

**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Dakworm ong.
Bakel**



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (toetsing Wet geluidhinder)

betreffende locatie

Dakworm ong. te Bakel

documentkenmerk

1909/094/JOW-02

versie

1

vestiging

Nuenen

datum

31 oktober 2019

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies BV.

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel >> Neer >> Nuenen >>

Prinsenbeek >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

| | pagina |
|--|----------|
| 1 Inleiding | 1 |
| 2 Uitgangspunten | 2 |
| 2.1 Locatiegegevens | 2 |
| 2.2 Gegevens wegverkeer | 2 |
| 2.3 Modellerings | 2 |
| 3 Wet- en regelgeving | 3 |
| 3.1 Berekeningsmethode | 3 |
| 3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder | 3 |
| 3.2.1 Inleiding | 3 |
| 3.2.2 Geluidzones | 3 |
| 3.2.3 Artikel 110g | 3 |
| 3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied | 4 |
| 3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) | 4 |
| 3.2.6 Normen geluidbelasting | 5 |
| 3.3 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel | 5 |
| 4 Rekenresultaten en toetsing | 6 |
| 4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaai | 6 |
| 4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$) | 6 |
| 5 Samenvatting en conclusie | 7 |

Bijlagen

1. verbeelding van het plangebied
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaai
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaai
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van [REDACTED] is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw aan Dakworm ong. te Bakel. Beoogd wordt om één woning te realiseren. Het akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van de locatie en de bijhorende planologische procedure (nieuw bestemmingsplan).

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (verder: Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor het nieuwbouwproject extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten spoorweglawaai, luchtverkeerslawaai en industriëlawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het buitenstedelijk gebied van Bakel, gemeente Gemert-Bakel en is kadastraal bekend als sectie N, nummer 1426 gedeeltelijk van de gemeente Gemert-Bakel. In bijlage 1 is een planologische verbeelding van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de weg Dakworm.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Gemert-Bakel. Van de wegen zijn telgegevens van het jaar 2012 voorhanden. Conform opgave van de gemeente Gemert-Bakel dienen de etmaalintensiteiten met 1% per jaar te worden opgehoogd (autonome groei) tot het maatgevende jaar 2030.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in tabel 2.1.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Dakworm

| Dakworm | | | |
|-----------------------|-----------------------------|-------|-----------------------------|
| | | | maximum snelheid: 60 km/uur |
| | | | wegdek: referentiewegdek |
| jaar: 2012 | etmaalintensiteit: 490 mvt. | | |
| jaar: 2030 | etmaalintensiteit: 590 mvt. | | |
| | dag | avond | nacht |
| gemiddeld per uur (%) | 6,81 | 2,03 | 1,28 |
| lichte mvt. (%) | 98,71 | 99,26 | 96,76 |
| middelzware mvt. (%) | 1,29 | 0,74 | 2,94 |
| zware mvt. (%) | 0,00 | 0,00 | 0,29 |

2.3 Modelling

De exacte locatie en afmetingen van de beoogde woning zijn nog niet bekend, derhalve is een bouwblok gemodelleerd ter grootte van het bouwvlak.

Als maatgevende toetshoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 0,00 (akoestisch hard) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch zacht (bodemfactor 1,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. De akoestisch zachte bodemgebieden betreffen groenvoorzieningen. De akoestisch half harde/zachte bodemgebieden betreffen tuinen. Er zijn geen significante hoogteverschillen in de omgeving aanwezig. Derhalve zijn in het rekenmodel geen hoogteverschillen in het maaiveld opgenomen. Gebouwhoogtes van de bestaande omliggende bebouwing zijn conform de hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaardrekenmethode 2" zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaai zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wgh hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

| soort gebied | aantal rijstroken | breedte geluidzone (m) |
|-----------------|-------------------|------------------------|
| stedelijk | 1 of 2 | 200 |
| | 3 of meer | 350 |
| buitenstedelijk | 1 of 2 | 250 |
| | 3 of 4 | 400 |
| | 5 of meer | 600 |

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 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 toepassing van artikel 110g van de Wgh 56 dB is;
- b. 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 toepassing van artikel 110g van de Wgh 57 dB is;
- c. 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 onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wgh.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wgh is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wgh onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wgh, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - c. uitgeborsteld beton;
 - d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wgh geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wgh geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wgh weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

| normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied | |
|--|-------|
| voorkeursgrenswaarde | 48 dB |
| maximale ontheffingswaarde | 63 dB |
| maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw | 68 dB |

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

| normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied | |
|---|-------|
| voorkeursgrenswaarde | 48 dB |
| maximale ontheffingswaarde | 53 dB |
| maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning | 58 dB |
| maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom | 58 dB |
| maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg | 63 dB |

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het buitenstedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van een woning. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

3.3 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Ontheffingenbeleid hogere waarde procedure" d.d. 20 oktober 2011 van de gemeente Gemert-Bakel.

Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wgh en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. Deze subcriteria zijn als volgt voor wegverkeerslawaai.

Indien er sprake is van nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom die:

- in een dorps- en of stadsvernieuwingsplan worden opgenomen;
- door situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afscherpende functie gaan vervullen voor andere woningen;
- nodig zijn vanwege grond- en/of bedrijfsgebondenheid;
- een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- bestaande bebouwing vervangen.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de tabel 4.1 zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Dakworm

| toetspunt | toetshoogte (m) | geluidbelasting incl. artikel 110g Wgh (dB) | voorkeursgrenswaarde (dB) | maximale ontheffingswaarde (dB) |
|-----------|-----------------|---|---------------------------|---------------------------------|
| alle | alle | ≤48 | 48 | 53 |

Voor de weg Dakworm geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt. Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien er voor onderhavige woning geen sprake is van een procedure hogere waarde, wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van [REDACTED] is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw aan Dakworm ong. te Bakel. Beoogd wordt om één woning te realiseren. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van de locatie en de bijhorende planologische procedure (nieuw bestemmingsplan).

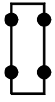
Voor wegverkeerslawaai is het plan gelegen binnen de geluidzone van de weg Dakworm.

Voor de weg Dakworm geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woning overschrijdt. Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

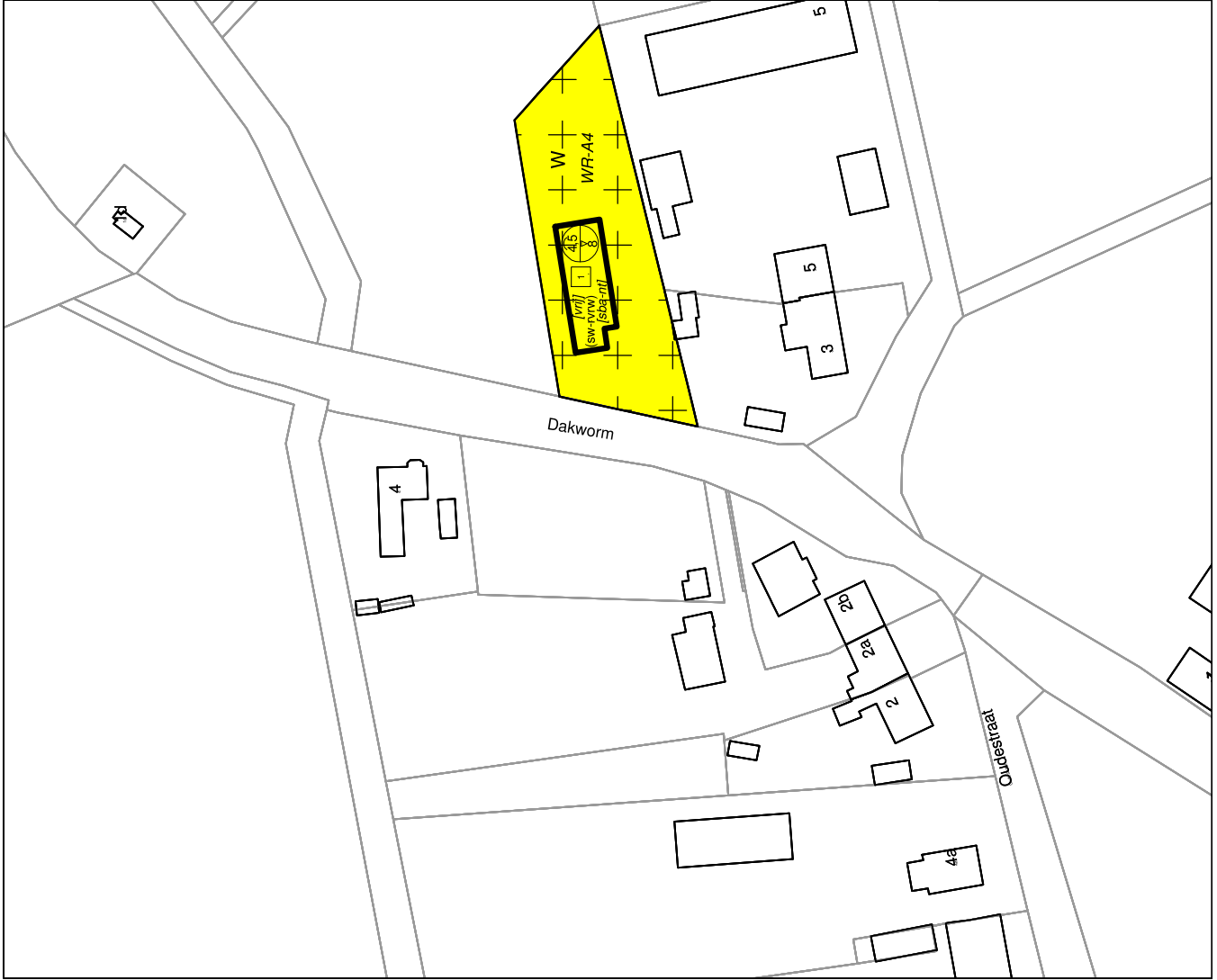
Aangezien in onderhavige situatie geen sprake is van een procedure hogere waarde wordt voor de woning een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

