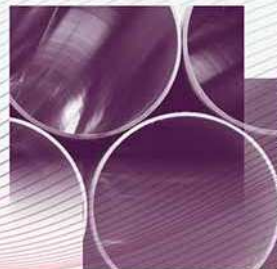


Quickscan geluid

Plan Hoevelaar Woudenberg

Documentcode: 15M1255.Akoestisch onderzoek fase 1

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Quickscan geluid

Plan Hoevelaar Woudenberg

Documentcode: 15M1255.Akoestisch onderzoek fase 1

Opdrachtgever

Gemeente Woudenberg
Postbus 16
3930 EA WOUDENBERG

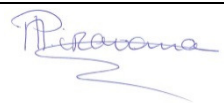


Contactpersoon opdrachtgever

Dhr. H. Kamies

Contactpersoon LievensenseCSO

Mevrouw drs. M.L. Springer
088 – 910 2038
MSpringer@LievensenseCSO.com

Projectcode	15M1255
Documentnummer	15M1255.Akoestisch onderzoek fase 1
Versiedatum	31 maart 2016
Status	Definitief_v2

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
15M1255.Akoestisch onderzoek fase 1	31 maart 2016	Definitief_v2	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N.J.W. Pirovano LLB	Adviseur lucht en geluid	31.03.2016	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior adviseur milieu	04.04.2016	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
Drs. M.L. Springer	Projectleider	04.04.2016	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

HOOFDKANTOOR
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

REGIOKANTOOR LEEUWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

REGIOKANTOOR DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

REGIOKANTOOR MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

REGIOKANTOOR HOOGVLIET
Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievenseseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievenseseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63ABNA0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding en doel.....	1
1.2 Plangebied.....	1
1.3 Leeswijzer.....	2
2 Werkwijze	3
2.1 Wettelijk kader	3
2.1.1 Wet geluidhinder algemeen.....	3
2.1.1.1 Geluidgevoelige bestemming	3
2.1.1.2 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde	3
2.1.1.3 Cumulatie	4
2.1.2 Wegverkeerslawaaï	4
2.1.2.1 Zones langs wegen	4
2.1.2.2 Toetsingsgrootheden.....	5
2.1.2.3 Aftrek art. 110g Wgh	5
2.1.3 Grenswaarden nieuwe situatie	5
2.1.4 Reconstructie.....	6
2.1.5 Gemeentelijk geluidbeleid	7
2.1.6 Geluidssituatie in het kader van de ruimtelijke onderbouwing	7
2.2 Werkwijze.....	8
2.2.1 Aangeleverde stukken	8
2.2.2 Gegevens wegverkeerslawaaï	8
2.2.3 Eerder vastgestelde hogere waarden	9
2.2.4 Rekenmethode	10
2.2.5 Akoestisch overdrachtsmodel	10
3 Resultaten	11
3.1 Reconstructie	11
3.2 Nieuwe situatie	13
4 Conclusies	18

Bijlagen

Bijlage 1	Ligging plangebied
Bijlage 2	Aangeleverde telgegevens
Bijlage 3	Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel
Bijlage 4	Grafische weergave akoestisch overdrachtsmodel
Bijlage 5	Berekeningsresultaten reconstructietoets
Bijlage 6	Contouren op het plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

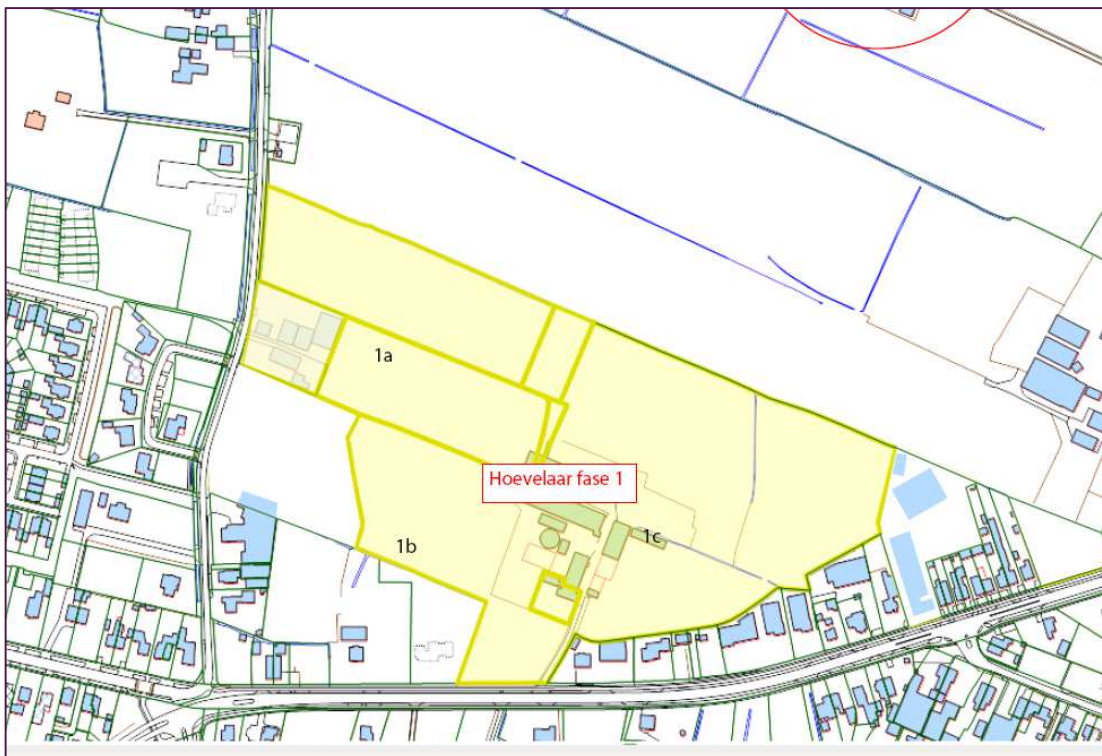
De gemeente Woudenberg is voornemens het gebied Hoevelaar te ontwikkelen en hier woningen te realiseren. De gemeente heeft hiervoor een Masterplan opgesteld (Masterplan Hoevelaar Woudenberg, Atelier Dutch, december 2014) Ter voorbereiding op deze ontwikkeling vraagt de gemeente om inzicht in de verschillende milieu- en omgevingsaspecten die van belang zijn voor het op te stellen bestemmingsplan.

Het doel van de quickscan is het bieden van inzicht in de effecten van wegverkeer ten behoeve van het opstellen van een bestemmingsplan. De quickscan geluid bestaat uit twee onderdelen:

- reconstructietoets voor bestaande woningen in verband met de wijziging van de Stationsweg Oost;
- toets nieuwe situatie voor de toekomstige woningen.

1.2 Plangebied

Het plangebied Hoevelaar ligt ten oosten van Woudenberg en wordt omsloten door de provinciale weg N224, de Zegheweg en de voormalige spoordijk.



Figuur 1-1 plangebied Hoevelaar fase 1 (gele contour)

Fase 1 heeft een oppervlakte van circa 9 ha. Fase 1 betreft de bouw van circa 220 woningen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader toegelicht en is onze werkwijze vermeld evenals de uitgangspunten die we daarbij hanteren.

Hoofdstuk 3 bevat de resultaten en in hoofdstuk 4 staan de conclusies en worden de consequenties en aandachtspunten voor de herontwikkeling benoemd.

2 Werkwijze

2.1 Wettelijk kader

2.1.1 Wet geluidhinder algemeen

De Wet geluidhinder (hierna: Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. In deze wet zijn onder meer de normen voor geluid als gevolg van weg- en railverkeerslawaai en industrielawaai vastgelegd. Bij ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met de in de Wgh opgenomen grenswaarden en bepalingen. In de Wgh gelden voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming.

2.1.1.1 Geluidgevoelige bestemming

Tot de geluidgevoelige bestemmingen worden gerekend woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

De grenswaarden zijn niet van toepassing op een zogenaamde dove gevel. Dit is:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB (voor weg- en spoorweglawaai), alsmede;
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.1.1.2 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde

In de Wgh zijn (voorkeurs)grenswaarden vastgesteld voor de geluidbelasting afkomstig van verschillende geluidsbronnen. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde maar niet van de maximale ontheffingswaarde kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (art. 110a lid 1 Wgh). Een dergelijke ontheffing wordt een hogere waarde genoemd.

Wanneer ook de maximale te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen bouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of andere (geluid reducerende) maatregelen.

Meestal is het bevoegd gezag Burgemeester en Wethouders (hierna B&W) van de gemeente waarin het plan is gelegen. De Wgh dan wel het aanhangend "Besluit geluidhinder" bevat gronden op basis waarvan mag worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarden. De bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde vindt echter slechts toepassing indien zogenoemde bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh). Om dit aan te kunnen tonen geldt een onderzoeksplicht. Dit houdt in dat in ieder geval een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de geluidbelasting zonder geluidreducerende maatregelen.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden moet de effectiviteit van maatregelen worden onderzocht om de geluidbelasting te reduceren tot de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting respectievelijk de voorkeursgrenswaarde.

Ten slotte kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden alleen in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast (art. 110a lid 5 Wgh). Deze algemene maatregel van bestuur is het Besluit geluidhinder waarin in hoofdstuk 5 bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot een verzoek om een hogere waarde als bedoeld in art. 110a lid 3 Wgh. In een “Hogere waarde beleid” kan het bevoegd gezag aangeven in welke situaties en onder welke voorwaarden zij zal meewerken aan een verzoek.

2.1.1.3 Cumulatie

Art. 110f Wgh schrijft voor dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening wordt gehouden met de cumulatie van meerdere geluidbronnen. De wijze waarop de cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald is opgenomen in art. 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Volgens het gestelde in genoemd voorschrift wordt deze rekenmethode toegepast indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Daarbij moet vastgesteld worden of er sprake is van relevante blootstelling aan meerdere bronnen. Dit is alleen het geval indien de voorkeursgrenswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Conform art 1.5 Bgh kan de gemeente alleen een hogere waarde vaststellen indien cumulatie van verschillende geluidsbronnen niet leidt tot onaanvaardbare geluidbelastingen.

2.1.2 Wegverkeerslawaai

2.1.2.1 Zones langs wegen

De Wgh stelt eisen aan de in de omgeving van een weg toelaatbaar geachte geluidniveaus. Het gebied aan weerszijden van een weg waarbinnen aandacht aan het geluid dient te worden besteed wordt de geluidzone genoemd. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). De omvang van de geluidzone is opgenomen in art. 74 Wgh. De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in art. 1 Wgh. Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een auto(snel)weg voor zover liggend binnen de bebouwd kom. Conform art. 74 lid 2 bevindt zich geen zone langs wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt of langs wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2 Wgh). In Tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de zonebreedtes.

Tabel 2.1 Zonebreedte aan weerszijde van de weg

Type gebied	Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]
Stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

2.1.2.2 Toetsingsgrootheden

De geluidbelasting vanwege een weg wordt berekend in de Europese dosismaat L day-evening-night (L_{den}) in dB. De dagperiode is gelegen tussen 07.00 uur en 19.00 uur, de avondperiode bestaat uit de periode gelegen tussen 19.00 uur en 23.00 uur en de nachtperiode is gelegen tussen 23.00 en 07.00 uur. Het L_{den} houdt rekening met een straffactor voor de avond- en nachtperiode omdat het geluid in de avond- en nachtperiode als hinderlijker wordt ervaren dan overdag. De bepaling van het L_{den} verloopt volgens het gestelde in art 1 Wgh.

De berekende geluidbelasting wordt gepresenteerd als een afgeronde waarde waarbij geldt dat een berekende waarde die eindigt op 0,50 wordt afgerond naar de meest nabij gelegen even waarde. Een berekende geluidbelasting van 48,50 dB wordt dus afgerond gepresenteerd als 48 dB.

2.1.2.3 Aftrek art. 110g Wgh

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan motorvoertuigen is het de verwachting dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Op basis van art. 110g Wgh kan de Minister een aftrek vaststellen voor het in de toekomst stiller worden van motorvoertuigen. De aftrek als bedoeld in art. 110g Wgh staat vermeld in art. 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt:

- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder aftrek conform art 110g Wgh 56 dB is;
- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder aftrek conform art 110g Wgh 57 dB is;
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de bovenstaande waarden;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB bij het bepalen van de geluidwering van de gevel.

2.1.3 Grenswaarden nieuwe situatie

In Tabel 2.2 volgt een overzicht van de diverse grenswaarden die van toepassing zijn voor nieuwe situaties binnen de zone van een weg.

Tabel 2.2 overzicht voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

Situatie		Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]	
			Stedelijk	Buitenstedelijk
bestaande weg	woning nog niet geprojecteerd	48	63	53
bestaande weg	te bouwen woning bij agrarisch bedrijf	48	nvt	58
bestaande weg	vervangende nieuwbouw	48	68	58/63*
nieuwe weg	woning aanwezig of in aanbouw	48	63	58

* De ontheffingswaarde van 63 dB geldt voor vervangende nieuwbouw binnen de zone van een auto(snel)weg gelegen binnen de bebouwde kom

Een nog niet geprojecteerde woning is een woning waarvoor het geldende bestemmingsplan het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen niet toestaat. Een woning in aanbouw is een nog niet aanwezige woning waarvoor de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is afgegeven.

2.1.4 Reconstructie

De Wgh houdt er rekening mee dat niet iedere wijziging aan een weg ook tot een verhoging van de geluidbelasting leidt. Daarom bepaalt de Wgh dat een toetsing aan grenswaarden uitsluitende plaatsvindt indien er sprake is van een reconstructie zoals gedefinieerd in de Wgh.

Overeenkomstig de Wgh is er sprake van een reconstructie:

- indien er een fysieke wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidbelasting in de toekomst ten opzichte van de situatie zonder reconstructie met 2 dB of meer wordt verhoogd.
- Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of – als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd – vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan.

Voor het bepalen van de toename van de geluidbelasting wordt voor de situatie zonder reconstructie uitgegaan van de geluidbelasting 1 jaar voor het fysiek wijziging. Als toekomstige situatie wordt uitgegaan van de geluidbelasting 10 jaar na wijziging. Indien in het verleden een hogere waarde is vastgesteld voor een woning gelegen binnen de zone van de weg dan geldt als geluidbelasting in de situatie voor reconstructie de laagste waarde van:

- de berekende geluidbelasting 1 jaar voor wijziging óf
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Indien in de situatie zonder reconstructie de geluidbelasting lager is dan 48 dB, wordt de toename van de geluidbelasting bepaald ten opzicht van 48 dB. Een toename van de geluidbelasting tot 48 dB wordt altijd acceptabel geacht.

De maximaal toelaatbare geluidbelasting is onder andere afhankelijk van de geluidbelasting voor wijziging van de weg en eventueel reeds vastgestelde hogere waarden, zie Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Maximale ontheffingswaarde bij reconstructies (woningen)

Situatie	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Eerder hogere waarde vastgesteld conform art. 100a lid 1b Wgh	63	58
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting ≤ 55 dB conform art. 100a lid 1b Wgh	63	58
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 55 dB conform art. 100a lid 1b Wgh	68	68
Eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (art 90 Wgh) conform art. 100a lid 2 Wgh	68	68

2.1.5 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Woudenberg heeft de “Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder Gemeente Woudenberg 2012” vastgesteld. Deze beleidsregels zijn de lokale uitwerking van de bevoegdheid van burgemeester en wethouders tot het vaststellen van hogere waarden voor geluid op basis van de Wet geluidhinder. In het beleid zijn voor de nieuwbouw van woningen de volgende criteria opgenomen voor het vaststellen van een hogere waarde:

1. De woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing;
2. De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuwe te bouwen geluidgevoelige bestemmingen.
3. De woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing.
4. Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden woning.
5. Het betreft verspreid liggende woningen buiten de bebouwde kom.
6. De woningen zijn opgenomen in een uitbreidings-, inbreidings- of herstructureringsplan.

Aanvullend moet de woningen ten minste één geluidsluwe zijde hebben en moeten buitenruimte(n) die als verblijfsruimte word(t)(en) gebruikt aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd. Dove gevels moeten zo veel als mogelijk worden vermeden. Indien dove gevels niet zijn te vermijden wordt erna gestreefd het aantal dove gevels te beperken tot maximaal één per woning.

Omdat op dit moment de invulling van het plan met woningen nog niet bekend is, kan nog niet getoetst worden aan het gemeentelijk geluidbeleid. Indien hogere waarden noodzakelijk zijn, bieden de bovenstaande criteria 2 en 6 voldoende aanknopingspunten voor het vaststellen van een hogere waarde.

2.1.6 Geluidssituatie in het kader van de ruimtelijke onderbouwing

Indien van toepassing wordt naast de cumulatie in het kader van de Wgh, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing, de cumulatie van alle relevante (zoneplichtige en niet-zoneplichtige) wegen inzichtelijk gemaakt.

2.2 Werkwijze

2.2.1 Aangeleverde stukken

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- digitale tekeningen van het plangebied;
- top 10 vector gegevens van het nationaal geoloket.

2.2.2 Gegevens wegverkeerslawaaï

Door de gemeente Woudenberg zijn telgegevens uit 2015 verstrekt met betrekking tot de omringende wegen. Op basis van een autonome groei van 1% per jaar zijn de verkeersintensiteiten voor de toekomstige jaren berekend. Het betreft de jaartallen 2016 als 1 jaar voor realisatie (reconstructietoets) en 2028 als maatgevend jaar 10 jaar na realisatie.¹ Met behulp van de CROW rekentool verkeersgeneratie is de verkeersgeneratie van de nieuwbouw bepaald. Voor de verdeling over de verschillende voertuigcategorieën en perioden (dag-, avond- en nacht) wordt aangesloten bij de aanleverde telgegevens.

Voor de reconstructietoets moet een vergelijking worden gemaakt tussen de situatie 1 jaar voor wijziging (2016) en de situatie 10 jaar na wijziging (2028 is het maatgevend jaar in verband met de bouw van de woningen). De situatie na wijziging heeft betrekking op de verkeersintensiteiten inclusief de verkeersgeneratie van de woningen. Aanvullend is op verzoek van de gemeente Woudenberg alleen het effect van het wijzigen van de weg bepaald. Hiervoor is voor de situatie na wijziging gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten inclusief autonome groei maar exclusief verkeersgeneratie van de woningen.

In Tabel 2.4 wordt een algemeen overzicht van de verkeersgegevens getoond. Voor vrijwel alle wegen is uitgegaan van een standaard wegdekverharding (DAB), voor de Randweg en de Stationsweg Oost is uitgegaan van SMA 0/8 (Gelderlandmengsel) als wegdekverharding. In bijlage 2 zijn de aangeleverde telgegevens voor 2015 opgenomen.

Tabel 2.4 Algemeen overzicht verkeersgegevens

Weg	Intensiteit 2016	Intensiteit 2028 autonoom	Intensiteit 2028 inclusief plan	Snelheid [km/uur]
Zegheweg	Nvt	621	649	30/60
Rumelaarseweg	Nvt	411	429	50/60
Laagerfseweg	Nvt	1.610	1.610	30
Landaasweg	Nvt	390	390	30
Parallelweg	Nvt	3.473	3.473	50
Randweg	Nvt	13.690	14.306	50/80
Stationsweg Oost (Rumelaarseweg-Laagerfseweg)	11.848	13.351	13.948	50
Stationsweg Oost (Laagerfseweg-Parallelweg)	Nvt	13.233	13.828	50
Ontsluitingsweg plangebied	Nvt	0	1.194	50

¹ In 2018 zijn alle woningen van fase 1 gerealiseerd.

Op basis van de representatief te achten snelheid bedraagt de aftrek conform art. 110g Wgh 5 dB voor alle wegen met uitzondering van de Randweg. Voor de Randweg geldt dat de aftrek afhankelijk is van de berekende geluidbelasting. In dit onderzoek wordt de geluidbelasting op het plangebied inzichtelijk gemaakt in de vorm van contouren. Voor de Randweg wordt de contour inzichtelijk gemaakt met een aftrek conform art. 110g Wgh van 2 dB (worst case).

Op het kruispunt van de nieuwe ontsluitingsweg plangebied – Stationsweg Oost wordt een verkeerslicht geplaatst.

2.2.3 Eerder vastgestelde hogere waarden

Op dit moment (februari 2016) zijn voor de woningen aan de Stationsweg Oost geen ten hoogst toelaatbare waarden (hogere waarden) vastgesteld. Wel is ten behoeven van de eindmelding en B-lijst een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op deze woningen.² Het is de bedoeling dat de berekende geluidbelastingen in dit onderzoek in de toekomst als hogere waarden worden vastgesteld. Het is echter onbekend wanneer dit zal gebeuren. Het is dus mogelijk dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan hogere waarden van toepassing zijn die momenteel nog niet zijn vastgesteld. In het kader van dit onderzoek wordt aangesloten bij de huidige situatie waarbij nog geen hogere waarden zijn vastgesteld. Wel wordt beoordeeld of de conclusies op basis van de huidige situatie wijzigen indien de hogere waarden wel zijn vastgesteld. Daarom wordt onderstaand een overzicht gegeven van de toekomstige hogere waarden.

