



**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
woning Spoorstraat 29
te Waspik**

Opdrachtgever: N.B.S. van der Plas
Postbus 3
5165 ZG WASPIK
Contactpersoon: de heer N.B.S. van der Plas

Greten Raadgevende Ingenieurs

bezoekadres
Vijfhuizenberg 167
4708 AJ Roosendaal

postadres
postbus 1091
4700 BB Roosendaal

telefoon
(0165) 56 52 58

telefax
(0165) 56 61 68



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Wettelijk kader	4
2.1.	Wegverkeerslawaaï	4
2.1.1.	Geluidzones naast wegen	4
2.1.2.	Geluidbelasting in zones	5
2.2.	Ontheffingsbeleid gemeente Waalwijk	5
2.3.	Overige geluidsbronnen	6
2.3.1.	Railverkeer	6
2.3.2.	Luchtverkeer	6
2.3.3.	Industrielawaai	6
3.	Situatie	7
4.	Berekeningen	8
4.1.	Gehanteerd rekenpakket	8
4.2.	Verkeersgegevens	8
4.3.	Modelgegevens	8
5.	Rekenresultaten	10
5.1.	Geluidbelasting zone-plichtige wegen	10
5.1.1.	Spoorstraat	10
5.1.2.	Maatregelen Spoorstraat	11
5.2.	Schotse Hooglanderstraat	12
5.3.	‘s Gravenmoerseweg	13
5.4.	Toetsing gemeentelijk beleid	14
6.	Conclusie en overweging	16
6.1.	Rekenresultaten	16
6.2.	Maatregelenonderzoek	16
6.3.	Hogere waarde procedure	16

Figuur 1	:	Situatieschets
Figuur 2	:	Modelgegevens, objecten
Figuur 3	:	Modelgegevens, overig
Figuur 4	:	Situering rekenpunten
Bijlage I	:	Verkeersgegevens (gemeente Waalwijk)
Bijlage II	:	Modelgegevens
Bijlage III	:	Rekenresultaten zone-plichtige wegen, incl. corr. art. 110g Wgh
Bijlage IV	:	Rekenresultaten wegverkeerslawaaï, excl. corr. art. 110g Wgh



1. Inleiding

In opdracht van dhr. van der Plas is door Greten Raadgevende Ingenieurs de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï bepaald ter plaatse van een woning, gelegen op perceel Spoorstraat 29 te Waspik.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot zone-plichtige wegen:

- ☐ het verzamelen van gegevens waaronder voertuigintensiteiten, geometrie, doorsneden, bodemgebieden e.d.;
- ☐ het berekenen van de gevelbelasting op de woningen als gevolg van de Spoorstraat, Schotse Hooglanderstraat en de 's Gravenmoerseweg;
- ☐ het toetsen van de berekende waarden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} ;
- ☐ het indien noodzakelijk adviseren van bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen;
- ☐ het aanleveren van argumenten voor een eventuele hogere waarde procedure.



2. Wettelijk kader

2.1. Wegverkeerslawaaï

Wanneer een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geprojecteerd in de zone langs een weg of spoorweg is de Wetgeluidhinder (Wgh) van toepassing. Op basis van artikel 77 Wgh moet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden, zodat aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan (in eerste instantie) de voorkeursgrenswaarde. Kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan biedt de Wgh de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde tot een maximale waarde. Dit wordt de hogere waarde procedure genoemd. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet de voorkeursgrenswaarde, dan wel een vastgestelde hogere waarde, in acht worden genomen (artikel 76 Wgh).

2.1.1. Geluidzones naast wegen

Voor woningbouw binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt als volgt omschreven:

Artikel 74, lid 1

Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden de volgende breedte heeft:

- a. *in stedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;*
- b. *in buitenstedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;*
 - 3. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.*

Onderhavige situatie betreft woningbouw in stedelijk gebied. Het te situeren object bevindt zich binnen de zones van de Spoorstraat, Schotse Hooglanderstraat en de 's Gravenmoerseweg. De maximaal toelaatbare snelheid op deze wegen bedraagt 50 km/uur.

Alvorens aan de grenswaarde te toetsen mag, conform artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder (Rmg), voor wegverkeer bij de toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is gebaseerd op artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB.



2.1.2. Geluidbelasting in zones

Voor woningbouw binnen de geluidszones van een bestaande weg en bij de aanleg van een nieuwe weg langs bestaande woningen gelden de in onderstaande tabel genoemde voorkeurswaarden en hoogst toelaatbare waarde.

