



AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Roting te Wanroij

5 oktober 2020

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Roting te Wanroij-Milseweg

opdrachtgever : **BRO (contactpersoon de heer S. Robins)**
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0) 77 373 0601

rapportnummer Ein.Ned.20.AO BP-02	datum 5 oktober 2020	
projectleider H. Neelen	auteur P. Rovers	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: +31 (0) 475 420 191
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	2
3	Wettelijk kader	3
	3.1 algemeen	3
	3.2 wegverkeerslawaaï	3
	3.3 onderhavige situatie	4
4	Rekenmodel	5
	4.1 plangebied	5
	4.2 reken- en meetvoorschrift	5
	4.3 gegevens wegverkeer	5
	4.4 immissiepunten	5
5	Resultaten	6
6	Samenvatting en conclusie	8
	Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel	9
	Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer	10
	Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel	11
	Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer	12

1 Inleiding

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd naar het nieuwbouwplan de Roting II te Wanroij. Men is voornemens op het voormalig braakliggend perceel een nieuwbouwwijk te realiseren. Bekend onder BRO-projectnummer: P01121.

In het kader van een omgevingsvergunning is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. In dit rapport is de gevelbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaaï berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode 2 zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

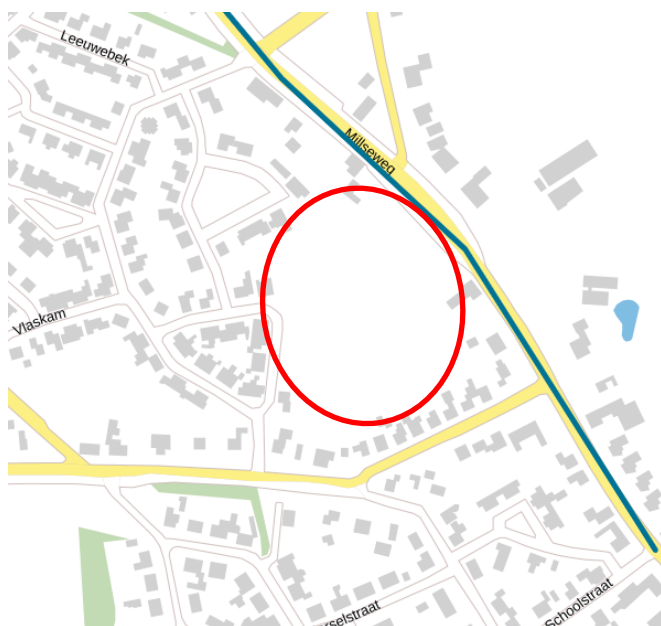
Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

2 Uitgangspunten

De projectlocatie is gesitueerd aan de Milseweg (ong.) te Wanroij. Men is voornemens op het braakliggend perceel een nieuwbouwwijk te realiseren. Hiervoor is een ruimtelijke procedure noodzakelijk.

Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaaï bevindt de projectlocatie zich binnen het regime van Milseweg en de Noordstraat. Het perceel is binnen de bebouwde komgrens gelegen.

Onderstaande figuur 1 geeft de geografische ligging van de projectlocatie met betreffende percelen (rood kader).



Figuur 1: projectlocatie



Figuur 2: impressie beoogde nieuwbouwplan

3 Wettelijk kader

3.1 algemeen

Hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidbelasting vanwege een (spoor-)weg bij geluidgevoelige bestemmingen, waaronder woningen.

Indien een geluidgevoelige bestemming binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting. De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend.

3.1.1 geluidgevoelige bestemmingen

Geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn:

- woningen;
- scholen;
- ziekenhuizen, verpleeghuizen;
- overige gezondheidszorggebouwen;
- terreinen bij gezondheidszorggebouwen;
- woonwagenterreinen.

3.1.2 geluidbelasting

De geluidbelasting (L_{den} -waarde) wordt bepaald middels onderstaande formule.

$$L_{den} = 10 * \log \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

waarbij geldt:

- L_d : het equivalente geluidniveau over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur);
- L_e : het equivalente geluidniveau over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur);
- L_n : het equivalente geluidniveau over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur).

3.1.3 dove gevels

Een zogeheten *dove gevel* is geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder, maar voldoet aan de voorwaarden uit artikel 1b vijfde lid van de Wet geluidhinder:

- 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 onderscheidenlijk 35 dB(A);
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Aangezien een dove gevel geen gevel is in de zin van de Wgh, worden de geluidniveaus ter plaatse van deze gevels niet berekend en getoetst. Afhankelijk van het gemeentelijk beleid zijn in een dove gevel wel of geen suskasten toegestaan.

3.2 wegverkeerslawaai

3.2.1 grenswaarden wegverkeerslawaai

De hoogst toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) voor de geluidbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwe woningen bedraagt 48 dB. In bepaalde gevallen kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden toegekend middels een zogeheten hogere waarden procedure. De maximaal toegestane hogere waarde bedraagt 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

3.2.2 aftrek op de berekende resultaten

Volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder wordt de berekende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer verminderd met een zekere waarde. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG)¹ zijn in de artikelen 3.4 en 3.5 voorschriften opgenomen voor de aftrek van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/uur of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- 4 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- 2 dB wanneer de geluidsbelasting afwijkt van bovengenoemde waarden.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB.

3.2.3 omvang geluidzones wegen

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

tabel 3: zonebreedtes		
aantal rijstroken	breedte van de geluidzone	
	buitenstedelijk gebied	binnenstedelijk gebied
1 of 2	250 m	200 m
3 of 4	400 m	350 m
5 of meer	600 m	350 m

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

- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom met inbegrip van het gebied binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt;
- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.

3.3 onderhavige situatie

De beoogde nieuwbouwwoningen zijn in binnenstedelijk gebied gelegen, binnen de geluidzone (200 meter) van de Milseweg en de Noordstraat beide 50 km/u. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB met een maximale ontheffing tot 63 dB. De correctie conform artikel 110g Wgh bedraagt 5 dB bij een rijsnelheid van <70 km/uur. De wegvakken binnen de 30km/u-zone vallen buiten toetsing. De Klompenmakersstraat in de nabijheid van het plangebied is een 30 km/uur en valt derhalve buiten de toetsing van de Wet Geluidhinder. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening en mogelijke geluidbelasting rondom het nieuwbouwplan is deze weg toch meegenomen in de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen samen.

¹ Regeling van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 12 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/37333, houdende vaststelling van regels voor het berekenen en meten van de geluidbelasting en de geluidproductie ingevolge de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer

4 Rekenmodel

4.1 plangebied

De projectlocatie ligt binnen de geluidzone van de Milleweg en de Noordstraat beide 50 km/uur, binnen de bebouwde kom. Alle overige wegen zijn voor dit plan niet relevant.

4.2 reken- en meetvoorschrift

De berekeningen van de geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn uitgevoerd met het softwareprogramma Geomilieu, V2020 (module RMW-2012). Deze rekenprogrammatuur is gebaseerd op standaardrekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012, hoofdstuk 3 (voorschriften voor wegen).