Tabel 2.5 Overzicht toekomstige hogere waarden

Adres	Hoogte [m]	Toekomstige hogere waarde [dB]
Stationsweg Oost 126	1,5	62
	4,5	62
Stationsweg Oost 134	1,5	62
	4,5	62
Stationsweg Oost 142	1,5	62
	4,5	62
Stationsweg Oost 195	1,5	60
	4,5	61
Stationsweg Oost 201	1,5	61
	4,5	62

Uit het akoestisch onderzoek van Metz blijkt dat ook een hogere waarde vastgesteld moet worden voor de Stationsweg Oost 203A. Het bijbehorende rekenpunt is op de gevel van het gebouw behorende bij dit adres gelegd. Het betreft echter een bedrijfsgebouw. De woning heeft het adres Stationsweg Oost 203. De geluidbelasting op deze woning is echter niet bepaald.

² Raadgevens ingenieursbureau Metz B.V., Geluidsbelastingen wegverkeer eindmelding- en B-lijst-woningen aan de Stationsweg Oost te Woudenberg, 3 juni 2014 met Erratum d.d. 24 maart 2015.

2.2.4 Rekenmethode

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van woningen zijn uitgevoerd conform het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”, zoals bedoeld in art. 110 Wgh. Gezien de situatie ter plaatse is voor de berekeningen gebruik gemaakt van standaard rekenmethode II uit bijlage III voor wegverkeerslawaai.

2.2.5 Akoestisch overdrachtsmodel

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu v3.11 van DGMR.

In het rekenmodel is uitgegaan van de volgende rekenparameters:

- Bodemfactor algemeen: 0,5 (half harde - half zachte bodem);
- Zichthoek: 2 graden;
- Maximaal aantal reflecties: 1;
- Meteorologische correctie: conform standaard;
- Luchtdemping: conform standaard.

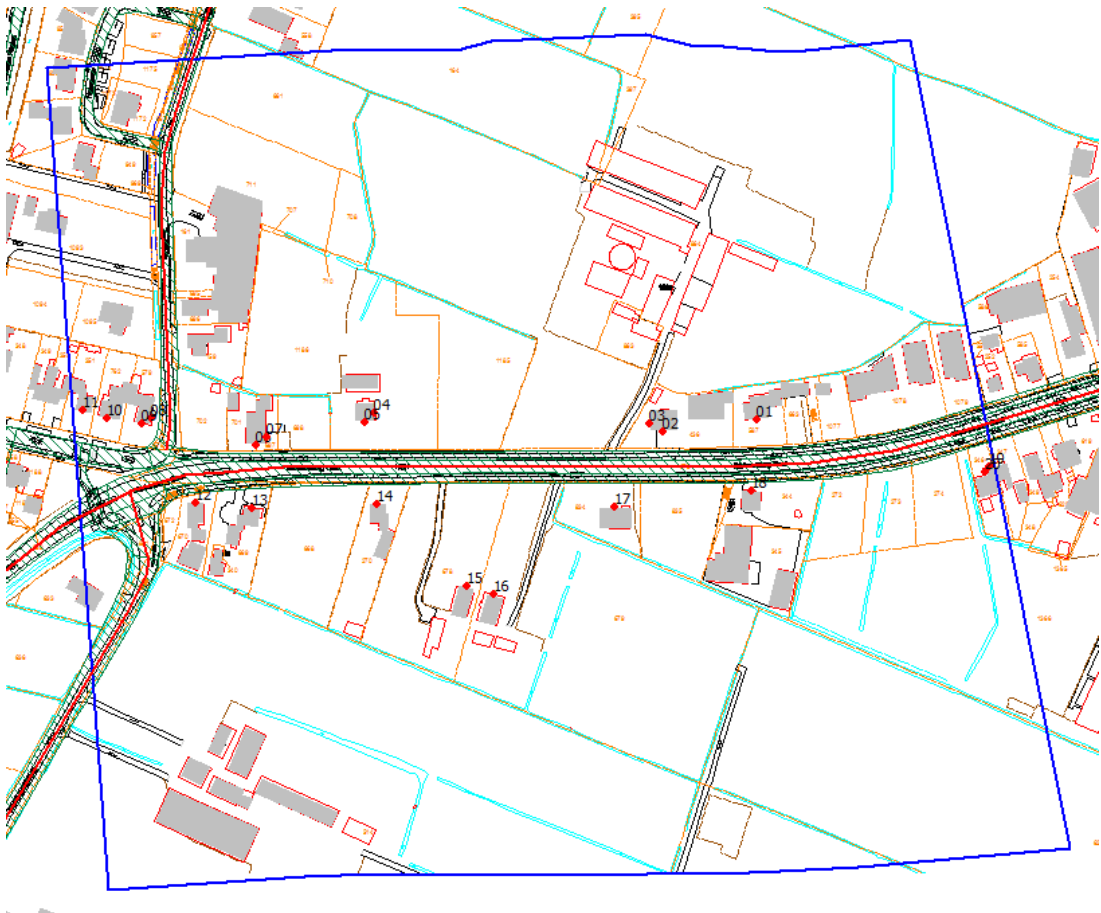
Het invallend geluidniveau is bepaald op gevels van bestaande op een hoogte van 1.5, 4.5 en 7.5 meter boven plaatselijk maaiveld. Ter plaatse van het plangebied is de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt in de vorm van contouren. Hiervoor zijn met behulp van rekengrids met een onderlinge afstand van 10x10 m berekeningen uitgevoerd op 1.5, 4.5 en 7.5 m boven plaatselijk maaiveld.

De invoergegevens van het akoestisch overdrachtsmodel zijn opgenomen in bijlage 3. In bijlage 4 wordt het akoestisch overdrachtsmodel grafisch weergegeven.

3 Resultaten

3.1 Reconstructie

Het onderzoeksgebied voor de reconstructie bestaat uit het gebied waar de feitelijke wijziging van de weg plaatsvindt vermeerderd met 1/3 van de zonebreedte (in dit geval 1/3 van 200 meter). Aan weerszijden van de weg bedraagt het onderzoeksgebied 200 meter. In het kader van dit onderzoek is alleen de geluidbelasting op de eerstelijnsbebouwing langs de Stationsweg Oost inzichtelijk gemaakt. In onderstaand Figuur 3-1 is de afbakening van het onderzoekgebied weergegeven inclusief ligging van de toetspunten.



Figuur 3-1 Afbakening onderzoeksgebied reconstructie en ligging toetspunten

Voor bestaande woningen langs de Stationsweg Oost wordt nagegaan of de wijziging van deze weg leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervoor wordt een vergelijking gemaakt tussen de geluidbelasting in 2016 voor wijziging van de weg en de geluidbelasting in 2028, 10 jaar na wijziging van de weg inclusief verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe woningen.

In Tabel 3.1 wordt voor de toetspunten op de eerstelijnsbebouwing een overzicht gegeven van de berekende geluidbelasting op de maatgevende hoogte. De ligging van de toetspunten is weergegeven in Figuur 3-1. In bijlage 5 is een overzicht opgenomen van de berekeningsresultaten op alle toetspunten en alle waarneemhoogten. Tussen haakjes

worden de vast te stellen hogere waarden weergegeven en de toename ten opzichte daarvan. Alle heersende waarden zijn lager dan de eventueel vast te stellen hogere waarden, op basis van de Wgh wordt daarom de toetsing altijd uitgevoerd ten opzichte van de heersende waarde.

Tabel 3.1 Berekende geluidbelasting als gevolg van Stationsweg Oost

Toetspunt	Hoogte [m]	Geluidbelasting inclusief aftrek conform art. 110g Wgh [L_{den} in dB]		Verschil [dB]	Geluidbelasting in 2028 exclusief aftrek conform art. 110 g Wgh [L_{den} in dB]
		2016	2028		
1	1,5	56,40	57,80	1,4	62,80
2	1,5	58,16 (61)	60,85	2,69 (-0,15)	65,85
3	1,5	53,69	56,29	2,6	61,29
4	1,5	51,98	53,87	1,89	58,87
5	1,5	56,22 (60)	58,12	1,9 (-1,88)	63,12
6	1,5	60,68	62,11	1,43	67,11
7	1,5	56,03	57,51	1,48	62,51
8	4,5	53,82	54,45	0,63	59,45
9	4,5	54,24	54,85	0,61	59,85
10	4,5	51,27	51,92	0,65	56,92
11	1,5	46,58	47,25	0,67	53,25
12	1,5	59,54	60,57	1,03	65,57
13	7,5	58,13	58,78	0,65	63,78
14	4,5	58,58 (62)	59,02	0,44 (-2,98)	64,02
15	1,5	48,33	49,09	0,76	54,09
16	1,5	47,88	48,67	0,79	53,67
17	4,5	58,01 (62)	58,77	0,76 (-3,23)	63,77
18	4,5	60,59	61,28	0,69	66,28
19	1,5	57,06 (62)	57,79	0,73 (-4,21)	62,79
20	1,5	55,49	56,22	0,73	61,22

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidbelasting met maximaal 2,69 dB toeneemt in toetspunt 2 er is daarmee sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In totaal is op 4 toetspunten sprake van een toename van de geluidbelasting met 1,5 dB of meer. Het betreft de toetspunten ter plaatse van de woningen Stationsweg Oost 195 en 201. Ten opzichte van de vast te stellen hogere waarden is bij geen enkele woning sprake van een reconstructie.

Ter informatie is alleen het effect van de wijziging van de weg inzichtelijk gemaakt, dus exclusief de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouw. Dit effect is inzichtelijk gemaakt in Tabel 3.2. Omdat hier geen kruisend verkeer plaatsvindt, is het effect van de verkeersregelinstantie buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.2 Berekende geluidbelasting als gevolg van Stationsweg Oost zonder plan

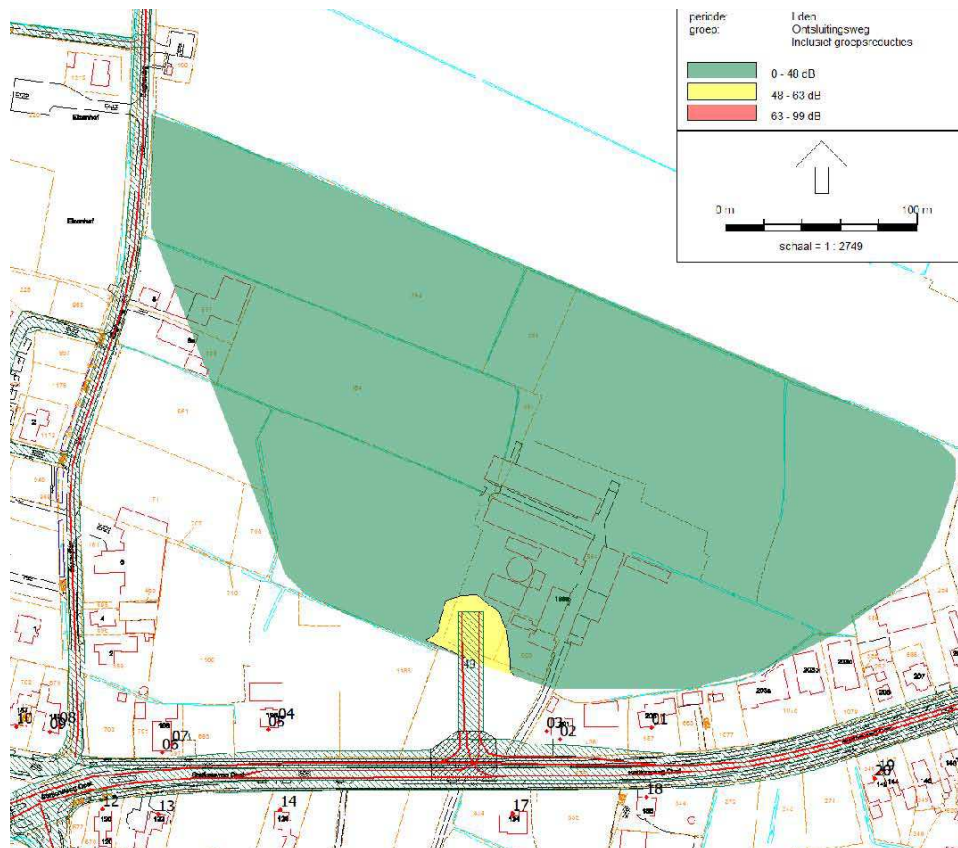
Toetspunt	Hoogte [m]	Geluidbelasting inclusief aftrek conform art. 110g Wgh [L_{den} in dB]		Verschil [dB]	Geluidbelasting in 2028 exclusief aftrek conform art. 110 g Wgh [L_{den} in dB]
		2016	2028		
1	1,5	56,40	57,44	1,04	62,44
2	1,5	58,16 (61)	60,24	2,08 (-0,76)	65,24
3	1,5	53,69	55,68	1,99	60,68
4	1,5	51,98	53,58	1,6	58,58
5	1,5	56,22 (60)	57,85	1,63 (-2,15)	62,85
6	1,5	60,68	61,92	1,24	66,92
7	1,5	56,03	57,32	1,29	62,32
8	4,5	53,82	54,26	0,44	59,26
9	4,5	54,24	54,66	0,42	59,66
10	4,5	51,27	51,73	0,46	56,73
11	1,5	46,58	47,06	0,48	52,06
12	1,5	59,54	60,38	0,84	65,38
13	7,5	58,13	58,59	0,46	63,59
14	4,5	58,58 (62)	58,73	0,15 (-3,27)	63,73
15	1,5	48,33	48,73	0,4	53,73
16	1,5	47,88	48,3	0,42	53,3
17	4,5	58,01 (62)	58,19	0,18 (-3,81)	63,19
18	4,5	60,59	60,9	0,31	65,9
19	1,5	57,06 (62)	57,6	0,54 (-4,4)	62,6
20	1,5	55,49	56,03	0,54	61,03

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ook zonder invloed van het plan bij de woningen Stationsweg Oost 195 en 201 als gevolg van de wegaanpassing sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

3.2 Nieuwe situatie

De geluidbelasting op het plangebied is inzichtelijk gemaakt in de vorm van contouren per weg waarop de Wet geluidhinder van toepassing is (dus wegen met een wettelijke rijsnelheid van meer dan 30 km/uur). Daarnaast is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

In onderstaande figuren Figuur 3-2 tot en met Figuur 3-5 wordt per weg de maatgevende contouren weergegeven. Dit zijn de contouren die op de grootste afstand van de rand van het plangebied zijn gelegen. In elk figuur wordt de contour voor de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde weergegeven na aftrek conform art 110g Wgh. In bijlage 6 zijn de contouren voor alle waarneemhoogten opgenomen.

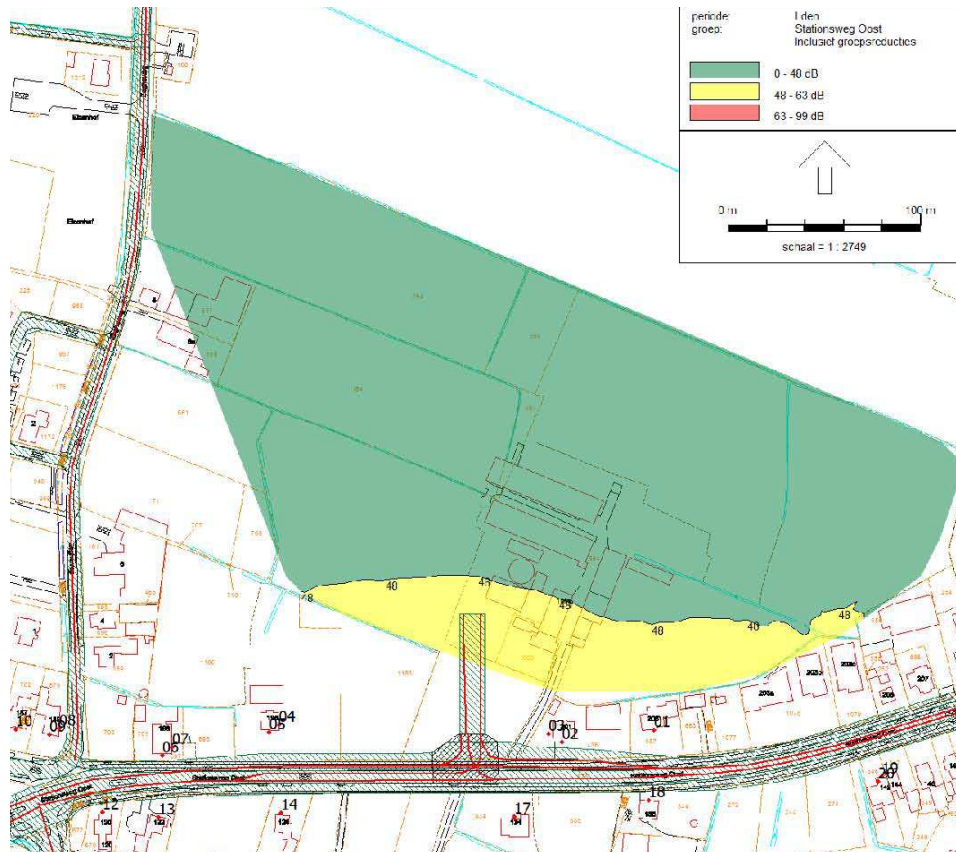


Figuur 3-2 Contouren Ontsluitingsweg 1,5 m hoogte

Uit Figuur 3-2 blijkt dat de ontsluitingsweg naar het plangebied een geluidbelasting in het plangebied veroorzaakt van meer dan 48 dB L_{den} . Het is daarmee niet uitgesloten dat voor woningen binnen het plangebied een hogere waarde noodzakelijk is als gevolg van de hoofdweg in het plangebied. Op dit moment is de exacte ligging van de weg ten opzichte van de woningen nog niet bekend. Zodra meer bekend is met betrekking tot de ligging van de weg ten opzichte van de woningen is aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk. Ter plaatse van de bestaande woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de contouren van de Parallelweg en de 30 km/uur wegen wordt verwezen naar bijlage 6. De geluidbelasting op het plangebied als gevolg van deze wegen is lager dan 48 dB L_{den} .

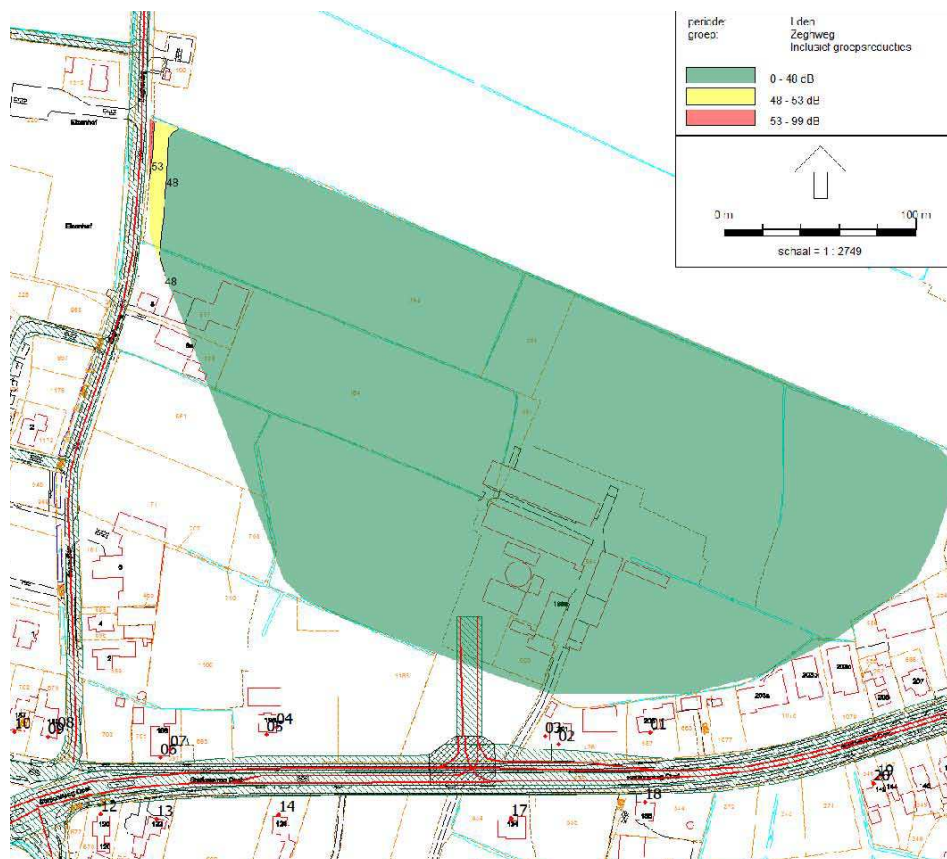
In Figuur 3-3 wordt de ligging van de maatgevende contour voor de Stationsweg Oost inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3-3 Contour Stationsweg Oost 7,5 m hoogte

Uit Figuur 3-3 blijkt dat de geluidbelasting op het plangebied hoger is dan 48 dB L_{den} maar lager dan 63 dB L_{den} . Dit betekent dat voor een aantal woningen in het plangebied een hogere waarde als gevolg van de Stationsweg oost noodzakelijk is. Zodra de ligging van de woningen bekend is, kan de geluidbelasting op de afzonderlijke woningen worden bepaald.

Uit bijlage 6 blijkt dat als gevolg van de Randweg in het gehele plangebied de geluidbelasting lager is dan 48 dB L_{den} .