Tabel 2.1.2.1 Grenswaarden wegverkeerslawaaï ¹

Tabel I.2: Waarden wegverkeerslawaaï		
Situatie	Voorkeurswaarde	Hoogst toelaatbare waarde
Nieuwe woning/bestaande weg		
Nieuw te bouwen woning	48 dB	Stedelijk: 63 dB Buitenstedelijk: 53 dB
Nieuw te bouwen agrarische bedrijfswoning	48 dB	Stedelijk: n.v.t. Buitenstedelijk: 58 dB
Vervangende nieuwbouw	48 dB	Stedelijk: 68 dB Langs autosnelweg: 63 dB Buiten bebouwde kom: 58 dB

2.2. Ontheffingsbeleid gemeente Waalwijk

Een eventueel noodzakelijk akoestische afweging zal in onderhavig onderzoek in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt worden. De gemeente Waalwijk heeft hiertoe de *'Hogere waarde beleid van de gemeente Waalwijk'* vastgesteld. Het ontheffingsbeleid is alleen van toepassing op nieuwe woningen waarvoor hogere waarden moeten worden vastgesteld, wanneer woningen een geluidbelasting van meer dan 53 dB hebben. Dit beleid heeft als doel het voorkomen en/of verminderen van het aantal geluidgehinderde in ruimtelijke plannen. Het ontheffingsbeleid schrijft voor dat elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe voorzien moet zijn van tenminste één geluidluwe gevel en/of buitenruimte.

¹ <http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Waalwijk/52266.html>



2.3. Overige geluidsbronnen

2.3.1. Railverkeer

Het plangebied ligt niet binnen de zone van een spoortraject, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

2.3.2. Luchtverkeer

Het plan ligt niet binnen een zogeheten 35 KE-geluidzone, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Luchtvaartwet en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

2.3.3. Industrielawaai

Het plan ligt niet binnen een geluidscontour afkomstig van een gezoneerd industrieterrein, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.



3. Situatie

Men is voornemens een woning te realiseren op perceel Spoorstraat 29 te Waspik (gemeente Waalwijk).

De woning is gesitueerd op zo'n 12 meter van de as van de Spoorstraat, zo'n 30 meter van de as van de Schotse Hooglanderstraat en zo'n 31 meter van de as van de 's Gravenmoerseweg.

De Spoorstraat betreft een zone-plichtige weg en is één van de ontsluitingswegen tussen Waspik, welke zich opsplits in de 's Gravenmoerseweg naar het achtergebied richting Dongen en de Schotse Hooglanderstraat richting Waspik-Zuid.

De omgeving bestaat voornamelijk uit woningen in lintbebouwing.

In het overdrachtsgebied zijn geen relevante hoogteverschillen aanwezig.

In figuur 1 (zie bijlage) is een situatieschets opgenomen.



4. Berekeningen

4.1. Gehanteerd rekenpakket

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Hiervoor is een grafisch rekenpakket gebruikt, te weten: Geomilieu, versie 4.10 van DGMR.

4.2. Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de wegen zijn afkomstig van de gemeente Waalwijk (Team Ontwerp Openbare Ruimte, d.d. november 2016). De cijfers van de wegen betreffen gegevens uit het prognosejaar 2026. In onderstaande tabel staan de te verwachten voertuigintensiteiten weergegeven voor prognosejaar 2026. Zie bijlage I voor onder andere de bepaling van de voertuigverdeling.

Tabel 4.2.1 Wegverkeerintensiteiten, prognosejaar 2026

Wegvak	Intensiteit [mvt/etmaal]	Rijsnelheid [km/h]	Type wegdek
Spoorstraat ('s Gravenmoerseweg – Parallelweg)	5760	50	Klinkers
S. Hooglandersstr. ('s Gravenmoerseweg - Carmelietenstr.)	3460	50	Klinkers
's Gravenmoerseweg (Spoorstraat – Waspikseweg)	2630	50	DAB

4.3. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In de figuren 2 t/m 4 en bijlage II zijn respectievelijk alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in zowel grafische als numerieke vorm opgenomen.

Rijlijnen kunnen worden samengevoegd indien:

- De afstand tussen de buitenste samen te voegen rijlijnen kleiner is dan 0,7 maal de afstand tussen de representatieve rijlijn en het waarneempunt;
- De weg niet asymmetrisch is ten opzichte van de representatieve rijlijn, zowel qua verkeerstoestand als qua weginrichting.

In onderhavige situatie worden alle wegen dienovereenkomstig gemodelleerd met behulp van één afzonderlijke rijlijn.

Situaties

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege de Spoorstraat;
2. De geluidbelasting vanwege de Schotse Hooglanderstraat;
3. De geluidbelasting vanwege de 's Gravenmoerseweg;
4. De cumulatieve geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï.



Kruispunt

Bij de kruising Spoorstraat/ Schotse Hooglanderstraat en de 's Gravenmoerseweg is er sprake van een ongeregelde voorrangskruising. Dit zal in de toekomst gehandhaafd blijven. Bij een ongeregeld kruispunt wordt geen kruispunttoeslag in rekening gebracht.

Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerde bodemgebieden (wegdekverhardingen).

Rekenpunten

De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van de gevels van het gebouw op een hoogte van 1,5 en 4,5 meter boven lokaal maaiveld. De rekenpunten zijn gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald.

Zie figuur 4 (bijlage) voor een grafische weergave van de rekenpunten.



5. Rekenresultaten

5.1. Geluidbelasting zone-plichtige wegen

5.1.1. Spoorstraat

In figuur 5.1 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de Spoorstraat. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder (5 dB).

Zie ook bijlage III a voor de rekenresultaten.



Figuur 5.1 Geluidbelasting vanwege Spoorstraat in dB L_{den} (incl. correctie 5 dB)

In bovenstaande figuur kan gezien worden dat niet op alle punten voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . De maximale toelaatbare geluidbelasting van 63 dB L_{den} (zie ook tabel 2.1.2.1) wordt echter op ieder punt gerespecteerd.

De maximale geluidbelasting als gevolg van de Spoorstraat bedraagt: 61 dB L_{den} .



5.1.2. Maatregelen Spoorstraat

Uit onderhavig onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spoorstraat varieert van 42 tot 61 dB L_{den} van de woning.

Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale grenswaarde van 63 dB L_{den} wordt echter gerespecteerd.

Door de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde dient, aansluitend bij het wettelijk kader, te worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door bronmaatregelen, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

Wegdek

De wegen zijn momenteel voorzien van een klinkerbestrating. Het aanbrengen en bekostigen van een deklaag met een grotere geluidreductie is op indicatief financieel niveau niet haalbaar en niet in verhouding tot het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. Daar komt bij dat deze maatregel slechts een beperkte reductie (maximaal 5 – 6 dB) oplevert waardoor de maximale grenswaarde van 48 dB L_{den} nog steeds overschreden wordt.

Overig

Het veranderen van het snelheidsregime en verdere maatregelen aan de bron (beperking van de verkeersintensiteit) bieden, gezien de functie van de beschouwde weg, geen mogelijkheid tot een effectieve beperking van de geluidbelasting op de gevels van de betrokken woning.

Overdrachtsmaatregelen

Aanbrengen scherm

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van het plaatsen van een scherm tussen de weg en het gebouw worden stedenbouwkundig niet mogelijk geacht.

Maatregelen binnen het plangebied

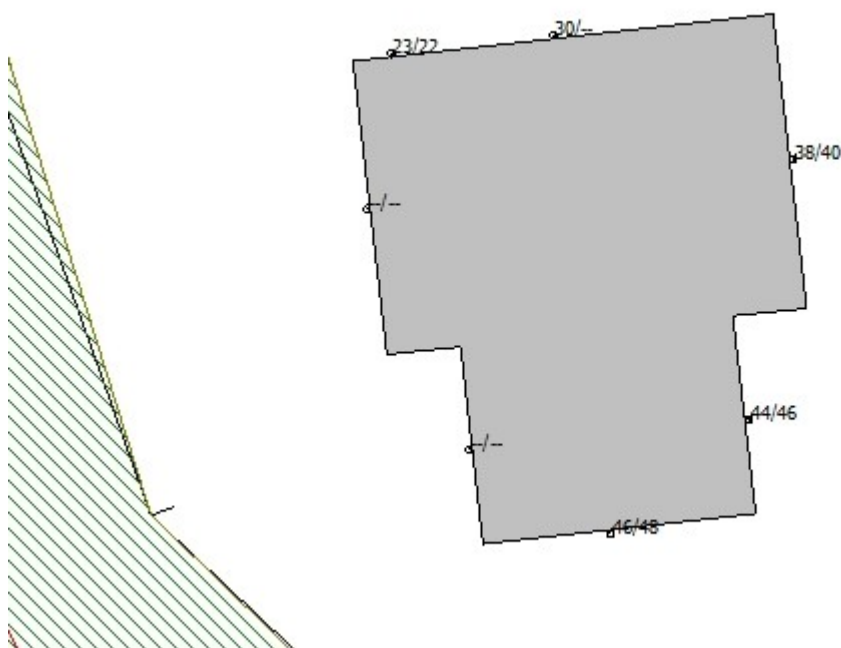
Binnen de beperkte ruimte waarin het project wordt gerealiseerd is het niet mogelijk om door een alternatief stedenbouwkundig programma of plan de maximale geluidsbelastingen zodanig te reduceren dat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde.



5.2. Schotse Hooglanderstraat

In figuur 5.2 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de Schotse Hooglanderstraat. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder (5 dB).

Zie ook bijlage III b voor de rekenresultaten.



Figuur 5.2 Geluidbelasting vanwege Schotse Hooglanderstraat in dB L_{den} (incl. correctie 5 dB)

In bovenstaande figuur kan gezien worden dat op alle punten op de achtergevel voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} .

