoppeld aan genoemd criterium is 68 dB.

Artikel 83 lid 5 Wet geluidhinder

Met betrekking tot in het stedelijk gebied nog te bouwen woningen die nog niet zijn geprojecteerd en die dienen ter vervanging van bestaande woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, kan voor de te verwachten geluidsbelasting vanwege een aanwezige weg een waarde van ten hoogste 68 dB worden vastgesteld, met dien verstande dat de vervanging niet zal leiden tot:

- a. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;*
- b. een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.*

Het aantal nieuwbouwwoningen blijft hiermee onder het maximum aantal van 100 woningen.

Aanvullende eisen

De woningen welke niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde hebben bij voorkeur een geluidsluwe (48 dB) gevel en/of buitenruimte. Daartoe zijn waarneempunten aan de achterzijde van de woningen berekend. In de berekening zijn alle wegen opgenomen.

Tabel 4. Berekening geluidsluwe gevel en/of buitenruimte

	Hoogte 2 m		Hoogte 5 m		Hoogte 8 m		Hoogte 11 m		Hoogte 14 m	
Wp.	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
08	48,1	43	49,1	44	50,1	45	50,8	46	51,1	46
09	44,1	39	45,3	40	46,0	41	46,9	42	48,4	43
	Hoogte 2,5 m		Hoogte 5,5 m		Hoogte 8,5 m		Hoogte 11,5 m			
20	39,9	35	42,1	37	45,2	40	48,7	44	--	--

1 De etmaalwaarden zijn exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

2 De etmaalwaarden zijn inclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat alle woningen een geluidsluwe gevel en/of buitenruimte hebben.

Cumulatie

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidsbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt bepaald en daarbij de grenswaarde wordt overschreden, dient de gecumuleerde geluidsbelasting de maximaal te verzoeken hogere waarde niet te overschrijden.

In de cumulatieberekening, die hieronder in tabel 5 is opgenomen, zijn de waardes zonder aftrek en afronding conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder opgenomen om zodoende de basis voor de berekening van de binnenwaarde conform het Bouwbesluit te leggen. Voor de planologische toets dient deze waarde dus met 5 dB verminderd te worden.

Uit de berekeningen blijkt dat nergens de maximaal te verzoeken hogere waarde, behorende bij het criterium 'vervangende nieuwbouw', wordt overschreden.

Bij het verlenen van de bouwvergunning dient te worden voldaan aan de in het Bouwbesluit genoemde binnenwaarde.

Tabel 5. Cumulatieberekening wegverkeer (exclusief afronding en aftrek artikel 110g Wgh)

Identificatie	Hoogte	cumulatief SRM II Lden	verbindingsweg Molen straat/Maastrichterweg SRM I	cumulatief totaal (SRMI + SRMII)
01_A	2	67,4	--	67,4
01_B	5	67,4	--	67,4
01_C	8	67,1	--	67,1
01_D	11	66,5	--	66,5
01_E	14	65,7	--	65,7
02_A	2	69,6	--	69,6
02_B	5	69,3	--	69,3
02_C	8	68,6	--	68,6
02_D	11	67,8	--	67,8
02_E	14	67,0	--	67,0
03_A	2	69,7	--	69,7
03_B	5	69,4	--	69,4
03_C	8	68,7	--	68,7
03_D	11	67,9	--	67,9
03_E	14	67,1	--	67,1
04_A	2	69,7	--	69,7
04_B	5	69,5	--	69,5
04_C	8	68,9	--	68,9
04_D	11	68,2	--	68,2
04_E	14	67,5	--	67,5
05_A	2	70,1	--	70,1
05_B	5	69,8	--	69,8
05_C	8	69,1	--	69,1
05_D	11	68,4	--	68,4
05_E	14	67,7	--	67,7
06_A	2	70,3	--	70,3
06_B	5	70,1	--	70,1
06_C	8	69,5	--	69,5
06_D	11	68,7	--	68,7
06_E	14	67,9	--	67,9
07_A	2	59,2	--	59,2
07_B	5	60,0	--	60,0
07_C	8	60,1	--	60,1
07_D	11	61,2	--	61,2
07_E	14	61,2	--	61,2
08_A	2	48,1	--	48,1
08_B	5	49,1	--	49,1
08_C	8	50,1	--	50,1
08_D	11	50,8	--	50,8
08_E	14	51,1	--	51,1
09_A	2	44,1	--	44,1
09_B	5	45,3	--	45,3
09_C	8	46,0	--	46,0
09_D	11	46,9	--	46,9
09_E	14	48,4	--	48,4
10_A	2,5	55,0	--	55,0
10_B	5,5	56,1	--	56,1

10_C	8,5	56,5	--	56,5
11_A	2,5	59,1	--	59,1
11_B	5,5	59,4	--	59,4
11_C	8,5	59,2	--	59,2
12_A	2,5	58,4	--	58,4
12_B	5,5	58,3	--	58,3
12_C	8,5	57,9	--	57,9
13_A	2,5	53,1	53,0	56,1
13_B	5,5	53,4	53,0	56,2
13_C	8,5	53,5	53,0	56,3
14_A	2,5	50,1	53,0	54,8
14_B	5,5	50,9	53,0	55,1
14_C	8,5	51,5	53,0	55,3
15_A	2,5	50,5	53,0	54,9
15_B	5,5	52,0	53,0	55,5
15_C	8,5	52,3	53,0	55,7
16_A	2,5	53,3	--	53,3
16_B	5,5	54,6	--	54,6
16_C	8,5	55,1	--	55,1
17_A	2,5	50,7	--	50,7
17_B	5,5	52,1	--	52,1
17_C	8,5	52,7	--	52,7
17_D	11,5	53,1	--	53,1
18_A	2,5	46,2	--	46,2
18_B	5,5	47,4	--	47,4
18_C	8,5	48,5	--	48,5
18_D	11,5	49,2	--	49,2
19_A	2,5	49,5	--	49,5
19_B	5,5	50,9	--	50,9
19_C	8,5	51,8	--	51,8
19_D	11,5	52,3	--	52,3
20_A	2,5	39,9	--	39,9
20_B	5,5	42,1	--	42,1
20_C	8,5	45,2	--	45,2
20_D	11,5	48,7	--	48,7
21_A	2	70,0	--	70,0
21_B	5	69,9	--	69,9
21_C	8	69,4	--	69,4
21_D	11	68,8	--	68,8
21_E	14	68,0	--	68,0

30 km-zone

Wegen welke opgenomen zijn in een 30 km-zone dienen te worden beschouwd indien deze een dusdanige geluidshinder kunnen veroorzaken waardoor er geen sprake is van een goede Ruimtelijke Ordening.

Daartoe is vanwege enkele soorten wegen met bijbehorende bestrating en intensiteiten de ligging van de 48 en 53 dB-contour bepaald.

In voorliggend onderzoek is sprake van een verbindingsweg tussen de Molenaarstraat en de Maastrichterweg met een zeer klein aantal motorvoertuigen.

Uitgaan de van de tabel zal de 53 dB-contour op een afstand van maximaal 9 meter gelegen zijn bij een intensiteit van 500 mvt/etm. Aangezien hier sprake is van maximaal 250 mvt/etm kan worden gesteld dat een halvering van de intensiteiten resulteert in een halvering van de afstand, dus circa 5

meter. Daarmee zal de geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde gevel maximaal 53 dB zijn, waardoor er sprake is van een acceptabel akoestisch geluidsniveau en een goede Ruimtelijke Ordening.

CONCLUSIE

Vanwege de Luikerweg voldoen 53 appartementen niet aan de voorgrenswaarde van 48 dB. Van genoemde appartementen voldoen 8 appartementen ook niet aan de voorkeursgrenswaarde vanwege de Markt/Peperstraat.

Vanwege de Maastrichterweg voldoen 5 appartementen niet aan de voorgrenswaarde en vanwege de Molenstraat voldoen 12 appartementen niet aan de voorkeursgrenswaarde.

Voor de woningen welke niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen wordt bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde verzocht.

Er is sprake van het opvullen van een open plek ter verbetering van de stedenbouwkundige structuur en er is sprake van het opvullen van een open plek tussen de aanwezige woonbebouwing, deels na amovering van de huidige bebouwing (vervangende nieuwbouw).

Maatregelen aan de weg en in het overdrachtsgebied zijn verkeerstech-nisch, stedenbouwkundig en financieel niet haalbaar en, voor de apparte-menten aan de Luikerweg, niet doelmatig.