BIJLAGE 1:

Legenda



Plangebied



Bestemmingsplan:

Oudestraat
Gemert
Gemeente Gemert-Bakel

Opdrachtgever: Casper Kalb projectaandrijving
Status: voorontwerp

Get.: WDK

Datum: 10-10-2019

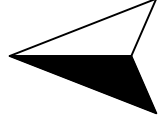
Formaat: A3

Schaal: 1:500

Tekeningnummer:
NLJMFO.1652.BPZandstraat14-VO01

C:\Data\Bregis\Bmp
GIS/CAD
Ondersteuning
en software

Dakensraat 4B, 5466 PM Eerde
Tel: 0413-303279
E-mail: info@bregis.nl
Web: www.bregis.nl



Noordpijl

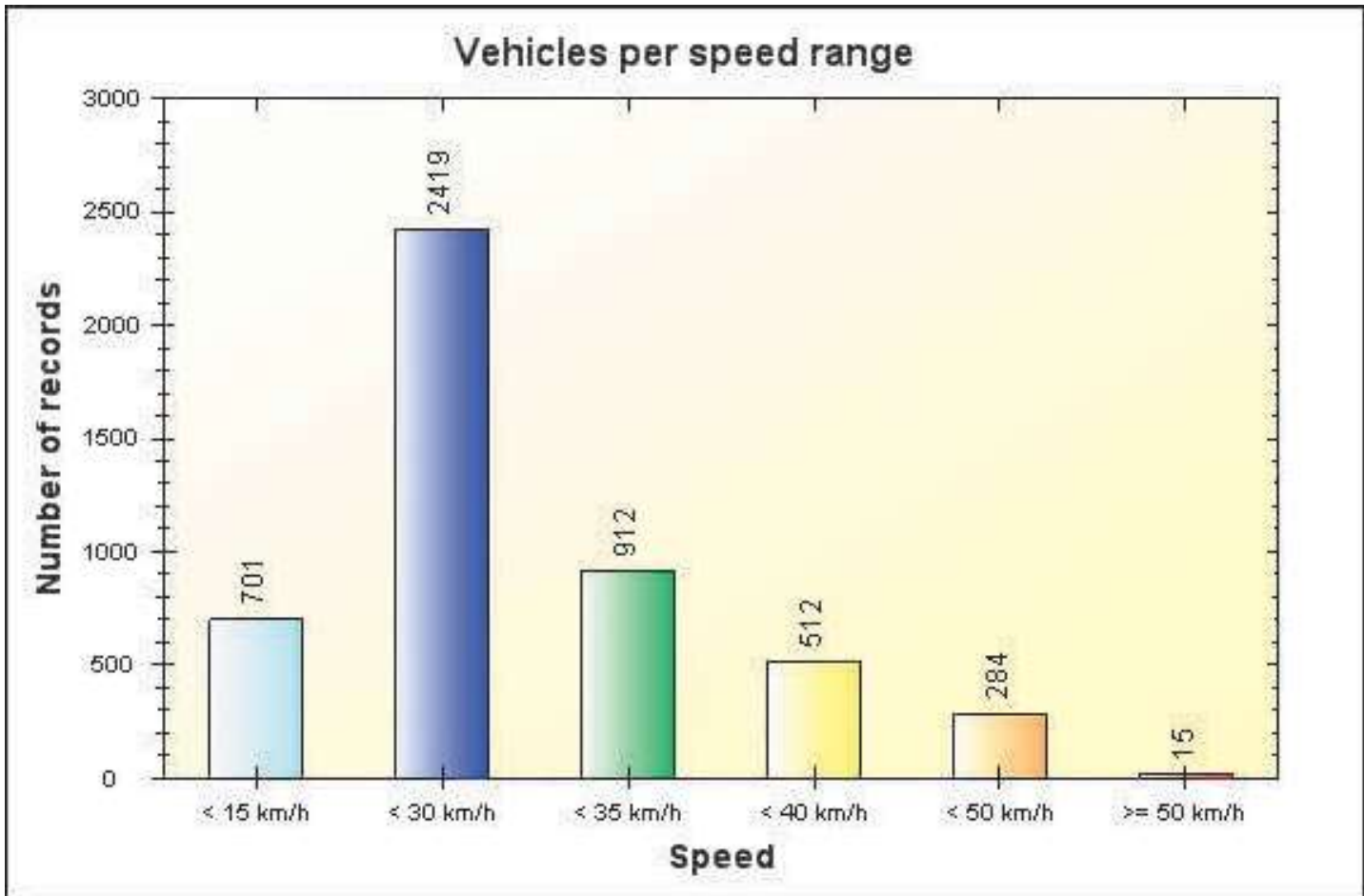
BIJLAGE 2:

Traffic Evaluation

| | | |
|----------------------------------|------------|-------|
| Author: | | |
| Cityname: | Bakel | |
| Road name: | Dakworm | |
| Begin of Evaluation: | 9-10-2012 | 14:13 |
| End of Evaluation: | 18-10-2012 | 16:09 |
| Num. of vehicles: | 4843 | |
| Num. of vehicles per day: | 484 | |
| VA overall: | 25 km/h | |
| V50 overall: | 26 km/h | |
| V85 overall: | 35 km/h | |
| Vmax overall: | 60 km/h | |
| Overspeeding at 30 km/h: | 31,6 % | |
| Vehicle class < 2,5m: | 31,2 % | |
| Vehicle class < 6,9m: | 67,8 % | |
| Vehicle class < 13,3m: | 1,0 % | |
| Vehicle class > 13,3m: | 0,0 % | |

Cityname: Bakel
 Road name: Dakworm
 From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
 To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