De maximale geluidbelasting als gevolg van de Schotse Hooglanderstraat bedraagt: 48 dB L_{den} .



5.3. 's Gravenmoerseweg

In figuur 5.3 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de 's Gravenmoerseweg. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder (5 dB).

Zie ook bijlage III c voor de rekenresultaten.



Figuur 5.3 Geluidbelasting vanwege 's Gravenmoerseweg in dB L_{den} (incl. correctie 5 dB)

In bovenstaande figuur kan gezien worden dat op alle punten op de achtergevel voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} .

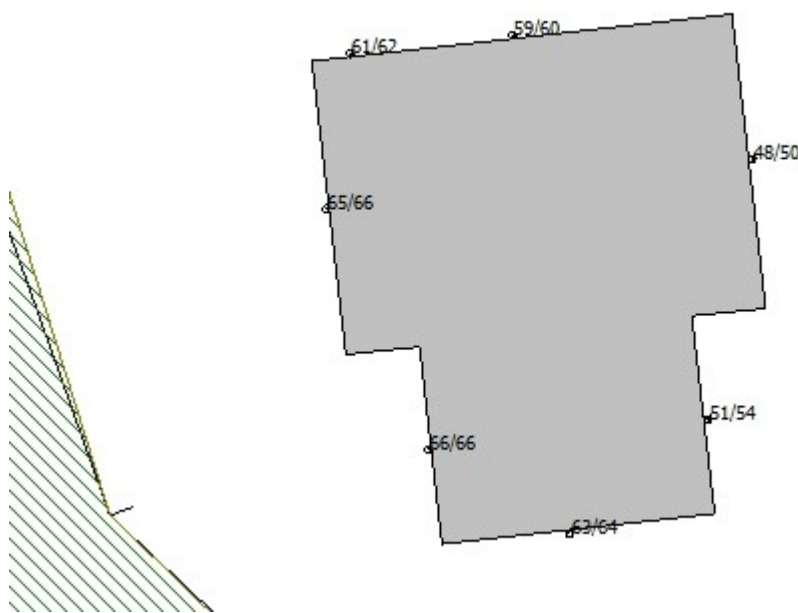
De maximale geluidbelasting als gevolg van de 's Gravenmoerseweg bedraagt: 48 dB L_{den} .



5.4. Toetsing gemeentelijk beleid

Geluidluwe gevels

In figuur 5.4 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig vanwege wegverkeerslawaai (zoneplichtige wegen) exclusief correctie. Zie ook bijlage IV voor de rekenresultaten.

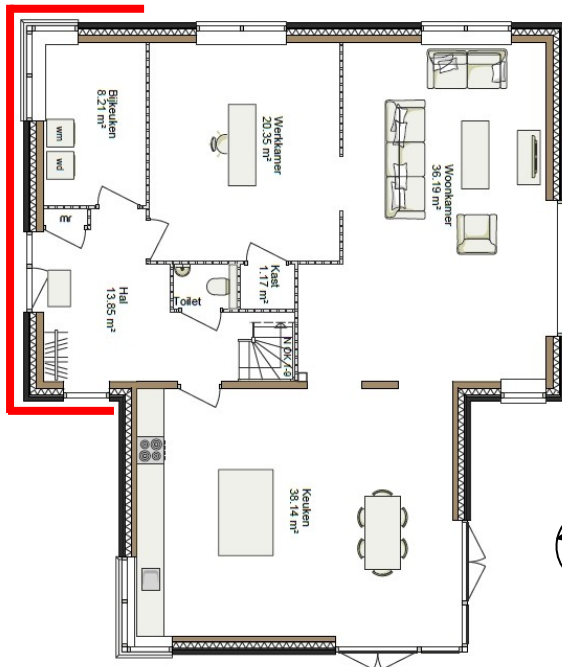


Figuur 5.4 Geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai in dB L_{den} (excl. correctie)

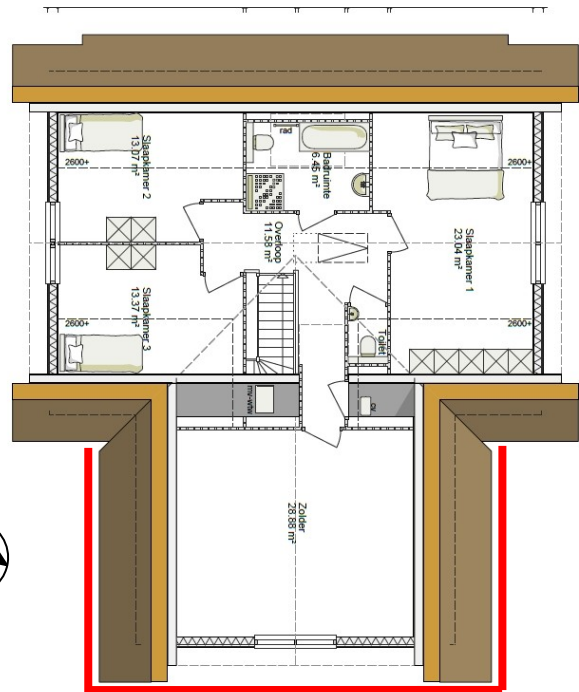
Bij ontheffingswaarden boven de 53 dB L_{den} voor te projecteren woningen dient de indeling kritisch te worden gezien. In de praktijk dienen de verblijfsruimten zoveel mogelijk te worden gesitueerd aan de geluidluwe zijde.