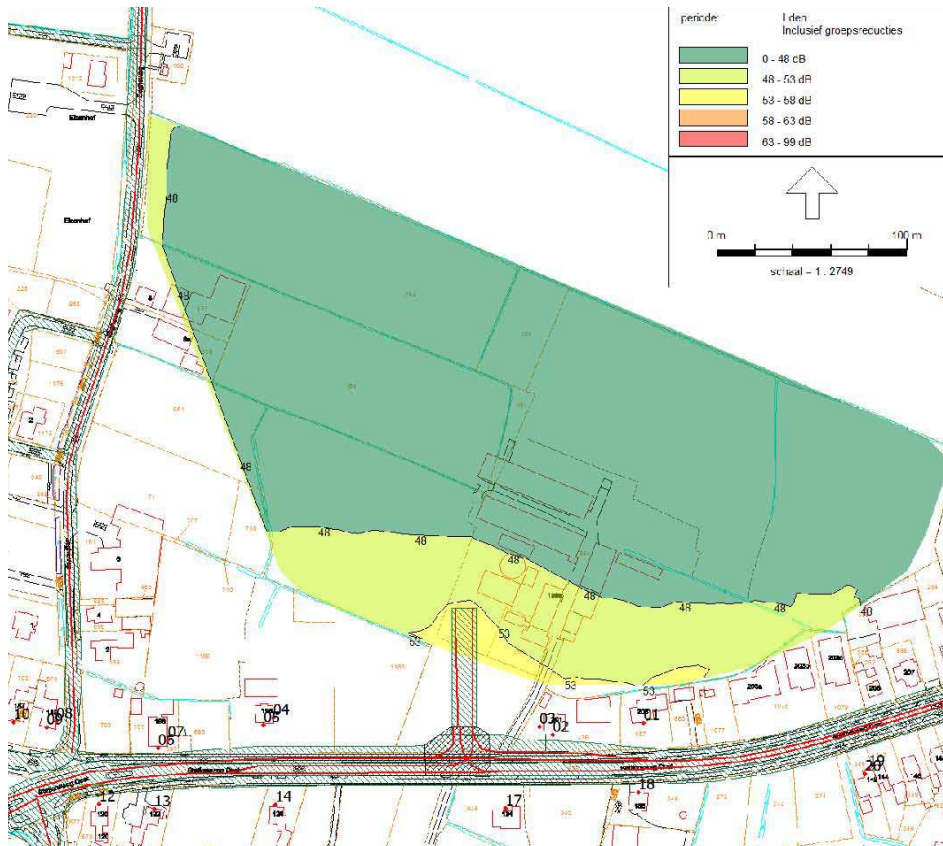


Figuur 3-4 Contour Zegheweg 1,5 m hoogte

In Figuur 3-4 is de maatgevende contour van de Zegheweg weergegeven. Het betreft de contour als gevolg van het deel van de Zegheweg buiten de bebouwde kom (snelheid 60 km/uur). De aangeleverde verkeersgegevens zijn afkomstig van een telpunt binnen de bebouwde kom. Gezien het beperkt aantal woningen op het deel binnen de bebouwde kom, is aangenomen dat deze verkeersintensiteiten ook van toepassing zijn op het deel buiten de bebouwde kom. Uit het figuur blijkt dat zowel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} als de maximale ontheffingswaarde van 53 dB L_{den} wordt overschreden. Dit betekent dat in een deel van het plangebied geen woningen gerealiseerd mogen worden. In een ander deel van het plangebied zijn hogere waarden noodzakelijk als gevolg van de Zegheweg. Nader akoestisch onderzoek moet inzicht geven in de geluidbelasting op deze woningen. Het verdient aanbeveling om in het kader van dit onderzoek ook tellingen uit te voeren voor de Zegheweg buiten de bebouwde kom.

In de figuren is niet ingegaan op de geluidbelasting als gevolg van het plan op bestaande woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt kwalitatief aangegeven wat de invloed van het plan is op de geluidbelasting op bestaande woningen. De invloed van het plan is het grootst op de Stationsweg Oost omdat de ontsluitingsweg van het plangebied op deze weg aansluit. Op basis van het verschil in verkeersintensiteiten wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting op woningen aan de Stationsweg Oost en langs de Randweg met ongeveer 1 dB toeneemt. Bij andere wegen wordt een minder groot effect verwacht.

Tot slot wordt in Figuur 3-5 de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3-5 Cumulatieve contour 7,5 m hoogte

Uit Figuur 3-5 blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting op een deel van het plangebied hoger is dan 53 dB L_{den}. De invulling van het plangebied met woningen is van grote invloed op de geluidbelasting in het plangebied. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een invulling met veel aaneengesloten bebouwing langs de randen. Er zijn zeker mogelijkheden om het plangebied akoestisch te optimaliseren.

4 Conclusies

Op basis van deze quickscan moet worden geconcludeerd dat er sprake is van een reconstructie in verband met de aanleg van een ontsluitingsweg naar het plangebied. Voor de Stationsweg Oost is gerekend met een stil wegdektype. Andere maatregelen zijn vanuit stedenbouwkundig en financieel oogpunt niet mogelijk. Het is daarom noodzakelijk om voor 2 woningen een hogere waarde aan te vragen.

Voor het plangebied geldt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden als gevolg van de volgende wegen:

- Stationsweg Oost;
- Zegheweg;
- Ontsluitingsweg in het plangebied.

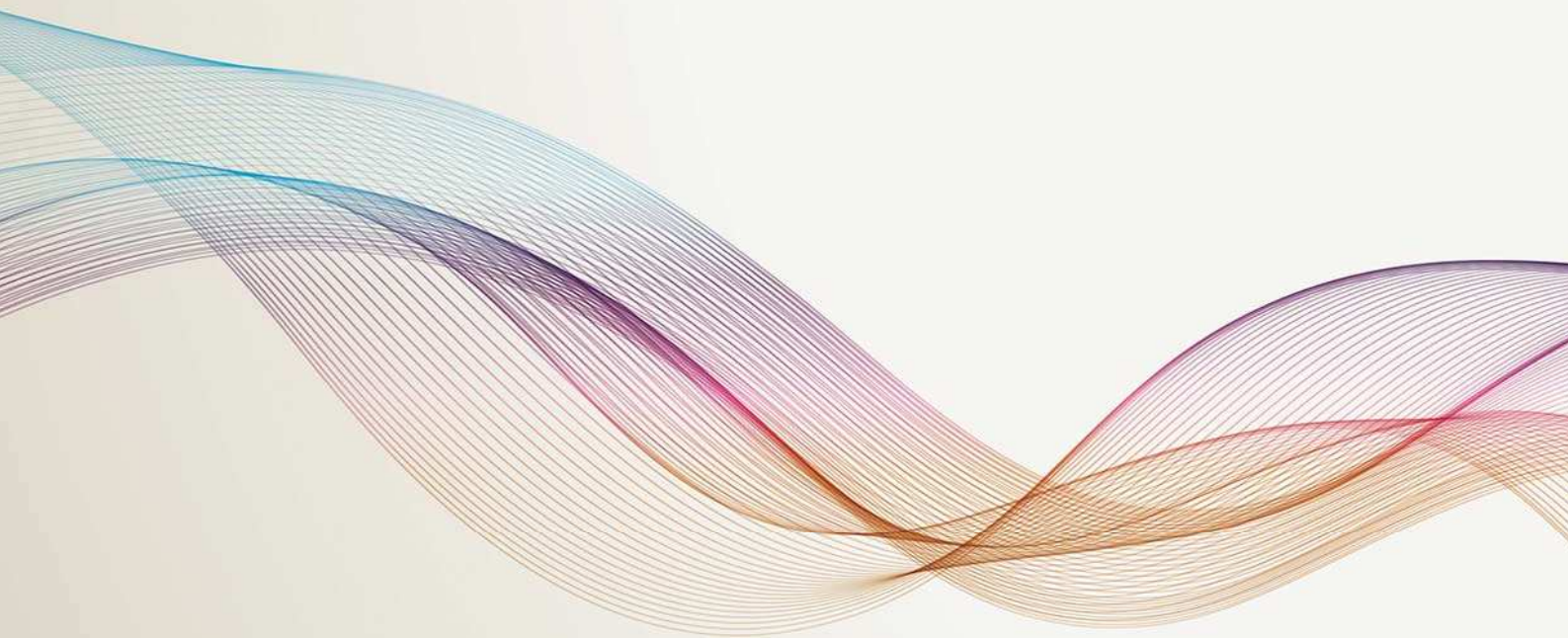
Als gevolg van de Zegheweg wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden omdat het plangebied voor deze weg op dit moment beschouwd moet worden als buitenstedelijk.

Nader onderzoek naar de geluidbelasting op de woningen is noodzakelijk ten behoeve van het vaststellen van de hogere waarden. Een akoestisch afschermdende bebouwing is van invloed op het aantal aan te vragen hogere waarden. Het is daarom verstandig om niet alleen stedenbouwkundig maar ook akoestisch te kijken naar de invulling van het plangebied.

Voor de Zegheweg worden aanvullende tellingen voor het gebied buiten de bebouwde kom geadviseerd. Momenteel mag een deel van het plangebied niet bebouwd worden omdat de geluidbelasting als gevolg van de Zegheweg hoger is dan de maximale ontheffingswaarde. Dit komt omdat dit deel van de weg is gelegen buiten de bebouwde kom. Het verplaatsen van de grens van de bebouwde kom is een oplossing voor dit probleem. Formeel is dan wel een reconstructie-onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting op bestaande woningen. Het is de verwachting dat het verplaatsen van het bord in combinatie met het verlagen van de snelheid van 60 naar 50 km/uur niet leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de ontsluitingsweg binnen het plangebied kan het verlagen van de wettelijke rijsnelheid overwogen worden. Momenteel is uitgegaan van een snelheid van 50 km/uur. Indien wordt gekozen voor een snelheid van 30 km/uur, met bijbehorend wegprofiel, is de Wet geluidhinder niet meer van toepassing op deze weg.

Bijlagen



Bijlage 1 Ligging plangebied



Bijlage 2 Aangeleverde telgegevens

Verkeerstellingen Zegweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Zegweg
 Wegvak: Tussen Stationsweg West en Huisstede
 Richting 1: Huisstede
 Richting 2: Stationsweg West
 Periode: 2015

Intensiteitenverloop per uur 2015

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5				
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2				
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1					
05:00 - 06:00	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1				
06:00 - 07:00	13	1	0	14	3	0	0	3	16	1	0	17	10	0	0	10	2	0	0	2	12	0	0	12	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2				
07:00 - 08:00	22	1	1	24	8	1	1	10	30	2	2	34	17	1	1	19	6	0	1	7	23	1	2	26	4	0	0	4	1	0	0	1	5	0	0	5			
08:00 - 09:00	20	1	1	22	18	0	1	19	38	1	2	41	17	1	1	19	14	0	0	14	31	1	1	33	10	0	0	10	5	0	0	5	15	0	0	15			
09:00 - 10:00	15	1	1	17	13	2	1	16	28	3	2	33	14	1	1	16	13	2	1	16	27	3	2	32	12	1	0	13	13	1	0	14	25	2	0	27			
10:00 - 11:00	14	1	1	16	16	2	1	19	30	3	2	35	15	1	1	17	16	2	1	19	31	3	2	36	16	1	0	17	18	1	0	19	34	2	0	36			
11:00 - 12:00	16	1	1	18	20	2	1	23	36	3	2	41	16	1	1	18	20	1	1	22	36	2	2	40	17	1	0	18	21	0	0	21	38	1	0	39			
12:00 - 13:00	15	1	1	17	17	2	1	20	32	3	2	37	15	1	1	17	19	1	1	21	34	2	2	38	14	1	0	15	24	1	0	25	38	2	0	40			
13:00 - 14:00	17	1	1	19	17	1	1	19	34	2	2	38	16	1	0	17	17	1	1	19	33	2	1	36	14	0	0	14	14	1	0	15	28	1	0	29			
14:00 - 15:00	17	1	1	19	19	1	1	21	36	2	2	40	17	1	1	19	20	1	1	22	37	2	2	41	18	0	0	18	22	1	0	23	40	1	0	41			
15:00 - 16:00	20	1	2	23	33	2	1	36	53	3	3	59	19	1	1	21	30	1	1	32	49	2	2	53	18	0	0	18	22	0	0	22	40	0	0	40			
16:00 - 17:00	22	1	1	24	31	1	1	33	53	2	2	57	19	1	1	21	28	1	1	30	47	2	2	51	14	0	0	14	20	0	0	20	34	0	0	34			
17:00 - 18:00	21	1	0	22	35	1	1	37	56	2	1	59	18	1	0	19	28	0	1	29	46	1	1	48	12	0	0	12	13	0	0	13	25	0	0	25			
18:00 - 19:00	14	0	0	14	17	0	0	17	31	0	0	31	13	0	0	13	15	0	0	15	28	0	0	28	9	0	0	9	11	0	0	11	20	0	0	20			
19:00 - 20:00	14	0	0	14	17	0	0	17	31	0	0	31	12	0	0	12	14	0	0	14	26	0	0	26	5	0	0	5	4	0	0	4	9	0	0	9			
20:00 - 21:00	7	0	0	7	11	0	0	11	18	0	0	18	7	0	0	7	10	0	0	10	17	0	0	17	6	0	0	6	7	0	0	7	13	0	0	13			
21:00 - 22:00	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10	4	0	0	4	5	0	0	5	9	0	0	9	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6			
22:00 - 23:00	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10	4	0	0	4	4	0	0	4	8	0	0	8			
23:00 - 24:00	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
Totaal	260	12	11	283	291	15	11	317	551	27	22	600	239	11	9	259	267	10	10	287	506	21	19	546	185	4	0	189	208	5	0	213	393	9	0	402			

Verkeerstellingen Rumelaarseweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Rumelaarseweg
 Wegvak: Tussen N224 Randweg en Rottegatssteeg
 Richting 1: Rottegatssteeg
 Richting 2: N224 Randweg
 Periode: 19 november t/m 7 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5				
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2					
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2					
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
04:00 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2			
05:00 - 06:00	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1			
06:00 - 07:00	7	0	0	7	2	1	2	5	9	1	2	12	6	0	0	6	1	1	1	3	7	1	1	9	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1			
07:00 - 08:00	13	1	1	15	5	1	1	7	18	2	2	22	10	1	0	11	4	0	1	5	14	1	1	16	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5			
08:00 - 09:00	16	1	1	18	12	1	1	14	28	2	2	32	13	0	1	14	9	1	1	11	22	1	2	25	4	0	0	4	4	0	1	5	8	0	1	9			
09:00 - 10:00	9	2	1	12	7	1	0	8	16	3	1	20	9	1	1	11	6	1	0	7	15	2	1	18	7	0	0	7	5	1	0	6	12	1	0	13			
10:00 - 11:00	9	1	1	11	8	1	0	9	17	2	1	20	9	1	1	11	8	1	0	9	17	2	1	20	11	1	1	13	6	0	0	6	17	1	1	19			
11:00 - 12:00	11	1	1	13	8	1	0	9	19	2	1	22	11	1	1	13	8	1	0	9	19	2	1	22	10	1	1	12	7	1	0	8	17	2	1	20			
12:00 - 13:00	11	1	1	13	10	1	0	11	21	2	1	24	11	1	1	13	9	1	0	10	20	2	1	23	10	0	1	11	6	1	0	7	16	1	1	18			
13:00 - 14:00	12	1	1	14	9	2	1	12	21	3	2	26	11	1	1	13	8	1	1	10	19	2	2	23	10	0	1	11	6	0	0	6	16	0	1	17			
14:00 - 15:00	13	1	2	16	12	1	1	14	25	2	3	30	13	1	2	16	11	1	1	13	24	2	3	29	11	1	1	13	8	0	1	9	19	1	2	22			
15:00 - 16:00	16	1	1	18	14	1	1	16	30	2	2	34	14	1	1	16	12	1	1	14	26	2	2	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	0	0	18			
16:00 - 17:00	18	2	3	23	14	1	1	16	32	3	4	39	15	1	2	18	12	1	1	14	27	2	3	32	8	0	1	9	9	0	0	9	17	0	1	18			
17:00 - 18:00	14	1	1	16	16	1	1	18	30	2	2	34	12	1	1	14	14	1	1	16	26	2	2	30	6	0	0	6	7	0	0	7	13	0	0	13			
18:00 - 19:00	11	0	1	12	10	0	1	11	21	0	2	23	10	0	1	11	9	0	1	10	19	0	2	21	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12			
19:00 - 20:00	10	0	1	11	8	0	0	8	18	0	1	19	9	0	1	10	7	0	0	7	16	0	1	17	5	0	0	5	4	0	0	4	9	0	0	9			
20:00 - 21:00	9	1	0	10	6	0	0	6	15	1	0	16	8	0	0	8	6	0	0	6	14	0	0	14	6	0	0	6	3	0	0	3	9	0	0	9			
21:00 - 22:00	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7			
22:00 - 23:00	4	0	0	4	7	0	0	7	11	0	0	11	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5			
23:00 - 24:00	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
Totaal	194	14	16	224	156	13	10	179	350	27	26	403	176	10	14	200	141	11	9	161	317	21	23	361	121	3	6	130	96	3	2	101	217	6	8	231			

Verkeerstellingen Laagerfseweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Laagerfseweg
 Wegvak: Tussen N224 Stationsweg Oost en Klein Landaas
 Richting 1: Klein Landaas
 Richting 2: N224 Stationsweg
 Periode: 19 november t/m 11 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7	8	0	0	8	6	0	0	6	14	0	0	14			
01:00 - 02:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5			
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3			
03:00 - 04:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3			
04:00 - 05:00	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2			
05:00 - 06:00	12	1	1	14	8	2	1	11	20	3	2	25	9	0	0	9	6	1	1	8	15	1	1	17	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3			
06:00 - 07:00	19	2	2	23	23	3	4	30	42	5	6	53	15	2	1	18	17	2	3	22	32	4	4	40	3	0	0	3	4	0	0	4	7	0	0	7			
07:00 - 08:00	45	3	4	52	44	3	3	50	89	6	7	102	34	2	3	39	34	2	2	38	68	4	5	77	9	0	0	9	8	0	0	8	17	0	0	17			
08:00 - 09:00	45	5	3	53	53	5	4	62	98	10	7	115	37	4	2	43	43	4	3	50	80	8	5	93	18	1	0	19	18	1	1	20	36	2	1	39			
09:00 - 10:00	36	5	3	44	37	5	3	45	73	10	6	89	34	4	3	41	36	4	3	43	70	8	6	84	30	1	2	33	33	1	1	35	63	2	3	68			
10:00 - 11:00	37	6	3	46	34	6	3	43	71	12	6	89	38	5	3	46	34	5	2	41	72	10	5	87	39	2	2	43	36	0	1	37	75	2	3	80			
11:00 - 12:00	38	7	3	48	44	5	3	52	82	12	6	100	40	5	3	48	43	4	3	50	83	9	6	98	44	2	3	49	43	2	2	47	87	4	5	96			
12:00 - 13:00	40	4	3	47	39	4	3	46	79	8	6	93	40	3	2	45	38	3	3	44	78	6	5	89	40	1	1	42	34	1	2	37	74	2	3	79			
13:00 - 14:00	45	5	3	53	45	4	4	53	90	9	7	106	40	4	3	47	42	3	3	48	82	7	6	95	29	2	1	32	36	1	1	38	65	3	2	70			
14:00 - 15:00	49	6	4	59	43	5	4	52	92	11	8	111	47	5	3	55	44	4	3	51	91	9	6	106	41	2	0	43	46	2	0	48	87	4	0	91			
15:00 - 16:00	53	5	4	62	49	5	3	57	102	10	7	119	49	4	3	56	47	4	2	53	96	8	5	109	40	0	1	41	42	2	0	44	82	2	1	85			
16:00 - 17:00	75	3	4	82	63	3	3	69	138	6	7	151	64	2	3	69	55	3	2	60	119	5	5	129	35	1	1	37	36	1	1	38	71	2	2	75			
17:00 - 18:00	76	4	4	84	50	2	2	54	126	6	6	138	60	3	3	66	43	1	1	45	103	4	4	111	22	0	0	22	25	0	1	26	47	0	1	48			
18:00 - 19:00	44	2	2	48	37	1	2	40	81	3	4	88	37	2	1	40	33	1	1	35	70	3	2	75	21	0	0	21	25	0	0	25	46	0	0	46			
19:00 - 20:00	38	1	2	41	36	1	1	38	74	2	3	79	32	1	1	34	31	1	1	33	63	2	2	67	17	0	0	17	16	0	0	16	33	0	0	33			
20:00 - 21:00	25	1	1	27	23	1	1	25	48	2	2	52	24	1	1	26	21	1	0	22	45	2	1	48	21	0	0	21	15	0	0	15	36	0	0	36			
21:00 - 22:00	16	1	1	18	17	0	0	17	33	1	1	35	13	0	0	13	15	0	0	15	28	0	0	28	7	0	0	7	11	0	0	11	18	0	0	18			
22:00 - 23:00	16	1	0	17	16	0	0	16	32	1	0	33	15	1	0	16	14	0	0	14	29	1	0	30	11	1	0	12	11	0	0	11	22	1	0	23			
23:00 - 24:00	8	1	0	9	7	0	1	8	15	1	1	17	8	0	0	8	7	0	1	8	15	0	1	16	7	0	0	7	8	0	0	8	15	0	0	15			
Totaal	721	63	47	831	673	55	45	773	1.394	118	92	1.604	644	48	35	727	611	43	34	688	1.255	91	69	1.415	450	13	11	474	461	11	10	482	911	24	21	956			