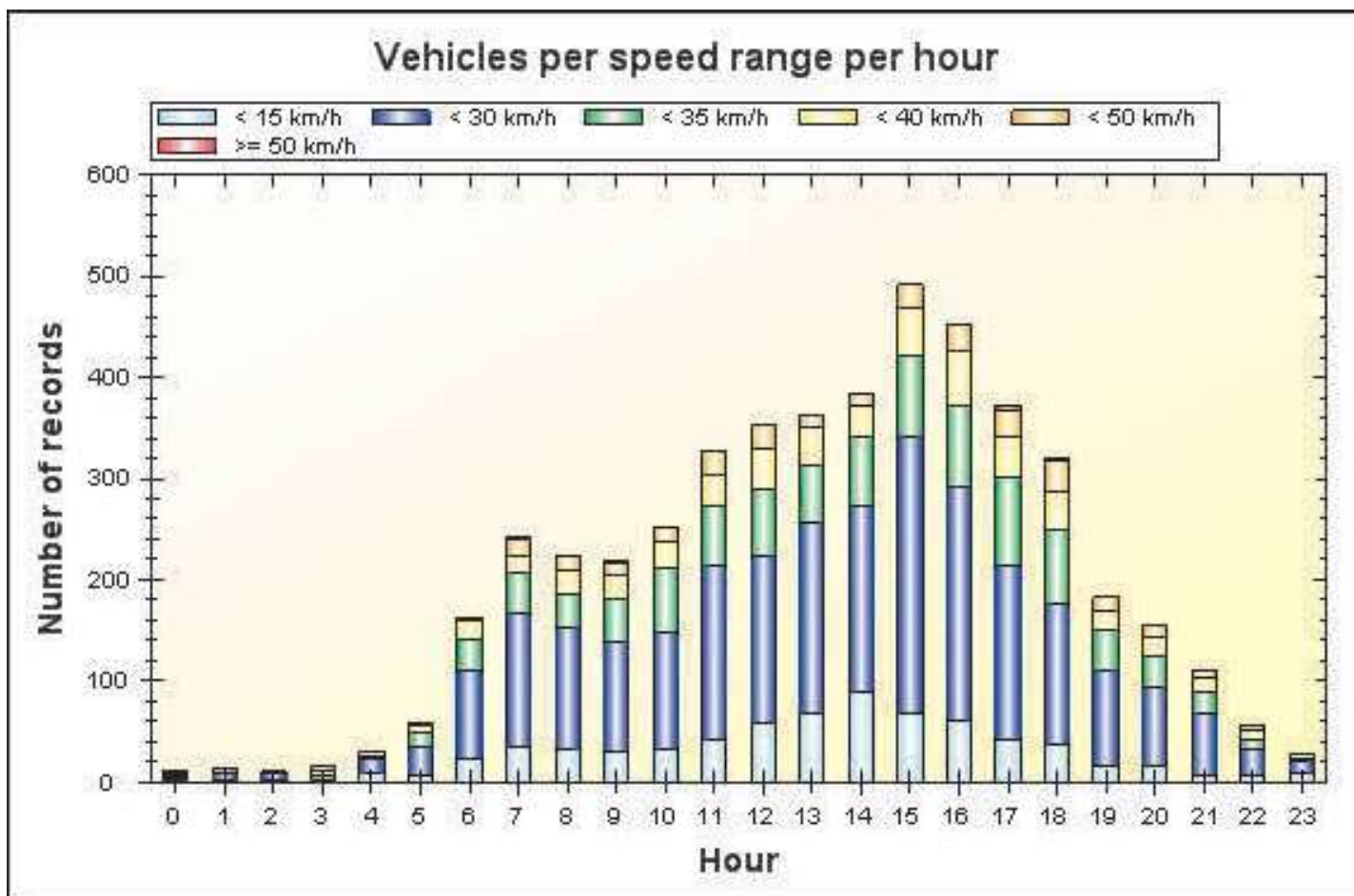
Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
 End of Evaluation: 18-10-2012 16:09



| | < 15 km/h | < 30 km/h | < 35 km/h | < 40 km/h | < 50 km/h | > 50 km/h | # |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| # | 701 | 2419 | 912 | 512 | 284 | 15 | 4843 |

Cityname: Bakel
 Road name: Dakworm
 From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
 To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
 End of Evaluation: 18-10-2012 16:09

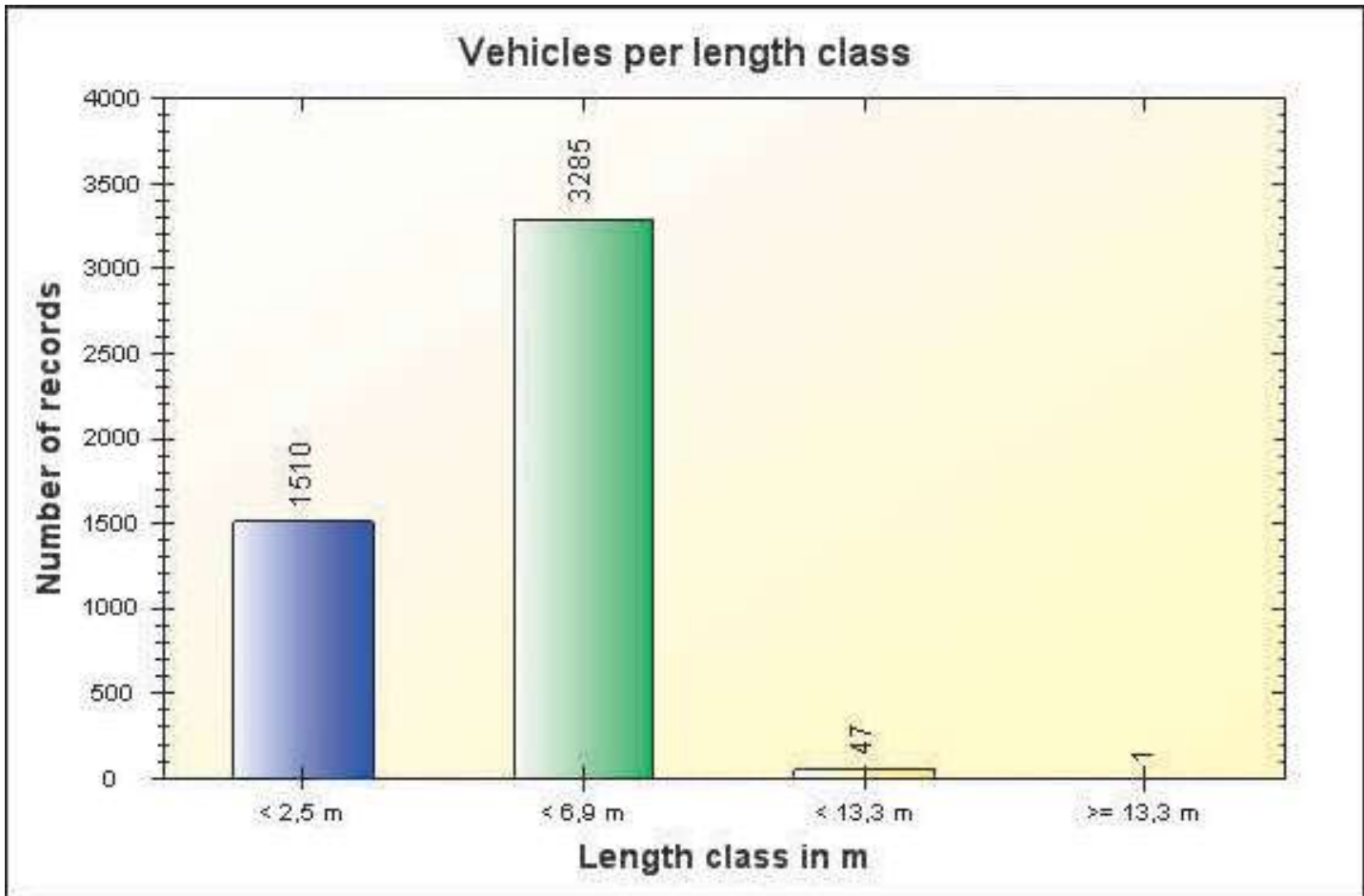


| | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 |
|-----------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| < 15 km/h | 2 | 2 | 1 | 2 | 8 | 6 | 23 | 36 | 33 | 31 | 32 | 43 |
| < 30 km/h | 3 | 8 | 8 | 1 | 14 | 29 | 88 | 132 | 119 | 107 | 117 | 171 |
| < 35 km/h | 2 | 3 | 1 | 4 | 4 | 14 | 31 | 38 | 33 | 44 | 62 | 59 |
| < 40 km/h | 2 | 1 | 1 | 5 | 5 | 6 | 17 | 18 | 25 | 23 | 27 | 31 |
| < 50 km/h | 3 | 0 | 0 | 4 | 0 | 3 | 4 | 16 | 13 | 12 | 14 | 24 |
| > 50 km/h | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| # | 12 | 14 | 11 | 16 | 31 | 59 | 163 | 242 | 224 | 218 | 252 | 328 |

| | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | # |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|------|
| < 15 km/h | 59 | 68 | 89 | 68 | 62 | 43 | 37 | 17 | 17 | 7 | 6 | 9 | 701 |
| < 30 km/h | 165 | 188 | 183 | 274 | 229 | 171 | 140 | 94 | 78 | 62 | 27 | 11 | 2419 |
| < 35 km/h | 65 | 57 | 70 | 79 | 82 | 87 | 73 | 40 | 29 | 21 | 10 | 4 | 912 |
| < 40 km/h | 41 | 37 | 30 | 48 | 52 | 41 | 38 | 19 | 20 | 13 | 8 | 4 | 512 |
| < 50 km/h | 24 | 12 | 11 | 22 | 27 | 26 | 30 | 13 | 12 | 7 | 6 | 1 | 284 |
| > 50 km/h | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 15 |
| # | 354 | 363 | 384 | 491 | 453 | 372 | 320 | 183 | 156 | 111 | 57 | 29 | 4843 |

Cityname: Bakel
Road name: Dakworm
From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