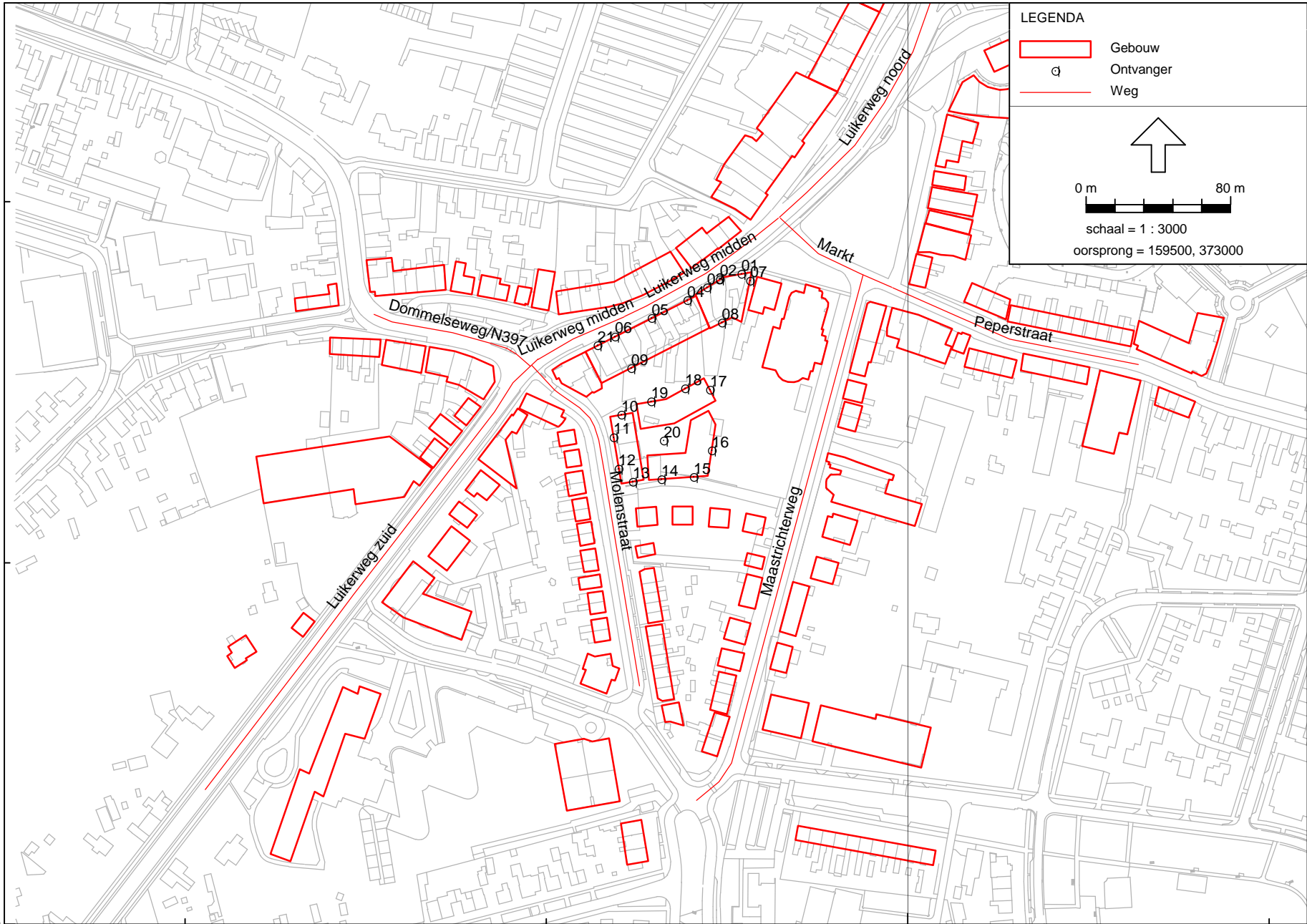
De woningen die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB heb-ben bij voorkeur een geluidsluwe gevel c.q. buitenruimte.

De overige toekomstige woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Vanwege de wegen welke zijn opgenomen in een 30 km-zone blijkt dat er, vanwege het akoestisch niveau, sprake is van een goede ruimtelijke orde-ning.

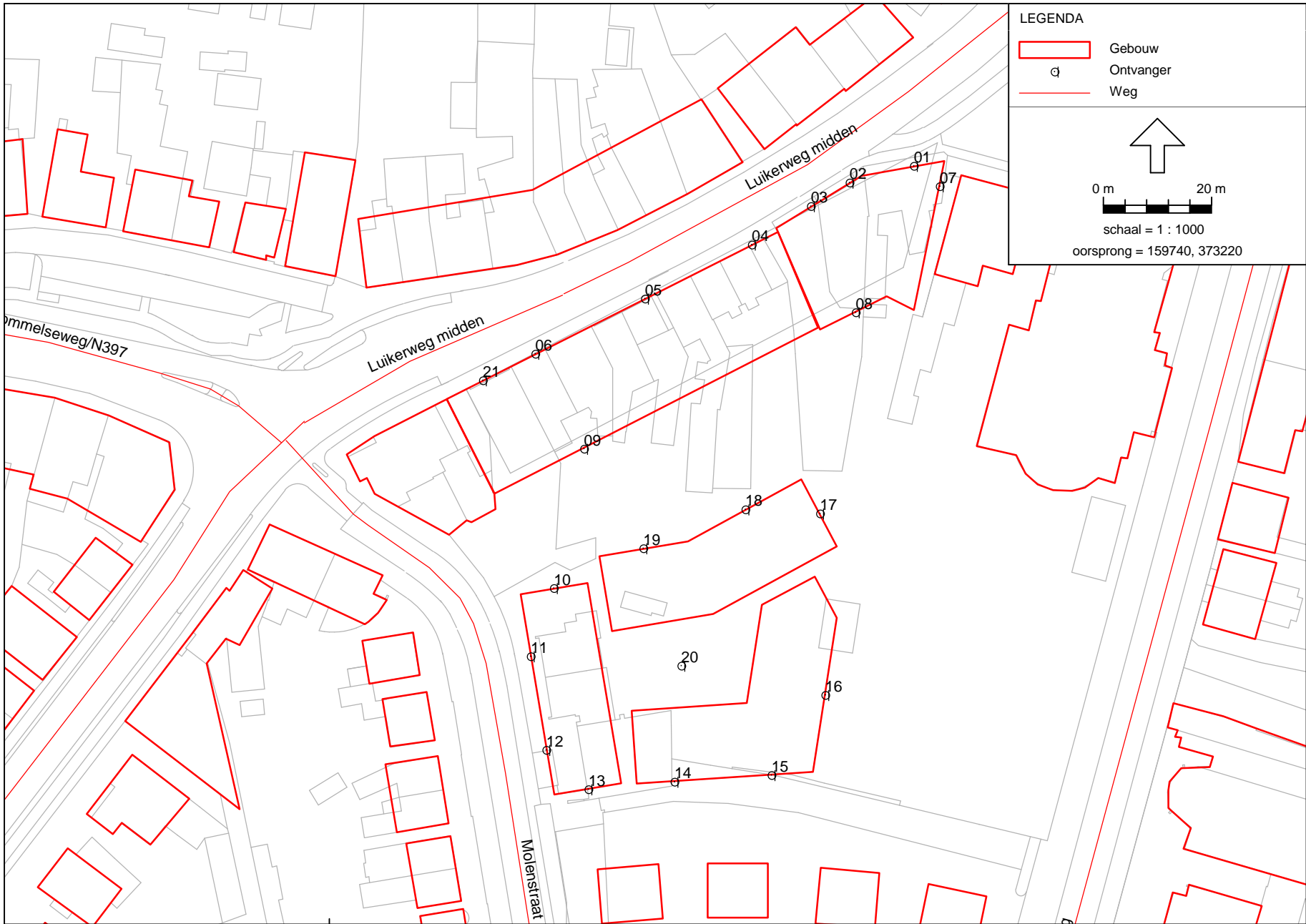
Computeroutput/kaarten SRM II

Wegverkeer



373000

160000



Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Omschrijving	Maaiveld	Hoogtedefinitie
01	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
02	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
03	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
04	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
05	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
06	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--		0,00	Relatief
07	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
08	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
09	2,00	5,00	8,00	11,00	14,00	--		0,00	Relatief
10	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
11	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
12	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
13	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
14	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
15	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
16	2,50	5,50	8,50	--	--	--		0,00	Relatief
17	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--		0,00	Relatief
18	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--		0,00	Relatief
19	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--		0,00	Relatief
20	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--		0,00	Relatief
21	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--		0,00	Relatief

Vanwege de Luikerweg

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Luikerweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	66,4	60,9	57,9	66,9
01_B		5,0	66,3	60,8	57,8	66,8
01_C		8,0	65,9	60,4	57,4	66,4
01_D		11,0	65,3	59,9	56,9	65,8
01_E		14,0	64,6	59,2	56,2	65,1
02_A		2,0	68,9	63,5	60,5	69,4
02_B		5,0	68,5	63,1	60,1	69,1
02_C		8,0	67,8	62,3	59,3	68,3
02_D		11,0	67,0	61,5	58,5	67,5
02_E		14,0	66,2	60,8	57,8	66,7
03_A		2,0	69,0	63,6	60,6	69,6
03_B		5,0	68,7	63,2	60,2	69,2
03_C		8,0	67,9	62,5	59,5	68,4
03_D		11,0	67,1	61,7	58,7	67,6
03_E		14,0	66,3	60,9	57,9	66,9
04_A		2,0	69,1	63,6	60,6	69,6
04_B		5,0	68,8	63,4	60,4	69,4
04_C		8,0	68,2	62,7	59,7	68,7
04_D		11,0	67,4	62,0	59,0	68,0
04_E		14,0	66,7	61,3	58,3	67,3
05_A		2,0	69,5	64,0	61,0	70,0
05_B		5,0	69,1	63,7	60,7	69,7
05_C		8,0	68,4	63,0	60,0	68,9
05_D		11,0	67,6	62,2	59,2	68,1
05_E		14,0	66,9	61,5	58,5	67,4
06_A		2,0	69,6	64,2	61,1	70,1
06_B		5,0	69,3	63,9	60,9	69,9
06_C		8,0	68,7	63,2	60,2	69,2
06_D		11,0	67,9	62,4	59,4	68,4
06_E		14,0	67,0	61,6	58,6	67,5
07_A		2,0	56,2	50,7	47,7	56,7
07_B		5,0	56,9	51,4	48,4	57,4
07_C		8,0	56,9	51,5	48,5	57,5
07_D		11,0	56,6	51,1	48,1	57,1
07_E		14,0	56,6	51,1	48,1	57,1
08_A		2,0	35,4	30,0	26,9	35,9
08_B		5,0	36,7	31,3	28,3	37,2
08_C		8,0	37,9	32,5	29,5	38,4
08_D		11,0	39,7	34,3	31,3	40,3
08_E		14,0	41,0	35,6	32,6	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Luikerweg