Verkeerstellingen Landaasweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Landaasweg
 Wegvak: Tussen N224 Stationsweg Oost en klein Landaas
 Richting 1: N224 Stationsweg Oost
 Richting 2: Klein Landaas
 Periode: 19 november t/m 11 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	4	0	0	4	2	0	0	2	6	0	0	6
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	0	0	0	0	5	1	0	6	5	1	0	6	0	0	0	0	4	0	0	4	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:00 - 07:00	7	1	2	10	15	1	1	17	22	2	3	27	5	1	2	8	11	0	1	12	16	1	3	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:00 - 08:00	7	2	1	10	13	2	1	16	20	4	2	26	5	1	1	7	10	1	1	12	15	2	2	19	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
08:00 - 09:00	7	2	1	10	9	1	1	11	16	3	2	21	6	1	1	8	7	1	1	9	13	2	2	17	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5
09:00 - 10:00	10	3	1	14	10	3	1	14	20	6	2	28	9	2	1	12	8	2	1	11	17	4	2	23	6	0	0	6	5	0	0	5	11	0	0	11
10:00 - 11:00	9	2	1	12	10	2	1	13	19	4	2	25	8	1	1	10	9	2	1	12	17	3	2	22	6	0	1	7	7	1	1	9	13	1	2	16
11:00 - 12:00	12	2	1	15	9	2	1	12	21	4	2	27	11	2	1	14	10	2	1	13	21	4	2	27	9	1	0	10	12	0	1	13	21	1	1	23
12:00 - 13:00	11	2	1	14	10	2	1	13	21	4	2	27	10	1	1	12	10	2	1	13	20	3	2	25	8	0	0	8	9	0	0	9	17	0	0	17
13:00 - 14:00	10	2	1	13	12	3	1	16	22	5	2	29	9	2	1	12	11	2	1	14	20	4	2	26	8	0	0	8	8	0	0	8	16	0	0	16
14:00 - 15:00	12	1	2	15	11	2	1	14	23	3	3	29	11	1	1	13	11	1	1	13	22	2	2	26	6	0	0	6	11	0	0	11	17	0	0	17
15:00 - 16:00	10	2	1	13	13	2	2	17	23	4	3	30	9	2	1	12	11	1	1	13	20	3	2	25	6	0	0	6	8	0	0	8	14	0	0	14
16:00 - 17:00	25	2	1	28	13	3	2	18	38	5	3	46	19	1	1	21	11	2	2	15	30	3	3	36	6	0	0	6	5	0	0	5	11	0	0	11
17:00 - 18:00	20	1	0	21	11	2	1	14	31	3	1	35	15	1	0	16	9	2	0	11	24	3	0	27	4	0	0	4	4	0	0	4	8	0	0	8
18:00 - 19:00	7	0	0	7	5	0	0	5	12	0	0	12	6	0	0	6	4	0	0	4	10	0	0	10	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
19:00 - 20:00	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12	5	0	0	5	5	0	0	5	10	0	0	10	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5
20:00 - 21:00	5	0	0	5	5	0	0	5	10	0	0	10	4	0	0	4	5	0	0	5	9	0	0	9	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6
21:00 - 22:00	2	0	0	2	5	0	0	5	7	0	0	7	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
22:00 - 23:00	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3
23:00 - 24:00	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
Totaal	167	22	13	202	167	26	14	207	334	48	27	409	141	16	12	169	144	18	12	174	285	34	24	343	80	1	1	82	86	1	2	89	166	2	3	171

Verkeerstellingen Parallelweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Parallelweg
 Wegvak: Tussen De Nort en N224 Stationsweg Oost
 Richting 1: De Nort
 Richting 2: N224 Stationsweg Oost
 Periode: 19 november t/m 11 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	3	0	0	3	6	0	0	6			
01:00 - 02:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2			
02:00 - 03:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3			
03:00 - 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2			
04:00 - 05:00	4	0	0	4	0	0	2	2	4	0	2	6	4	0	0	4	0	0	1	1	4	0	1	5	4	0	0	4	0	0	0	4	0	0	4				
05:00 - 06:00	11	1	0	12	6	1	5	12	17	2	5	24	8	1	0	9	5	1	4	10	13	2	4	19	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
06:00 - 07:00	44	2	3	49	5	6	6	17	49	8	9	66	33	2	2	37	5	4	5	14	38	6	7	51	6	0	0	6	4	0	1	5	10	0	1	11			
07:00 - 08:00	78	5	4	87	20	6	6	32	98	11	10	119	62	4	3	69	15	5	5	25	77	9	8	94	22	1	1	24	3	0	1	4	25	1	2	28			
08:00 - 09:00	128	6	5	139	51	6	6	63	179	12	11	202	106	5	4	115	47	5	5	57	153	10	9	172	53	1	2	56	38	2	3	43	91	3	5	99			
09:00 - 10:00	112	8	8	128	87	9	6	102	199	17	14	230	101	6	6	113	79	7	6	92	180	13	12	205	73	2	3	78	60	2	4	66	133	4	7	144			
10:00 - 11:00	121	10	9	140	114	10	9	133	235	20	18	273	116	8	8	132	102	8	8	118	218	16	16	250	104	2	5	111	74	4	6	84	178	6	11	195			
11:00 - 12:00	120	10	10	140	128	11	10	149	248	21	20	289	116	8	10	134	121	10	8	139	237	18	18	273	107	3	9	119	105	6	6	117	212	9	15	236			
12:00 - 13:00	104	9	10	123	117	7	10	134	221	16	20	257	101	7	8	116	115	6	8	129	216	13	16	245	93	2	4	99	109	4	5	118	202	6	9	217			
13:00 - 14:00	135	9	9	153	115	10	11	136	250	19	20	289	120	7	8	135	105	8	10	123	225	15	18	258	82	2	4	88	81	2	5	88	163	4	9	176			
14:00 - 15:00	131	10	12	153	137	11	11	159	268	21	23	312	122	8	10	140	125	8	9	142	247	16	19	282	101	2	4	107	96	2	4	102	197	4	8	209			
15:00 - 16:00	129	9	14	152	141	10	13	164	270	19	27	316	118	7	11	136	128	8	10	146	246	15	21	282	90	2	3	95	94	3	4	101	184	5	7	196			
16:00 - 17:00	119	9	12	140	158	10	14	182	277	19	26	322	109	7	10	126	138	8	11	157	247	15	21	283	86	1	4	91	88	3	4	95	174	4	8	186			
17:00 - 18:00	94	6	8	108	158	5	10	173	252	11	18	281	82	5	6	93	132	4	9	145	214	9	15	238	52	1	1	54	68	1	8	77	120	2	9	131			
18:00 - 19:00	77	4	6	87	86	3	5	94	163	7	11	181	64	3	5	72	73	2	4	79	137	5	9	151	31	0	0	31	38	1	0	39	69	1	0	70			
19:00 - 20:00	63	2	6	71	71	1	3	75	134	3	9	146	50	2	4	56	58	1	2	61	108	3	6	117	18	1	0	19	25	0	0	25	43	1	0	44			
20:00 - 21:00	32	2	2	36	46	1	1	48	78	3	3	84	26	1	2	29	36	1	1	38	62	2	3	67	10	1	0	11	11	0	1	12	21	1	1	23			
21:00 - 22:00	14	1	2	17	22	1	0	23	36	2	2	40	12	1	1	14	16	0	0	16	28	1	1	30	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8			
22:00 - 23:00	7	0	1	8	10	0	1	11	17	0	2	19	6	0	1	7	8	0	0	8	14	0	1	15	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7			
23:00 - 24:00	3	0	1	4	3	0	0	3	6	0	1	7	3	0	1	4	3	0	0	3	6	0	1	7	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
Totaal	1,530	103	122	1,755	1,479	108	129	1,716	3,009	211	251	3,471	1,363	82	100	1,545	1,315	86	106	1,507	2,678	188	206	3,052	952	21	40	1,013	910	30	52	992	1,862	51	92	2,005			

Verkeerstellingen Parallelweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: N224 Stationsweg Oost
 Wegvak: Tussen Rummelaarseweg en Laagerfseweg
 Richting 1: Laagerfseweg
 Richting 2: Rummelaarseweg
 Periode: 19 november t/m 11 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	16	2	2	20	13	2	1	16	29	4	3	36	26	2	2	30	21	2	1	24	47	4	3	54	51	4	2	57	43	2	1	46	94	6	3	103			
01:00 - 02:00	6	1	1	8	5	0	1	6	11	1	2	14	11	1	1	13	10	0	1	11	21	1	2	24	24	1	1	26	22	1	0	23	46	2	1	49			
02:00 - 03:00	4	0	2	6	4	0	2	6	8	0	4	12	6	1	1	8	6	0	2	8	12	1	3	16	10	1	0	11	10	0	1	11	20	1	1	22			
03:00 - 04:00	5	1	1	7	4	0	3	7	9	1	4	14	6	1	1	8	4	0	2	6	10	1	3	14	7	1	1	9	7	0	1	8	14	1	2	17			
04:00 - 05:00	20	2	1	23	13	4	9	26	33	6	10	49	15	1	1	17	11	3	7	21	26	4	8	38	5	0	1	6	5	0	0	5	10	0	1	11			
05:00 - 06:00	43	5	3	51	77	8	24	109	120	13	27	160	34	4	3	41	57	6	18	81	91	10	21	122	10	1	1	12	8	1	0	9	18	2	1	21			
06:00 - 07:00	141	15	8	164	308	28	46	382	449	43	54	546	106	11	7	124	232	20	34	286	338	31	41	410	19	2	2	23	42	2	2	46	61	4	4	69			
07:00 - 08:00	301	29	19	349	513	32	44	589	814	61	63	938	230	22	15	267	383	24	34	441	613	46	49	708	53	5	4	62	59	5	6	70	112	10	10	132			
08:00 - 09:00	355	29	21	405	570	30	29	629	925	59	50	1,034	291	23	16	330	440	23	22	485	731	46	38	815	130	9	4	143	116	5	5	126	246	14	9	269			
09:00 - 10:00	297	32	20	349	382	35	27	444	679	67	47	793	291	26	16	333	329	28	21	378	620	54	37	711	275	10	7	292	198	10	4	212	473	20	11	504			
10:00 - 11:00	289	34	25	348	302	30	23	355	591	64	48	703	284	29	21	334	296	24	18	338	580	53	39	672	273	15	11	299	281	9	5	295	554	24	16	594			
11:00 - 12:00	286	36	26	348	329	31	25	385	615	67	51	733	296	29	22	347	335	24	20	379	631	53	42	726	319	13	12	344	349	8	8	365	668	21	20	709			
12:00 - 13:00	312	30	21	363	326	23	24	373	638	53	45	736	304	25	17	346	336	19	20	375	640	44	37	721	286	12	8	306	361	11	9	381	647	23	17	687			
13:00 - 14:00	368	36	25	429	335	29	23	387	703	65	48	816	346	28	19	393	332	22	18	372	678	50	37	765	293	10	6	309	324	6	6	336	617	16	12	645			
14:00 - 15:00	377	38	31	446	374	31	23	428	751	69	54	874	366	30	24	420	370	24	18	412	736	54	42	832	340	11	7	358	360	7	4	371	700	18	11	729			
15:00 - 16:00	441	45	43	529	393	28	23	444	834	73	66	973	402	35	32	469	369	22	18	409	771	57	50	878	305	11	3	319	309	7	5	321	614	18	8	640			
16:00 - 17:00	610	47	58	715	457	21	19	497	1,067	68	77	1,212	516	36	43	595	405	17	15	437	921	53	58	1,032	282	8	5	295	275	8	3	286	557	16	8	581			
17:00 - 18:00	648	33	39	720	507	17	16	540	1,155	50	55	1,260	522	26	29	577	423	13	13	449	945	39	42	1,026	207	7	3	217	213	4	6	223	420	11	9	440			
18:00 - 19:00	373	20	27	420	319	13	11	343	692	33	38	763	323	16	20	359	269	11	8	288	592	27	28	647	200	5	2	207	144	4	0	148	344	9	2	355			
19:00 - 20:00	280	14	19	313	252	5	8	265	532	19	27	578	241	11	14	266	220	5	6	231	461	16	20	497	142	6	2	150	141	3	1	145	283	9	3	295			
20:00 - 21:00	158	11	11	180	185	6	6	197	343	17	17	377	150	9	9	168	177	5	5	187	327	14	14	355	132	5	2	139	155	2	1	158	287	7	3	297			
21:00 - 22:00	130	7	7	144	153	4	4	161	283	11	11	305	117	7	5	129	134	3	3	140	251	10	8	269	83	4	1	88	88	2	0	90	171	6	1	178			
22:00 - 23:00	125	4	5	134	137	4	4	145	262	8	9	279	117	3	4	124	127	3	3	133	244	6	7	257	96	2	0	98	103	2	2	107	199	4	2	205			
23:00 - 24:00	62	4	3	69	67	3	3	73	129	7	6	142	64	4	2	70	67	3	2	72	131	7	4	142	67	3	0	70	66	2	1	69	133	5	1	139			
Totaal	5,647	475	418	6,540	6,025	384	398	6,807	11,672	859	816	13,347	5,064	380	324	5,768	5,353	301	309	5,963	10,417	681	633	11,731	3,609	146	85	3,840	3,679	101	71	3,851	7,288	247	156	7,691			

Verkeerstellingen Parallelweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: N224 Stationsweg Oost
 Wegvak: Tussen Laagerfseweg en Landaasweg
 Richting 1: Landaasweg
 Richting 2: Laagerfseweg
 Periode: 19 november t/m 11 december 2015

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	17	2	2	21	14	1	1	16	31	3	3	37	27	2	2	31	23	2	1	26	50	4	3	57	51	2	1	54	45	2	1	48	96	4	2	102			
01:00 - 02:00	6	1	1	8	5	0	1	6	11	1	2	14	11	1	1	13	10	0	1	11	21	1	2	24	24	1	1	26	21	1	0	22	45	2	1	48			
02:00 - 03:00	4	0	2	6	4	0	2	6	8	0	4	12	6	0	1	7	6	0	2	8	12	0	3	15	9	1	0	10	10	0	0	10	19	1	0	20			
03:00 - 04:00	6	1	1	8	3	0	2	5	9	1	3	13	6	1	1	8	4	0	2	6	10	1	3	14	7	1	1	9	6	0	1	7	13	1	2	16			
04:00 - 05:00	22	1	1	24	13	3	9	25	35	4	10	49	18	1	1	20	11	3	6	20	29	4	7	40	7	0	1	8	6	0	0	6	13	0	1	14			
05:00 - 06:00	42	4	2	48	69	8	23	100	111	12	25	148	33	3	2	38	52	6	17	75	85	9	19	113	10	1	1	12	8	0	1	9	18	1	2	21			
06:00 - 07:00	153	11	8	172	290	27	43	360	443	38	51	532	115	8	6	129	218	20	31	269	333	28	37	398	20	1	2	23	39	2	3	44	59	3	5	67			
07:00 - 08:00	321	20	17	358	499	33	45	577	820	53	62	935	244	15	14	273	371	25	34	430	615	40	48	703	51	3	4	58	51	4	6	61	102	7	10	119			
08:00 - 09:00	373	24	19	416	540	30	30	600	913	54	49	1,016	303	19	15	337	421	23	23	467	724	42	38	804	126	7	4	137	122	7	6	135	248	14	10	272			
09:00 - 10:00	316	26	19	361	360	34	26	420	676	60	45	781	302	21	15	338	313	27	20	360	615	48	35	698	268	8	5	281	195	10	5	210	463	18	10	491			
10:00 - 11:00	299	29	25	353	316	32	23	371	615	61	48	724	287	24	20	331	303	26	18	347	590	50	38	678	259	10	8	277	272	9	6	287	531	19	14	564			
11:00 - 12:00	299	29	25	353	329	30	26	385	628	59	51	738	299	24	21	344	338	24	20	382	637	48	41	726	299	9	12	320	358	11	6	375	657	20	18	695			
12:00 - 13:00	314	24	21	359	323	26	26	375	637	50	47	734	302	20	17	339	325	21	21	367	627	41	38	706	273	10	7	290	328	10	7	345	601	20	14	635			
13:00 - 14:00	372	30	26	428	337	28	26	391	709	58	52	819	347	23	20	390	332	22	20	374	679	45	40	764	285	7	6	298	320	6	6	332	605	13	12	630			
14:00 - 15:00	379	32	31	442	375	32	24	431	754	64	55	873	365	25	24	414	368	25	18	411	733	50	42	825	328	7	6	341	350	7	5	362	678	14	11	703			
15:00 - 16:00	457	34	43	534	396	28	25	449	853	62	68	983	412	26	32	470	371	22	19	412	783	48	51	882	298	8	4	310	308	7	5	320	606	15	9	630			
16:00 - 17:00	620	38	54	712	455	23	22	500	1,075	61	76	1,212	520	29	40	589	404	18	17	439	924	47	57	1,028	272	4	4	280	279	6	4	289	551	10	8	569			
17:00 - 18:00	647	24	35	706	508	17	18	543	1,155	41	53	1,249	522	18	26	566	428	14	15	457	950	32	41	1,023	208	4	4	216	229	4	9	242	437	8	13	458			
18:00 - 19:00	379	15	24	418	317	13	11	341	696	28	35	759	325	11	18	354	271	10	8	289	596	21	26	643	191	3	2	196	157	3	1	161	348	6	3	357			
19:00 - 20:00	287	9	17	313	246	5	8	259	533	14	25	572	244	8	13	265	218	5	6	229	462	13	19	494	135	4	1	140	148	4	1	153	283	8	2	293			
20:00 - 21:00	160	6	10	176	178	6	6	190	338	12	16	366	150	5	8	163	175	5	5	185	325	10	13	348	125	3	1	129	168	3	2	173	293	6	3	302			
21:00 - 22:00	133	4	6	143	144	4	5	153	277	8	11	296	119	3	5	127	127	4	4	135	246	7	9	262	84	2	0	86	85	2	1	88	169	4	1	174			
22:00 - 23:00	125	3	4	132	127	5	3	135	252	8	7	267	115	3	3	121	117	4	2	123	232	7	5	244	91	2	0	93	91	2	1	94	182	4	1	187			
23:00 - 24:00	63	3	3	69	67	3	2	72	130	6	5	141	63	3	2	68	65	3	2	70	128	6	4	138	66	2	0	68	59	2	1	62	125	4	1	130			
Totaal	5,794	370	396	6,560	5,915	388	407	6,710	11,709	758	803	13,270	5,135	293	307	5,735	5,271	309	312	5,892	10,406	602	619	11,627	3,487	100	75	3,662	3,655	102	78	3,835	7,142	202	153	7,497			

Bijlage 3 Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Cpl	Cpl_W
001	Zeghweg	0,00	0,00	Relatief	8	226,76	False	1,5
003	Laagerfseweg	0,00	0,00	Relatief	9	260,47	False	1,5
004	Landaasweg	0,00	0,00	Relatief	12	299,05	False	1,5
001	Zeghweg	0,00	0,00	Relatief	42	1081,96	False	1,5
002	Rumelaarseweg	0,00	0,00	Relatief	9	483,32	False	1,5
002	Rumelaarseweg	0,00	0,00	Relatief	4	35,45	False	1,5
005	Parallelweg	0,00	0,00	Relatief	9	686,12	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	7	206,98	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	5	101,36	False	1,5
012	Stationsweg Oost afbuigend	0,00	0,00	Relatief	7	103,55	False	1,5
011	Stationsweg Oost afbuigend	0,00	0,00	Relatief	9	142,74	False	1,5
009	Stationsweg Oost invoegend	0,00	0,00	Relatief	6	29,33	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	4	117,08	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	6	213,54	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	3	134,24	False	1,5
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	8	299,24	False	1,5
010	Stationsweg Oost invoegend	0,00	0,00	Relatief	5	26,94	False	1,5
008	Stationsweg oost 2	0,00	0,00	Relatief	5	398,16	False	1,5
008	Stationsweg oost 2	0,00	0,00	Relatief	5	398,05	False	1,5
013	Ontsluitingsweg	0,00	0,00	Relatief	2	62,61	False	1,5
014	Ontsluitingsweg	0,00	0,00	Relatief	2	63,14	False	1,5
006	Randweg	0,00	0,00	Relatief	11	896,17	False	1,5
006	Randweg	0,00	0,00	Relatief	11	896,17	False	1,5
006	Randweg	0,00	0,00	Relatief	3	101,42	False	1,5
006	Randweg	0,00	0,00	Relatief	4	103,76	False	1,5