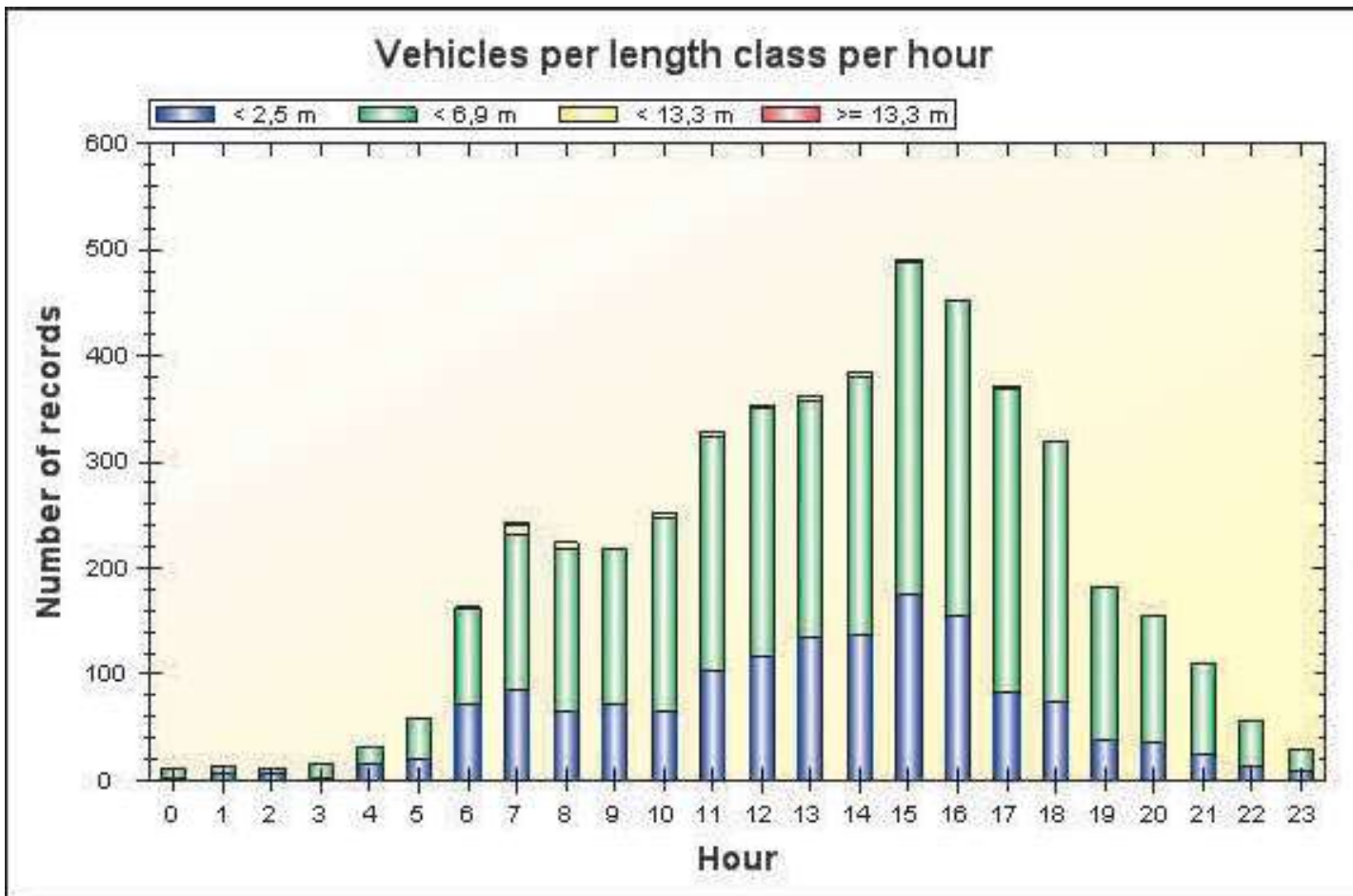
Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
End of Evaluation: 18-10-2012 16:09



| | < 2,5 m | < 6,9 m | < 13,3 m | > 13,3 m | # |
|---|---------|---------|----------|----------|------|
| # | 1510 | 3285 | 47 | 1 | 4843 |

Cityname: Bakel
 Road name: Dakworm
 From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
 To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
 End of Evaluation: 18-10-2012 16:09

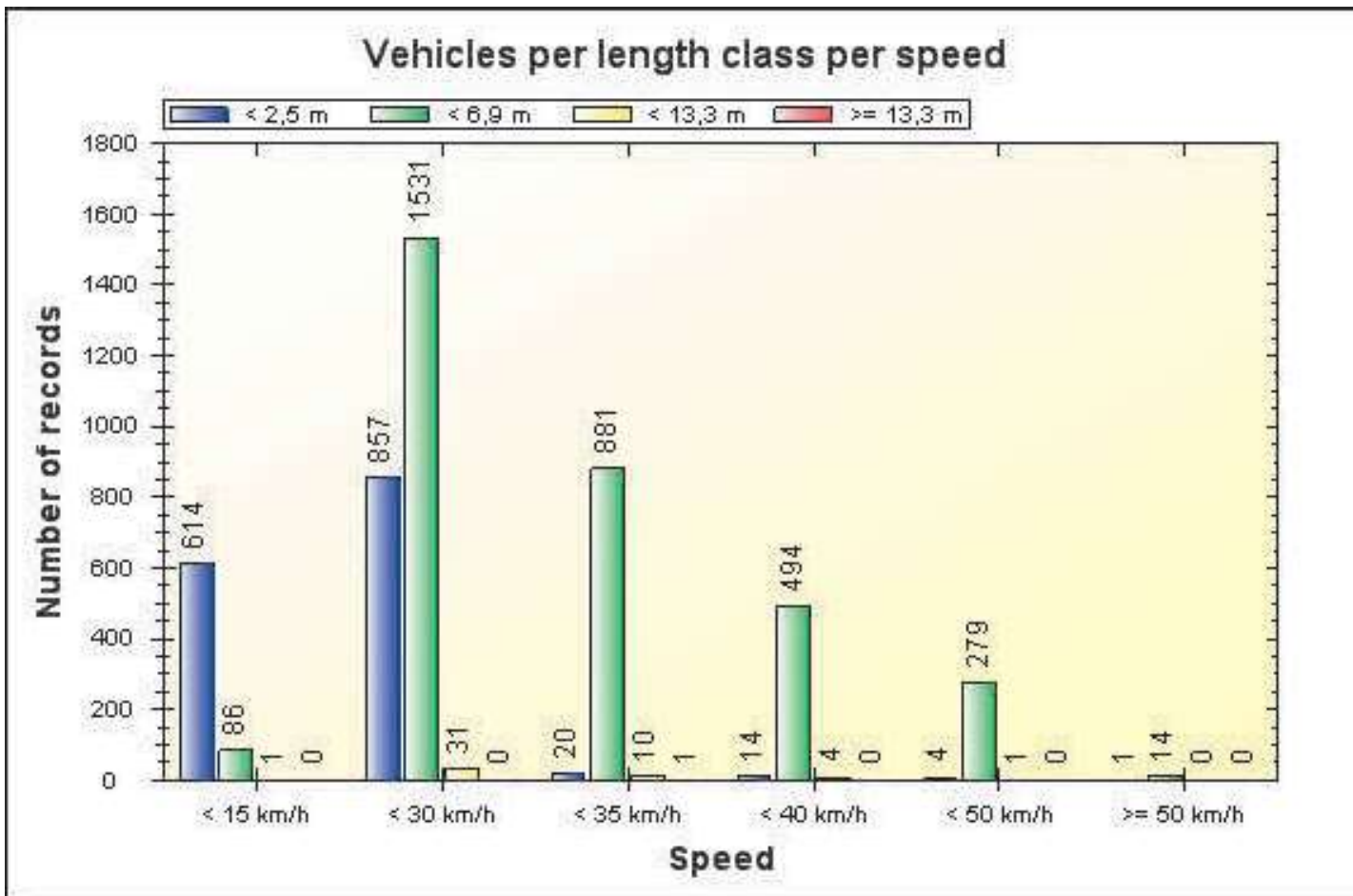


| | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 |
|----------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| < 2,5 m | 2 | 6 | 7 | 2 | 16 | 19 | 71 | 85 | 65 | 71 | 64 | 103 |
| < 6,9 m | 10 | 8 | 4 | 14 | 15 | 40 | 91 | 147 | 152 | 147 | 183 | 220 |
| < 13,3 m | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 | 7 | 0 | 5 | 5 |
| > 13,3 m | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| # | 12 | 14 | 11 | 16 | 31 | 59 | 163 | 242 | 224 | 218 | 252 | 328 |

| | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | # |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|------|
| < 2,5 m | 117 | 135 | 138 | 176 | 154 | 84 | 74 | 38 | 36 | 24 | 14 | 9 | 1510 |
| < 6,9 m | 234 | 223 | 243 | 313 | 299 | 284 | 245 | 145 | 118 | 87 | 43 | 20 | 3285 |
| < 13,3 m | 3 | 5 | 3 | 2 | 0 | 4 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 47 |
| > 13,3 m | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| # | 354 | 363 | 384 | 491 | 453 | 372 | 320 | 183 | 156 | 111 | 57 | 29 | 4843 |