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Luikerweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	34,0	28,6	25,5	34,5
09_B		5,0	36,3	30,8	27,8	36,8
09_C		8,0	38,5	33,1	30,1	39,0
09_D		11,0	40,9	35,4	32,4	41,4
09_E		14,0	43,8	38,4	35,4	44,4
10_A		2,5	50,7	45,3	42,2	51,2
10_B		5,5	52,3	46,9	43,9	52,8
10_C		8,5	52,4	47,0	44,0	53,0
11_A		2,5	51,3	45,8	42,8	51,8
11_B		5,5	53,0	47,5	44,5	53,5
11_C		8,5	53,1	47,7	44,7	53,6
12_A		2,5	46,6	41,1	38,1	47,1
12_B		5,5	48,1	42,6	39,6	48,6
12_C		8,5	49,0	43,6	40,6	49,5
13_A		2,5	33,2	27,7	24,7	33,7
13_B		5,5	35,6	30,2	27,2	36,2
13_C		8,5	39,0	33,6	30,6	39,6
14_A		2,5	33,3	27,9	24,9	33,9
14_B		5,5	35,8	30,3	27,3	36,3
14_C		8,5	38,7	33,2	30,2	39,2
15_A		2,5	31,7	26,3	23,3	32,3
15_B		5,5	33,7	28,2	25,2	34,2
15_C		8,5	35,5	30,1	27,1	36,0
16_A		2,5	40,5	35,0	32,0	41,0
16_B		5,5	41,0	35,5	32,5	41,5
16_C		8,5	41,6	36,1	33,1	42,1
17_A		2,5	34,8	29,3	26,3	35,3
17_B		5,5	36,4	31,0	28,0	36,9
17_C		8,5	38,4	32,9	29,9	38,9
17_D		11,5	42,3	36,9	33,9	42,9
18_A		2,5	41,0	35,5	32,5	41,5
18_B		5,5	42,3	36,9	33,9	42,9
18_C		8,5	43,7	38,3	35,2	44,2
18_D		11,5	44,6	39,2	36,2	45,1
19_A		2,5	44,8	39,3	36,3	45,3
19_B		5,5	46,2	40,8	37,8	46,8
19_C		8,5	47,2	41,7	38,7	47,7
19_D		11,5	48,0	42,5	39,5	48,5
20_A		2,5	35,6	30,2	27,2	36,2
20_B		5,5	38,0	32,6	29,6	38,5
20_C		8,5	40,8	35,4	32,4	41,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Luikerweg

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van Groep vanwege de Luikerweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	43,1	37,7	34,7	43,6
21_A		2,0	69,3	63,8	60,8	69,8
21_B		5,0	69,1	63,6	60,6	69,6
21_C		8,0	68,5	63,0	60,0	69,0
21_D		11,0	67,8	62,3	59,3	68,3
21_E		14,0	67,0	61,5	58,5	67,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Markt/Peperstraat

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Markt-Peperstraat op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	57,0	51,6	48,5	57,5
01_B		5,0	58,0	52,5	49,5	58,5
01_C		8,0	58,1	52,6	49,6	58,6
01_D		11,0	57,3	51,9	48,9	57,8
01_E		14,0	56,4	51,0	48,0	57,0
02_A		2,0	54,2	48,7	45,7	54,7
02_B		5,0	55,5	50,0	47,0	56,0
02_C		8,0	55,8	50,4	47,4	56,3
02_D		11,0	54,3	48,8	45,8	54,8
02_E		14,0	52,0	46,6	43,6	52,5
03_A		2,0	53,4	47,9	44,9	53,9
03_B		5,0	54,6	49,2	46,2	55,1
03_C		8,0	55,1	49,7	46,6	55,6
03_D		11,0	53,0	47,6	44,6	53,5
03_E		14,0	51,0	45,6	42,6	51,5
04_A		2,0	49,8	44,4	41,4	50,3
04_B		5,0	51,1	45,7	42,7	51,6
04_C		8,0	52,0	46,6	43,6	52,5
04_D		11,0	50,4	44,9	41,9	50,9
04_E		14,0	47,5	42,0	39,0	48,0
05_A		2,0	45,2	39,7	36,7	45,7
05_B		5,0	46,3	40,9	37,9	46,8
05_C		8,0	47,4	42,0	39,0	47,9
05_D		11,0	47,7	42,2	39,2	48,2
05_E		14,0	46,8	41,4	38,4	47,3
06_A		2,0	42,9	37,4	34,4	43,4
06_B		5,0	43,8	38,4	35,4	44,3
06_C		8,0	44,7	39,3	36,3	45,3
06_D		11,0	45,4	40,0	37,0	46,0
06_E		14,0	43,5	38,1	35,0	44,0
07_A		2,0	55,0	49,6	46,6	55,5
07_B		5,0	55,9	50,5	47,5	56,5
07_C		8,0	56,0	50,6	47,6	56,5
07_D		11,0	58,4	52,9	49,9	58,9
07_E		14,0	58,4	52,9	49,9	58,9
08_A		2,0	26,5	21,1	18,1	27,0
08_B		5,0	27,7	22,3	19,3	28,2
08_C		8,0	29,4	24,0	21,0	30,0
08_D		11,0	32,2	26,7	23,7	32,7
08_E		14,0	35,0	29,6	26,6	35,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Markt/Peperstraat

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Markt-Peperstraat op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	25,5	20,0	17,0	26,0
09_B		5,0	27,2	21,8	18,8	27,7
09_C		8,0	28,9	23,4	20,4	29,4
09_D		11,0	30,7	25,3	22,2	31,2
09_E		14,0	32,3	26,8	23,8	32,8
10_A		2,5	33,4	28,0	25,0	33,9
10_B		5,5	33,2	27,8	24,8	33,7
10_C		8,5	33,7	28,3	25,3	34,3
11_A		2,5	22,0	16,6	13,6	22,5
11_B		5,5	23,2	17,7	14,7	23,7
11_C		8,5	23,8	18,4	15,4	24,4
12_A		2,5	21,6	16,2	13,2	22,1
12_B		5,5	22,3	16,9	13,9	22,8
12_C		8,5	22,9	17,5	14,5	23,5
13_A		2,5	19,7	14,2	11,2	20,2
13_B		5,5	21,7	16,3	13,3	22,3
13_C		8,5	24,6	19,1	16,1	25,1
14_A		2,5	20,0	14,6	11,6	20,5
14_B		5,5	21,6	16,2	13,2	22,1
14_C		8,5	23,2	17,8	14,7	23,7
15_A		2,5	20,2	14,8	11,8	20,7
15_B		5,5	20,8	15,4	12,4	21,4
15_C		8,5	21,5	16,0	13,0	22,0
16_A		2,5	39,0	33,6	30,5	39,5
16_B		5,5	39,5	34,1	31,1	40,0
16_C		8,5	40,4	34,9	31,9	40,9
17_A		2,5	35,6	30,2	27,2	36,1
17_B		5,5	37,0	31,6	28,6	37,5
17_C		8,5	38,5	33,1	30,1	39,0
17_D		11,5	39,8	34,4	31,4	40,3
18_A		2,5	27,3	21,9	18,8	27,8
18_B		5,5	28,8	23,4	20,4	29,3
18_C		8,5	30,8	25,4	22,4	31,3
18_D		11,5	32,9	27,5	24,5	33,5
19_A		2,5	28,3	22,9	19,9	28,8
19_B		5,5	29,8	24,4	21,3	30,3
19_C		8,5	31,9	26,4	23,4	32,4
19_D		11,5	34,8	29,3	26,3	35,3
20_A		2,5	29,5	24,1	21,0	30,0
20_B		5,5	31,7	26,2	23,2	32,2
20_C		8,5	34,3	28,9	25,9	34,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Markt/Peperstraat

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van Groep vanwege de Markt-Peperstraat op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	36,1	30,7	27,7	36,6
21_A		2,0	42,6	37,2	34,2	43,1
21_B		5,0	43,5	38,1	35,0	44,0
21_C		8,0	44,3	38,9	35,9	44,9
21_D		11,0	45,0	39,6	36,6	45,5
21_E		14,0	43,4	37,9	34,9	43,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Maastrichterweg

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Maastrichterweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	40,5	35,1	32,1	41,0
01_B		5,0	41,6	36,2	33,2	42,2
01_C		8,0	42,7	37,3	34,3	43,2
01_D		11,0	19,5	14,1	11,1	20,0
01_E		14,0	16,6	11,3	8,3	17,2
02_A		2,0	38,5	33,1	30,1	39,1
02_B		5,0	39,6	34,2	31,2	40,2
02_C		8,0	40,8	35,4	32,3	41,3
02_D		11,0	19,5	14,1	11,1	20,0
02_E		14,0	15,8	10,5	7,5	16,4
03_A		2,0	38,0	32,6	29,6	38,5
03_B		5,0	39,1	33,7	30,6	39,6
03_C		8,0	40,1	34,7	31,7	40,6
03_D		11,0	19,7	14,4	11,4	20,3
03_E		14,0	14,1	8,8	5,8	14,7
04_A		2,0	31,1	25,7	22,7	31,7
04_B		5,0	32,1	26,7	23,7	32,7
04_C		8,0	33,1	27,7	24,7	33,7
04_D		11,0	19,3	13,9	10,9	19,8
04_E		14,0	14,9	9,5	6,5	15,4
05_A		2,0	21,8	16,4	13,4	22,4
05_B		5,0	22,7	17,3	14,3	23,2
05_C		8,0	24,0	18,6	15,6	24,5
05_D		11,0	19,7	14,4	11,3	20,3
05_E		14,0	14,3	9,0	6,0	14,9
06_A		2,0	21,8	16,5	13,5	22,4
06_B		5,0	23,5	18,2	15,2	24,1
06_C		8,0	29,5	24,1	21,1	30,0
06_D		11,0	31,6	26,2	23,2	32,2
06_E		14,0	7,2	1,9	-1,1	7,8
07_A		2,0	29,5	24,1	21,1	30,0
07_B		5,0	32,0	26,7	23,6	32,6
07_C		8,0	36,3	30,9	27,9	36,8
07_D		11,0	44,0	38,6	35,6	44,6
07_E		14,0	45,2	39,8	36,8	45,7
08_A		2,0	46,5	41,0	38,0	47,0
08_B		5,0	47,5	42,1	39,1	48,1
08_C		8,0	48,5	43,1	40,1	49,0
08_D		11,0	49,0	43,6	40,6	49,6
08_E		14,0	49,2	43,8	40,8	49,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Maastrichterweg