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))
001	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30
003	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30
004	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30
001	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	60	60
002	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	60	60
002	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
005	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
007	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
007	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
012	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
011	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
009	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
007	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
007	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
007	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
010	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
008	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
008	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
013	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
014	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
006	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	80	80	80	80	80
006	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	80	80	80	80	80
006	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50
006	0,75	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
001	30	30	30	30	649,00	7,05	2,84	0,50	91,34
003	30	30	30	30	1610,00	6,79	3,06	0,79	87,77
004	30	30	30	30	390,00	6,88	2,11	1,13	80,92
001	60	60	60	60	649,00	7,05	2,84	0,50	91,34
002	60	60	60	60	429,00	6,67	3,39	0,80	85,81
002	50	50	50	50	429,00	6,67	3,39	0,80	85,81
005	50	50	50	50	3473,00	7,46	1,88	0,37	87,71
007	50	50	50	50	6974,00	6,77	2,94	0,87	88,72
007	50	50	50	50	6974,00	6,77	2,94	0,87	88,72
012	50	50	50	50	298,50	6,77	2,94	0,87	88,72
011	50	50	50	50	298,50	6,77	2,94	0,87	88,72
009	50	50	50	50	298,50	6,77	2,94	0,87	88,72
007	50	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72
007	50	50	50	50	6974,00	6,77	2,94	0,87	88,72
007	50	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72
007	50	50	50	50	6974,00	6,77	2,94	0,87	88,72
010	50	50	50	50	298,50	6,77	2,94	0,87	88,72
008	50	50	50	50	6914,00	6,79	2,90	0,86	89,38
008	50	50	50	50	6914,00	6,79	2,90	0,86	89,38
013	50	50	50	50	597,00	6,77	2,94	0,87	88,73
014	50	50	50	50	597,00	6,77	2,94	0,87	88,73
006	80	80	80	80	7153,00	6,77	2,96	0,87	89,57
006	80	80	80	80	7153,00	6,77	2,96	0,87	89,57
006	50	50	50	50	7153,00	6,77	2,96	0,87	89,57
006	50	50	50	50	7153,00	6,77	2,96	0,87	89,57

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125
001	100,00	100,00	4,55	--	--	4,11	--	--	73,50	78,56
003	95,37	87,64	7,03	2,89	5,62	5,20	1,73	6,74	78,20	83,41
004	100,00	87,10	11,66	--	3,23	7,42	--	9,68	73,46	78,84
001	100,00	100,00	4,55	--	--	4,11	--	--	72,74	80,81
002	97,96	91,30	6,92	--	4,35	7,27	2,04	4,35	72,01	80,09
002	97,96	91,30	6,92	--	4,35	7,27	2,04	4,35	72,19	79,55
005	95,58	76,67	5,63	2,62	8,89	6,66	4,80	14,44	81,42	88,71
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,24	89,49
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,24	89,49
012	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	68,55	75,80
011	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	68,55	75,80
009	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	68,55	75,80
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,24	89,49
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30
007	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,24	89,49
010	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	68,55	75,80
008	93,84	83,60	5,40	2,74	6,63	5,22	3,41	9,76	82,12	89,32
008	93,84	83,60	5,40	2,74	6,63	5,22	3,41	9,76	82,12	89,32
013	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	71,56	78,82
014	93,11	82,44	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	72,99	80,32
006	94,03	83,45	5,40	2,67	6,83	5,02	3,30	9,71	80,19	89,48
006	94,03	83,45	5,40	2,67	6,83	5,02	3,30	9,71	80,19	89,48
006	94,03	83,45	5,40	2,67	6,83	5,02	3,30	9,71	82,19	89,39
006	94,03	83,45	5,40	2,67	6,83	5,02	3,30	9,71	82,19	89,39

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63
001	87,98	88,51	93,11	90,50	84,09	79,18	96,94	65,72
003	93,14	92,87	97,29	94,85	88,49	84,16	101,36	72,41
004	88,86	87,72	91,88	89,69	83,40	79,74	96,28	62,22
001	86,98	92,78	98,61	95,04	88,26	78,39	101,38	65,72
002	86,51	91,91	96,97	93,44	86,69	77,31	99,92	66,00
002	86,77	90,79	95,58	92,29	85,64	77,45	98,76	66,00
005	95,83	100,09	105,03	101,71	95,04	86,65	108,15	74,41
007	97,01	101,81	105,49	101,78	94,65	85,44	108,75	77,62
007	97,01	101,81	105,49	101,78	94,65	85,44	108,75	77,62
012	83,33	88,12	91,81	88,09	80,96	71,75	95,07	63,93
011	83,33	88,12	91,81	88,09	80,96	71,75	95,07	63,93
009	83,33	88,12	91,81	88,09	80,96	71,75	95,07	63,93
007	96,82	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43
007	97,01	101,81	105,49	101,78	94,65	85,44	108,75	77,62
007	96,82	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43
007	97,01	101,81	105,49	101,78	94,65	85,44	108,75	77,62
010	83,33	88,12	91,81	88,09	80,96	71,75	95,07	63,93
008	96,80	101,74	105,45	101,72	94,57	85,30	108,68	77,35
008	96,80	101,74	105,45	101,72	94,57	85,30	108,68	77,35
013	86,34	91,13	94,82	91,10	83,97	74,76	98,08	66,94
014	87,42	91,63	96,79	93,48	86,79	78,28	99,86	68,31
006	95,38	103,01	107,37	103,16	95,77	84,38	110,16	75,53
006	95,38	103,01	107,37	103,16	95,77	84,38	110,16	75,53
006	96,87	101,82	105,56	101,83	94,68	85,38	108,79	77,53
006	96,87	101,82	105,56	101,83	94,68	85,38	108,79	77,53

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal
001	68,72	72,89	82,03	87,72	84,43	77,70	67,33	90,51
003	76,89	85,81	87,66	92,74	89,88	83,34	77,20	96,18
004	65,22	69,38	78,53	84,22	80,93	74,20	63,82	87,01
001	73,39	78,21	86,34	94,01	90,36	83,51	72,41	96,40
002	73,54	78,99	86,41	93,24	89,58	82,75	72,06	95,76
002	72,62	78,40	85,29	91,65	88,12	81,34	71,21	94,30
005	81,46	88,21	93,32	98,79	95,37	88,65	79,61	101,71
007	84,60	91,84	97,50	101,61	97,81	90,56	80,80	104,67
007	84,60	91,84	97,50	101,61	97,81	90,56	80,80	104,67
012	70,91	78,15	83,82	87,93	84,12	76,87	67,12	90,98
011	70,91	78,15	83,82	87,93	84,12	76,87	67,12	90,98
009	70,91	78,15	83,82	87,93	84,12	76,87	67,12	90,98
007	84,41	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48
007	84,60	91,84	97,50	101,61	97,81	90,56	80,80	104,67
007	84,41	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48
007	84,60	91,84	97,50	101,61	97,81	90,56	80,80	104,67
010	70,91	78,15	83,82	87,93	84,12	76,87	67,12	90,98
008	84,26	91,42	97,31	101,48	97,66	90,39	80,52	104,50
008	84,26	91,42	97,31	101,48	97,66	90,39	80,52	104,50
013	73,92	81,16	86,83	90,94	87,13	79,88	70,13	93,99
014	75,44	82,18	87,17	92,84	89,43	82,71	73,59	95,73
006	84,65	90,62	98,54	103,58	99,36	91,89	80,35	106,20
006	84,65	90,62	98,54	103,58	99,36	91,89	80,35	106,20
006	84,42	91,57	97,50	101,70	97,88	90,60	80,70	104,71
006	84,42	91,57	97,50	101,70	97,88	90,60	80,70	104,71

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
 Fase 1 - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
001	58,18	61,18	65,34	74,49	80,18	76,89	70,16	59,78
003	68,94	74,32	83,90	83,90	88,16	85,70	79,38	75,06
004	64,54	70,22	79,59	79,96	83,94	81,46	75,22	70,94
001	58,18	65,84	70,67	78,79	86,47	82,82	75,97	64,87
002	61,55	69,58	75,75	81,59	87,38	83,81	77,02	67,16
002	61,71	68,92	75,84	80,47	85,90	82,53	75,83	66,98
005	70,46	77,82	85,23	89,01	92,95	89,72	83,13	75,60
007	74,75	82,06	89,75	94,15	97,12	93,46	86,50	77,84
007	74,75	82,06	89,75	94,15	97,12	93,46	86,50	77,84
012	61,07	68,38	76,06	80,46	83,44	79,78	72,81	64,15
011	61,07	68,38	76,06	80,46	83,44	79,78	72,81	64,15
009	61,07	68,38	76,06	80,46	83,44	79,78	72,81	64,15
007	74,56	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65
007	74,75	82,06	89,75	94,15	97,12	93,46	86,50	77,84
007	74,56	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65
007	74,75	82,06	89,75	94,15	97,12	93,46	86,50	77,84
010	61,07	68,38	76,06	80,46	83,44	79,78	72,81	64,15
008	74,47	81,75	89,40	93,90	96,96	93,29	86,30	77,56
008	74,47	81,75	89,40	93,90	96,96	93,29	86,30	77,56
013	64,08	71,39	79,07	83,47	86,45	82,79	75,82	67,17
014	65,56	72,89	80,19	84,16	88,54	85,27	78,64	70,74
006	72,86	81,84	87,75	95,43	98,86	94,59	87,30	76,08
006	72,86	81,84	87,75	95,43	98,86	94,59	87,30	76,08
006	74,68	81,97	89,63	94,10	97,16	93,49	86,50	77,77
006	74,68	81,97	89,63	94,10	97,16	93,49	86,50	77,77

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N)	Totaal
001		82,97
003		92,23
004		88,04
001		88,86
002		90,15
002		88,87
005		96,39
007		100,65
007		100,65
012		86,97
011		86,97
009		86,97
007		100,46
007		100,65
007		100,46
007		100,65
010		86,97
008		100,45
008		100,45
013		89,98
014		91,83
006		101,88
006		101,88
006		100,65
006		100,65

Model: Toekomstige situatie fase 1 plan
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>	<u>Corr.</u>
001	VRI	1/2
002	Kruising	1/2

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Cpl	Cpl_W	Hbron
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	10	537,53	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	10	536,39	False	1,5	0,75

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)
007	50	50	50	5924,00	6,77	2,94	0,87	88,72	91,11	82,44
007	50	50	50	5924,00	6,77	2,94	0,87	88,72	91,11	82,44

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	81,53	88,78	96,30
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	81,53	88,78	96,30

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125
007	101,10	104,78	101,07	93,94	84,73	108,04	76,86	83,85
007	101,10	104,78	101,07	93,94	84,73	108,04	76,86	83,85

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63
007	91,10	96,73	100,83	97,02	89,78	80,04	103,89	74,04
007	91,10	96,73	100,83	97,02	89,78	80,04	103,89	74,04

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal
007	81,35	89,04	93,44	96,41	92,75	85,79	77,13	99,94
007	81,35	89,04	93,44	96,41	92,75	85,79	77,13	99,94

Model: Huidige situatie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>	<u>Corr.</u>
001	VRI	1/2

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Cpl	Cpl_W	Hbron
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	7	206,98	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	5	101,36	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	4	117,08	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	6	213,54	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	3	134,24	False	1,5	0,75
007	Stationsweg oost 1	0,00	0,00	Relatief	8	299,24	False	1,5	0,75

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50
007	0	W13	SMA NL8 G+	50	50	50	50	50	50

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44
007	50	50	50	6675,50	6,77	2,94	0,87	88,72	93,11	82,44

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82
007	6,04	3,34	7,20	5,23	3,56	10,37	82,05	89,30	96,82

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41
007	101,62	105,30	101,59	94,46	85,25	108,56	77,43	84,41

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56
007	91,65	97,31	101,42	97,62	90,37	80,61	104,48	74,56

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46
007	81,87	89,56	93,96	96,93	93,27	86,31	77,65	100,46

Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
Fase 1 - Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

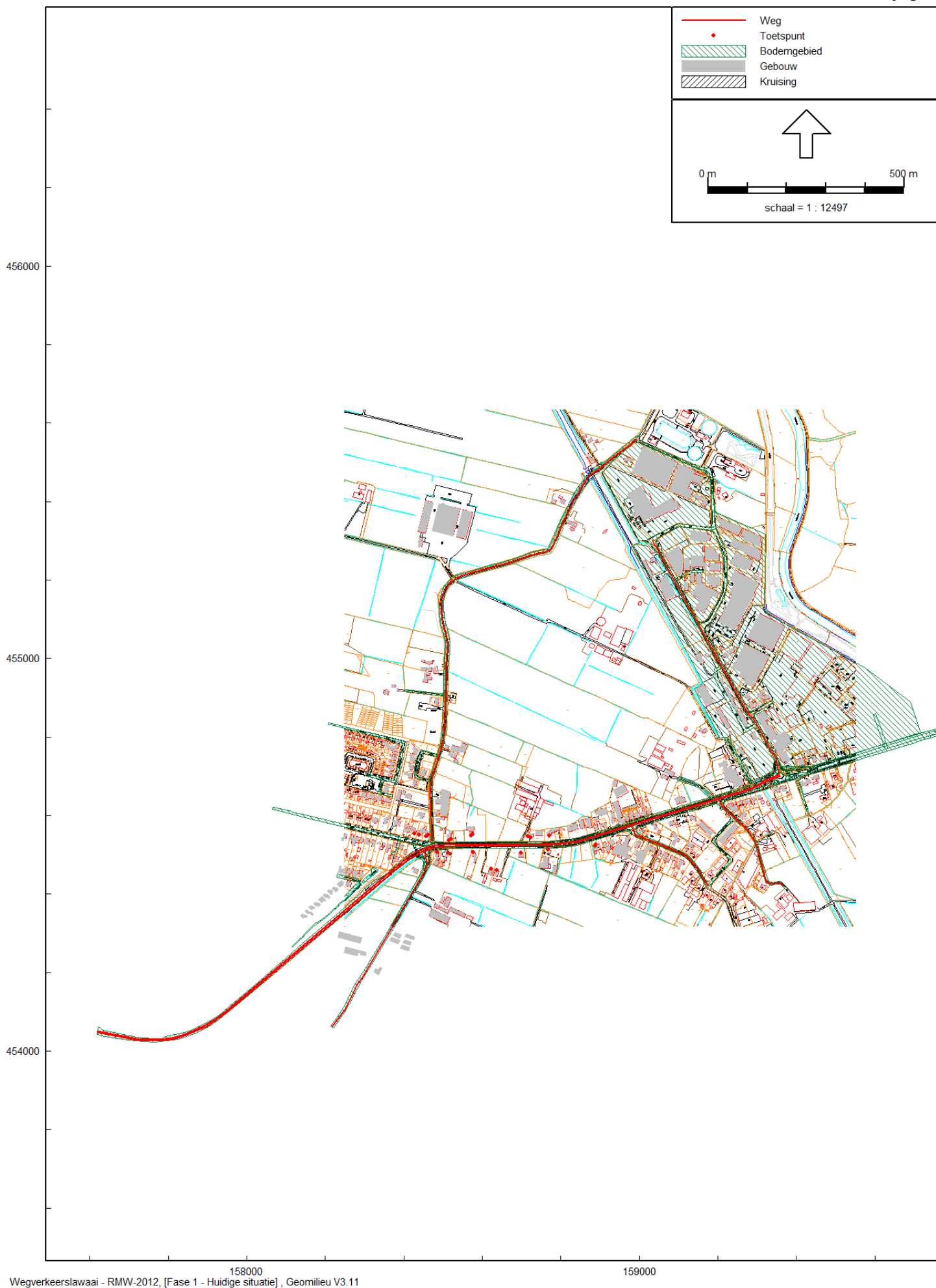
<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>	<u>Corr.</u>
001	VRI	1

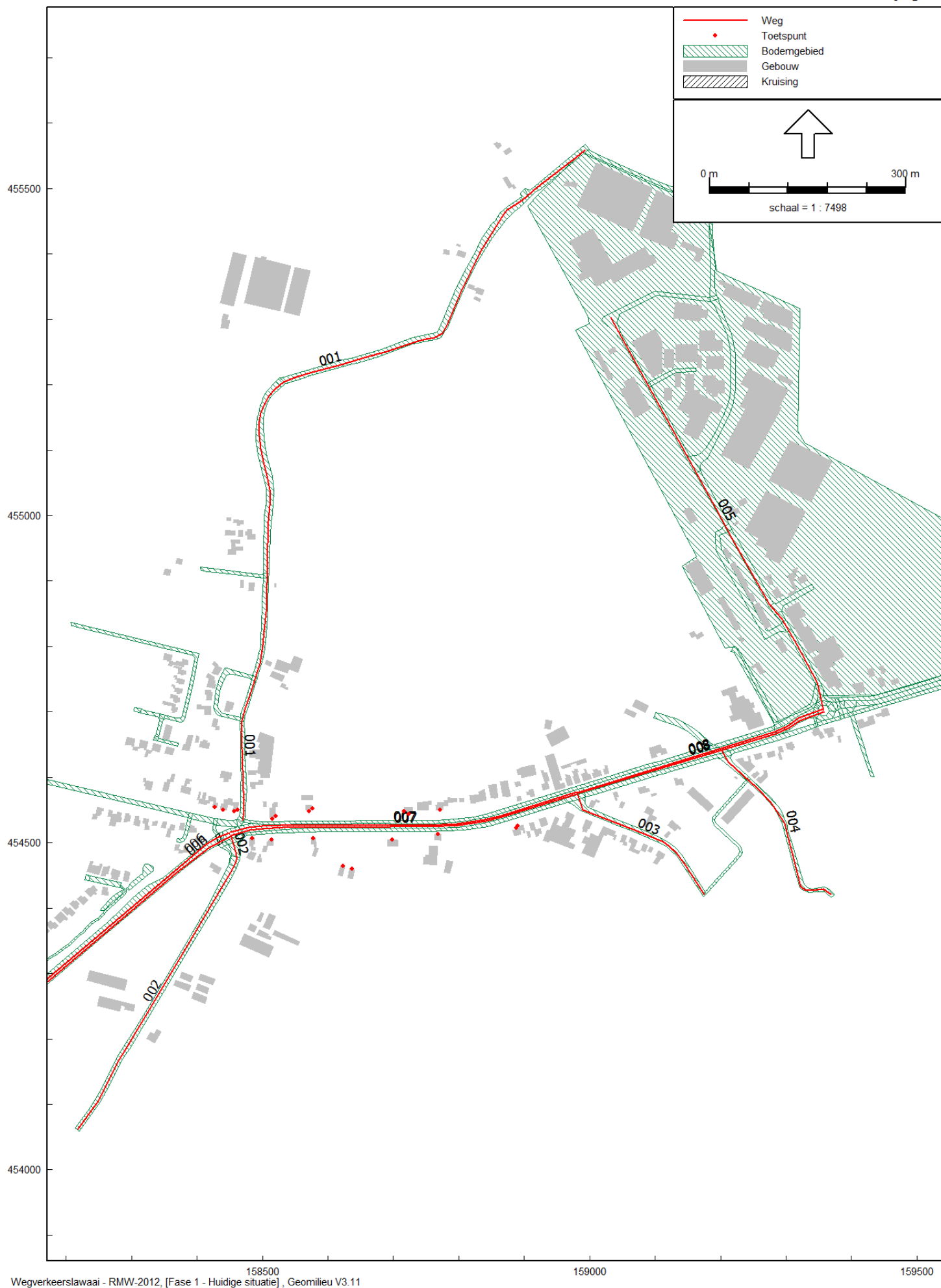
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Toekomstige situatie fase 1 plan

Model eigenschap

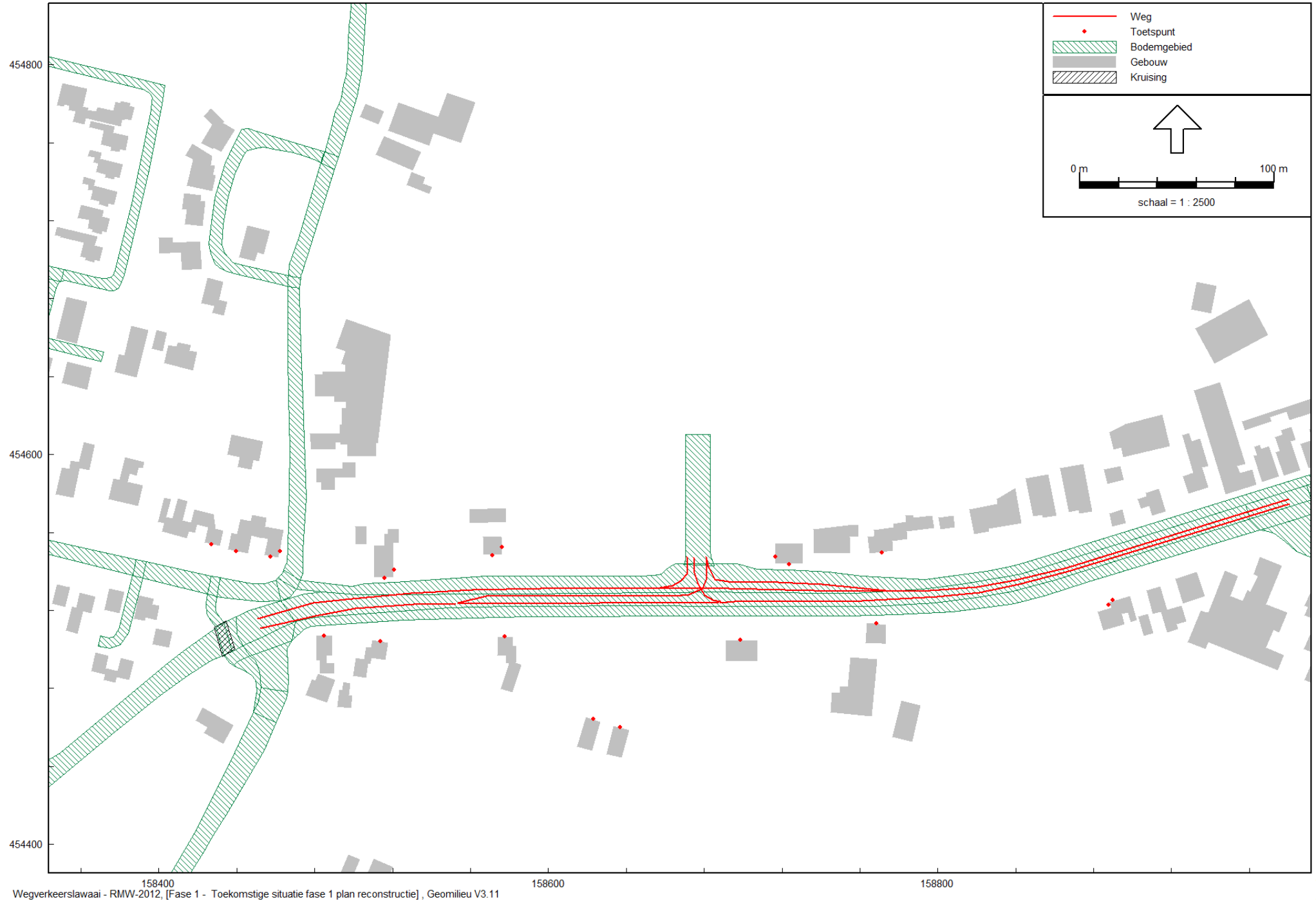
Omschrijving	Toekomstige situatie fase 1 plan
Verantwoordelijke	PiroN
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	PiroN op 11-2-2016
Laatst ingezien door	PiroN op 31-3-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,50
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Bijlage 4 Grafische weergave akoestisch overdrachtsmodel