Bij de indeling van de woning is rekening ermee gehouden dat achter de maatgevende (=hoogst geluidbelaste) gevels zo min mogelijk verblijfsruimten zijn gesitueerd, zie de in figuren 6.1 en 6.2 met rood aangegeven gevels.

Zo is er op de tweede bouwlaag aan de zuidkant een bergzolder gesitueerd. Derhalve, zoals uit bovenstaande figuur blijkt, wordt t.h.v. de verblijfsruimten op de gehele achtergevel voldaan aan het gemeentelijk beleid m.b.t. de geluidluwe eis vanwege wegverkeerslawaai (zie paragraaf 2.2).



Figuur 5.5 Indeling woning begane grond



Figuur 5.6 Indeling woning verdieping

De verblijfsruimten worden op basis van bovengetoonde indelingen zoveel als mogelijk afgeschermd tegen geluidsoverlast als gevolg van wegverkeerslawaaï.

Derhalve wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.



6. Conclusie en overweging

6.1. Rekenresultaten

De maximale geluidbelasting als gevolg van de Spoorstraat bedraagt 61 dB L_{den} . Deze waarde is inclusief correctie artikel 110g van de Wet geluidhinder.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt derhalve overschreden, echter wordt wel voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB L_{den} .

Bij de Schotse Hooglanderstraat en de 's Gravenmoerseweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} op ieder rekenpunt gerespecteerd.

6.2. Maatregelenonderzoek

Uit paragraaf 5.1.1 blijkt dat, met betrekking tot de Spoorstraat, bron- en/of overdrachtsmaatregelen uit financieel, stedenbouwkundig of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief zijn.

6.3. Hogere waarde procedure

Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet voldoende efficiënt zijn om deze grenswaarde te bereiken. Hierdoor dienen ontheffingswaardes te worden aangevraagd vanwege wegverkeerslawaaï, tabel 6.3.1 geeft de rekenpunten weer waarvoor ontheffing aangevraagd dient te worden.

Tabel 6.3.1 Rekenresultaten maximale geluidbelasting woningen (incl. corr. artikel 110g Wgh)

Reken-punt	Gevel	Maatgevende weg	Waarneemhoogte [m]	Geluidbelasting [dB L_{den}]
<i>Spoorstraat 29</i>				
01	west	Spoorstraat	1,5 - 4,5	61
02	west	Spoorstraat	1,5	60
			4,5	61
03	noord	Spoorstraat	1,5	56
			4,5	57
04	noord	Spoorstraat	1,5	54
			4,5	55
07	zuid	Spoorstraat	1,5 - 4,5	58

Argumenten voor dergelijke hogere waardes zijn:

- ❑ Conform het gemeentelijk beleid, kan het bevoegd gezag in bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen en volgens daarbij te stellen regels voor nieuw te bouwen woningen in binnenstedelijk gebied een maximale hogere waarde vaststellen van 63 dB (zie ook tabel 2.1.2.1);
- ❑ Andere bron- of overdrachtsmaatregelen zijn uit financieel, stedenbouwkundig of akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende effectief.



Mogelijke bijkomende ontheffingscriteria van de gemeente Waalwijk kunnen zijn:

- ❑ een woning dient minimaal één geluidluwe gevel te bezitten met daaraan gekoppeld een verblijfsruimte, zoals blijkt uit paragraaf 5.4 wordt hier aan voldaan;
- ❑ bij ontheffingswaarden boven de 53 dB L_{den} voor te projecteren woningen dient de indeling kritisch te worden gezien. In de praktijk dienen de verblijfsruimten zoveel mogelijk te worden gesitueerd aan de geluidluwe zijde.

Bij de indeling van de woning is rekening gehouden met het feit dat achter de maatgevende (=hoogst geluidbelaste) gevels zo min mogelijk verblijfsruimten zijn gesitueerd, zie de in figuren 5.5 en 5.6 met rood aangegeven gevels. De verblijfsruimten worden in onderhavige situatie door deze indeling zoveel als mogelijk afgeschermd tegen geluidsoverlast als gevolg van wegverkeerslawaaï. Derhalve wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Het bevoegd gezag wordt in overweging gegeven op basis van bovenstaande argumentatie tot ontheffing over te gaan.