In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals hoogteverschillen, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping. De relevante wegen worden als akoestisch hard (bodemfactor 0,0) gemodelleerd. Voor de overige bodemgebieden wordt gerekend met bodemfactor 0,8 vanwege de overwegend landelijk gebied.

De rekenmodellen zijn ingevoerd ten opzichte van het Rijksdriehoekskoördinatenstelsel. Grafische weergaven van het rekenmodel aangaande de gebouwen, bodemgebieden en wegen zijn ondergebracht in bijlage 1. De invoergegevens van het rekenmodel zijn terug te vinden in bijlage 3.

4.3 gegevens wegverkeer

De gehanteerde gegevens voor het wegverkeer zijn ontleend aan het tellingen van de Gemeente Sint Anthonis/Omgevingsdienst Brabant noord. De verkeersgegevens zijn afkomstig van tellingen van de Milseweg en de Noordstraat en zijn van het jaar 2018. Het wegdektype van beide wegen betreft referentiewegdek. Voor de intensiteiten voor peiljaar 2030 is uitgegaan van een jaarlijks groeipercentage van 1%. Voor de voertuigverdeling per categorie en periode is conform opgave uitgegaan van de verkeerstellingen. (zie bijlage 2). Voor de Klompenmakersstraat is een inschatting gemaakt aan de hand van gebiedsontsluiting en bestemmingsverkeer met een intensiteit van 500 en een voertuigverdeling van 6,8%, 3,02% en 0,78% voor het uurpercentage van dag/ avond en nacht en 94,5%, 2,6% en 2,9% voor voertuigverdeling van licht, middel en zware motorvoertuigen.

Onderstaande tabel 4 geeft de intensiteiten voor 2030. Een overzicht van de intensiteiten is te vinden in bijlage 2.

tabel 4: voertuigintensiteiten 2030					
Weg / snelheid	etmaal-intensiteit 2030	periode	Voertuig verdeling intensiteiten per periode		
			Dag	Avond	Nacht
Milseweg 50 km/u	6059	Licht	4672	693	361
		Middel	129	19	10
		Zwaar	143	21	11
Noordstraat 50 km/u	2046	Licht	1551	230	120
		Middel	58	9	5
		Zwaar	60	9	5

4.4 immissiepunten

De immissiepunten worden gekozen ter plaatse van de relevante gevels van de beoogde woningen. De immissiehoogtes bedragen 1,5, 4,5 en 7,0 meter. Bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Bijlage 3 geeft de invoergegevens van het rekenmodel.

5 Resultaten

In tabel 5 zijn de berekende geluidbelastingen (L_{den}) op de relevante gevels van de projectlocatie opgenomen. Bijlage 4 geeft een overzicht van de berekende geluidbelastingen.

tabel 5: geluidbelasting voor prognosejaar 2030										
i.d.	Omsch.	berekende geluidbelasting L_{den} [dB]								
		Milseweg*			Noordstraat*			Gecumuleerd**		
		Bg.	1 ^e verd.	2 ^e verd.	Bg.	1 ^e verd.	2 ^e verd.	Bg.	1 ^e verd.	2 ^e verd.
T01_A	23-24a	55	55	55	10	12	15	60	60	60
T02_A	23-24b	36	37	38	27	28	29	41	43	44
T03_A	21-22a	55	55	55	9	10	11	60	60	60
T04_A	21-22b	33	34	36	28	29	30	39	40	42
T05_A	19-20a	55	56	56	9	11	13	60	60	60
T06_A	19-20b	--	--	--	--	--	--	--	--	--
T07_A	17-18a	40	41	42	30	31	32	45	47	48
T08_A	17-18b	41	43	44	14	16	18	46	48	49
T09_A	15-16a	36	37	38	29	30	31	42	43	44
T10_A	15-16b	39	40	42	18	19	20	44	46	47
T11_A	13-14a	32	33	34	24	25	26	38	39	40
T12_A	13-14b	43	44	45	22	22	24	48	50	50
T13_A	8-12a	25	28	30	21	23	25	32	34	36
T14_A	8-12b	44	45	46	12	15	16	49	50	51
T15_A	1-3a	34	35	37	18	20	21	39	40	42
T16_A	1-3b	26	27	28	25	26	27	34	35	36
T17_A	4-7a	36	37	38	24	24	25	41	43	44
T18_A	4-7b	26	27	28	22	24	26	33	34	35
T19_A	42-48a	25	26	27	33	35	36	39	41	42
T20_A	42-48b	44	45	46	31	33	34	49	50	51
T21_A	35-41a	33	34	35	21	22	23	38	40	41
T22_A	35-41b	29	30	31	38	40	40	43	45	46
T23_A	33-34a	33	34	35	32	34	35	40	42	43
T24_A	33-34b	24	26	28	30	32	33	36	38	40
T25_A	32a	35	36	37	30	31	32	41	42	43
T26_A	32b	27	28	30	27	28	30	35	37	38
T27_A	30-31a	36	37	38	28	30	31	42	43	44
T28_A	30-31b	25	26	28	27	29	30	34	36	37
T29_A	25-26a	21	24	26	31	32	33	37	39	40
T30_A	25-26b	35	36	37	26	28	29	40	41	42
T31_A	27a	20	23	26	33	34	35	39	41	42
T32_A	27b	28	30	32	30	32	33	37	39	40
T33_A	28-29a	--	--	--	--	--	--	--	--	--
T34_A	28-29b	26	28	31	32	33	34	38	40	41

*inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

** gecumuleerd incl. evt. 30-km-wegen, exclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

De geluidbelasting vanwege de Milseweg bedraagt ten hoogste 55 dB inclusief aftrek ter plaatse van de voorgevel van woningen 19 t/m 24. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden. De maximale toelaatbare waarde van 63 dB wordt gerespecteerd. De achtergevel is geluidluw. Alle overige woningen zijn niet geluidbelast.

Met betrekking tot woningen 19 t/m 24 geldt dat reductie van de geluidbelasting gerealiseerd zou kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of verlaging van de maximum snelheid. (bron-, overdracht- of ontvanger aanpak) Afscherming tussen de woningen en de betreffende wegen wordt niet realistisch geacht.

Het van toepassing zijnde wegdek (referentiewegdek) is akoestisch reeds vrij gunstig. Aanvullende geluidreductie zou bewerkstelligd kunnen worden door vervanging van het wegdek door bijvoorbeeld W12: "dunne deklagen B". Dit zal voor circa 3 dB reductie kunnen zorgen.

Verlaging van de rijsnelheid naar bijvoorbeeld 30 km/uur levert ook een reductie op van circa 3 dB. Bovendien vallen de wegen dan buiten het Regime van de Wet geluidhinder, waardoor het aanvragen van een hogere grenswaarde niet noodzakelijk is.