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Maastrichterweg op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	36,5	31,1	28,0	37,0
09_B		5,0	37,5	32,1	29,1	38,0
09_C		8,0	38,6	33,2	30,2	39,1
09_D		11,0	39,8	34,3	31,3	40,3
09_E		14,0	41,2	35,7	32,7	41,7
10_A		2,5	32,5	27,0	24,0	33,0
10_B		5,5	33,4	28,0	25,0	33,9
10_C		8,5	34,3	28,9	25,9	34,9
11_A		2,5	28,8	23,4	20,4	29,3
11_B		5,5	29,9	24,5	21,5	30,4
11_C		8,5	31,1	25,7	22,7	31,6
12_A		2,5	33,5	28,1	25,1	34,0
12_B		5,5	34,4	29,0	26,0	35,0
12_C		8,5	35,4	30,0	27,0	36,0
13_A		2,5	44,3	38,8	35,8	44,8
13_B		5,5	45,3	39,9	36,9	45,8
13_C		8,5	46,4	41,0	38,0	47,0
14_A		2,5	46,3	40,9	37,8	46,8
14_B		5,5	47,5	42,1	39,1	48,0
14_C		8,5	48,3	42,9	39,9	48,9
15_A		2,5	49,2	43,8	40,8	49,7
15_B		5,5	50,7	45,3	42,3	51,2
15_C		8,5	51,1	45,7	42,6	51,6
16_A		2,5	52,3	46,9	43,9	52,8
16_B		5,5	53,7	48,3	45,3	54,3
16_C		8,5	54,1	48,7	45,7	54,7
17_A		2,5	49,9	44,5	41,5	50,4
17_B		5,5	51,3	45,9	42,8	51,8
17_C		8,5	51,8	46,4	43,4	52,3
17_D		11,5	51,9	46,5	43,5	52,5
18_A		2,5	38,6	33,1	30,1	39,1
18_B		5,5	39,5	34,1	31,1	40,0
18_C		8,5	40,4	35,0	32,0	41,0
18_D		11,5	41,3	35,8	32,8	41,8
19_A		2,5	34,9	29,4	26,4	35,4
19_B		5,5	35,8	30,4	27,4	36,3
19_C		8,5	36,8	31,4	28,3	37,3
19_D		11,5	37,8	32,4	29,4	38,3
20_A		2,5	34,4	29,0	26,0	35,0
20_B		5,5	36,4	31,0	28,0	36,9
20_C		8,5	39,5	34,1	31,1	40,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Maastrichterweg

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van Groep vanwege de Maastrichterweg op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	43,5	38,1	35,1	44,0
21_A		2,0	20,2	14,8	11,8	20,7
21_B		5,0	21,3	15,9	12,9	21,8
21_C		8,0	23,0	17,6	14,6	23,5
21_D		11,0	17,0	11,7	8,7	17,6
21_E		14,0	7,3	2,0	-1,0	7,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Molenstraat

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Molenstraat op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	7,6	2,2	-0,8	8,1
01_B		5,0	8,3	2,9	-0,2	8,8
01_C		8,0	8,9	3,5	0,5	9,4
01_D		11,0	9,4	3,9	0,9	9,9
01_E		14,0	--	--	--	--
02_A		2,0	30,1	24,7	21,7	30,6
02_B		5,0	30,5	25,1	22,1	31,1
02_C		8,0	31,4	25,9	22,9	31,9
02_D		11,0	32,1	26,6	23,6	32,6
02_E		14,0	32,2	26,8	23,7	32,7
03_A		2,0	32,7	27,3	24,2	33,2
03_B		5,0	33,1	27,6	24,6	33,6
03_C		8,0	33,9	28,5	25,5	34,5
03_D		11,0	34,5	29,1	26,1	35,0
03_E		14,0	33,3	27,9	24,9	33,9
04_A		2,0	32,2	26,8	23,8	32,7
04_B		5,0	32,7	27,2	24,2	33,2
04_C		8,0	33,7	28,2	25,2	34,2
04_D		11,0	34,0	28,6	25,5	34,5
04_E		14,0	33,5	28,0	25,0	34,0
05_A		2,0	33,9	28,5	25,4	34,4
05_B		5,0	35,2	29,8	26,8	35,7
05_C		8,0	35,9	30,5	27,5	36,4
05_D		11,0	36,1	30,7	27,7	36,6
05_E		14,0	35,4	30,0	27,0	36,0
06_A		2,0	38,6	33,1	30,1	39,1
06_B		5,0	40,0	34,5	31,5	40,5
06_C		8,0	40,3	34,9	31,9	40,8
06_D		11,0	40,3	34,9	31,9	40,9
06_E		14,0	38,5	33,0	30,0	39,0
07_A		2,0	12,4	6,9	3,9	12,9
07_B		5,0	13,6	8,1	5,1	14,1
07_C		8,0	16,8	11,3	8,3	17,3
07_D		11,0	23,4	17,9	14,9	23,9
07_E		14,0	24,2	18,8	15,8	24,7
08_A		2,0	32,9	27,4	24,4	33,4
08_B		5,0	34,0	28,6	25,6	34,5
08_C		8,0	35,1	29,6	26,6	35,6
08_D		11,0	35,6	30,1	27,1	36,1
08_E		14,0	35,6	30,2	27,2	36,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Molenstraat

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege de Molenstraat op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	41,8	36,3	33,3	42,3
09_B		5,0	42,8	37,4	34,4	43,4
09_C		8,0	42,9	37,5	34,5	43,4
09_D		11,0	42,9	37,4	34,4	43,4
09_E		14,0	43,2	37,8	34,8	43,7
10_A		2,5	48,9	43,4	40,4	49,4
10_B		5,5	49,2	43,8	40,8	49,7
10_C		8,5	49,1	43,7	40,7	49,6
11_A		2,5	56,9	51,5	48,4	57,4
11_B		5,5	56,5	51,1	48,0	57,0
11_C		8,5	55,8	50,3	47,3	56,3
12_A		2,5	57,2	51,8	48,8	57,7
12_B		5,5	56,9	51,4	48,4	57,4
12_C		8,5	56,1	50,7	47,7	56,6
13_A		2,5	51,8	46,4	43,4	52,3
13_B		5,5	51,9	46,5	43,4	52,4
13_C		8,5	51,6	46,2	43,2	52,1
14_A		2,5	46,5	41,1	38,1	47,0
14_B		5,5	46,9	41,5	38,5	47,4
14_C		8,5	46,9	41,4	38,4	47,4
15_A		2,5	41,6	36,1	33,1	42,1
15_B		5,5	42,9	37,4	34,4	43,4
15_C		8,5	43,0	37,6	34,5	43,5
16_A		2,5	18,0	12,5	9,5	18,5
16_B		5,5	18,4	12,9	9,9	18,9
16_C		8,5	19,1	13,7	10,7	19,6
17_A		2,5	8,5	3,1	0,1	9,0
17_B		5,5	9,4	3,9	0,9	9,9
17_C		8,5	10,4	5,0	2,0	10,9
17_D		11,5	11,5	6,1	3,1	12,1
18_A		2,5	38,5	33,1	30,1	39,0
18_B		5,5	40,0	34,6	31,6	40,6
18_C		8,5	40,3	34,9	31,8	40,8
18_D		11,5	40,3	34,8	31,8	40,8
19_A		2,5	41,4	36,0	33,0	42,0
19_B		5,5	42,5	37,1	34,0	43,0
19_C		8,5	42,6	37,1	34,1	43,1
19_D		11,5	42,5	37,1	34,1	43,0
20_A		2,5	25,5	20,0	17,0	26,0
20_B		5,5	27,7	22,3	19,3	28,2
20_C		8,5	30,8	25,4	22,4	31,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Molenstraat

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van Groep vanwege de Molenstraat op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	35,3	29,8	26,8	35,8
21_A		2,0	40,3	34,8	31,8	40,8
21_B		5,0	41,4	36,0	33,0	41,9
21_C		8,0	41,6	36,2	33,2	42,1
21_D		11,0	41,5	36,1	33,1	42,0
21_E		14,0	40,2	34,8	31,8	40,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Dommelseweg/N397

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege Dommelseweg/N397 op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	27,0	21,6	18,6	27,5
01_B		5,0	29,5	24,0	21,0	30,0
01_C		8,0	31,2	25,8	22,8	31,8
01_D		11,0	30,7	25,3	22,3	31,2
01_E		14,0	33,2	27,8	24,7	33,7
02_A		2,0	46,5	41,1	38,0	47,0
02_B		5,0	47,0	41,6	38,5	47,5
02_C		8,0	47,8	42,4	39,4	48,3
02_D		11,0	48,6	43,2	40,2	49,1
02_E		14,0	48,7	43,3	40,3	49,2
03_A		2,0	47,3	41,9	38,8	47,8
03_B		5,0	47,8	42,4	39,4	48,4
03_C		8,0	48,7	43,3	40,2	49,2
03_D		11,0	49,5	44,0	41,0	50,0
03_E		14,0	49,8	44,4	41,4	50,3
04_A		2,0	49,9	44,4	41,4	50,4
04_B		5,0	50,7	45,2	42,2	51,2
04_C		8,0	51,6	46,1	43,1	52,1
04_D		11,0	52,3	46,8	43,8	52,8
04_E		14,0	52,5	47,1	44,1	53,0
05_A		2,0	52,4	47,0	44,0	53,0
05_B		5,0	53,5	48,1	45,0	54,0
05_C		8,0	54,5	49,0	46,0	55,0
05_D		11,0	54,7	49,3	46,3	55,3
05_E		14,0	54,3	48,8	45,8	54,8
06_A		2,0	54,7	49,3	46,3	55,2
06_B		5,0	56,2	50,7	47,7	56,7
06_C		8,0	56,7	51,2	48,2	57,2
06_D		11,0	56,7	51,3	48,3	57,2
06_E		14,0	56,5	51,0	48,0	57,0
07_A		2,0	23,6	18,2	15,2	24,2
07_B		5,0	25,0	19,5	16,5	25,5
07_C		8,0	26,7	21,2	18,2	27,2
07_D		11,0	25,2	19,7	16,7	25,7
07_E		14,0	26,6	21,1	18,1	27,1
08_A		2,0	38,7	33,3	30,2	39,2
08_B		5,0	39,1	33,7	30,7	39,6
08_C		8,0	39,6	34,1	31,1	40,1
08_D		11,0	40,3	34,8	31,8	40,8
08_E		14,0	40,7	35,3	32,3	41,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Dommelseweg/N397