In een vervolgonderzoek dient de opbouw van de gevels te worden bepaald teneinde het conform de wetgeving gestelde binnenniveau² te garanderen.

Het akoestisch onderzoek: “*Geluidwering Gevel woning Spoorstraat 29 te Waspik*” met rapportnummer Rakv465aaA1.fa, d.d. 18-11-2016 van Greten Raadgevende Ingenieurs gaat hier dieper op in.

² *Bescherming tegen geluid van buiten, Afdeling 3.1*: Binnen de geluidgevoelige ruimten van het gebouw, die gelegen zijn binnen de akoestische invloedssfeer van de wegen dient een binnenniveau L_{den} waarde van maximaal 33 dB (woonfunctie) te worden gewaarborgd.



Figuren











Bijlage I

Bijlage I a

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv465aa
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai woning Spoorstraat 29 te Waspik
Opdrachtgever: de heer van de Plas
Behandelend adviseur: ir. F.P.C. Adriaensen

Wegvak: Spoorstraat tussen 's Gravenmoerseweg en Parallelweg
Wegcode: H2
Wegindeling: Handinvoer 2

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2026
Etmaalintensiteit (aantal) 5760
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2026
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 5760

Daguur percentage (%) 6,5
Avonduur percentage (%) 3,5
Nachtuurpercentage (%) 1,0
Daguur (aantal) 377
Avonduur (aantal) 199
Nachtuur (aantal) 55

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling avond	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling nacht	0,0	80,0	19,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	301,4	71,6	3,8
Verdeling avond	0,0	159,0	37,8	2,0
Verdeling nacht	0,0	44,4	10,5	0,6

Bron: Gemeente Waalwijk, Team Ontwerp Openbare Ruimte

Bijlage I b

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv465aa
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai woning Spoorstraat 29 te Waspik
Opdrachtgever: de heer van de Plas
Behandelend adviseur: ir. F.P.C. Adriaensen

Wegvak: S. Hooglandersstraat tussen 's Gravenmoerseweg en Carmelietenstr.
Wegcode: H2
Wegindeling: Handinvoer 2

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2026
Etmaalintensiteit (aantal) 3460
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2026
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 3460

Daguur percentage (%) 6,5
Avonduur percentage (%) 3,5
Nachtuurpercentage (%) 1,0
Daguur (aantal) 226
Avonduur (aantal) 119
Nachtuur (aantal) 33

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling avond	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling nacht	0,0	80,0	19,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	181,1	43,0	2,3
Verdeling avond	0,0	95,5	22,7	1,2
Verdeling nacht	0,0	26,6	6,3	0,3

Bron: Gemeente Waalwijk, Team Ontwerp Openbare Ruimte

Bijlage I c

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv465aa
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawai woning Spoorstraat 29 te Waspik
Opdrachtgever: de heer van de Plas
Behandelend adviseur: ir. F.P.C. Adriaensen

Wegvak: s Gravenmoerseweg tussen Spoorstraat en Waspikseweg
Wegcode: H2
Wegindeling: Handinvoer 2

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2026
Etmaalintensiteit (aantal) 2630
Autonome groei (%) 0,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2026
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 2630

Daguur percentage (%) 6,5
Avonduur percentage (%) 3,5
Nachtuurpercentage (%) 1,0
Daguur (aantal) 172
Avonduur (aantal) 91
Nachtuur (aantal) 25

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling avond	0,0	80,0	19,0	1,0
Verdeling nacht	0,0	80,0	19,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	137,6	32,7	1,7
Verdeling avond	0,0	72,6	17,2	0,9
Verdeling nacht	0,0	20,3	4,8	0,3

Bron: Gemeente Waalwijk, Team Ontwerp Openbare Ruimte

Onderwerp: RE: t.a.v. afdeling Verkeer:aanvraag verkeersgegevens te Waspik
Van: Jacques van der Linden <jvanderlinden@waalwijk.nl>
Datum: 9-11-2016 14:34
Aan: 'Ferdie Adriaensen' <f.adriaensen@greten.nl>

Geachte heer Adriaensen,

De gegevens voor het jaar 2026 zijn als volgt:

Spoorstraat

De etmaal intensiteit per dag voor 2026 is: 5760 mvt/etmaal;
Verdeling dag avond nacht is: 78,5% dag, 13,8% avond, 7,7% nacht;
Verdeling voertuigcategorieën: 80% personenautoverkeer, 20% vrachtverkeer waarvan 80% licht, 15% middelzwaar en 5% zwaar;
De verharding bestaat uit klinkers;
Het snelheidsregime is 50 km/uur.