Gelet op de kleinschaligheid van het project en de praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren gepaard gaande met dergelijke geluidreducerende maatregelen, zullen hogere grenswaarden aangevraagd worden, zoals bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, dient conform het Bouwbesluit afdeling 3.1 artikel 3.1 t/m 3.3 een binnenniveau van maximaal 33 dB vanwege wegverkeer behaald te worden. Daarbij dient de cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek conform artikel 110g Wgh beschouwd te worden, zijnde 60 dB ter plaatse van de voorgevel van woningen 19 t/m 24. Dit betekent een minimaal vereiste gevelgeluidwering van 27 dB. Ten behoeve van de benodigde geluidweringberekening is de gecumuleerde geluidbelasting is eveneens opgenomen in bijlage 4.

Aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting dient in een nader onderzoek de minimaal vereiste geluidwering te worden berekend. Dit is geen onderdeel van dit onderzoek en dient in een later stadium in een separaat rapport te worden uitgevoerd. E.e.a. conform het Bouwbesluit afdeling 3.1 en NEN5077.

6 Samenvatting en conclusie

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd naar het nieuwbouwplan de Roting II te Wanroij. Men is voornemens op het voormalig braakliggend perceel een nieuwbouwwijk te realiseren. Bekend onder BRO-projectnummer: P01121.

Op grond van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek noodzakelijk voor de omgevingsvergunning. Betreffend bouwplan bevindt zich binnen de invloedssfeer van de Milseweg en de Noordstraat beide 50 km/uur.

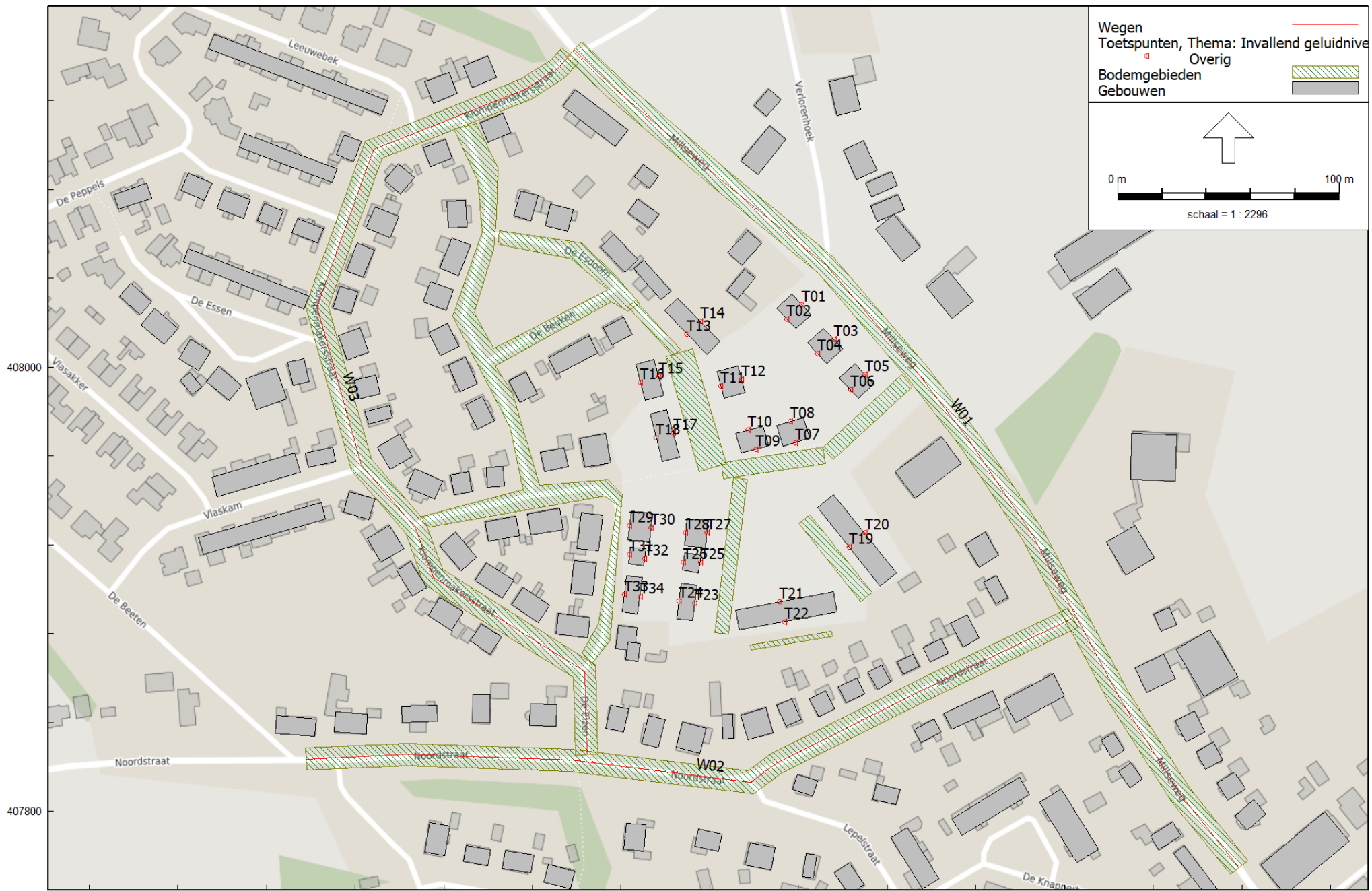
De geluidbelasting vanwege de Milseweg bedraagt ten hoogste 55 dB inclusief aftrek ter plaatse van de voorgevel van woningen 19 t/m 24. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden. De maximale toelaatbare waarde van 63 dB wordt gerespecteerd. De achtergevel is geluidluw. Alle overige woningen zijn niet geluidbelast.

Reductie van deze geluidbelasting zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of een verlaging van de maximum snelheid. Gelet op de praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren gepaard gaande met dergelijke geluidreducerende maatregelen bij een dergelijk kleine projectomvang, dienen hogere grenswaarden aangevraagd te worden, zoals bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, dient conform het Bouwbesluit afdeling 3.1 artikel 3.1 t/m 3.3 een binnenniveau van maximaal 33 dB vanwege wegverkeer behaald te worden. Daarbij dient de cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek conform artikel 110g Wgh beschouwd te worden, zijnde 60 dB ter plaatse van de voorgevel van woningen 19 t/m 24. Dit betekent een minimaal vereiste gevelgeluidwering van 27 dB. Ten behoeve van de benodigde geluidweringberekening is de gecumuleerde geluidbelasting opgenomen in tabel 5. Deze is eveneens opgenomen in bijlage 4.

Voor de woningen aan de Milseweg geldt dat indien plattegronden, gevels en bouwkundige opzet bekend zijn, in een later stadium een geluidweringberekening van de buitengevels aangeleverd dient te worden in het kader van het Bouwbesluit. Dit is geen onderdeel van dit onderzoek en dient in een later stadium in een separaat rapport te worden uitgevoerd. E.e.a. conform het Bouwbesluit afdeling 3.1 en NEN5077.

Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel



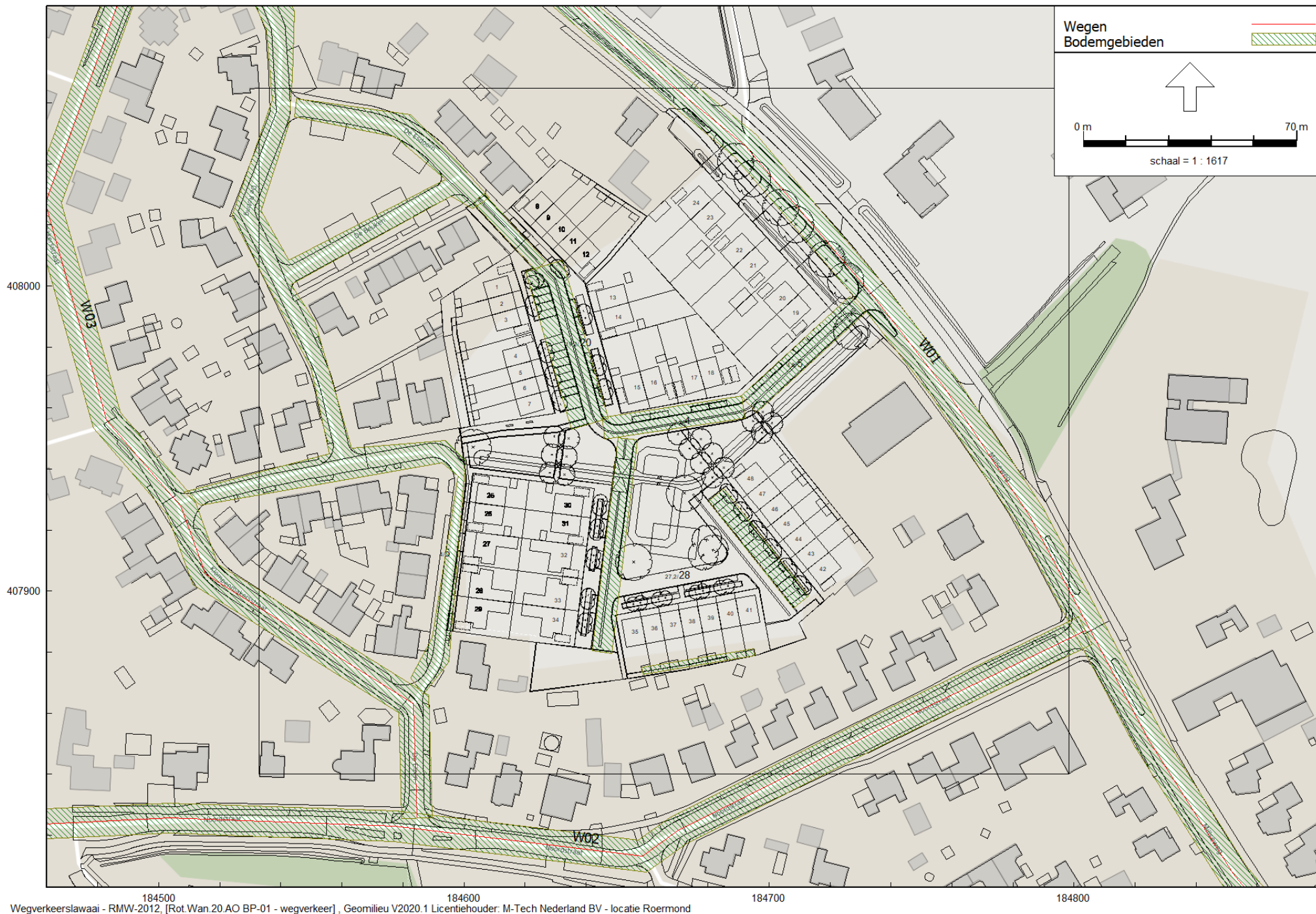
184400 184600 184800
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Rot Wan.20.AO BP-01 - wegverkeer] , Geomilieu V2020.1 Licentiehouders: M-Tech Nederland BV - locatie Roermond

Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging gebouwen, bodemgebieden, rekenpunten



184500 184600 184700 184800
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [Rot Wan.20.AO BP-01 - wegverkeer], Geomilieu V2020.1 Licentiehouder: M-Tech Nederland BV - locatie Roermond

Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging nieuwbouwplan



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [Rot.Wan.20.AO BP-01 - wegverkeer], Geomilieu V2020.1 Licentiehouders: M-Tech Nederland BV - locatie Roermond

bijlage 1 grafische weergave - ligging nieuwbouwplan

Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer



Verkeersgegevens				vul in jaartal			vul in toets jaartal			
Millseweg	intensiteit per periode			2019	Millseweg	intensiteit per periode			2030	
	licht	middel	zwaar			licht	middel	zwaar		
dag	4188	115	129		dag	4672	129	143	11	
avond	621	17	19		avond	693	19	21		
nacht	323	9	10		nacht	361	10	11		
etmaal	5431				etmaal	6059				
Uitgangspunten:					Millseweg			uurintensiteit		2030
referentiewegdek	50 km/u					licht	middel	zwaar		
rijksnelheid					dag [per uur]	389,4	10,7	11,9		
jaarlijkse autonome groei:	1%				avond [per uur]	173,2	4,8	5,3		
etmaalintensiteit	2019	5431			nacht [per uur]	45,1	1,2	1,4		
etmaalintensiteit	2030	6059								

Verkeersgegevens				vul in jaartal			vul in toets jaartal			
noordstraat	intensiteit per periode			2019	noordstraat	intensiteit per periode			2030	
	licht	middel	zwaar			licht	middel	zwaar		
dag	1390	52	54		dag	1551	58	60	11	
avond	206	8	8		avond	230	9	9		
nacht	107	4	4		nacht	120	5	5		
etmaal	1834				etmaal	2046				
Uitgangspunten:					noordstraat			uurintensiteit		2030
referentiewegdek	50					licht	middel	zwaar		
rijksnelheid km/u					dag [per uur]	129,3	4,9	5,0		
jaarlijkse autonome groei:	1%				avond [per uur]	57,5	2,2	2,2		
etmaalintensiteit 2018	1834				nacht [per uur]	15,0	0,6	0,6		
etmaalintensiteit 2030	2046									

Verkeersgegevens

Millseweg

Buiten komgrens		percentage		
etmaal int		dag	avond	nacht
	5431	81,6%	12,1%	6,3%
verdeling in percentage	licht	94,5%	94,5%	94,5%
	middel	2,6%	2,6%	2,6%
	zwaar	2,9%	2,9%	2,9%
totaal per periode		4432	657	342
PER CAT.	licht	4188	621	323
	middel	115	17	9
	zwaar	129	19	10
PER UUR		349,00	155,25	40,42
	middel	9,60	4,27	1,11
	zwaar	10,71	4,76	1,24

	licht	middel	zwaar
dag	4188	115	129
avond	621	17	19
nacht	323	9	10
	5132,30	141,21	157,50
	5431,00		