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van Groep vanwege Dommelseweg/N397 op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	25,3	19,9	16,9	25,8
09_B		5,0	26,9	21,5	18,5	27,5
09_C		8,0	28,4	22,9	19,9	28,9
09_D		11,0	31,1	25,7	22,7	31,6
09_E		14,0	32,9	27,4	24,4	33,4
10_A		2,5	49,0	43,6	40,6	49,5
10_B		5,5	50,1	44,7	41,7	50,6
10_C		8,5	51,2	45,8	42,8	51,7
11_A		2,5	50,1	44,6	41,6	50,6
11_B		5,5	51,1	45,7	42,7	51,6
11_C		8,5	52,0	46,6	43,6	52,6
12_A		2,5	45,7	40,3	37,3	46,3
12_B		5,5	46,7	41,3	38,2	47,2
12_C		8,5	47,6	42,2	39,2	48,1
13_A		2,5	22,6	17,2	14,2	23,2
13_B		5,5	23,4	18,0	14,9	23,9
13_C		8,5	24,0	18,6	15,6	24,5
14_A		2,5	25,4	19,9	16,9	25,9
14_B		5,5	27,7	22,2	19,2	28,2
14_C		8,5	29,9	24,5	21,5	30,5
15_A		2,5	19,7	14,2	11,2	20,2
15_B		5,5	20,6	15,2	12,2	21,2
15_C		8,5	21,2	15,8	12,8	21,8
16_A		2,5	10,7	5,3	2,3	11,2
16_B		5,5	12,0	6,5	3,5	12,5
16_C		8,5	12,9	7,5	4,5	13,5
17_A		2,5	18,1	12,7	9,7	18,7
17_B		5,5	19,4	14,0	10,9	19,9
17_C		8,5	20,8	15,4	12,3	21,3
17_D		11,5	20,9	15,5	12,4	21,4
18_A		2,5	39,7	34,3	31,3	40,2
18_B		5,5	40,9	35,4	32,4	41,4
18_C		8,5	42,0	36,6	33,5	42,5
18_D		11,5	42,6	37,2	34,2	43,2
19_A		2,5	45,1	39,6	36,6	45,6
19_B		5,5	46,4	41,0	37,9	46,9
19_C		8,5	47,5	42,1	39,1	48,0
19_D		11,5	47,9	42,4	39,4	48,4
20_A		2,5	29,6	24,2	21,2	30,2
20_B		5,5	32,4	27,0	24,0	32,9
20_C		8,5	36,7	31,2	28,2	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vanwege de Dommelseweg/N397

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van Groep vanwege Dommelseweg/N397 op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	41,7	36,2	33,2	42,2
21_A		2,0	56,3	50,9	47,9	56,9
21_B		5,0	57,7	52,2	49,2	58,2
21_C		8,0	58,0	52,6	49,6	58,6
21_D		11,0	58,1	52,7	49,7	58,6
21_E		14,0	57,6	52,2	49,2	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		2,0	66,8	61,4	58,4	67,4
01_B		5,0	66,9	61,4	58,4	67,4
01_C		8,0	66,5	61,1	58,1	67,1
01_D		11,0	65,9	60,5	57,5	66,5
01_E		14,0	65,2	59,8	56,8	65,7
02_A		2,0	69,1	63,6	60,6	69,6
02_B		5,0	68,8	63,3	60,3	69,3
02_C		8,0	68,1	62,7	59,6	68,6
02_D		11,0	67,3	61,8	58,8	67,8
02_E		14,0	66,4	61,0	58,0	67,0
03_A		2,0	69,2	63,7	60,7	69,7
03_B		5,0	68,9	63,4	60,4	69,4
03_C		8,0	68,2	62,7	59,7	68,7
03_D		11,0	67,4	61,9	58,9	67,9
03_E		14,0	66,6	61,1	58,1	67,1
04_A		2,0	69,2	63,7	60,7	69,7
04_B		5,0	69,0	63,5	60,5	69,5
04_C		8,0	68,4	62,9	59,9	68,9
04_D		11,0	67,7	62,2	59,2	68,2
04_E		14,0	67,0	61,5	58,5	67,5
05_A		2,0	69,6	64,1	61,1	70,1
05_B		5,0	69,3	63,8	60,8	69,8
05_C		8,0	68,6	63,2	60,2	69,1
05_D		11,0	67,9	62,4	59,4	68,4
05_E		14,0	67,2	61,7	58,7	67,7
06_A		2,0	69,7	64,3	61,3	70,3
06_B		5,0	69,6	64,1	61,1	70,1
06_C		8,0	69,0	63,5	60,5	69,5
06_D		11,0	68,2	62,8	59,8	68,7
06_E		14,0	67,4	62,0	58,9	67,9
07_A		2,0	58,6	53,2	50,2	59,2
07_B		5,0	59,4	54,0	51,0	60,0
07_C		8,0	59,5	54,1	51,1	60,1
07_D		11,0	60,7	55,2	52,2	61,2
07_E		14,0	60,7	55,3	52,3	61,2
08_A		2,0	47,6	42,2	39,2	48,1
08_B		5,0	48,6	43,2	40,2	49,1
08_C		8,0	49,6	44,1	41,1	50,1
08_D		11,0	50,2	44,8	41,8	50,8
08_E		14,0	50,6	45,2	42,2	51,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie

Model: RAO01-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
09_A		2,0	43,5	38,1	35,1	44,1
09_B		5,0	44,8	39,4	36,3	45,3
09_C		8,0	45,5	40,0	37,0	46,0
09_D		11,0	46,4	40,9	37,9	46,9
09_E		14,0	47,9	42,5	39,5	48,4
10_A		2,5	54,4	49,0	46,0	55,0
10_B		5,5	55,6	50,1	47,1	56,1
10_C		8,5	56,0	50,5	47,5	56,5
11_A		2,5	58,6	53,2	50,2	59,1
11_B		5,5	58,9	53,4	50,4	59,4
11_C		8,5	58,7	53,3	50,3	59,2
12_A		2,5	57,9	52,4	49,4	58,4
12_B		5,5	57,8	52,3	49,3	58,3
12_C		8,5	57,4	52,0	49,0	57,9
13_A		2,5	52,6	47,1	44,1	53,1
13_B		5,5	52,8	47,4	44,4	53,4
13_C		8,5	52,9	47,5	44,5	53,5
14_A		2,5	49,5	44,1	41,1	50,1
14_B		5,5	50,4	45,0	42,0	50,9
14_C		8,5	51,0	45,6	42,6	51,5
15_A		2,5	50,0	44,6	41,5	50,5
15_B		5,5	51,4	46,0	43,0	52,0
15_C		8,5	51,8	46,4	43,4	52,3
16_A		2,5	52,8	47,3	44,3	53,3
16_B		5,5	54,1	48,7	45,7	54,6
16_C		8,5	54,5	49,1	46,1	55,1
17_A		2,5	50,2	44,8	41,8	50,7
17_B		5,5	51,6	46,2	43,1	52,1
17_C		8,5	52,2	46,8	43,8	52,7
17_D		11,5	52,6	47,2	44,2	53,1
18_A		2,5	45,6	40,2	37,2	46,2
18_B		5,5	46,9	41,5	38,5	47,4
18_C		8,5	47,9	42,5	39,5	48,5
18_D		11,5	48,7	43,2	40,2	49,2
19_A		2,5	49,0	43,6	40,6	49,5
19_B		5,5	50,3	44,9	41,9	50,9
19_C		8,5	51,2	45,8	42,8	51,8
19_D		11,5	51,8	46,3	43,3	52,3
20_A		2,5	39,3	33,9	30,9	39,9
20_B		5,5	41,6	36,2	33,2	42,1
20_C		8,5	44,7	39,3	36,3	45,2