Cityname: Bakel
 Road name: Dakworm
 From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
 To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

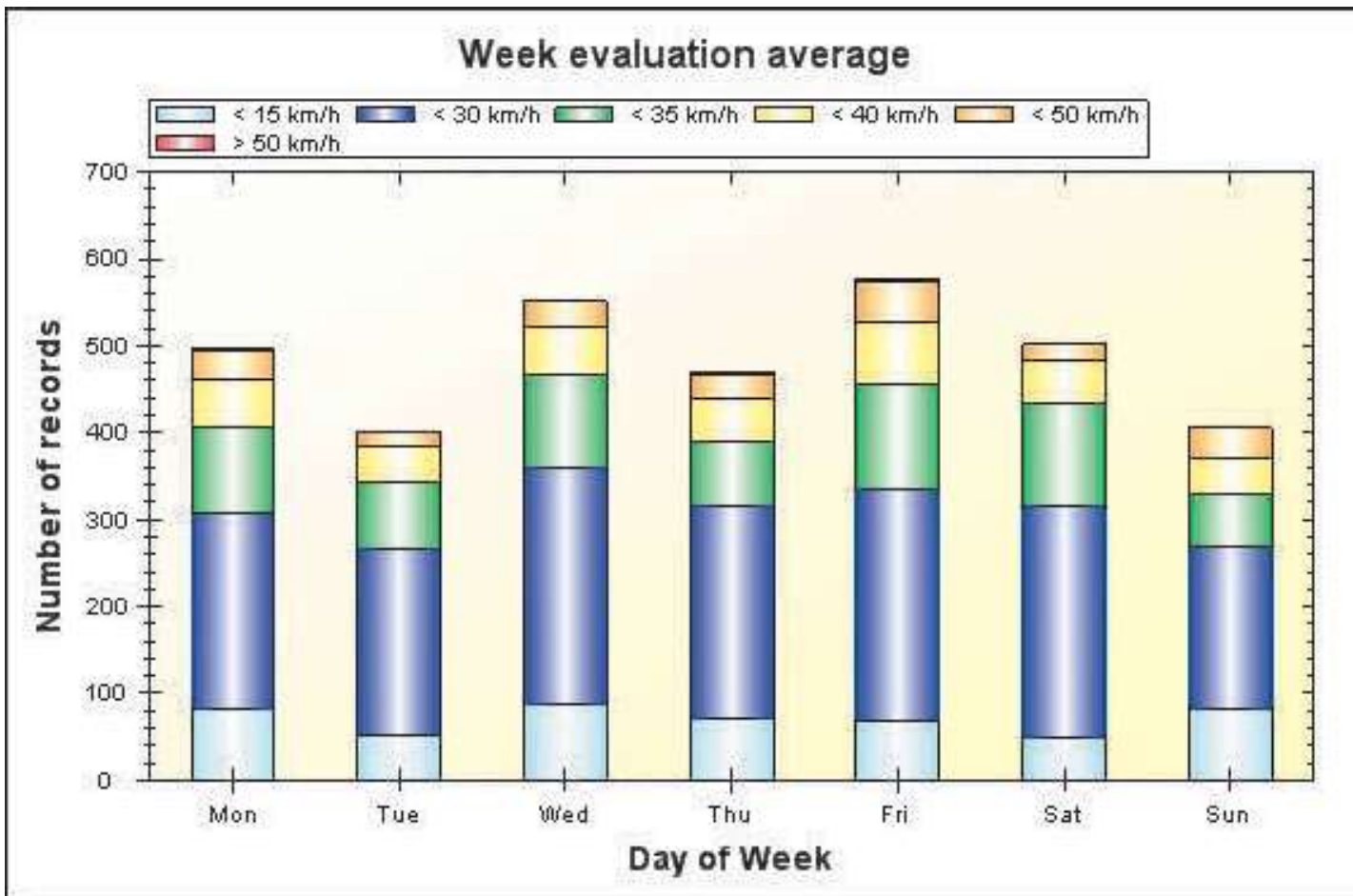
Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
 End of Evaluation: 18-10-2012 16:09



| | < 15 km/h | < 30 km/h | < 35 km/h | < 40 km/h | < 50 km/h | > 50 km/h | # |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| < 2,5 m | 614 | 857 | 20 | 14 | 4 | 1 | 1510 |
| < 6,9 m | 86 | 1531 | 881 | 494 | 279 | 14 | 3285 |
| < 13,3 m | 1 | 31 | 10 | 4 | 1 | 0 | 47 |
| > 13,3 m | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| # | 701 | 2419 | 912 | 512 | 284 | 15 | 4843 |

Cityname: Bakel
Road name: Dakworm
From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

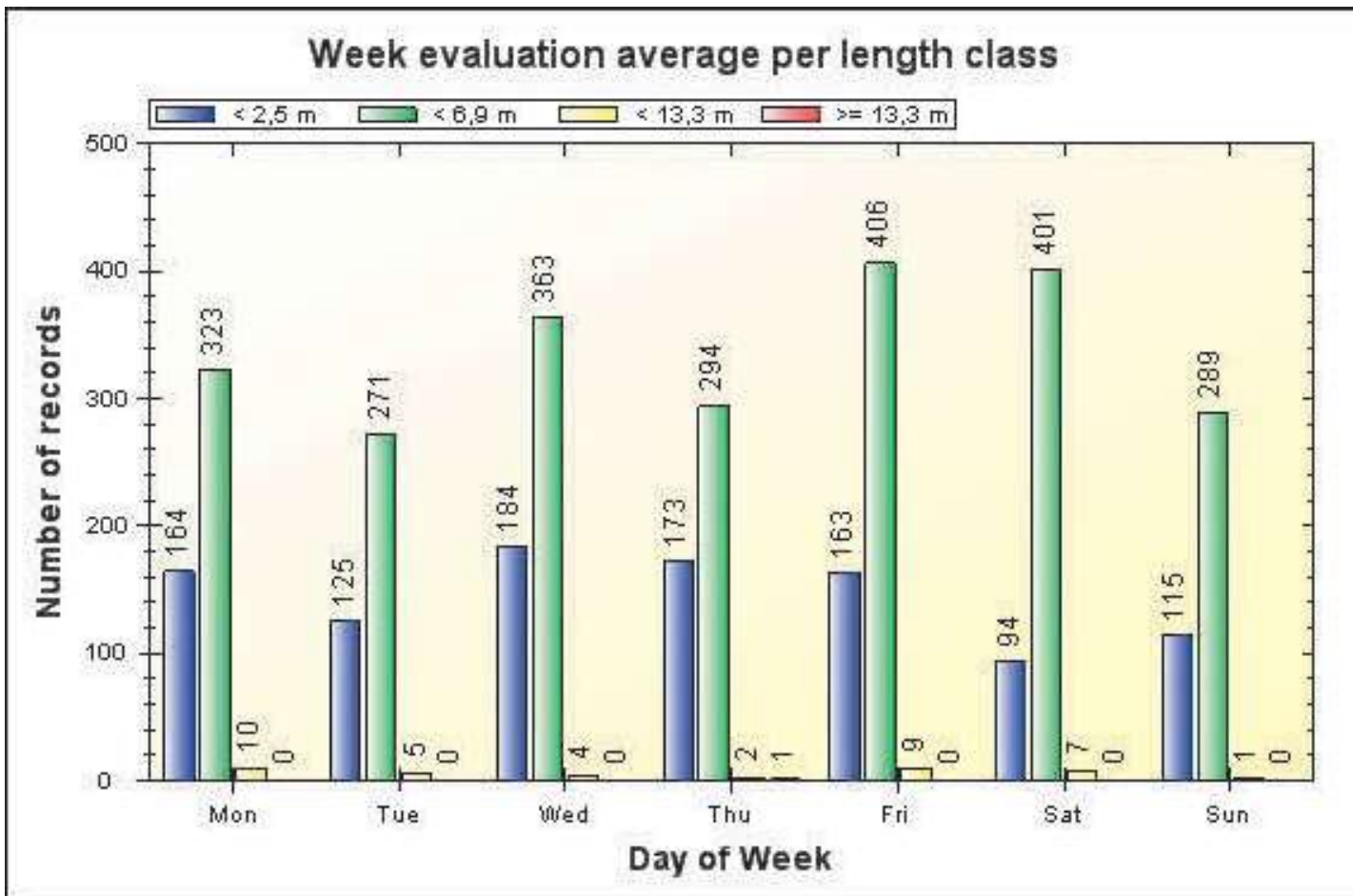
Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
End of Evaluation: 18-10-2012 16:09



| | Mon | Tue | Wed | Thu | Fri | Sat | Sun | # |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| < 15 km/h | 81 | 51 | 88 | 70 | 67 | 50 | 82 | 489 |
| < 30 km/h | 226 | 216 | 273 | 245 | 268 | 267 | 187 | 1682 |
| < 35 km/h | 100 | 76 | 105 | 75 | 121 | 116 | 60 | 653 |
| < 40 km/h | 54 | 41 | 55 | 49 | 70 | 51 | 42 | 362 |
| < 50 km/h | 33 | 16 | 30 | 29 | 47 | 18 | 34 | 207 |
| > 50 km/h | 3 | 1 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 11 |
| # | 497 | 401 | 551 | 470 | 578 | 502 | 405 | 3404 |