158400
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [Fase 1 - Toekomstige situatie fase 1 plan reconstructie] , Geomilieu V3.11

158600

158800

Bijlage 5 **Berekeningsresultaten reconstructietoets**

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	55,56	51,44	47,40	56,40
01_B	Bestaande woning	4,50	56,53	52,40	48,39	57,38
02_A	Bestaande woning	1,50	57,32	53,19	49,17	58,16
02_B	Bestaande woning	4,50	57,88	53,75	49,76	58,73
03_A	Bestaande woning	1,50	52,85	48,73	44,70	53,69
03_B	Bestaande woning	4,50	53,75	49,62	45,62	54,60
03_C	Bestaande woning	7,50	53,79	49,65	45,66	54,64
04_A	Bestaande woning	1,50	51,14	47,03	42,97	51,98
04_B	Bestaande woning	4,50	52,50	48,38	44,36	53,35
05_A	Bestaande woning	1,50	55,38	51,26	47,22	56,22
05_B	Bestaande woning	4,50	56,36	52,22	48,22	57,20
06_A	Bestaande woning	1,50	59,83	55,69	51,71	60,68
06_B	Bestaande woning	4,50	59,99	55,85	51,88	60,85
07_A	Bestaande woning	1,50	55,18	51,05	47,04	56,03
07_B	Bestaande woning	4,50	55,64	51,50	47,51	56,49
08_A	Bestaande woning	1,50	51,52	47,39	43,38	52,37
08_B	Bestaande woning	4,50	52,97	48,82	44,85	53,82
09_A	Bestaande woning	1,50	52,05	47,92	43,91	52,90
09_B	Bestaande woning	4,50	53,39	49,25	45,26	54,24
10_A	Bestaande woning	1,50	48,69	44,57	40,53	49,53
10_B	Bestaande woning	4,50	50,42	46,29	42,29	51,27
11_A	Bestaande woning	1,50	45,74	41,63	37,57	46,58
11_B	Bestaande woning	4,50	47,65	43,52	39,51	48,50
12_A	Bestaande woning	1,50	58,69	54,55	50,56	59,54
12_B	Bestaande woning	4,50	58,88	54,74	50,77	59,74
13_A	Bestaande woning	1,50	56,70	52,58	48,56	57,55
13_B	Bestaande woning	4,50	57,37	53,23	49,24	58,22
13_C	Bestaande woning	7,50	57,28	53,13	49,15	58,13
14_A	Bestaande woning	1,50	57,14	53,01	49,00	57,99
14_B	Bestaande woning	4,50	57,73	53,59	49,60	58,58
15_A	Bestaande woning	1,50	47,50	43,41	39,30	48,33
15_B	Bestaande woning	4,50	49,24	45,12	41,07	50,08
16_A	Bestaande woning	1,50	47,06	42,97	38,85	47,88
16_B	Bestaande woning	4,50	48,72	44,61	40,55	49,56
17_A	Bestaande woning	1,50	56,43	52,31	48,28	57,27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	57,17	53,03	49,03	58,01
18_A	Bestaande woning	1,50	59,47	55,33	51,35	60,32
18_B	Bestaande woning	4,50	59,73	55,58	51,62	60,59
19_A	Bestaande woning	1,50	56,22	52,09	48,07	57,06
19_B	Bestaande woning	4,50	57,04	52,90	48,91	57,89
20_A	Bestaande woning	1,50	54,65	50,53	46,50	55,49
20_B	Bestaande woning	4,50	55,68	51,54	47,55	56,53
20_C	Bestaande woning	7,50	53,66	49,53	45,54	54,51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	60,56	56,44	52,40	61,40
01_B	Bestaande woning	4,50	61,53	57,40	53,39	62,38
02_A	Bestaande woning	1,50	62,32	58,19	54,17	63,16
02_B	Bestaande woning	4,50	62,88	58,75	54,76	63,73
03_A	Bestaande woning	1,50	57,85	53,73	49,70	58,69
03_B	Bestaande woning	4,50	58,75	54,62	50,62	59,60
03_C	Bestaande woning	7,50	58,79	54,65	50,66	59,64
04_A	Bestaande woning	1,50	56,14	52,03	47,97	56,98
04_B	Bestaande woning	4,50	57,50	53,38	49,36	58,35
05_A	Bestaande woning	1,50	60,38	56,26	52,22	61,22
05_B	Bestaande woning	4,50	61,36	57,22	53,22	62,20
06_A	Bestaande woning	1,50	64,83	60,69	56,71	65,68
06_B	Bestaande woning	4,50	64,99	60,85	56,88	65,85
07_A	Bestaande woning	1,50	60,18	56,05	52,04	61,03
07_B	Bestaande woning	4,50	60,64	56,50	52,51	61,49
08_A	Bestaande woning	1,50	56,52	52,39	48,38	57,37
08_B	Bestaande woning	4,50	57,97	53,82	49,85	58,82
09_A	Bestaande woning	1,50	57,05	52,92	48,91	57,90
09_B	Bestaande woning	4,50	58,39	54,25	50,26	59,24
10_A	Bestaande woning	1,50	53,69	49,57	45,53	54,53
10_B	Bestaande woning	4,50	55,42	51,29	47,29	56,27
11_A	Bestaande woning	1,50	50,74	46,63	42,57	51,58
11_B	Bestaande woning	4,50	52,65	48,52	44,51	53,50
12_A	Bestaande woning	1,50	63,69	59,55	55,56	64,54
12_B	Bestaande woning	4,50	63,88	59,74	55,77	64,74
13_A	Bestaande woning	1,50	61,70	57,58	53,56	62,55
13_B	Bestaande woning	4,50	62,37	58,23	54,24	63,22
13_C	Bestaande woning	7,50	62,28	58,13	54,15	63,13
14_A	Bestaande woning	1,50	62,14	58,01	54,00	62,99
14_B	Bestaande woning	4,50	62,73	58,59	54,60	63,58
15_A	Bestaande woning	1,50	52,50	48,41	44,30	53,33
15_B	Bestaande woning	4,50	54,24	50,12	46,07	55,08
16_A	Bestaande woning	1,50	52,06	47,97	43,85	52,88
16_B	Bestaande woning	4,50	53,72	49,61	45,55	54,56
17_A	Bestaande woning	1,50	61,43	57,31	53,28	62,27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	62,17	58,03	54,03	63,01
18_A	Bestaande woning	1,50	64,47	60,33	56,35	65,32
18_B	Bestaande woning	4,50	64,73	60,58	56,62	65,59
19_A	Bestaande woning	1,50	61,22	57,09	53,07	62,06
19_B	Bestaande woning	4,50	62,04	57,90	53,91	62,89
20_A	Bestaande woning	1,50	59,65	55,53	51,50	60,49
20_B	Bestaande woning	4,50	60,68	56,54	52,55	61,53
20_C	Bestaande woning	7,50	58,66	54,53	50,54	59,51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomstige situatie fase 1 plan reconstructie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	56,93	52,84	48,83	57,80
01_B	Bestaande woning	4,50	57,78	53,68	49,71	58,66
02_A	Bestaande woning	1,50	59,95	55,78	51,96	60,85
02_B	Bestaande woning	4,50	60,26	56,09	52,28	61,17
03_A	Bestaande woning	1,50	55,39	51,23	47,39	56,29
03_B	Bestaande woning	4,50	56,03	51,86	48,04	56,93
03_C	Bestaande woning	7,50	55,99	51,82	48,00	56,89
04_A	Bestaande woning	1,50	53,01	48,94	44,89	53,87
04_B	Bestaande woning	4,50	54,09	50,01	45,99	54,96
05_A	Bestaande woning	1,50	57,25	53,19	49,13	58,12
05_B	Bestaande woning	4,50	58,01	53,93	49,91	58,88
06_A	Bestaande woning	1,50	61,24	57,16	53,13	62,11
06_B	Bestaande woning	4,50	61,28	57,20	53,17	62,15
07_A	Bestaande woning	1,50	56,65	52,59	48,52	57,51
07_B	Bestaande woning	4,50	56,99	52,92	48,88	57,86
08_A	Bestaande woning	1,50	52,13	48,07	43,99	52,99
08_B	Bestaande woning	4,50	53,59	49,52	45,47	54,45
09_A	Bestaande woning	1,50	52,63	48,57	44,49	53,49
09_B	Bestaande woning	4,50	53,98	49,92	45,86	54,85
10_A	Bestaande woning	1,50	49,32	45,28	41,16	50,17
10_B	Bestaande woning	4,50	51,06	47,00	42,93	51,92
11_A	Bestaande woning	1,50	46,40	42,35	38,23	47,25
11_B	Bestaande woning	4,50	48,30	44,24	40,16	49,16
12_A	Bestaande woning	1,50	59,70	55,64	51,58	60,57
12_B	Bestaande woning	4,50	59,84	55,76	51,73	60,71
13_A	Bestaande woning	1,50	57,31	53,25	49,17	58,17
13_B	Bestaande woning	4,50	58,00	53,93	49,88	58,86
13_C	Bestaande woning	7,50	57,92	53,85	49,80	58,78
14_A	Bestaande woning	1,50	57,42	53,33	49,32	58,29
14_B	Bestaande woning	4,50	58,15	54,05	50,06	59,02
15_A	Bestaande woning	1,50	48,23	44,17	40,09	49,09
15_B	Bestaande woning	4,50	49,93	45,84	41,83	50,80
16_A	Bestaande woning	1,50	47,81	43,75	39,68	48,67
16_B	Bestaande woning	4,50	49,45	45,37	41,36	50,33
17_A	Bestaande woning	1,50	56,97	52,81	48,95	57,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 plan reconstructie
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	57,87	53,70	49,87	58,77
18_A	Bestaande woning	1,50	60,09	55,97	52,04	60,98
18_B	Bestaande woning	4,50	60,40	56,27	52,35	61,28
19_A	Bestaande woning	1,50	56,93	52,88	48,79	57,79
19_B	Bestaande woning	4,50	57,75	53,68	49,62	58,61
20_A	Bestaande woning	1,50	55,36	51,32	47,21	56,22
20_B	Bestaande woning	4,50	56,39	52,32	48,26	57,25
20_C	Bestaande woning	7,50	54,38	50,31	46,25	55,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Toekomstige situatie fase 1 plan reconstructie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	61,93	57,84	53,83	62,80
01_B	Bestaande woning	4,50	62,78	58,68	54,71	63,66
02_A	Bestaande woning	1,50	64,95	60,78	56,96	65,85
02_B	Bestaande woning	4,50	65,26	61,09	57,28	66,17
03_A	Bestaande woning	1,50	60,39	56,23	52,39	61,29
03_B	Bestaande woning	4,50	61,03	56,86	53,04	61,93
03_C	Bestaande woning	7,50	60,99	56,82	53,00	61,89
04_A	Bestaande woning	1,50	58,01	53,94	49,89	58,87
04_B	Bestaande woning	4,50	59,09	55,01	50,99	59,96
05_A	Bestaande woning	1,50	62,25	58,19	54,13	63,12
05_B	Bestaande woning	4,50	63,01	58,93	54,91	63,88
06_A	Bestaande woning	1,50	66,24	62,16	58,13	67,11
06_B	Bestaande woning	4,50	66,28	62,20	58,17	67,15
07_A	Bestaande woning	1,50	61,65	57,59	53,52	62,51
07_B	Bestaande woning	4,50	61,99	57,92	53,88	62,86
08_A	Bestaande woning	1,50	57,13	53,07	48,99	57,99
08_B	Bestaande woning	4,50	58,59	54,52	50,47	59,45
09_A	Bestaande woning	1,50	57,63	53,57	49,49	58,49
09_B	Bestaande woning	4,50	58,98	54,92	50,86	59,85
10_A	Bestaande woning	1,50	54,32	50,28	46,16	55,17
10_B	Bestaande woning	4,50	56,06	52,00	47,93	56,92
11_A	Bestaande woning	1,50	51,40	47,35	43,23	52,25
11_B	Bestaande woning	4,50	53,30	49,24	45,16	54,16
12_A	Bestaande woning	1,50	64,70	60,64	56,58	65,57
12_B	Bestaande woning	4,50	64,84	60,76	56,73	65,71
13_A	Bestaande woning	1,50	62,31	58,25	54,17	63,17
13_B	Bestaande woning	4,50	63,00	58,93	54,88	63,86
13_C	Bestaande woning	7,50	62,92	58,85	54,80	63,78
14_A	Bestaande woning	1,50	62,42	58,33	54,32	63,29
14_B	Bestaande woning	4,50	63,15	59,05	55,06	64,02
15_A	Bestaande woning	1,50	53,23	49,17	45,09	54,09
15_B	Bestaande woning	4,50	54,93	50,84	46,83	55,80
16_A	Bestaande woning	1,50	52,81	48,75	44,68	53,67
16_B	Bestaande woning	4,50	54,45	50,37	46,36	55,33
17_A	Bestaande woning	1,50	61,97	57,81	53,95	62,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 plan reconstructie
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	62,87	58,70	54,87	63,77
18_A	Bestaande woning	1,50	65,09	60,97	57,04	65,98
18_B	Bestaande woning	4,50	65,40	61,27	57,35	66,28
19_A	Bestaande woning	1,50	61,93	57,88	53,79	62,79
19_B	Bestaande woning	4,50	62,75	58,68	54,62	63,61
20_A	Bestaande woning	1,50	60,36	56,32	52,21	61,22
20_B	Bestaande woning	4,50	61,39	57,32	53,26	62,25
20_C	Bestaande woning	7,50	59,38	55,31	51,25	60,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	56,58	52,54	48,43	57,44
01_B	Bestaande woning	4,50	57,44	53,38	49,31	58,30
02_A	Bestaande woning	1,50	59,37	55,30	51,26	60,24
02_B	Bestaande woning	4,50	59,70	55,62	51,59	60,57
03_A	Bestaande woning	1,50	54,82	50,75	46,69	55,68
03_B	Bestaande woning	4,50	55,45	51,38	47,34	56,32
03_C	Bestaande woning	7,50	55,42	51,35	47,31	56,29
04_A	Bestaande woning	1,50	52,72	48,68	44,57	53,58
04_B	Bestaande woning	4,50	53,80	49,74	45,67	54,66
05_A	Bestaande woning	1,50	56,99	52,94	48,85	57,85
05_B	Bestaande woning	4,50	57,75	53,68	49,62	58,61
06_A	Bestaande woning	1,50	61,05	56,97	52,94	61,92
06_B	Bestaande woning	4,50	61,09	57,01	52,98	61,96
07_A	Bestaande woning	1,50	56,46	52,39	48,33	57,32
07_B	Bestaande woning	4,50	56,80	52,72	48,68	57,66
08_A	Bestaande woning	1,50	51,94	47,88	43,80	52,80
08_B	Bestaande woning	4,50	53,40	49,33	45,28	54,26
09_A	Bestaande woning	1,50	52,44	48,38	44,30	53,30
09_B	Bestaande woning	4,50	53,79	49,73	45,67	54,66
10_A	Bestaande woning	1,50	49,13	45,08	40,97	49,98
10_B	Bestaande woning	4,50	50,87	46,81	42,74	51,73
11_A	Bestaande woning	1,50	46,21	42,16	38,04	47,06
11_B	Bestaande woning	4,50	48,11	44,05	39,97	48,97
12_A	Bestaande woning	1,50	59,51	55,45	51,39	60,38
12_B	Bestaande woning	4,50	59,65	55,57	51,54	60,52
13_A	Bestaande woning	1,50	57,12	53,06	48,97	57,97
13_B	Bestaande woning	4,50	57,81	53,74	49,69	58,67
13_C	Bestaande woning	7,50	57,73	53,66	49,61	58,59
14_A	Bestaande woning	1,50	57,14	53,08	48,99	57,99
14_B	Bestaande woning	4,50	57,87	53,80	49,74	58,73
15_A	Bestaande woning	1,50	47,89	43,88	39,69	48,73
15_B	Bestaande woning	4,50	49,59	45,54	41,42	50,44
16_A	Bestaande woning	1,50	47,46	43,45	39,26	48,30
16_B	Bestaande woning	4,50	49,10	45,06	40,94	49,95
17_A	Bestaande woning	1,50	56,44	52,38	48,29	57,29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	57,33	53,26	49,20	58,19
18_A	Bestaande woning	1,50	59,72	55,65	51,60	60,58
18_B	Bestaande woning	4,50	60,03	55,95	51,92	60,90
19_A	Bestaande woning	1,50	56,74	52,69	48,60	57,60
19_B	Bestaande woning	4,50	57,56	53,49	49,43	58,42
20_A	Bestaande woning	1,50	55,17	51,13	47,02	56,03
20_B	Bestaande woning	4,50	56,20	52,13	48,06	57,06
20_C	Bestaande woning	7,50	54,19	50,12	46,06	55,05

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Bestaande woning	1,50	61,58	57,54	53,43	62,44
01_B	Bestaande woning	4,50	62,44	58,38	54,31	63,30
02_A	Bestaande woning	1,50	64,37	60,30	56,26	65,24
02_B	Bestaande woning	4,50	64,70	60,62	56,59	65,57
03_A	Bestaande woning	1,50	59,82	55,75	51,69	60,68
03_B	Bestaande woning	4,50	60,45	56,38	52,34	61,32
03_C	Bestaande woning	7,50	60,42	56,35	52,31	61,29
04_A	Bestaande woning	1,50	57,72	53,68	49,57	58,58
04_B	Bestaande woning	4,50	58,80	54,74	50,67	59,66
05_A	Bestaande woning	1,50	61,99	57,94	53,85	62,85
05_B	Bestaande woning	4,50	62,75	58,68	54,62	63,61
06_A	Bestaande woning	1,50	66,05	61,97	57,94	66,92
06_B	Bestaande woning	4,50	66,09	62,01	57,98	66,96
07_A	Bestaande woning	1,50	61,46	57,39	53,33	62,32
07_B	Bestaande woning	4,50	61,80	57,72	53,68	62,66
08_A	Bestaande woning	1,50	56,94	52,88	48,80	57,80
08_B	Bestaande woning	4,50	58,40	54,33	50,28	59,26
09_A	Bestaande woning	1,50	57,44	53,38	49,30	58,30
09_B	Bestaande woning	4,50	58,79	54,73	50,67	59,66
10_A	Bestaande woning	1,50	54,13	50,08	45,97	54,98
10_B	Bestaande woning	4,50	55,87	51,81	47,74	56,73
11_A	Bestaande woning	1,50	51,21	47,16	43,04	52,06
11_B	Bestaande woning	4,50	53,11	49,05	44,97	53,97
12_A	Bestaande woning	1,50	64,51	60,45	56,39	65,38
12_B	Bestaande woning	4,50	64,65	60,57	56,54	65,52
13_A	Bestaande woning	1,50	62,12	58,06	53,97	62,97
13_B	Bestaande woning	4,50	62,81	58,74	54,69	63,67
13_C	Bestaande woning	7,50	62,73	58,66	54,61	63,59
14_A	Bestaande woning	1,50	62,14	58,08	53,99	62,99
14_B	Bestaande woning	4,50	62,87	58,80	54,74	63,73
15_A	Bestaande woning	1,50	52,89	48,88	44,69	53,73
15_B	Bestaande woning	4,50	54,59	50,54	46,42	55,44
16_A	Bestaande woning	1,50	52,46	48,45	44,26	53,30
16_B	Bestaande woning	4,50	54,10	50,06	45,94	54,95
17_A	Bestaande woning	1,50	61,44	57,38	53,29	62,29