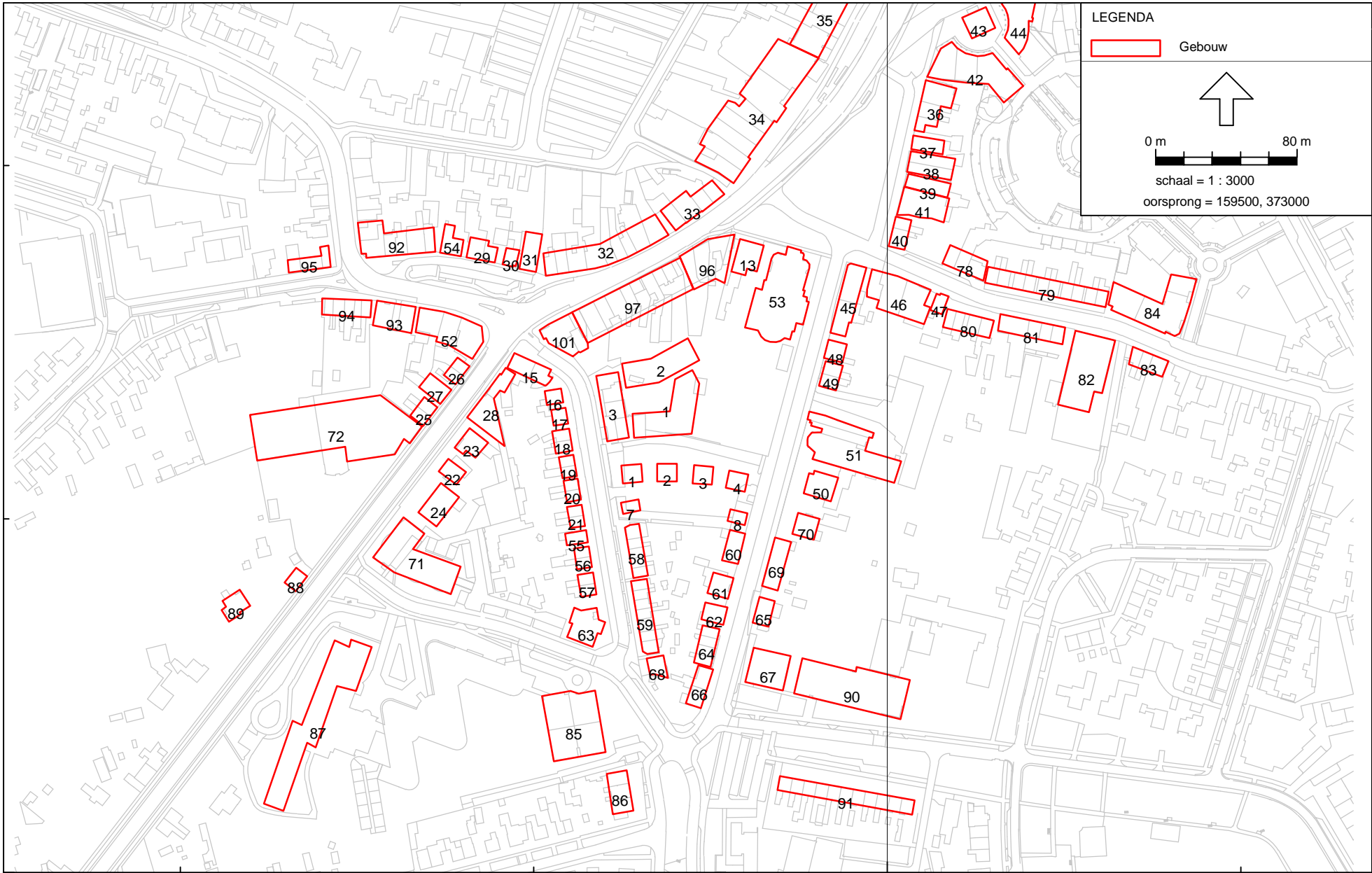
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie

Model: RA001-251983-01b - versie van Luikerweg - Luikerweg 2012
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_D		11,5	48,1	42,7	39,7	48,7
21_A		2,0	69,5	64,0	61,0	70,0
21_B		5,0	69,4	64,0	60,9	69,9
21_C		8,0	68,9	63,4	60,4	69,4
21_D		11,0	68,2	62,8	59,8	68,8
21_E		14,0	67,5	62,0	59,0	68,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



373000

160000

Model:eerste model
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

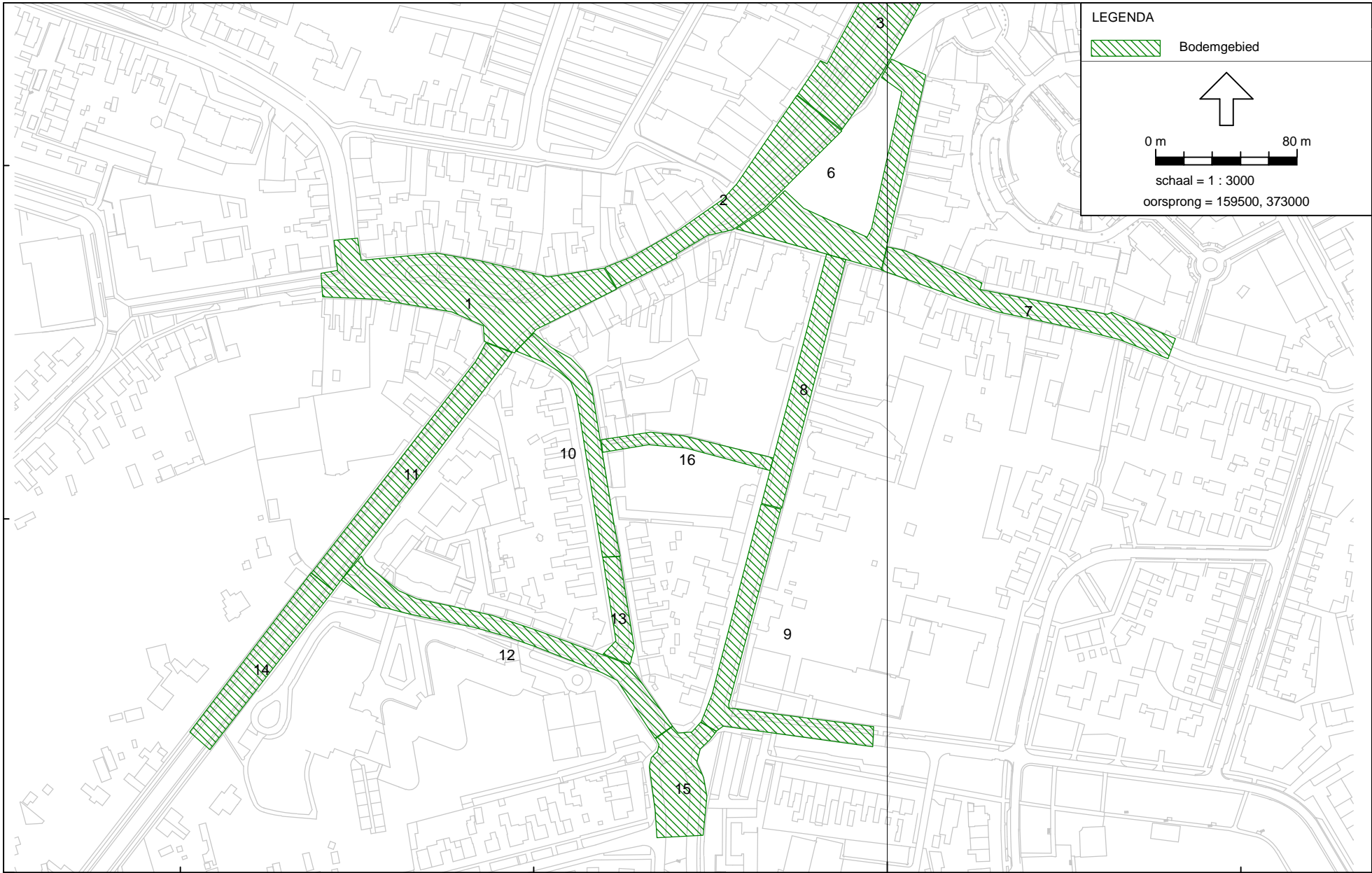
Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:eerste model
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
48		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		15,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
87		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96		15,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97		15,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		10,20	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		12,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		10,20	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