Cityname: Bakel
 Road name: Dakworm
 From: 000 rijrichting is richting Oudestraat
 To: 001 rijrichting is richting Burg. Diepstratenlaan

Begin of Evaluation: 9-10-2012 14:13
 End of Evaluation: 18-10-2012 16:09



| | Mon | Tue | Wed | Thu | Fri | Sat | Sun | # |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| < 2,5 m | 164 | 125 | 184 | 173 | 163 | 94 | 115 | 1018 |
| < 6,9 m | 323 | 271 | 363 | 294 | 406 | 401 | 289 | 2347 |
| < 13,3 m | 10 | 5 | 4 | 2 | 9 | 7 | 1 | 38 |
| > 13,3 m | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| # | 497 | 401 | 551 | 470 | 578 | 502 | 405 | 3404 |

Beste,

Hieronder onze reactie op uw vragen.

Met vriendelijke groet,



Vakspecialist Verkeer en Vervoer a.i.
facebook.com/gemeenteGemertBakel

Van: Tritium Advies

Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 13:37

Aan:

Onderwerp: Aanvraag verkeersgegevens

Beste,

Voor een het uitvoeren van een drietal akoestische onderzoeken in gemeente Gemert-Bakel zijn wij op zoek naar enkele verkeersgegevens. Gebruikmakend van icinity.nl en de inloggegevens welke wij eerder via uw gemeente ontvangen hebben, hebben wij van een aantal voor deze locaties relevante verkeersgegevens gevonden. Echter van de onderstaande wegen zijn geen gegevens beschikbaar op icinity.nl. Kunt u aangeven of u over verkeersgegevens beschikt van de volgende wegen? Zo niet: kan u een aanname doen voor de gevraagde gegevens? [Zie onderstaande reactie per weg.](#)

We zijn nog op zoek naar verkeersgegevens van de volgende wegen:

- Dakworm (te Bakel);

Intensiteit:

Uit een telling d.d. oktober 2012 (bijgevoegd) tussen Oudestraat en Burgemeester Diepstratenlaan volgt een etmaalintensiteit van ca 490 mvt/weekdagemaal. Uitgaande van een autonoom groeipercentage van 1% per jaar volgt een intensiteit van circa 590 mvt/weekdagemaal in 2030.

Maximumsnelheid:

30 km/u binnen de kom en 60 km/u buiten de kom

Verharding:

Asfalt

Verdeling verkeer:

Zie bijgevoegde telresultaten

Obstakels/werkzaamheden:

Niet bekend

- Nijverheidsweg/Oude Bakelsedijk thv de Zandstraat (te Gemert);

Intensiteit:

Geen gegevens bekend. Grove aanname: 500 mvt/weekdagemaal in 2030, maar aanbevolen wordt om dit te laten tellen.

Maximumsnelheid:

50 km/u

Verharding:

Open verharding (klinkers)

Verdeling verkeer:

Niet bekend, dus houd maar een standaard verdeling aan.

Obstakels/werkzaamheden:

Niet bekend

- Dommel (te Gemert);

Intensiteit:

Geen gegevens bekend. Grove aanname: 750 mvt/weekdagemaal in 2030, maar aanbevolen wordt om dit te laten tellen.

Maximumsnelheid:

30 km/u

Verharding:

Open verharding (klinkers)

Verdeling verkeer:

Niet bekend, maar gelet op de ligging (bedrijventerrein) neem ik aan dat meer middelzwaar en zwaar verkeer gebruik maakt van deze weg.

Obstakels/werkzaamheden:

Niet bekend

- Weerijds (te Gemert);

Zie Dommel (te Gemert)

Van bovengenoemde wegen vragen wij de volgende verkeersgegevens:

- maximum snelheid;
- evt. obstakels (verkeerslicht, rotonde etc.);
- verdeling lichte, middelzware en zware voertuigen over de dag-, avond- en nachtperiode;
- etmaalintensiteiten (weekdag gemiddelde);
- wegdektype;
- ophogingspercentage telgegevens naar het maatgevende jaar **2030** (of prognose intensiteiten 2030).

Graag vernemen wij van u of er voor de betreffende wegen herinrichtingen gepland staan in de toekomst.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

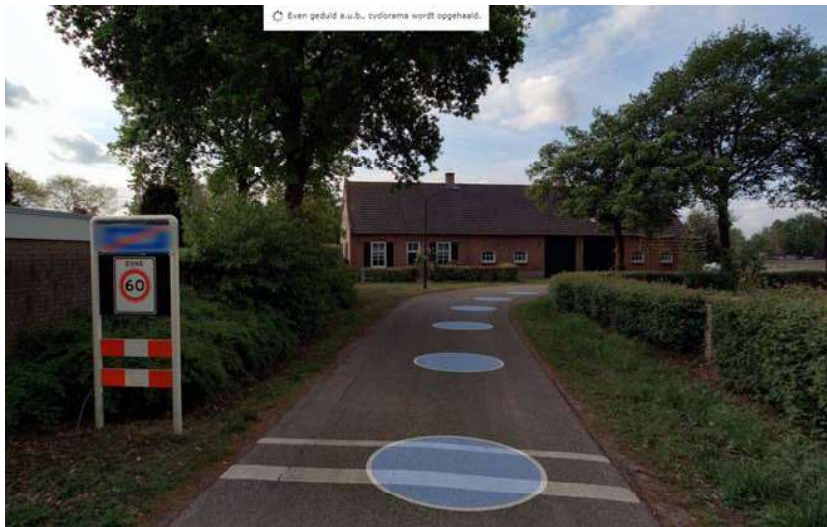


[Bodem](#) | [Water & lucht](#) | [Geluid & bouwfysica](#) | [Kwaliteit, arbo en milieu](#) | [Ruimtelijke ordening](#) | [Asbest](#)

[ARKEL](#) » [NEER](#) » [NUENEN](#) » [PRINSENBEEK](#) » [RIJKEVOORT](#)

Goedemiddag,

Middels dit bericht voorzie ik u van additionele informatie. De bebouwde kom begint bij de rode lijn.



Met vriendelijke groet,



Vakspecialist Verkeer

www.gemert-bakel.nl | @gemGemertBakel

facebook.com/gemeenteGemertBakel

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

| Model eigenschap | |
|--|---|
| Omschrijving | eerste model |
| Verantwoordelijke | DJ |
| Rekenmethode | #2 Wegverkeerslawaai RMW-2012 |
| Aangemaakt door | gastgebruiker op 11-10-2019 |
| Laatst ingezien door | DJ op 30-10-2019 |
| Model aangemaakt met | Geomilieu V4.50 |
| Dagperiode | 07:00 - 19:00 |
| Avondperiode | 19:00 - 23:00 |
| Nachtperiode | 23:00 - 07:00 |
| Samengestelde periode | Lden |
| Waarde | Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10) |
| Standaard maaiveldhoogte | 0 |
| Rekenhoogte contouren | 4 |
| Detailniveau toetspunt resultaten | Groepsresultaten |
| Detailniveau resultaten grids | Groepsresultaten |
| Zoekafstand [m] | -- |
| Max. reflectie afstand tot bron [m] | -- |
| Max. reflectie afstand tot ontvanger [m] | -- |
| Standaard bodemfactor | 0,00 |
| Zichthoek [grd] | 2 |
| Maximale reflectiediepte | 1 |
| Reflectie in woonwijken | Ja |
| Geometrische uitbreiding | Volledige 3D analyse |
| Luchtdemping | Conform standaard |
| Luchtdemping [dB/km] | 0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00 |
| Meteorologische correctie | Conform standaard |
| Waarde voor C0 | 3,50 |

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

| Naam | Omschr. | Bf |
|------|---------|------|
| bg01 | groen | 1,00 |
| bg02 | groen | 1,00 |
| bg03 | groen | 1,00 |
| bg04 | groen | 1,00 |
| bg05 | groen | 1,00 |
| bg06 | groen | 1,00 |
| bg07 | groen | 1,00 |
| bg08 | tuin | 0,50 |
| bg09 | tuin | 0,50 |
| bg10 | tuin | 0,50 |
| bg11 | tuin | 0,50 |
| bg12 | tuin | 0,50 |
| bg13 | tuin | 0,50 |
| bg14 | tuin | 0,50 |
| bg15 | tuin | 0,50 |