Schotse Hooglanderstraat

De etmaal intensiteit per dag voor 2026 is: 3460 mvt/etmaal;
Verdeling dag avond nacht is: 78,5% dag, 13,8% avond, 7,7% nacht;
Verdeling voertuigcategorieën: 80% personenautoverkeer, 20% vrachtverkeer waarvan 80% licht, 15% middelzwaar en 5% zwaar;
De verharding bestaat uit klinkers;
Het snelheidsregime is 50 km/uur.

's Gravenmoerseweg

De etmaal intensiteit per dag voor 2026 is: 2630 mvt/etmaal;
Verdeling dag avond nacht is: 78,5% dag, 13,8% avond, 7,7% nacht;
Verdeling voertuigcategorieën: 80% personenautoverkeer, 20% vrachtverkeer waarvan 80% licht, 15% middelzwaar en 5% zwaar;
De verharding bestaat uit asfalt;
Het snelheidsregime is 50 km/uur (tot ongeveer 100 meter na de kruising met de Spoorstraat; daarna 80 km/uur).
Met vriendelijke groet,
Jacques van der Linden
Verkeerskundige

Aanwezig:

ma-di-do-vr	van 9.00 – 17.30 uur
wo	van 9.00 – 13.00 uur

Gemeente Waalwijk | Team Ontwerp Openbare Ruimte

Telefoon: 0416-683456
Website: www.waalwijk.nl
Twitter: www.twitter.com/gem_waalwijk
Bezoekadres: Taxandriaweg 6
5141 PA Waalwijk
Postadres: Postbus 10150
5140 GB Waalwijk



Van: Ferdie Adriaensen [mailto:f.adriaensen@greten.nl]
Verzonden: vrijdag 4 november 2016 16:20
Aan: info
Onderwerp: t.a.v. afdeling Verkeer:aanvraag verkeersgegevens te Waspik



Bijlage II

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gb 01	Schotsehooglanderstraat 1	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 02	Schotsehooglanderstraat 3	6,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Schotsehooglanderstraat 5	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 03	Schotsehooglanderstraat 5	6,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Schotsehooglanderstraat 9	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 04	Schotsehooglanderstraat 9	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Schotsehooglanderstraat 6	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 05	Schotsehooglanderstraat 6	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Schotsehooglanderstraat 2-4	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 06	Schotsehooglanderstraat 2-4	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 40-46	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 07	Spoorstraat 40-46	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 32-38	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 08	Spoorstraat 32-38	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 27	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 09	Spoorstraat 27	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 10	Spoorstraat 25	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 23	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	spoorstraat 23	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 19	spoorstraat 30	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 17	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 11	Spoorstraat 17	6,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 12	Spoorstraat 17a	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 17a	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 26	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 13	Spoorstraat 26	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 14	Spoorstraat 28	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Spoorstraat 28	4,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 41-43	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 41-43	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 15	Stadhoudersdijk 41-43	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 16	Stadhoudersdijk 38	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 36	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 17	Stadhoudersdijk 36	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 34	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 18	Stadhoudersdijk 34	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 30	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 20	Stadhoudersdijk 30	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Stadhoudersdijk 28	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 21	Stadhoudersdijk 28	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
GB 01	Spoorstraat 29	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

akv465aa
AO woning Spoorstraat 29 te Waspik

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
weg 01	Spoorstraat	0,00
weg 02	Schotse Hooglanderstraat	0,00
weg 03	's Gravenmoerseweg	0,00

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.
		0,00	0,00	Relatief
	(Links)	0,00	0,00	Relatief
	(Links) (Links)	0,00	0,00	Relatief
	(Links) (Links) (Links)	0,00	0,00	Relatief
		0,00	0,00	Relatief
	(Links)	0,00	0,00	Relatief
	(Rechts)	0,00	0,00	Relatief
h1 01	zijden weg 01 _02	0,00	0,00	Relatief
h1 02	zijden weg 03	0,00	0,00	Relatief

Model: eerste model
 versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 01 Spoorstraat
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl W	Helling	Wegdek	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))
weg 01	Spoorstraat	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W9a	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50

Model: eerste model
 versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
 Groep: 01 Spoorstraat
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)
weg 01	50	50	--	5760,00	6,54	3,45	0,96	--	--	--	--	--	80,00	80,00	80,00	--	19,00	19,00	19,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 01 Spoorstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
weg 01	--	--	--	301,36	158,98	44,24	--	71,57	37,76	10,51	--	3,77	1,99	0,55	--	91,24	99,75	106,42	105,72	109,00	102,31	97,17

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 01 Spoorstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
weg 01	90,46	88,46	96,97	103,64	102,95	106,23	99,54	94,39	87,68	82,90	91,42	98,09	97,39	100,67	93,98	88,84	82,12	--	--

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 01 Spoorstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

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

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl W	Helling	Wegdek	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))
weg 02	Schotse Hooglanderstraat	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W9a	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50