373000

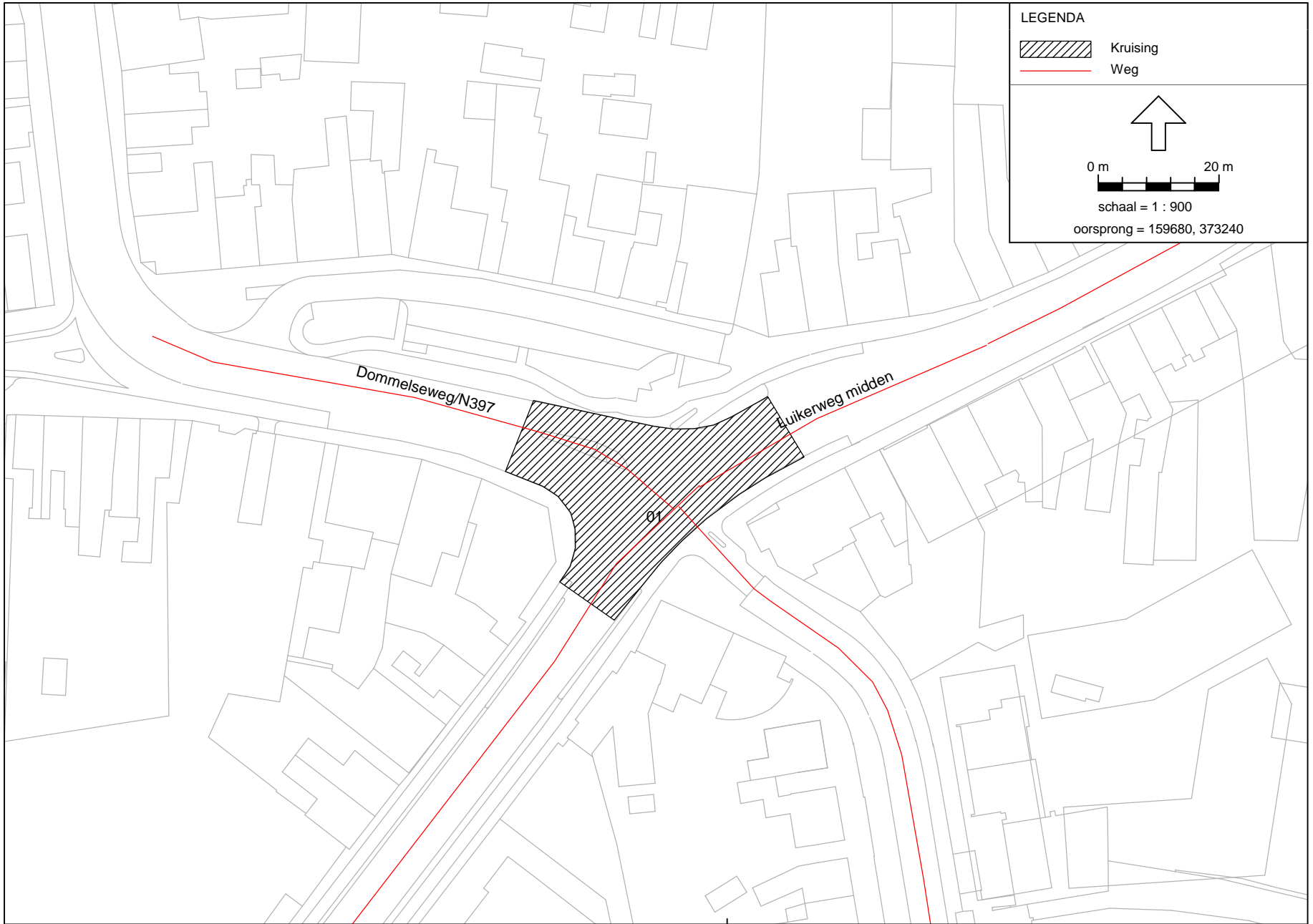
160000

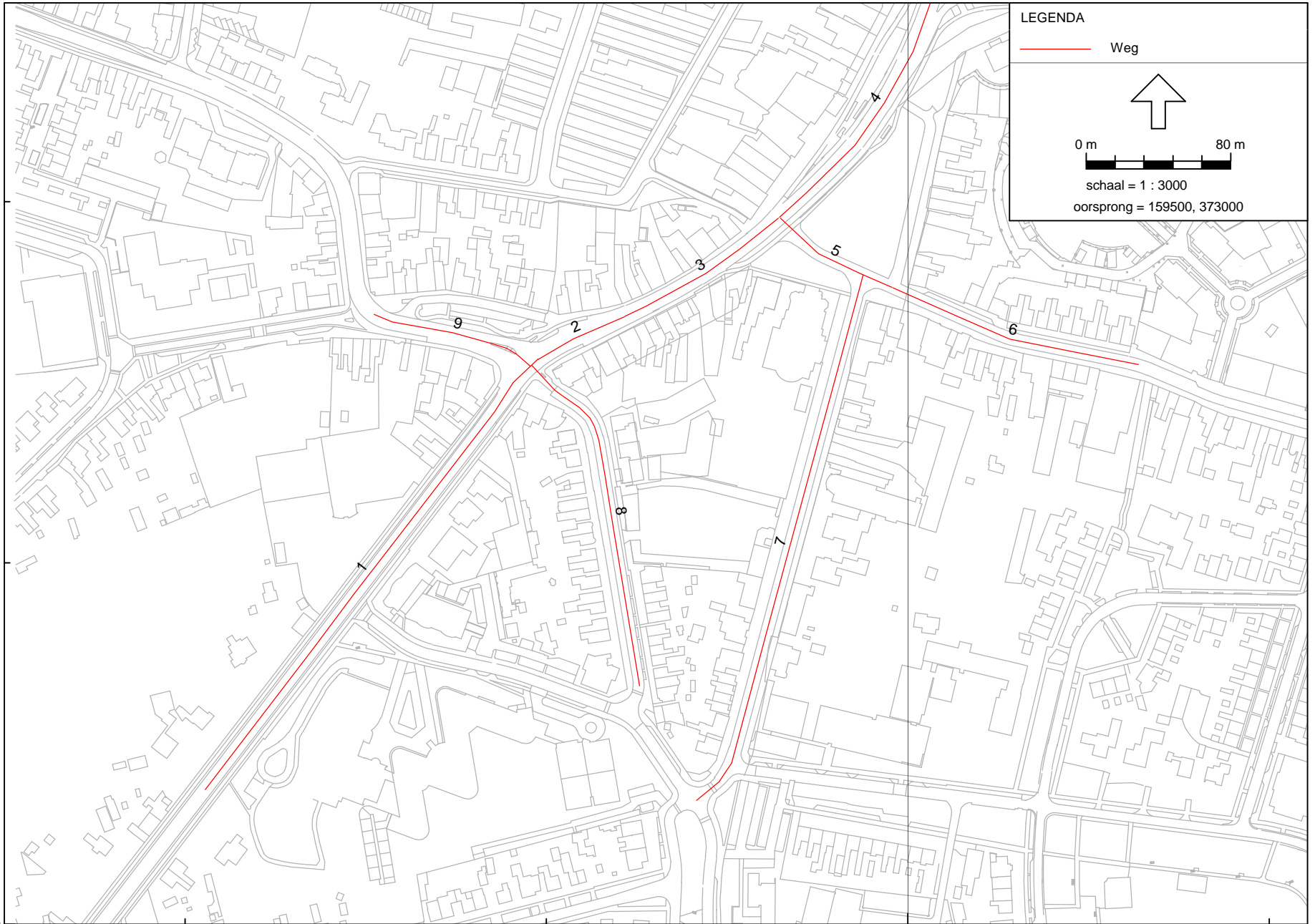
Model:eerste model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Bf
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
15		0,00
16		0,00

Model:RA001-251983-01b
Groep:hoofdgroep
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Corr.
01	kruising	2/3





LEGENDA

— Weg

↑

0 m 80 m

schaal = 1 : 3000

oorsprong = 159500, 373000

373000

160000

Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)
1	Luikerweg zuid	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50
2	Luikerweg midden	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50
3	Luikerweg midden	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50
4	Luikerweg noord	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50
5	Markt	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50
6	Peperstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50
7	Maastrichterweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50
8	Molenstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50
9	Dommelseweg/N397	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50

Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Intensiteit	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)
1	15825,85	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	85,30	85,30	85,30	--	9,80	9,80	9,80	--	4,90	4,90
2	9334,72	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	85,30	85,30	85,30	--	9,80	9,80	9,80	--	4,90	4,90
3	9334,72	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	85,30	85,30	85,30	--	9,80	9,80	9,80	--	4,90	4,90
4	6197,29	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	85,30	85,30	85,30	--	9,80	9,80	9,80	--	4,90	4,90
5	5174,30	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	92,30	92,00	92,00	--	5,10	5,40	5,40	--	2,60	2,60
6	4826,88	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	92,30	92,00	92,00	--	5,10	5,40	5,40	--	2,60	2,60
7	2423,31	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	87,00	85,00	85,00	--	8,70	10,00	10,00	--	4,30	5,00
8	341,38	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--
9	11940,79	7,00	2,00	1,00	--	--	--	--	--	85,30	85,30	85,30	--	9,80	9,80	9,80	--	4,90	4,90

Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)
1	4,90	--	--	--	--	--	944,96	269,99	134,99	--	108,57	31,02	15,51	--	54,28	15,51
2	4,90	--	--	--	--	--	557,38	159,25	79,63	--	64,04	18,30	9,15	--	32,02	9,15
3	4,90	--	--	--	--	--	557,38	159,25	79,63	--	64,04	18,30	9,15	--	32,02	9,15
4	4,90	--	--	--	--	--	370,04	105,73	52,86	--	42,51	12,15	6,07	--	21,26	6,07
5	2,60	--	--	--	--	--	334,31	95,21	47,60	--	18,47	5,59	2,79	--	9,42	2,69
6	2,60	--	--	--	--	--	311,86	88,81	44,41	--	17,23	5,21	2,61	--	8,78	2,51
7	5,00	--	--	--	--	--	147,58	41,20	20,60	--	14,76	4,85	2,42	--	7,29	2,42
8	--	--	--	--	--	--	23,90	6,83	3,41	--	--	--	--	--	--	--
9	4,90	--	--	--	--	--	712,98	203,71	101,85	--	81,91	23,40	11,70	--	40,96	11,70

Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	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
1	7,75	--	89,82	96,33	103,25	105,90	110,61	108,87	101,42	94,50	84,38	90,89	97,81	100,46	105,17
2	4,57	--	87,53	94,04	100,96	103,61	108,32	106,58	99,13	92,21	82,09	88,60	95,52	98,17	102,88
3	4,57	--	87,53	94,04	100,96	103,61	108,32	106,58	99,13	92,21	82,09	88,60	95,52	98,17	102,88
4	3,04	--	85,75	92,26	99,18	101,83	106,54	104,80	97,35	90,43	80,31	86,82	93,74	96,39	101,10
5	1,35	--	83,00	91,90	99,06	101,63	112,12	106,09	96,03	89,07	77,56	86,52	93,72	96,22	106,68
6	1,25	--	82,70	91,60	98,76	101,33	111,82	105,79	95,73	88,76	77,26	86,22	93,42	95,92	106,38
7	1,21	--	80,16	89,53	97,11	99,06	108,75	102,84	93,34	86,26	74,89	84,39	92,07	93,88	103,29
8	--	--	70,40	78,27	84,06	88,47	100,42	94,20	83,16	76,41	64,96	72,83	78,62	83,03	94,98
9	5,85	--	88,60	95,11	102,03	104,68	109,39	107,65	100,20	93,27	83,16	89,67	96,59	99,24	103,95