Noordstraat

Buiten komgrens		percentage		
etmaal int		dag	avond	nacht
	1834	81,6%	12,1%	6,3%
verdeling in percentage	licht	92,9%	92,9%	92,9%
	middel	3,5%	3,5%	3,5%
	zwaar	3,6%	3,6%	3,6%
totaal per periode		4432	657	342
PER CAT.	licht	4117	610	318
	middel	155	23	12
	zwaar	160	24	12
PER UUR		343,09	152,62	39,73
	middel	12,93	5,75	1,50
	zwaar	13,30	5,91	1,54

	licht	middel	zwaar
dag	4117	155	160
avond	610	23	24
nacht	318	12	12
	5045,40	190,09	195,52
	5431,00		

segment_id	overheidid	overheid	straatnaam	straatnr	wegbeheer	hoogte	wegtype	snelheid	tun_factor	maxsnelh_p	maxs_p_dyn	maxsnelh_v	a_rand_l	a_rand_r	a_scherm_l	s_hoogte_l	a_scherm_r	s_hoogte_r	stagf_lv	int_lv	int_lv_dyn	stagf_mv	int_mv	stagf_zv	int_zv	stagf_bv
138530	1702	Sint Anthonis De Quayweg			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1780		0.000000	194	0.000000	176	0.000000
138534	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138535	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138536	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138537	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,00	5,00						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138538	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,00	5,00						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138539	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138540	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138541	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 5,60	5,60						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000
138542	1702	Sint Anthonis Noordstraat			G	0	0 b		1	80		80 4,80	4,80						0.000000	1704		0.000000	64	0.000000	66	0.000000

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

MILSEWEG (N602), WANROIJ

Tussen Noordstraat en Verlorenhoek



Meetlocatie

Milseweg (N602)
 Wanroij
 Tussen Noordstraat en Verlorenhoek
 Ri. 1 = Ri. Noordwest (Verlorenhoek)
 Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Noordstraat)

Meting

Meetperiode: 5 oktober t/m 13 oktober 2019
 Methodiek: Telslangen (MetroCount)
 In opdracht van: Gemeente Sint Anthonis
 Uitgevoerd door: Dufec



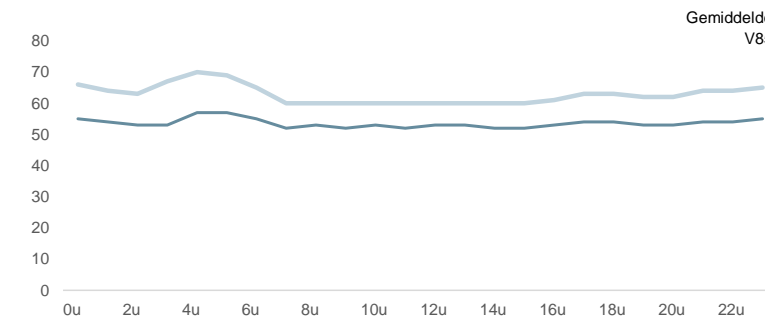
Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
 L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
 M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
 Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	55	66	56	67	54	65
01:00 - 02:00	54	64	54	64	53	64
02:00 - 03:00	53	63	54	62	53	64
03:00 - 04:00	53	67	53	66	54	67
04:00 - 05:00	57	70	57	68	59	82
05:00 - 06:00	57	69	59	70	55	67
06:00 - 07:00	55	65	56	67	52	62
07:00 - 08:00	52	60	55	63	50	59
08:00 - 09:00	53	60	55	62	51	59
09:00 - 10:00	52	60	53	62	51	59
10:00 - 11:00	53	60	54	62	51	59
11:00 - 12:00	52	60	53	61	51	59
12:00 - 13:00	53	60	54	61	51	59
13:00 - 14:00	53	60	54	61	51	59
14:00 - 15:00	52	60	53	61	50	59
15:00 - 16:00	52	60	54	62	51	59
16:00 - 17:00	53	61	55	63	52	60
17:00 - 18:00	54	63	55	64	53	60
18:00 - 19:00	54	63	56	65	52	60
19:00 - 20:00	53	62	54	64	51	59
20:00 - 21:00	53	62	55	64	52	60
21:00 - 22:00	54	64	55	65	53	62
22:00 - 23:00	54	64	54	64	53	64
23:00 - 24:00	55	65	56	66	54	64
Gemiddelde	53	61	54	63	51	59

UURVERLOOP SNELHEDEN



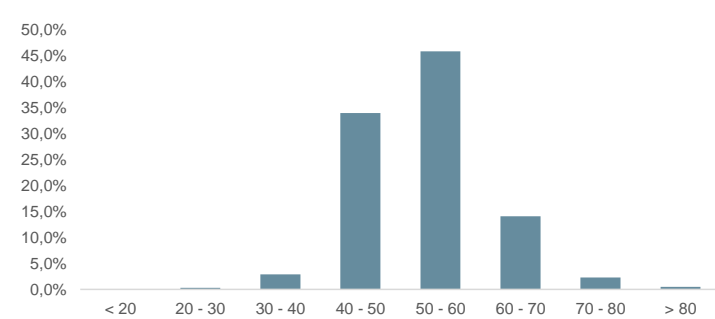
SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	53	61	54	63	52	60
Dinsdag	53	60	54	63	51	59
Woensdag	52	61	54	63	51	59
Donderdag	53	61	54	63	52	60
Vrijdag	53	60	54	63	51	59
Zaterdag	53	62	55	64	52	60
Zondag	53	62	55	64	52	60
Werkdag	53	61	54	63	51	59
Weekdag	53	61	54	63	52	60

SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 20 km/u	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
20 - 30 km/u	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%
30 - 40 km/u	2,9%	3,2%	1,8%	2,1%	3,9%	4,3%
40 - 50 km/u	34,0%	37,2%	26,5%	28,6%	41,4%	45,8%
50 - 60 km/u	45,9%	83,1%	51,0%	79,6%	40,9%	86,7%
60 - 70 km/u	14,1%	97,3%	17,1%	96,6%	11,2%	97,9%
70 - 80 km/u	2,3%	99,5%	2,8%	99,4%	1,8%	99,7%
> 80 km/u	0,5%	100,0%	0,6%	100,0%	0,3%	100,0%

SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE



Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	peter.rovers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	peter.rovers op 23-9-2020
Laatst ingezien door	peter.rovers op 23-9-2020
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.1
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	0,80
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	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: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - 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))
W03	Klompemakerstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
W01	Milseweg	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50
W02	Noordstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)
W03	30	--	30	30	30	--	500,00	6,80	3,02	0,78	--	--	--	--	--	94,50	94,50	94,50	--	2,60	2,60
W01	50	--	50	50	50	--	6058,80	6,80	3,03	0,79	--	--	--	--	--	94,51	94,49	94,55	--	2,60	2,62
W02	50	--	50	50	50	--	2047,60	6,80	3,02	0,79	--	--	--	--	--	92,89	92,89	92,59	--	3,52	3,55

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%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)
W03	2,60	--	2,90	2,90	2,90	--	--	--	--	--	32,13	14,27	3,69	--	0,88	0,39	0,10	--	0,99	0,44	0,11
W01	2,52	--	2,89	2,89	2,94	--	--	--	--	--	389,40	173,20	45,10	--	10,70	4,80	1,20	--	11,90	5,30	1,40
W02	3,70	--	3,59	3,55	3,70	--	--	--	--	--	129,30	57,50	15,00	--	4,90	2,20	0,60	--	5,00	2,20	0,60

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k
W03	--	71,18	75,97	84,93	86,55	91,40	88,59	82,12	76,38	67,66	72,45	81,41	83,03	87,87	85,07	78,59	72,85
W01	--	81,58	88,63	95,19	100,52	106,42	102,98	96,24	86,86	78,07	85,12	91,69	97,01	102,90	99,47	92,73	83,35
W02	--	77,35	84,50	91,27	96,19	101,84	98,44	91,72	82,63	73,82	80,97	87,74	92,66	98,32	94,92	88,20	79,11

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
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	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
W03	61,78	66,57	75,53	77,15	81,99	79,19	72,71	66,97	--	--	--	--	--	--	--	--
W01	72,22	79,26	85,82	91,17	97,05	93,62	86,88	77,50	--	--	--	--	--	--	--	--
W02	68,09	75,25	82,05	86,91	92,52	89,13	82,41	73,37	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 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
T01	23-24a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T02	23-24b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T03	21-22a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T04	21-22b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T05	19-20a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T06	19-20b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T07	17-18a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T08	17-18b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T09	15-16a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T10	15-16b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T11	13-14a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T12	13-14b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T13	8-12a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T14	8-12b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T15	1-3a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T16	1-3b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T17	4-7a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T18	4-7b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T19	42-48a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T20	42-48b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T21	35-41a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T22	35-41b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T23	33-34a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T24	33-34b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T25	32a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T26	32b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T27	30-31a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T28	30-31b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T29	25-26a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T30	25-26b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T31	27a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T32	27b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T33	28-29a	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja
T34	28-29b	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,00	--	--	--	Ja

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
W01	Milseweg -- 5,00m (L/R)	0,00
W02	Noordstraat -- 5,00m (L/R)	0,00
W03	Klompemakerstraat -- 5,00m (L/R)	0,00
		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
		0,00

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
00	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
00	0,80	0,80
01	0,80	0,80
02	0,80	0,80
03	0,80	0,80
04	0,80	0,80
05	0,80	0,80
06	0,80	0,80
07	0,80	0,80
08	0,80	0,80
09	0,80	0,80
10	0,80	0,80
11	0,80	0,80
12	0,80	0,80
13	0,80	0,80
14	0,80	0,80
15	0,80	0,80
16	0,80	0,80
17	0,80	0,80
18	0,80	0,80
19	0,80	0,80
20	0,80	0,80
21	0,80	0,80
22	0,80	0,80
23	0,80	0,80
24	0,80	0,80
25	0,80	0,80
26	0,80	0,80
27	0,80	0,80
28	0,80	0,80
29	0,80	0,80
30	0,80	0,80
31	0,80	0,80
32	0,80	0,80
33	0,80	0,80
34	0,80	0,80
35	0,80	0,80
36	0,80	0,80
37	0,80	0,80
38	0,80	0,80
39	0,80	0,80
40	0,80	0,80
41	0,80	0,80
42	0,80	0,80
43	0,80	0,80
44	0,80	0,80

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
45	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
45	0,80	0,80
46	0,80	0,80
47	0,80	0,80
48	0,80	0,80
49	0,80	0,80
50	0,80	0,80
51	0,80	0,80
52	0,80	0,80
53	0,80	0,80
54	0,80	0,80
55	0,80	0,80
56	0,80	0,80
57	0,80	0,80
58	0,80	0,80
59	0,80	0,80
60	0,80	0,80
61	0,80	0,80
62	0,80	0,80
63	0,80	0,80
64	0,80	0,80
65	0,80	0,80
66	0,80	0,80
67	0,80	0,80
68	0,80	0,80
69	0,80	0,80
70	0,80	0,80
71	0,80	0,80
72	0,80	0,80
73	0,80	0,80
74	0,80	0,80
75	0,80	0,80
76	0,80	0,80
77	0,80	0,80
78	0,80	0,80
79	0,80	0,80
80	0,80	0,80
81	0,80	0,80
82	0,80	0,80
83	0,80	0,80
84	0,80	0,80
85	0,80	0,80
86	0,80	0,80
87	0,80	0,80
88	0,80	0,80
89	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
90	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130	niebouw blok 35-41	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131	niebouw blok 42-48	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132	niebouw blok 4-7	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133	niebouw blok 1-3	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134	niebouw blok 15-16	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
90	0,80	0,80
91	0,80	0,80
92	0,80	0,80
93	0,80	0,80
94	0,80	0,80
95	0,80	0,80
96	0,80	0,80
97	0,80	0,80
98	0,80	0,80
99	0,80	0,80
100	0,80	0,80
101	0,80	0,80
102	0,80	0,80
103	0,80	0,80
104	0,80	0,80
105	0,80	0,80
106	0,80	0,80
107	0,80	0,80
108	0,80	0,80
109	0,80	0,80
110	0,80	0,80
111	0,80	0,80
112	0,80	0,80
113	0,80	0,80
114	0,80	0,80
115	0,80	0,80
116	0,80	0,80
117	0,80	0,80
118	0,80	0,80
119	0,80	0,80
120	0,80	0,80
121	0,80	0,80
122	0,80	0,80
123	0,80	0,80
124	0,80	0,80
125	0,80	0,80
126	0,80	0,80
127	0,80	0,80
128	0,80	0,80
129	0,80	0,80
130	0,80	0,80
131	0,80	0,80
132	0,80	0,80
133	0,80	0,80
134	0,80	0,80

Model: wegverkeer
 Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Funcctie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
135	niebouw blok 17-18	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136	niebouw blok 13-14	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137	niebouw blok 33-34	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138	niebouw blok 28-29	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139	niebouw blok 32	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140	niebouw blok 27	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141	niebouw blok 25-26	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142	niebouw blok 30-31	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143	niebouw blok 8-12	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144	niebouw blok 23-24	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145	niebouw blok 21-22	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146	niebouw blok 19-20	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149	bebouwing	7,50	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer
Rot.Wan.20.AO BP-01 - bestemmingsplanwijziging
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
135	0,80	0,80
136	0,80	0,80
137	0,80	0,80
138	0,80	0,80
139	0,80	0,80
140	0,80	0,80
141	0,80	0,80
142	0,80	0,80
143	0,80	0,80
144	0,80	0,80
145	0,80	0,80
146	0,80	0,80
147	0,80	0,80
148	0,80	0,80
149	0,80	0,80

Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Millseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	23-24a		1,50	54,5
T01_B	23-24a		4,50	55,2
T01_C	23-24a		7,00	55,1
T02_A	23-24b		1,50	35,8
T02_B	23-24b		4,50	37,2
T02_C	23-24b		7,00	38,2
T03_A	21-22a		1,50	54,7
T03_B	21-22a		4,50	55,3
T03_C	21-22a		7,00	55,3
T04_A	21-22b		1,50	32,9
T04_B	21-22b		4,50	34,4
T04_C	21-22b		7,00	35,5
T05_A	19-20a		1,50	54,9
T05_B	19-20a		4,50	55,5
T05_C	19-20a		7,00	55,5
T06_A	19-20b		1,50	--
T06_B	19-20b		4,50	--
T06_C	19-20b		7,00	--
T07_A	17-18a		1,50	39,8
T07_B	17-18a		4,50	41,4
T07_C	17-18a		7,00	42,3
T08_A	17-18b		1,50	41,3
T08_B	17-18b		4,50	43,0
T08_C	17-18b		7,00	43,8
T09_A	15-16a		1,50	35,9
T09_B	15-16a		4,50	37,2
T09_C	15-16a		7,00	38,3
T10_A	15-16b		1,50	38,9
T10_B	15-16b		4,50	40,5
T10_C	15-16b		7,00	41,6
T11_A	13-14a		1,50	31,6
T11_B	13-14a		4,50	32,8
T11_C	13-14a		7,00	33,9
T12_A	13-14b		1,50	42,8
T12_B	13-14b		4,50	44,5
T12_C	13-14b		7,00	45,4
T13_A	8-12a		1,50	24,8
T13_B	8-12a		4,50	27,5
T13_C	8-12a		7,00	29,7
T14_A	8-12b		1,50	43,6
T14_B	8-12b		4,50	45,4
T14_C	8-12b		7,00	46,1
T15_A	1-3a		1,50	33,5
T15_B	1-3a		4,50	35,2
T15_C	1-3a		7,00	37,1
T16_A	1-3b		1,50	25,8
T16_B	1-3b		4,50	27,2
T16_C	1-3b		7,00	28,2
T17_A	4-7a		1,50	36,0
T17_B	4-7a		4,50	37,3
T17_C	4-7a		7,00	38,4
T18_A	4-7b		1,50	25,7
T18_B	4-7b		4,50	27,2
T18_C	4-7b		7,00	28,2
T19_A	42-48a		1,50	25,0
T19_B	42-48a		4,50	26,0
T19_C	42-48a		7,00	26,6
T20_A	42-48b		1,50	43,5
T20_B	42-48b		4,50	45,1
T20_C	42-48b		7,00	46,0
T21_A	35-41a		1,50	33,2
T21_B	35-41a		4,50	34,3
T21_C	35-41a		7,00	35,4
T22_A	35-41b		1,50	28,6
T22_B	35-41b		4,50	30,0
T22_C	35-41b		7,00	31,3
T23_A	33-34a		1,50	32,7
T23_B	33-34a		4,50	33,8
T23_C	33-34a		7,00	35,0
T24_A	33-34b		1,50	24,3
T24_B	33-34b		4,50	26,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Millseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T24_C	33-34b	7,00	27,6
T25_A	32a	1,50	34,7
T25_B	32a	4,50	36,0
T25_C	32a	7,00	37,0
T26_A	32b	1,50	27,3
T26_B	32b	4,50	28,2
T26_C	32b	7,00	29,6
T27_A	30-31a	1,50	35,9
T27_B	30-31a	4,50	37,2
T27_C	30-31a	7,00	38,1
T28_A	30-31b	1,50	24,7
T28_B	30-31b	4,50	26,5
T28_C	30-31b	7,00	27,9
T29_A	25-26a	1,50	20,8
T29_B	25-26a	4,50	23,7
T29_C	25-26a	7,00	25,7
T30_A	25-26b	1,50	34,7
T30_B	25-26b	4,50	35,6
T30_C	25-26b	7,00	36,6
T31_A	27a	1,50	19,8
T31_B	27a	4,50	22,9
T31_C	27a	7,00	25,5
T32_A	27b	1,50	27,7
T32_B	27b	4,50	29,6
T32_C	27b	7,00	32,0
T33_A	28-29a	1,50	--
T33_B	28-29a	4,50	--
T33_C	28-29a	7,00	--
T34_A	28-29b	1,50	25,9
T34_B	28-29b	4,50	28,3
T34_C	28-29b	7,00	31,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: noordstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	23-24a		1,50	10,1
T01_B	23-24a		4,50	12,1
T01_C	23-24a		7,00	15,1
T02_A	23-24b		1,50	27,4
T02_B	23-24b		4,50	28,3
T02_C	23-24b		7,00	28,9
T03_A	21-22a		1,50	8,6
T03_B	21-22a		4,50	10,3
T03_C	21-22a		7,00	11,0
T04_A	21-22b		1,50	27,9
T04_B	21-22b		4,50	28,8
T04_C	21-22b		7,00	29,6
T05_A	19-20a		1,50	8,8
T05_B	19-20a		4,50	11,0
T05_C	19-20a		7,00	13,1
T06_A	19-20b		1,50	--
T06_B	19-20b		4,50	--
T06_C	19-20b		7,00	--
T07_A	17-18a		1,50	29,8
T07_B	17-18a		4,50	30,7
T07_C	17-18a		7,00	31,5
T08_A	17-18b		1,50	13,7
T08_B	17-18b		4,50	16,1
T08_C	17-18b		7,00	18,3
T09_A	15-16a		1,50	28,7
T09_B	15-16a		4,50	29,6
T09_C	15-16a		7,00	30,7
T10_A	15-16b		1,50	18,2
T10_B	15-16b		4,50	19,4
T10_C	15-16b		7,00	20,1
T11_A	13-14a		1,50	24,4
T11_B	13-14a		4,50	25,4
T11_C	13-14a		7,00	26,1
T12_A	13-14b		1,50	21,8
T12_B	13-14b		4,50	22,4
T12_C	13-14b		7,00	23,8
T13_A	8-12a		1,50	21,2
T13_B	8-12a		4,50	22,8
T13_C	8-12a		7,00	24,7
T14_A	8-12b		1,50	12,4
T14_B	8-12b		4,50	14,6
T14_C	8-12b		7,00	16,0
T15_A	1-3a		1,50	17,6
T15_B	1-3a		4,50	19,7
T15_C	1-3a		7,00	21,0
T16_A	1-3b		1,50	25,3
T16_B	1-3b		4,50	25,7
T16_C	1-3b		7,00	26,5
T17_A	4-7a		1,50	23,8