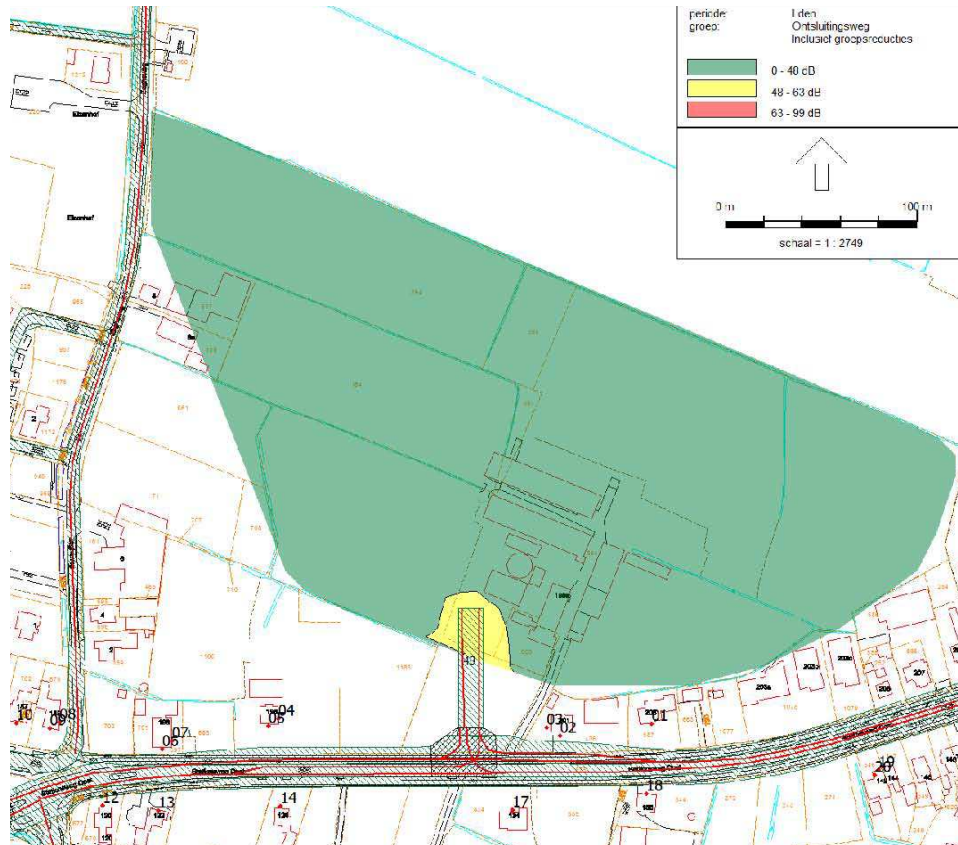
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie fase 1 autonoom reconstructie
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

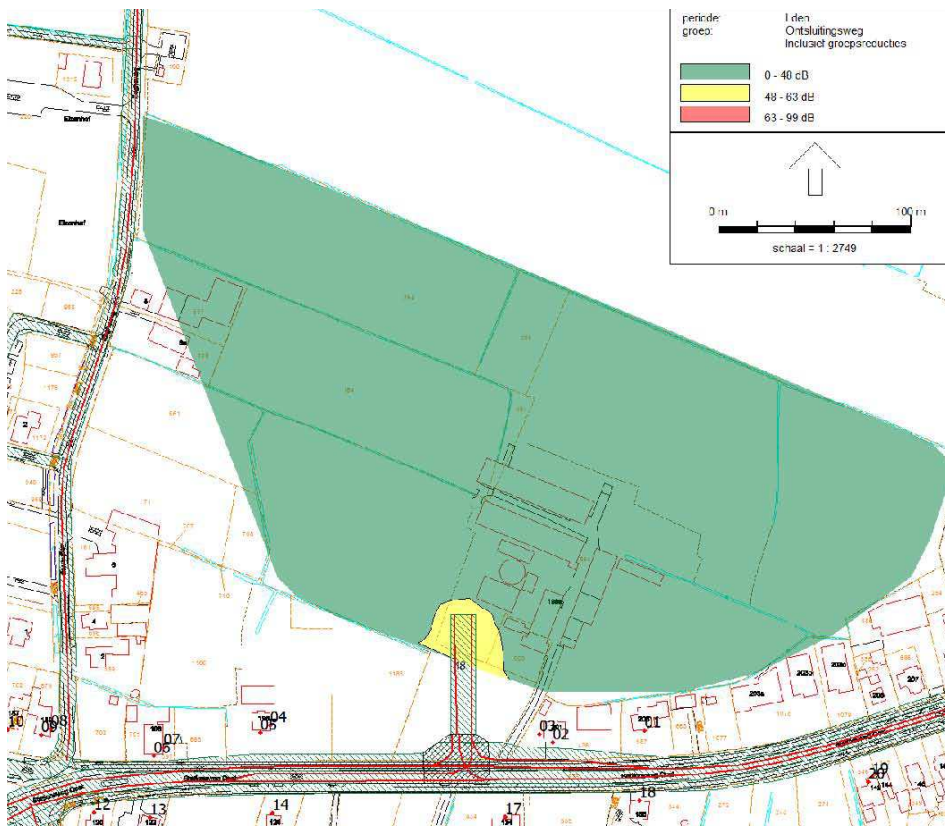
Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
17_B	Bestaande woning	4,50	62,33	58,26	54,20	63,19
18_A	Bestaande woning	1,50	64,72	60,65	56,60	65,58
18_B	Bestaande woning	4,50	65,03	60,95	56,92	65,90
19_A	Bestaande woning	1,50	61,74	57,69	53,60	62,60
19_B	Bestaande woning	4,50	62,56	58,49	54,43	63,42
20_A	Bestaande woning	1,50	60,17	56,13	52,02	61,03
20_B	Bestaande woning	4,50	61,20	57,13	53,06	62,06
20_C	Bestaande woning	7,50	59,19	55,12	51,06	60,05

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

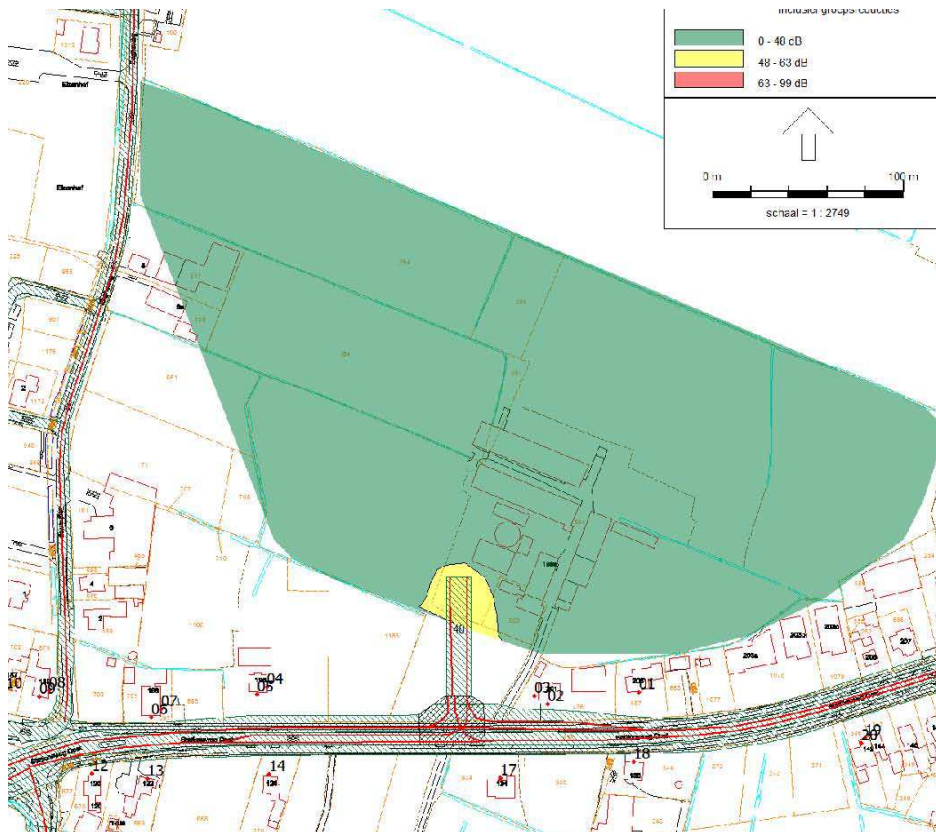
Bijlage 6 Contouren op het plangebied



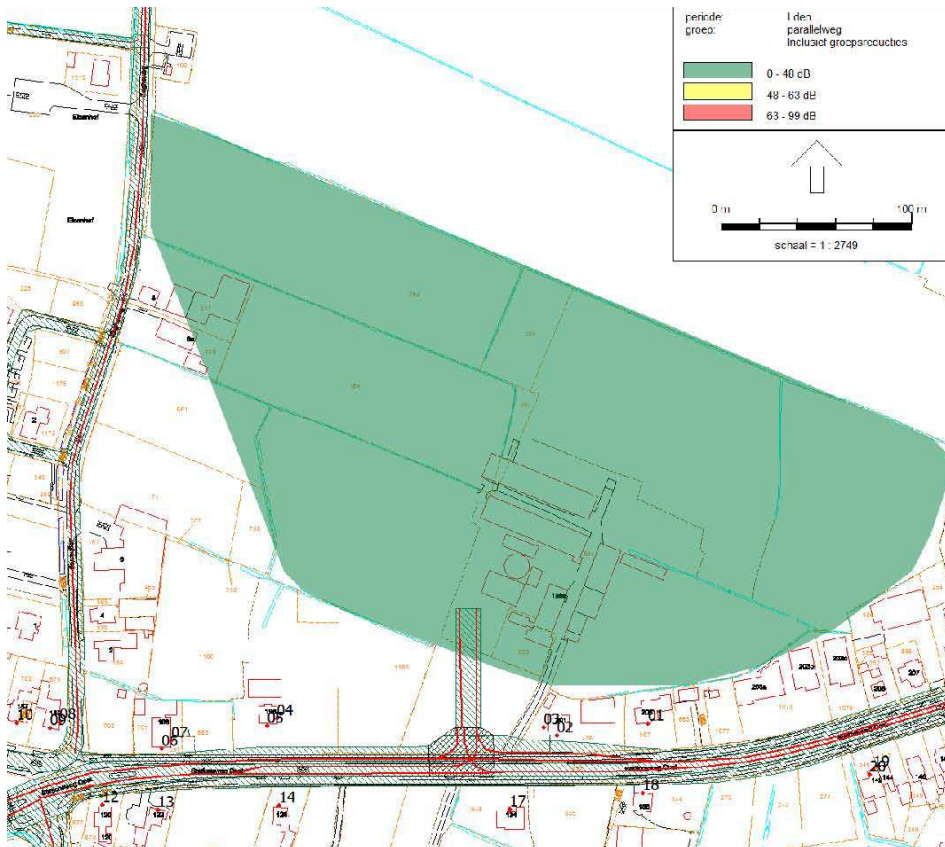
Figuur 1 contouren Ontsluitingsweg 1,5 m hoogte



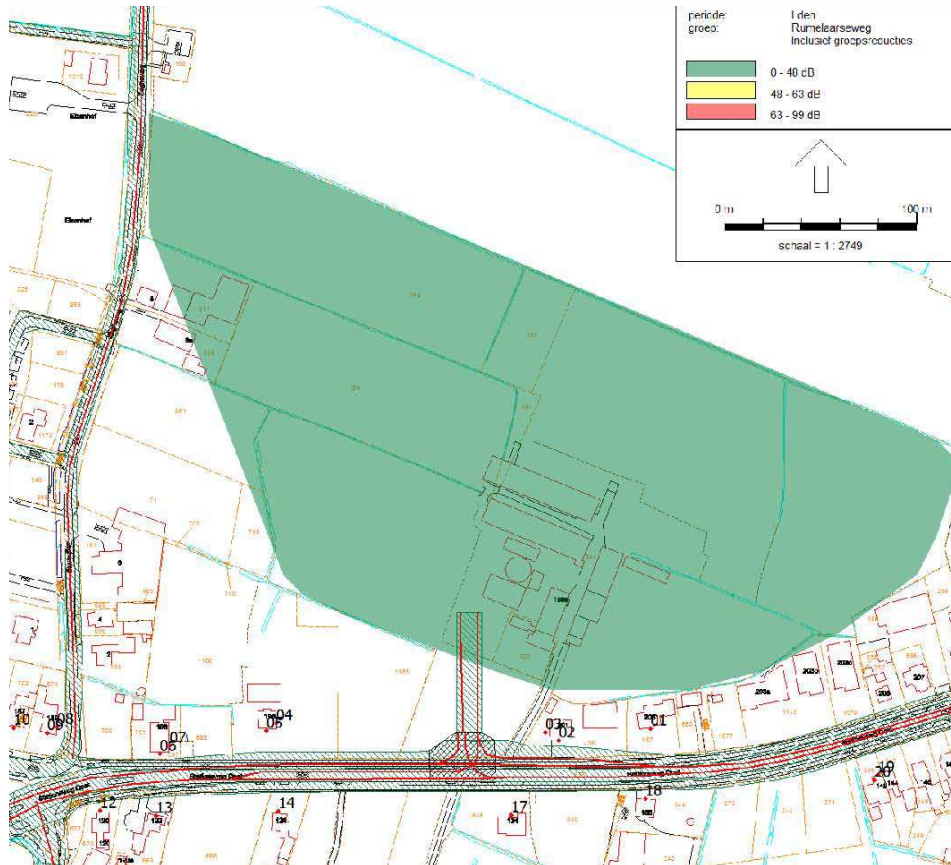
Figuur 2 contouren Ontsluitingsweg 4,5 m hoogte



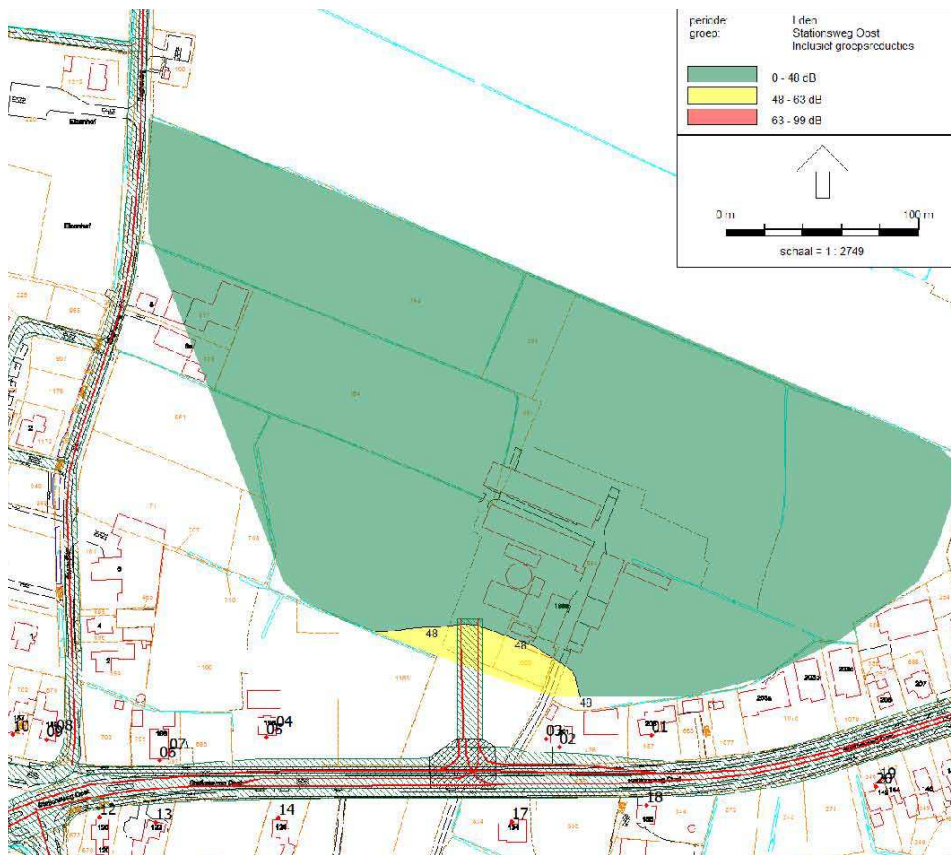
Figuur 3 contouren Ontsluitingsweg 1,5 m hoogte



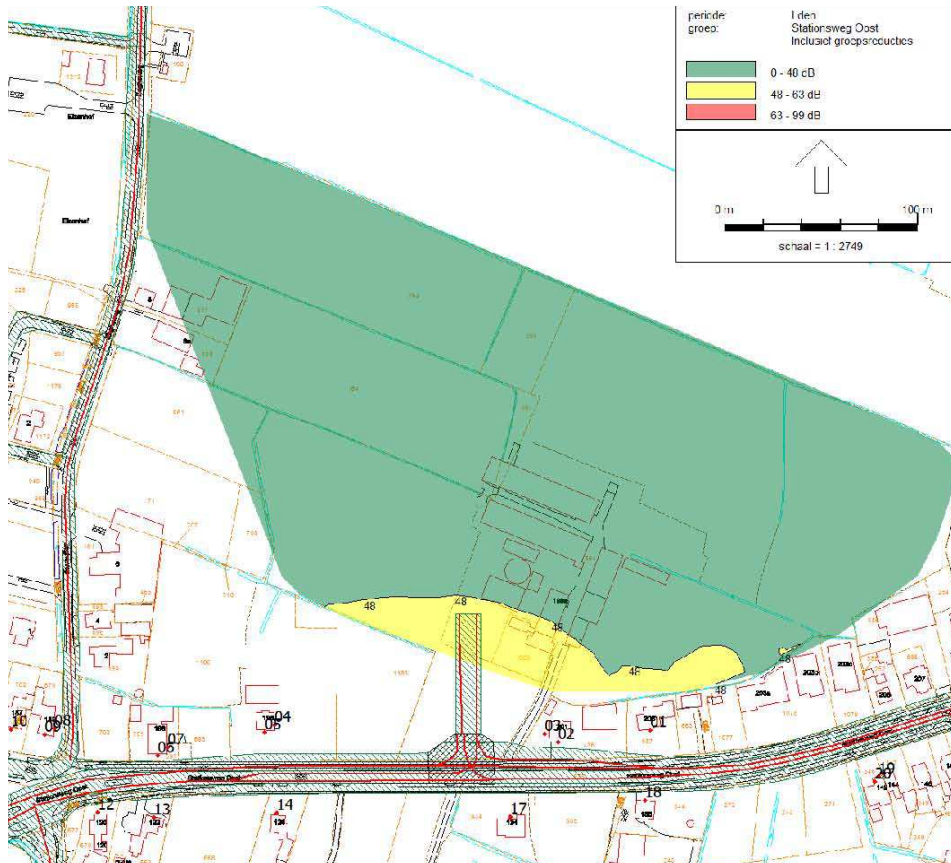
Figuur 4 contouren Parallelweg 1.5, 4.5 en 7.5 m hoogte



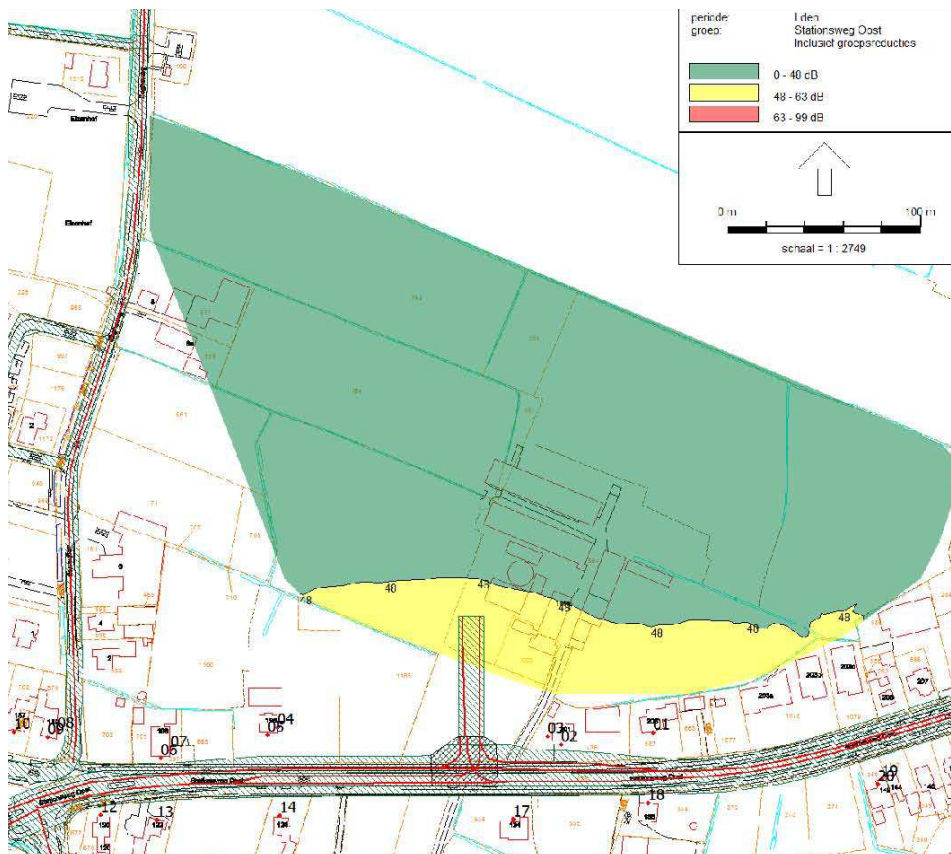
Figuur 5 contouren Rumelaarse weg 1.5, 4.5 en 7.5 m hoogte