Model:RAO01-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25
1	103,43	95,98	89,06	81,37	87,88	94,80	97,45	102,16	100,42	92,97	86,05	--	--	--
2	101,14	93,69	86,76	79,08	85,59	92,51	95,16	99,87	98,13	90,68	83,75	--	--	--
3	101,14	93,69	86,76	79,08	85,59	92,51	95,16	99,87	98,13	90,68	83,75	--	--	--
4	99,36	91,91	84,99	77,30	83,81	90,73	93,38	98,09	96,35	88,90	81,98	--	--	--
5	100,65	90,62	83,64	74,55	83,51	90,71	93,21	103,67	97,64	87,61	80,63	--	--	--
6	100,34	90,32	83,34	74,25	83,21	90,41	92,91	103,37	97,33	87,31	80,33	--	--	--
7	97,42	88,11	81,00	71,88	81,38	89,06	90,87	100,28	94,41	85,10	77,99	--	--	--
8	88,76	77,72	70,96	61,94	69,82	75,61	80,02	91,97	85,75	74,71	67,95	--	--	--
9	102,21	94,76	87,83	80,15	86,66	93,58	96,22	100,94	99,20	91,75	84,82	--	--	--

Model:RA001-251983-01b

Groep:hoofdgroep

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--
6	--	--	--	--	--
7	--	--	--	--	--
8	--	--	--	--	--
9	--	--	--	--	--

Model: RA001-251983-01b
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

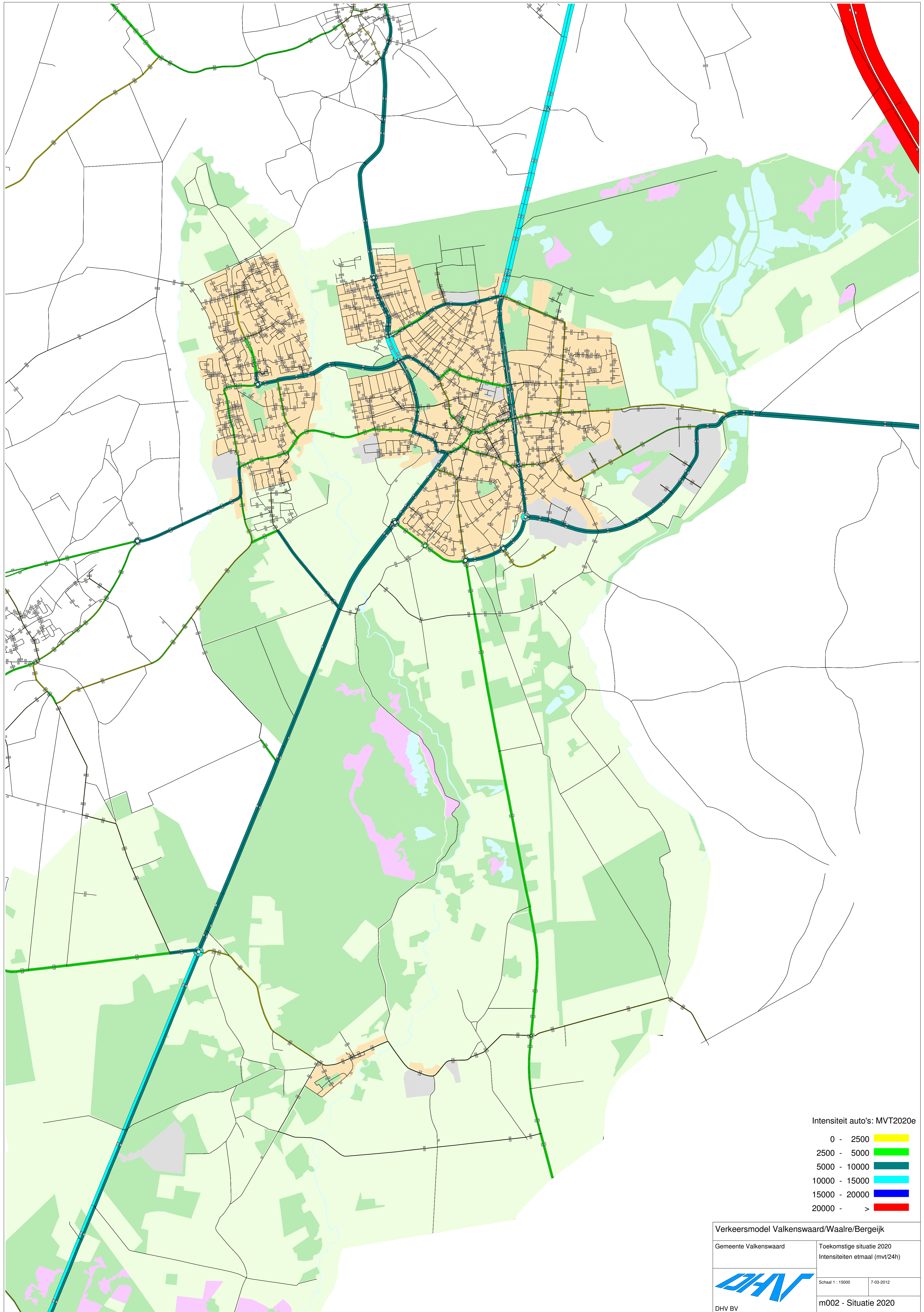
Omschrijving	RA001-251983-01b
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(159717,00, 373195,00) - (160087,00, 373517,00)
Aangemaakt door	ad op 11-7-2005
Laatst ingezien door	almar op 12-4-2012
Model aangemaakt met	Geonoise V5.10
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenblad SRM I


Wegverkeer

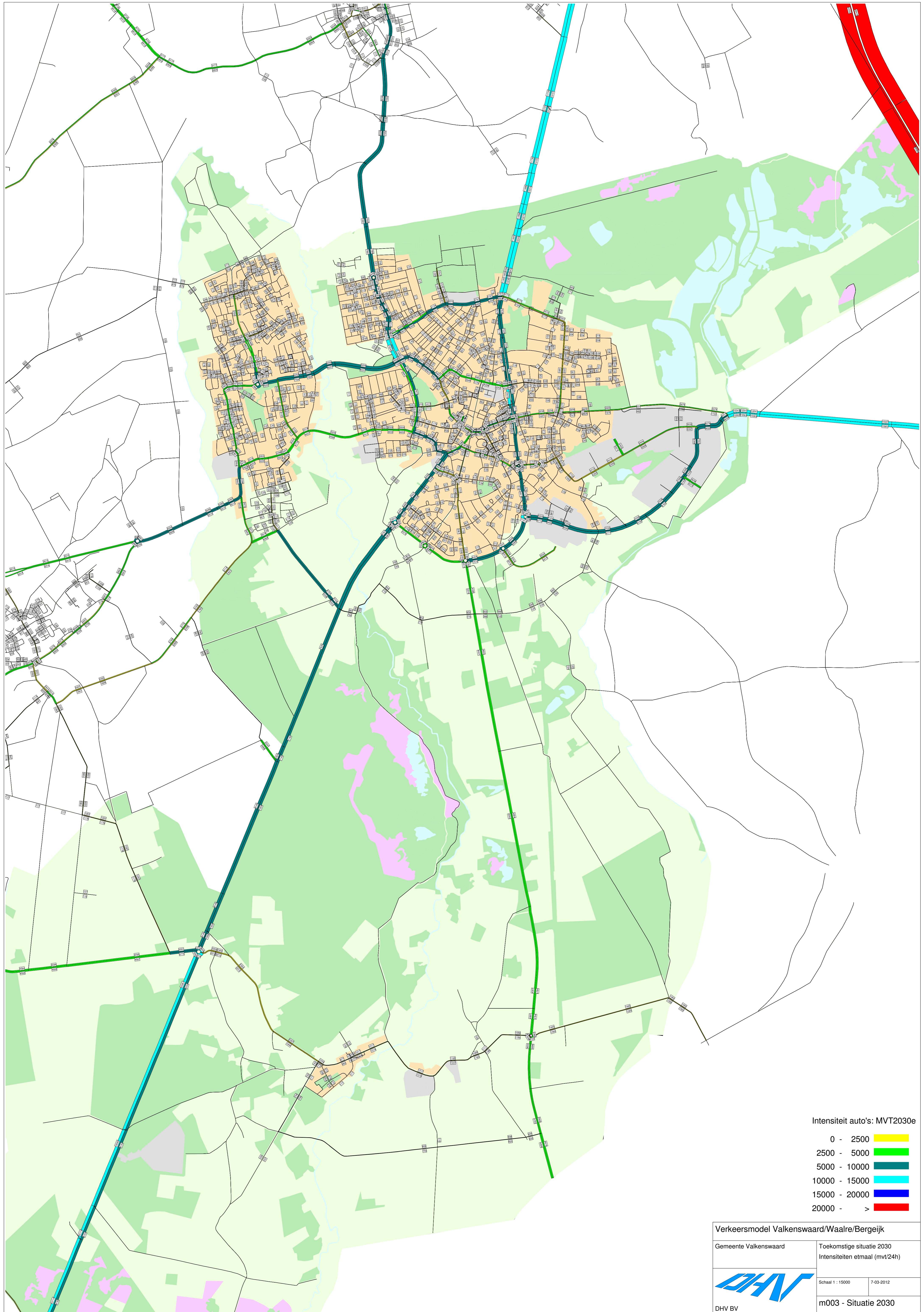
Aangeleverde verkeersgegevens



Intensiteit auto's: MVT2020e


0 - 2500	Yellow
2500 - 5000	Green
5000 - 10000	Dark Green
10000 - 15000	Cyan
15000 - 20000	Blue
20000 - >	Red

Verkeersmodel Valkenswaard/Waare/Bergeijk	
Gemeente Valkenswaard	Toekomstige situatie 2020 Intensiteiten etmaal (mvt/24h)
 DHV BV	Schaal 1 : 15000
	7-03-2012
m002 - Situatie 2020	



Intensiteit auto's: MVT2030e

0 - 2500	Yellow
2500 - 5000	Green
5000 - 10000	Dark Green
10000 - 15000	Cyan
15000 - 20000	Blue
20000 - >	Red

Verkeersmodel Valkenswaard/Waare/Bergeijk	
Gemeente Valkenswaard	Toekomstige situatie 2030 Intensiteiten etmaal (mvt/24h)
 DHV BV	Schaal 1 : 15000
	7-03-2012
m003 - Situatie 2030	