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

| Naam | Omschr. | Type | Hbron | Helling | Wegdek | Wegdek | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) |
|---------|---------|-----------|-------|---------|--------|------------------|----------|----------|----------|---------------|---------|---------|---------|
| Dakworm | Dakworm | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | Referentiewegdek | 60 | 60 | 60 | 590,00 | 6,81 | 2,03 | 1,28 |

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

| Naam | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | Cpl | Cpl_W |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| Dakworm | 98,71 | 99,26 | 96,76 | 1,29 | 0,74 | 2,94 | -- | -- | 0,29 | False | 1,5 |

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

| Groep | Reductie | | | Sommatie | | |
|---------|----------|-------|-------|----------|-------|-------|
| | Dag | Avond | Nacht | Dag | Avond | Nacht |
| Dakworm | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |

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

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaveld | Hdef. | Cp | Zwevend | Refl. 500 |
|------|----------------------------------|--------|---------|----------|------|---------|-----------|
| g001 | Plangebied | 8,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g002 | Pand in gebruik (niet ingemeten) | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g003 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g004 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g005 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g006 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g007 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g008 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g009 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g010 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g011 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g012 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g013 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g014 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g015 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g016 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g017 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g018 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g019 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g020 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g021 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g022 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g023 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g024 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g025 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g026 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g027 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g028 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g029 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g030 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g031 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g032 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g033 | Pand in gebruik | 6,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g034 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g035 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g036 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g037 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g038 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g039 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g040 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g041 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g042 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g043 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g044 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g045 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g046 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g047 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g048 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g049 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g050 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g051 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g052 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g053 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g054 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g055 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g056 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g057 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g058 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g059 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g060 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g061 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g062 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g063 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g064 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g065 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g066 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g067 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g068 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g069 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g070 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g071 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g072 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |

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

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Zwevend | Refl. 500 |
|------|-----------------|--------|----------|----------|------|---------|-----------|
| g073 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g074 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g075 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g076 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g077 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g078 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g079 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g080 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g081 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g082 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g083 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g084 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g085 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g086 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g087 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g088 | Pand in gebruik | 4,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g089 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g090 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g091 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g092 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g093 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g094 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g095 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g096 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g097 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g098 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g099 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g100 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g101 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g102 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g103 | Pand in gebruik | 6,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g104 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g105 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g106 | Pand in gebruik | 5,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g107 | Pand in gebruik | 8,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g108 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g109 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g110 | Pand in gebruik | 7,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g111 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g112 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g113 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g114 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g115 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g116 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g117 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g118 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g119 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g120 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g121 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g122 | Pand in gebruik | 3,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g123 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g124 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |
| g125 | Pand in gebruik | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 |

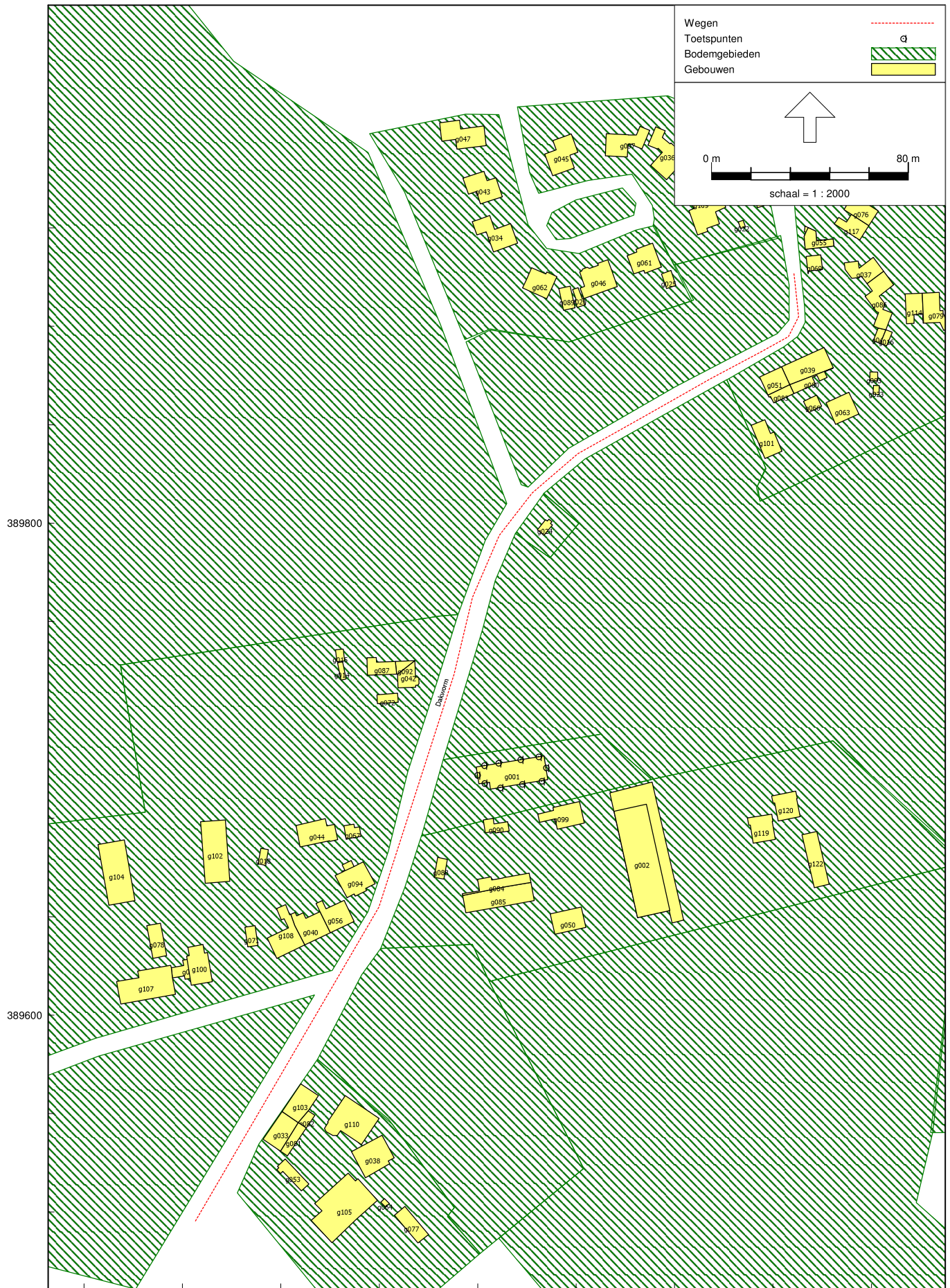
Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