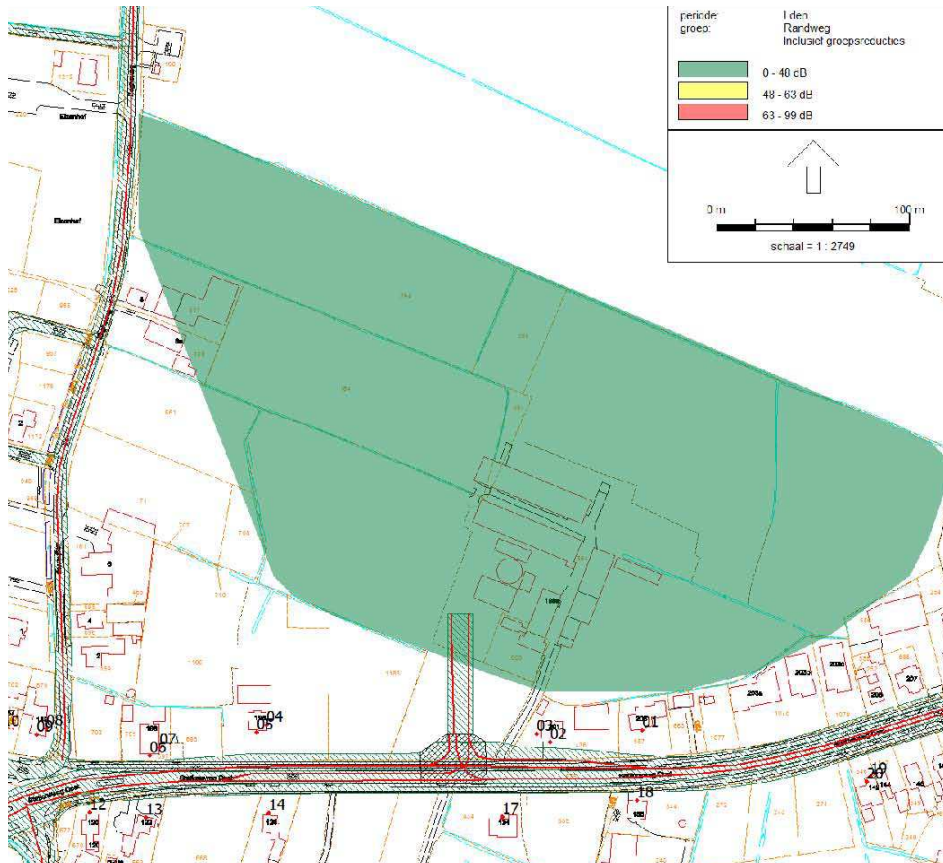
Figuur 6 contouren Stationsweg Oost 1,5 m hoogte



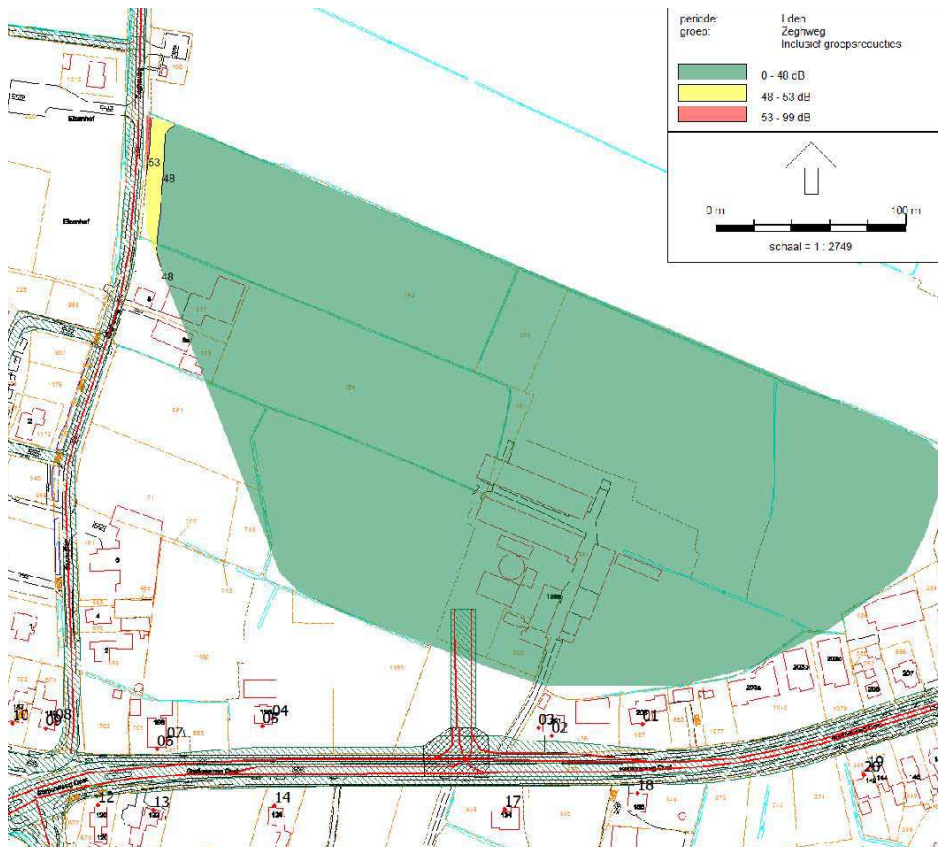
Figuur 7 contouren Stationsweg Oost 4,5 m hoogte



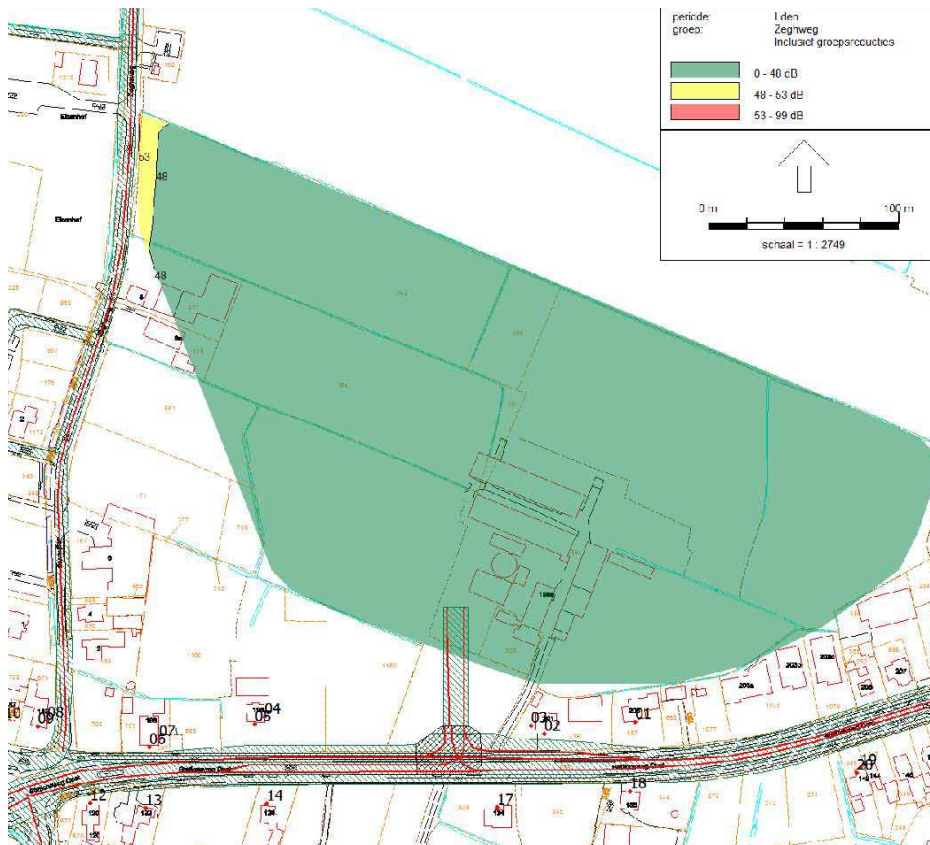
Figuur 8 contouren Stationsweg Oost 7,5 m hoogte



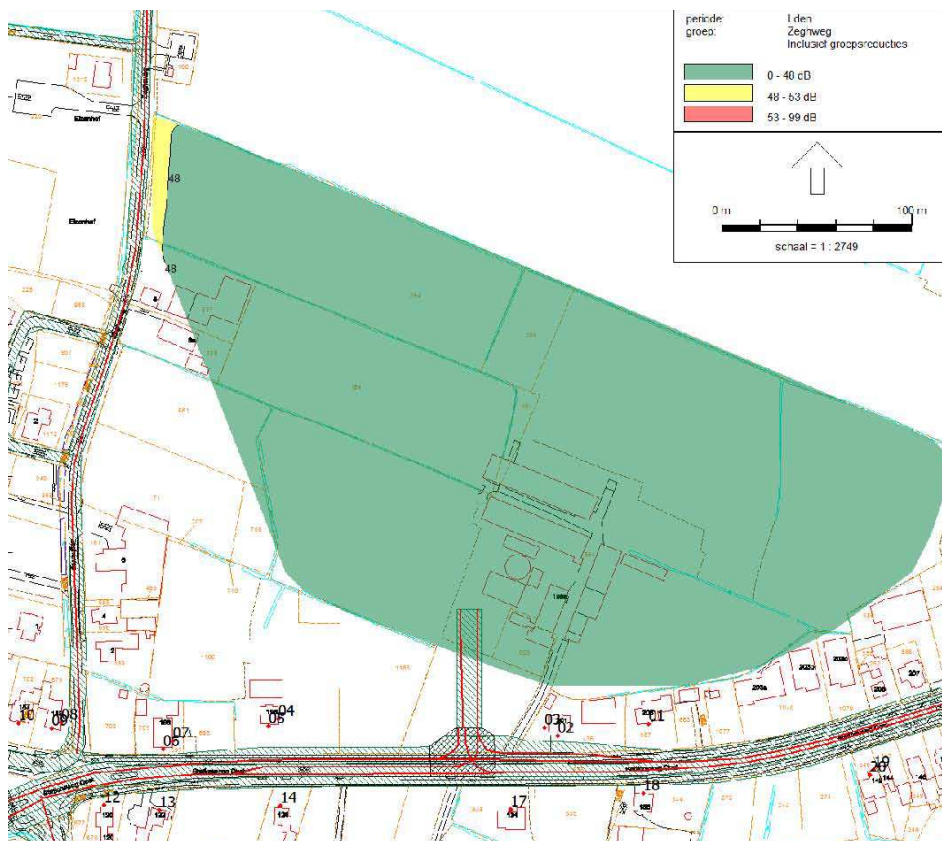
Figuur 9 contouren Randweg 1,5, 4,5 en 7,5 m hoogte



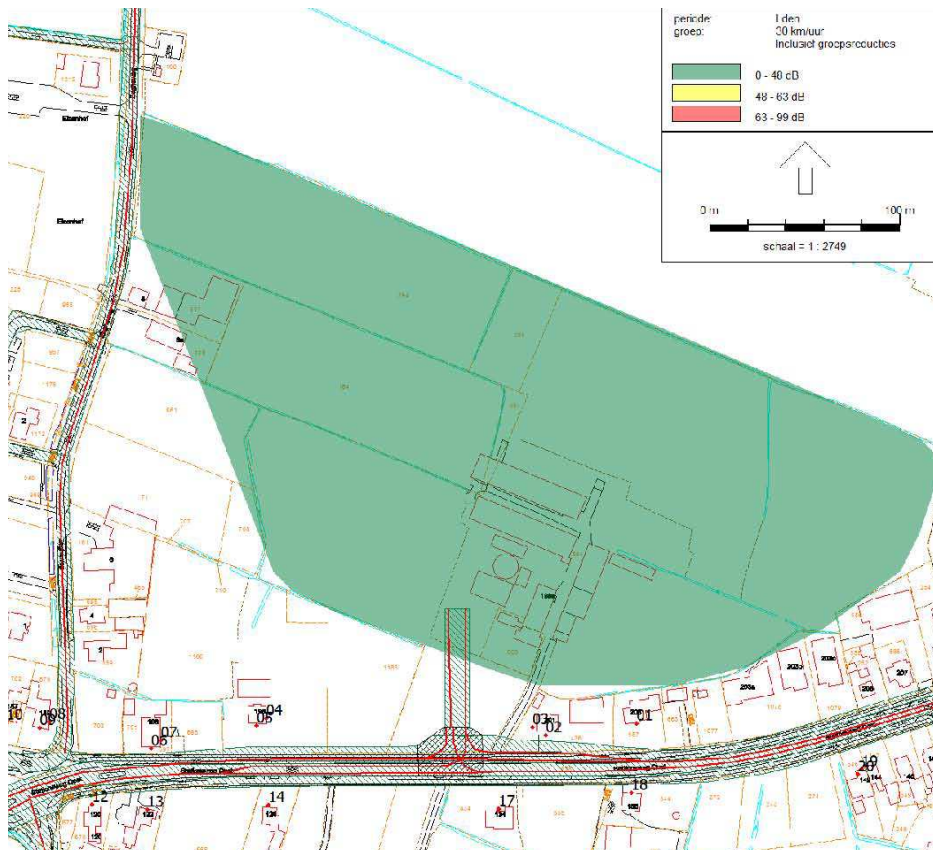
Figuur 10 contouren Zegheweg 1,5 m hoogte



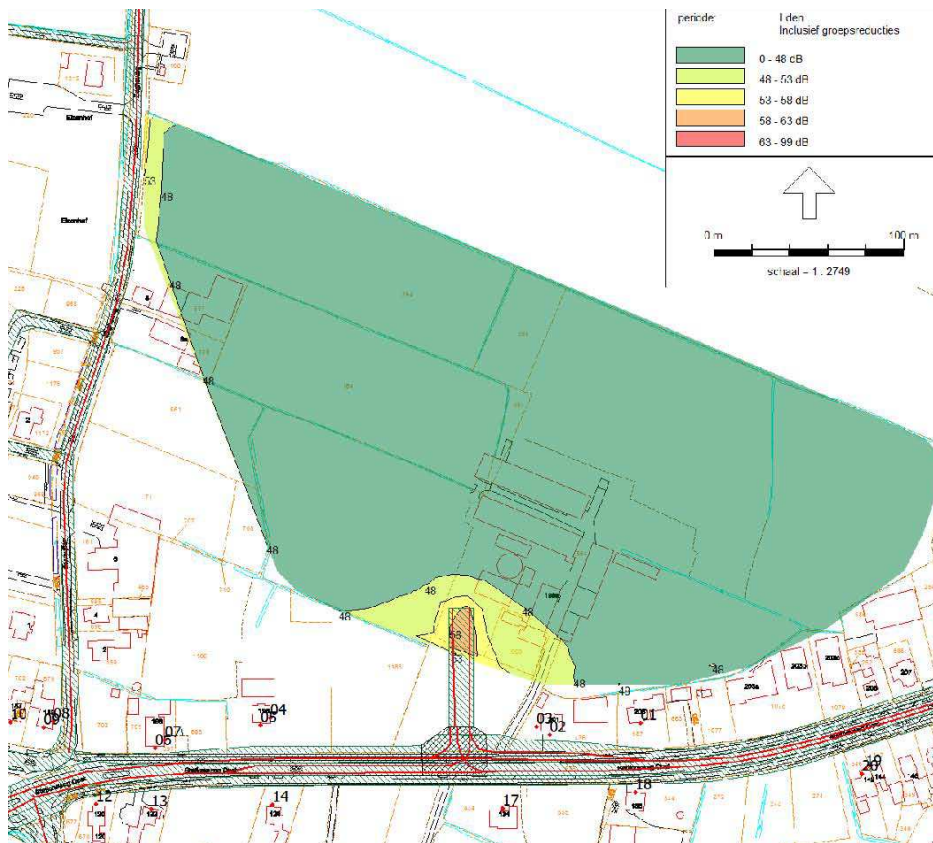
Figuur 11 contouren Zegheweg 4,5 m hoogte



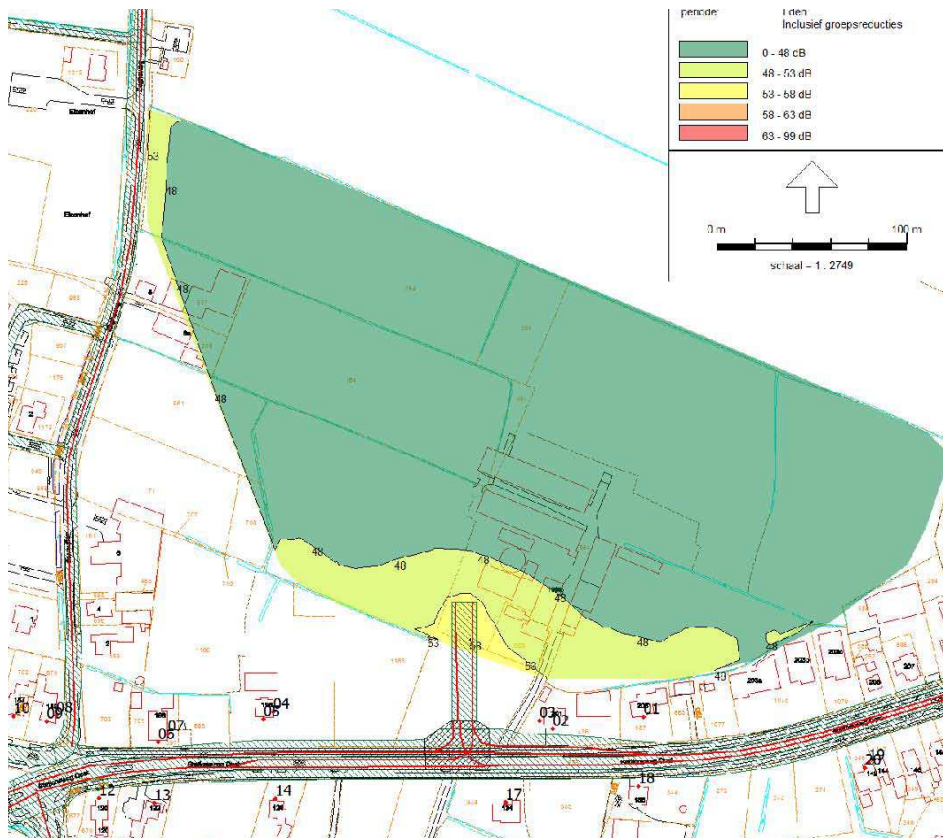
Figuur 12 contouren Zegheweg 7,5 m hoogte



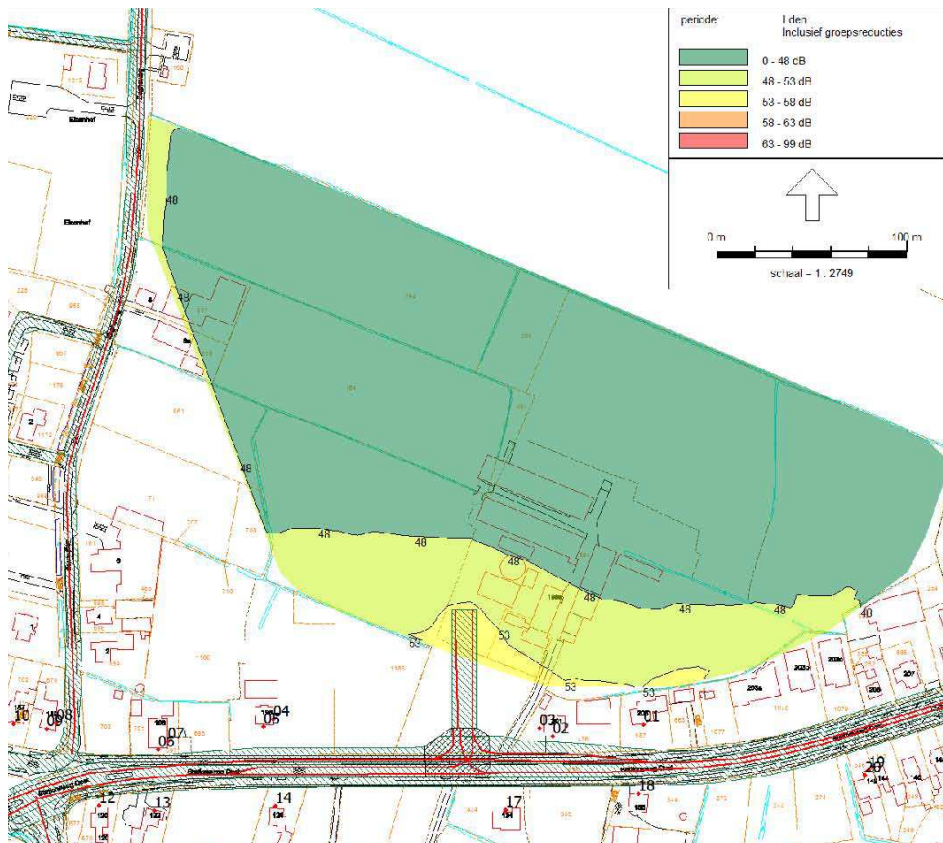
Figuur 13 contouren 30 km/uur wegen 1.5, 4.5 en 7.5 m hoogte



Figuur 14 cumulatieve contouren 1,5 m hoogte



Figuur 15 cumulatieve contouren 4,5 m hoogte



Figuur 16 cumulatieve contouren 7,5 m hoogte