Model: eerste model
 versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)
weg 02	--	50	50	50	--	3460,00	6,54	3,45	0,96	--	--	--	--	--	80,00	80,00	80,00	--	19,00	19,00	19,00	--	1,00	1,00

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
weg 02	1,00	--	--	--	--	--	181,03	95,50	26,57	--	42,99	22,68	6,31	--	2,26	1,19	0,33	--	89,02	97,54	104,21	103,51

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg 02	106,79	100,10	94,96	88,24	86,24	94,76	101,43	100,73	104,01	97,32	92,18	85,47	80,69	89,21	95,87	95,18	98,46	91,77	86,62	79,91

Model: eerste model
 versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
weg 02	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl W	Helling	Wegdek	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))
weg 03	's Gravenmoerseweg	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
weg 03	50	50	50	--	2630,00	6,54	3,45	0,96	--	--	--	--	--	80,00	80,00	80,00	--	19,00	19,00	19,00	--	1,00	1,00	1,00

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
weg 03	--	--	--	--	--	137,60	72,59	20,20	--	32,68	17,24	4,80	--	1,72	0,91	0,25	--	79,94	88,04	95,59	97,74	103,06

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg 03	100,06	93,41	85,66	77,16	85,26	92,82	94,97	100,28	97,28	90,63	82,88	71,60	79,71	87,26	89,41	94,72	91,72	85,07	77,32

Model: eerste model
 versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
weg 03	--	--	--	--	--	--	--	--

akv465aa

AO woning Spoorstraat 29 te Waspik

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
versie van spoorstraat 29 - spoorstraat 29
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	westgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
02	westgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
03	noordgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
04	noordgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
05	oostgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
06	oostgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
07	zuidgevel	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja



Bijlage III

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 01 Spoorstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	1,50	60	57	51	61
01_B	westgevel	5,00	60	57	52	61
02_A	westgevel	1,50	59	57	51	60
02_B	westgevel	5,00	60	57	52	61
03_A	noordgevel	1,50	55	52	47	56
03_B	noordgevel	5,00	56	53	48	57
04_A	noordgevel	1,50	53	50	44	54
04_B	noordgevel	5,00	54	51	46	55
05_A	oostgevel	1,50	40	38	32	42
05_B	oostgevel	5,00	43	40	35	44
06_A	oostgevel	1,50	41	39	33	43
06_B	oostgevel	5,00	44	41	36	45
07_A	zuidgevel	1,50	57	54	48	58
07_B	zuidgevel	5,00	57	54	49	58

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 02 Schotse Hooglandersstraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	1,50	--	--	--	--
01_B	westgevel	5,00	--	--	--	--
02_A	westgevel	1,50	--	--	--	--
02_B	westgevel	5,00	--	--	--	--
03_A	noordgevel	1,50	22	19	14	23
03_B	noordgevel	5,00	21	18	12	22
04_A	noordgevel	1,50	29	26	21	30
04_B	noordgevel	5,00	--	--	--	--
05_A	oostgevel	1,50	37	34	29	38
05_B	oostgevel	5,00	39	36	30	40
06_A	oostgevel	1,50	43	40	35	44
06_B	oostgevel	5,00	45	42	37	46
07_A	zuidgevel	1,50	45	42	37	46
07_B	zuidgevel	5,00	47	44	38	48

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 03 's Gravenmoerseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	1,50	46	43	37	47
01_B	westgevel	5,00	47	44	39	48
02_A	westgevel	1,50	42	39	34	43
02_B	westgevel	5,00	44	41	35	45
03_A	noordgevel	1,50	36	33	27	37
03_B	noordgevel	5,00	34	31	26	35
04_A	noordgevel	1,50	21	18	12	22
04_B	noordgevel	5,00	22	19	14	23
05_A	oostgevel	1,50	21	18	13	22
05_B	oostgevel	5,00	23	20	15	24
06_A	oostgevel	1,50	26	23	18	27
06_B	oostgevel	5,00	28	25	19	29
07_A	zuidgevel	1,50	45	42	37	46
07_B	zuidgevel	5,00	46	44	38	47



Bijlage IV

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	1,50	65	62	57	66
01_B	westgevel	5,00	65	62	57	66
02_A	westgevel	1,50	64	62	56	65
02_B	westgevel	5,00	65	62	57	66
03_A	noordgevel	1,50	60	57	52	61
03_B	noordgevel	5,00	61	58	53	62
04_A	noordgevel	1,50	58	55	49	59
04_B	noordgevel	5,00	59	56	51	60
05_A	oostgevel	1,50	47	44	39	48
05_B	oostgevel	5,00	49	47	41	50
06_A	oostgevel	1,50	50	48	42	51
06_B	oostgevel	5,00	53	50	44	54
07_A	zuidgevel	1,50	62	59	54	63
07_B	zuidgevel	5,00	63	60	54	64