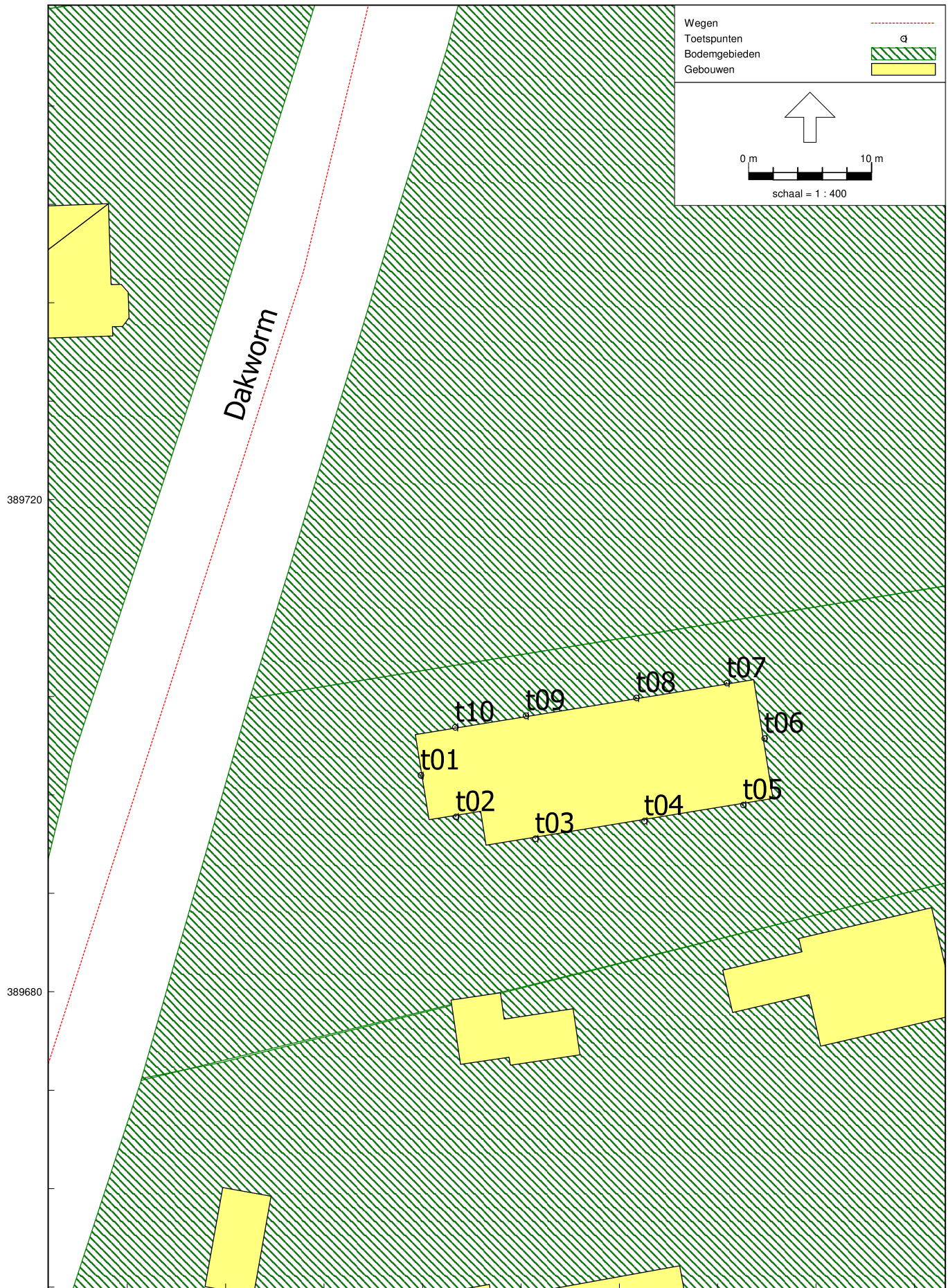
| Naam | Omschr. | Maaiveld | Hdef. | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Hoogte D | Hoogte E | Hoogte F | Gevel | X | Y |
|------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|-----------|-----------|
| t01 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 178999,85 | 389697,61 |
| t02 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179002,72 | 389694,23 |
| t03 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179009,16 | 389692,46 |
| t04 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179018,04 | 389693,91 |
| t05 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179026,06 | 389695,21 |
| t06 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179027,79 | 389700,61 |
| t07 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179024,73 | 389705,11 |
| t08 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179017,37 | 389703,91 |
| t09 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179008,40 | 389702,45 |
| t10 | toetspunt | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja | 179002,65 | 389701,52 |

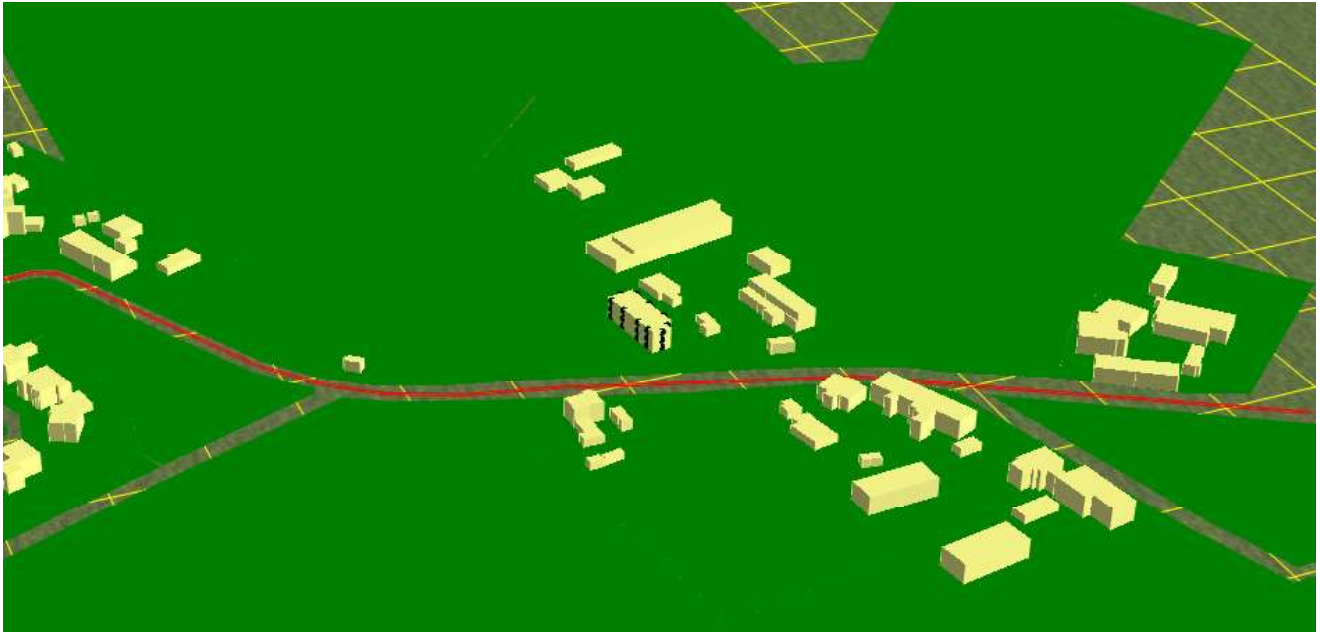
BIJLAGE 4:











BIJLAGE 5:

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

| Naam Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|----------------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| t01_A | toetspunt | 1,50 | 44,5 | 39,2 | 37,4 | 45,6 |
| t01_B | toetspunt | 4,50 | 45,2 | 39,9 | 38,1 | 46,3 |
| t01_C | toetspunt | 7,50 | 45,0 | 39,7 | 37,9 | 46,2 |
| t02_A | toetspunt | 1,50 | 41,0 | 35,7 | 33,9 | 42,1 |
| t02_B | toetspunt | 4,50 | 42,5 | 37,2 | 35,4 | 43,6 |
| t02_C | toetspunt | 7,50 | 42,5 | 37,2 | 35,5 | 43,7 |
| t03_A | toetspunt | 1,50 | 37,3 | 32,0 | 30,2 | 38,5 |
| t03_B | toetspunt | 4,50 | 39,0 | 33,7 | 31,9 | 40,2 |
| t03_C | toetspunt | 7,50 | 39,5 | 34,2 | 32,4 | 40,6 |
| t04_A | toetspunt | 1,50 | 35,6 | 30,4 | 28,5 | 36,8 |
| t04_B | toetspunt | 4,50 | 37,3 | 32,0 | 30,2 | 38,4 |
| t04_C | toetspunt | 7,50 | 38,0 | 32,7 | 30,9 | 39,2 |
| t05_A | toetspunt | 1,50 | 33,9 | 28,6 | 26,8 | 35,0 |
| t05_B | toetspunt | 4,50 | 36,0 | 30,7 | 28,9 | 37,2 |
| t05_C | toetspunt | 7,50 | 36,8 | 31,5 | 29,7 | 38,0 |
| t06_A | toetspunt | 1,50 | 28,4 | 23,1 | 21,2 | 29,5 |
| t06_B | toetspunt | 4,50 | 27,9 | 22,7 | 20,8 | 29,1 |
| t06_C | toetspunt | 7,50 | 28,7 | 23,4 | 21,6 | 29,8 |
| t07_A | toetspunt | 1,50 | 36,9 | 31,7 | 29,8 | 38,1 |
| t07_B | toetspunt | 4,50 | 38,8 | 33,6 | 31,7 | 40,0 |
| t07_C | toetspunt | 7,50 | 39,0 | 33,7 | 31,9 | 40,2 |
| t08_A | toetspunt | 1,50 | 38,3 | 33,0 | 31,2 | 39,5 |
| t08_B | toetspunt | 4,50 | 40,0 | 34,7 | 32,9 | 41,1 |
| t08_C | toetspunt | 7,50 | 40,1 | 34,8 | 33,0 | 41,3 |
| t09_A | toetspunt | 1,50 | 40,4 | 35,1 | 33,3 | 41,6 |
| t09_B | toetspunt | 4,50 | 41,6 | 36,3 | 34,5 | 42,8 |
| t09_C | toetspunt | 7,50 | 41,7 | 36,4 | 34,6 | 42,8 |
| t10_A | toetspunt | 1,50 | 42,1 | 36,8 | 35,0 | 43,3 |
| t10_B | toetspunt | 4,50 | 42,8 | 37,5 | 35,7 | 44,0 |
| t10_C | toetspunt | 7,50 | 42,8 | 37,5 | 35,7 | 43,9 |