T17_B	4-7a		4,50	24,5
T17_C	4-7a		7,00	25,1
T18_A	4-7b		1,50	22,1
T18_B	4-7b		4,50	23,7
T18_C	4-7b		7,00	25,6
T19_A	42-48a		1,50	33,4
T19_B	42-48a		4,50	35,1
T19_C	42-48a		7,00	36,2
T20_A	42-48b		1,50	30,9
T20_B	42-48b		4,50	32,5
T20_C	42-48b		7,00	33,5
T21_A	35-41a		1,50	20,9
T21_B	35-41a		4,50	22,4
T21_C	35-41a		7,00	23,3
T22_A	35-41b		1,50	37,7
T22_B	35-41b		4,50	39,5
T22_C	35-41b		7,00	40,2
T23_A	33-34a		1,50	32,2
T23_B	33-34a		4,50	33,8
T23_C	33-34a		7,00	34,9
T24_A	33-34b		1,50	30,0
T24_B	33-34b		4,50	31,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: noordstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T24_C	33-34b	7,00	33,2
T25_A	32a	1,50	29,7
T25_B	32a	4,50	31,0
T25_C	32a	7,00	32,1
T26_A	32b	1,50	26,7
T26_B	32b	4,50	28,4
T26_C	32b	7,00	30,0
T27_A	30-31a	1,50	28,2
T27_B	30-31a	4,50	29,5
T27_C	30-31a	7,00	30,7
T28_A	30-31b	1,50	27,3
T28_B	30-31b	4,50	28,9
T28_C	30-31b	7,00	30,1
T29_A	25-26a	1,50	30,8
T29_B	25-26a	4,50	32,0
T29_C	25-26a	7,00	32,9
T30_A	25-26b	1,50	26,2
T30_B	25-26b	4,50	27,7
T30_C	25-26b	7,00	29,0
T31_A	27a	1,50	32,9
T31_B	27a	4,50	34,1
T31_C	27a	7,00	35,1
T32_A	27b	1,50	30,0
T32_B	27b	4,50	31,5
T32_C	27b	7,00	32,6
T33_A	28-29a	1,50	--
T33_B	28-29a	4,50	--
T33_C	28-29a	7,00	--
T34_A	28-29b	1,50	31,7
T34_B	28-29b	4,50	33,4
T34_C	28-29b	7,00	34,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T01_A	23-24a		1,50	59,5
T01_B	23-24a		4,50	60,2
T01_C	23-24a		7,00	60,1
T02_A	23-24b		1,50	41,4
T02_B	23-24b		4,50	42,7
T02_C	23-24b		7,00	43,7
T03_A	21-22a		1,50	59,7
T03_B	21-22a		4,50	60,3
T03_C	21-22a		7,00	60,3
T04_A	21-22b		1,50	39,2
T04_B	21-22b		4,50	40,4
T04_C	21-22b		7,00	41,5
T05_A	19-20a		1,50	59,9
T05_B	19-20a		4,50	60,5
T05_C	19-20a		7,00	60,5
T06_A	19-20b		1,50	--
T06_B	19-20b		4,50	--
T06_C	19-20b		7,00	--
T07_A	17-18a		1,50	45,3
T07_B	17-18a		4,50	46,8
T07_C	17-18a		7,00	47,7
T08_A	17-18b		1,50	46,3
T08_B	17-18b		4,50	48,0
T08_C	17-18b		7,00	48,8
T09_A	15-16a		1,50	41,6
T09_B	15-16a		4,50	42,9
T09_C	15-16a		7,00	44,0
T10_A	15-16b		1,50	43,9
T10_B	15-16b		4,50	45,5
T10_C	15-16b		7,00	46,6
T11_A	13-14a		1,50	37,5
T11_B	13-14a		4,50	38,6
T11_C	13-14a		7,00	39,7
T12_A	13-14b		1,50	47,8
T12_B	13-14b		4,50	49,5
T12_C	13-14b		7,00	50,4
T13_A	8-12a		1,50	31,6
T13_B	8-12a		4,50	34,0
T13_C	8-12a		7,00	36,1
T14_A	8-12b		1,50	48,6
T14_B	8-12b		4,50	50,4
T14_C	8-12b		7,00	51,1
T15_A	1-3a		1,50	38,7
T15_B	1-3a		4,50	40,4
T15_C	1-3a		7,00	42,2
T16_A	1-3b		1,50	34,3
T16_B	1-3b		4,50	35,2
T16_C	1-3b		7,00	36,1
T17_A	4-7a		1,50	41,3
T17_B	4-7a		4,50	42,6
T17_C	4-7a		7,00	43,6
T18_A	4-7b		1,50	32,5
T18_B	4-7b		4,50	34,0
T18_C	4-7b		7,00	35,4
T19_A	42-48a		1,50	39,0
T19_B	42-48a		4,50	40,6
T19_C	42-48a		7,00	41,7
T20_A	42-48b		1,50	48,7
T20_B	42-48b		4,50	50,3
T20_C	42-48b		7,00	51,2
T21_A	35-41a		1,50	38,5
T21_B	35-41a		4,50	39,6
T21_C	35-41a		7,00	40,7
T22_A	35-41b		1,50	43,2
T22_B	35-41b		4,50	45,0
T22_C	35-41b		7,00	45,7
T23_A	33-34a		1,50	40,5
T23_B	33-34a		4,50	41,8
T23_C	33-34a		7,00	43,0
T24_A	33-34b		1,50	36,3
T24_B	33-34b		4,50	38,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T24_C	33-34b	7,00	39,5
T25_A	32a	1,50	40,9
T25_B	32a	4,50	42,2
T25_C	32a	7,00	43,2
T26_A	32b	1,50	35,1
T26_B	32b	4,50	36,5
T26_C	32b	7,00	37,9
T27_A	30-31a	1,50	41,5
T27_B	30-31a	4,50	42,9
T27_C	30-31a	7,00	43,8
T28_A	30-31b	1,50	34,3
T28_B	30-31b	4,50	36,0
T28_C	30-31b	7,00	37,3
T29_A	25-26a	1,50	37,2
T29_B	25-26a	4,50	38,6
T29_C	25-26a	7,00	39,7
T30_A	25-26b	1,50	40,3
T30_B	25-26b	4,50	41,3
T30_C	25-26b	7,00	42,3
T31_A	27a	1,50	39,3
T31_B	27a	4,50	40,8
T31_C	27a	7,00	41,8
T32_A	27b	1,50	37,1
T32_B	27b	4,50	38,7
T32_C	27b	7,00	40,3
T33_A	28-29a	1,50	--
T33_B	28-29a	4,50	--
T33_C	28-29a	7,00	--
T34_A	28-29b	1,50	37,8
T34_B	28-29b	4,50	39,6
T34_C	28-29b	7,00	41,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen