



Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Botsestraat 7 te Leuth

Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Botsestraat 7 te Leuth

Rapportnummer: M200654.001.001.001/GGO

Naam opdrachtgever: de heer A. Lamers

Adres opdrachtgever: Lijsterbesstraat 56
6566 WC MILLINGEN AAN DE RIJN

Uitgevoerd door: G.R.M. Goertz

Contactpersoon: G.R.M. Goertz

Datum: 14 juli 2021

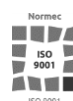
Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T (0475) 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV van toepassing die u vindt op www.aelmans.com

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	De Wet geluidhinder en het plangebied.....	3
2.1	Industrielawaai	3
2.2	Spoorweglawaai	3
2.3	Wegverkeerslawaai	3
2.4	Dove gevels.....	5
2.5	Cumulatie Wet geluidhinder	5
2.6	Goede ruimtelijke ordening.....	5
2.7	Bouwbesluit.....	6
2.8	Gemeentelijk geluidbeleid.....	6
2.9	Van toepassing op de huidige situatie.....	6
3	Uitgangspunten.....	7
3.1	Gebruikte wegverkeersgegevens	7
3.2	Toegepaste correcties	7
3.3	Omgevingskenmerken.....	8
3.4	Waarneempunten en -hoogten.....	8
4	Resultaten.....	9
4.1	Resultaten wegverkeer.....	9
4.2	Resultaten cumulatie.....	9
4.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	10
5	Conclusie	11
5.1	Wet geluidhinder.....	11
5.2	Cumulatie	11
5.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	12
6	Bijlagen.....	13

1 Inleiding

Opdrachtgever wenst een nieuwe woning te realiseren op de locatie Botsestraat 7 te Leuth. Om dit te kunnen realiseren wordt een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is het opstellen van een akoestisch onderzoek. Namens opdrachtgever is dit onderzoek door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV uitgevoerd.

In dit rapport is de geluidbelasting op de gevel (gevelbelasting) berekend ten gevolge van het omliggende wegennet voor het jaar 2021 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De berekeningen van de gevelbelasting zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu van DGMR.

De geluidwering van de gevel van het te realiseren geluidgevoelige object is niet berekend. Deze zal, indien nodig, deel uitmaken van een vervolgonderzoek.

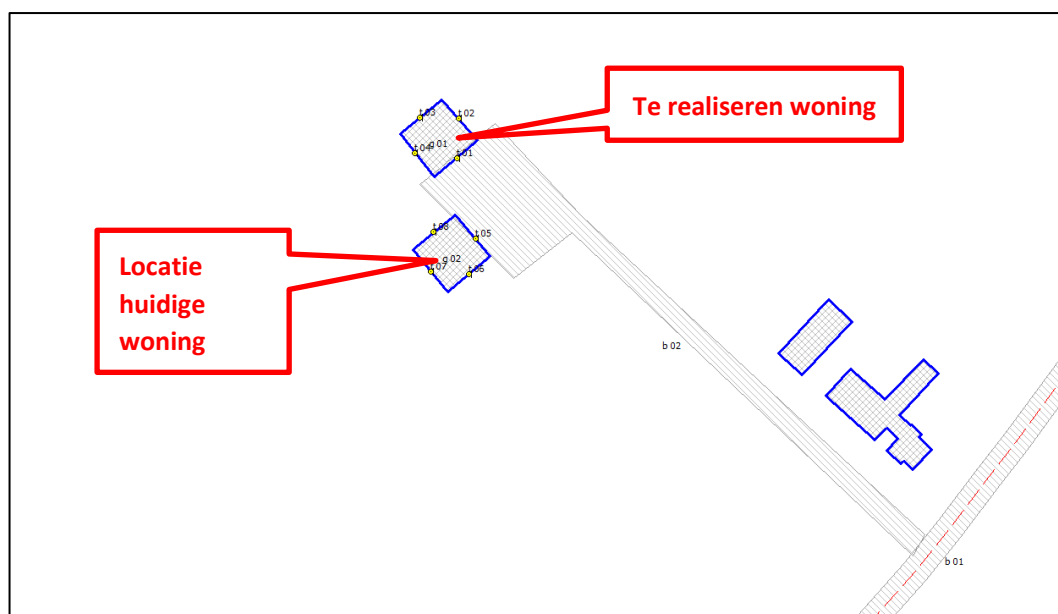
Figuur 1 (luchtfoto) geeft de ligging van de te onderzoeken planlocatie weer.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding planlocatie

In onderhavig onderzoek is gesteld dat de begrenzing van het bouwvlak de gevels van de nieuw te bouwen woningen representeren. Op de locatie is al een woning toegestaan en aanwezig in het huidige bestemmingsplan. Volledigheidshalve worden beide locaties onderzocht.

In figuur 2 is het bouwplan weergegeven inclusief de te toetsen woningen.



Figuur 2: Te toetsen woningen

2 De Wet geluidhinder en het plangebied

2.1 Industrielawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor Industrielawaai.

2.2 Spoorweglawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor railverkeerslawaai.

2.3 Wegverkeerslawaai

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties".

Is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het plan.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar 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, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wanneer het college van B&W een hogere waarde vaststelt, zullen er in het vervolgtraject zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten niet meer bedraagt dan 33 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde geluidgevoelige objecten zijn de normen weergegeven in navolgende tabel.

<i>Grenswaarden wegverkeer in buitenstedelijk/stedelijk gebied</i>	<i>dB</i>
Voorkeursgrenswaarde	48 / 48
Maximale ontheffingswaarde	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde onderwijs-, kinderopvang- en gezondheidszorgfunctie	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 / -
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	58 / 68
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 / -

Tabel 1: Normen geluidbelasting in (buiten)stedelijk gebied

2.3.1 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

De begrippen stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn van belang in verband met de normstelling voor wegverkeerslawaaï. In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn de definities opgenomen.

Stedelijk gebied: het gebied in de zone van een weg binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied langs een autosnelweg of een autoweg.

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 verkeersgegevens en verkeerstekens 1990.

In geval er sprake is van een planlocatie binnen de geluidzone van een auto(snel)weg, worden in stedelijk gebied gelegen wegen, anders dan deze auto(snel)weg, getoetst als zijnde stedelijk gebied.

2.3.2 Zones langs wegen

In artikel 74 Wgh zijn de geluidzones van wegen gedefinieerd. De geluidzone van een weg is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

In navolgende tabel worden de breedten van de geluidzone van alle typen wegen weergegeven.

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i>	<i>Stedelijk gebied</i>
1 of 2	250 meter	200 meter
3 of 4	400 meter	350 meter
5 of meer	600 meter	350 meter

Tabel 2: Breedte van de geluidzone

2.3.3 Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat opgenomen dat het berekende resultaat met een waarde wordt verminderd alvorens de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Deze aftrek houdt verband met het stiller worden van voertuigen in de toekomst en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, tenzij de berekende geluidbelasting zonder aftrek 56 dB of 57 dB bedraagt. Dan geldt namelijk een aftrek van respectievelijk 3 of 4 dB;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 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 Wet geluidhinder.

2.3.4 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 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:
 - Zeer Open Asfalt Beton;
 - tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, m.u.v. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - uitgeborsteld beton;
 - geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - oppervlaktbewerking.

De toepassing van dit artikel geschiedt automatisch door het gebruikte rekenprogramma.

2.4 Dove gevels

Indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden en het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevels door maatregelen niet mogelijk c.q. wenselijk is kunnen de betreffende geveldelen als “dove gevel” conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder worden uitgevoerd. Een “dove gevel” is namelijk geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er ter plaatse van verblijfsruimten geen draaiende delen (ramen en deuren) in deze gevel zijn toegestaan. Hier dient in de uitwerking van het plan rekening mee te worden gehouden in verband met de noodzakelijk spuiventilatie.

2.5 Cumulatie Wet geluidhinder

Artikel 110f van de Wet geluidhinder stelt dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening gehouden dient te worden met cumulatie van meerdere akoestisch relevante geluidbronnen. Artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 schrijft de wijze van cumuleren voor, waarbij rekening wordt gehouden met het verschil in hinderbeleving van verschillende geluidbronnen. Formeel zijn alleen bronnen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde akoestisch relevant. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

2.6 Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle gemodelleerde wegen inzichtelijk gemaakt. Hierbij worden zowel de zoneplichtige als de niet-zoneplichtige wegen beschouwd. Op deze wijze wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Bij de beoordeling wordt de geluidbelasting getoetst aan de classificering volgens de milieukwaliteitsmaat behorende bij de ‘methode Miedema’. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

<i>Geluidklasse</i>	<i>Beoordeling</i>
$L_{den} < 50$ dB	goed
$L_{den} 50 - 55$ dB	redelijk
$L_{den} 55 - 60$ dB	matig
$L_{den} 60 - 65$ dB	tamelijk slecht
$L_{den} 65 - 70$ dB	slecht
$L_{den} > 70$ dB	zeer slecht

Tabel 3: Classificering methode Miedema

Bij een milieukwaliteit ‘goed’ of ‘redelijk’ is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Bij de beoordeling ‘matig’, ‘tamelijk slecht’ en ‘slecht’ dient onderzocht te worden of de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen door toepassing van maatregelen.

2.7 Bouwbesluit

Artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 stelt dat een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied een volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering heeft met een minimum van 20 dB. Conform artikel 3.3, eerste lid van het Bouwbesluit 2012, blijkt dat bij een krachtens de Wet geluidhinder of de Tracéwet vastgesteld hogere-waardenbesluit, de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB. Artikel 3.3. van het Bouwbesluit is niet van toepassing voor woningen die niet zijn gelegen binnen een zone van een weg, spoorweg of industrieterrein.

2.8 Gemeentelijk geluidbeleid

Er is voor zover bekend geen vastgesteld gemeentelijk geluidbeleid.

2.9 Van toepassing op de huidige situatie

In navolgende tabel is vorenstaande wetgeving uitgewerkt voor de onderhavige relevante geluidbronnen.

<i>Bron</i>	<i>Eigenschappen</i>	<i>Toe te passen regel</i>
N840 (Botsestraat)	Buitenstedelijk gebied	Zonebreedte: 250 meter
	Snelheid: 80 km/uur	Aftrek art. 110g Wgh: 2 dB
	Aantal rijstroken: 2	Max. ontheffingswaarde: 53 dB
N840 (Botsestraat)	Stedelijk gebied	Zonebreedte: 200 meter
	Snelheid: 50 km/uur	Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB
	Aantal rijstroken: 2	Max. ontheffingswaarde: 53 dB

Tabel 4: Uitwerking wetgeving voor onderhavige wegen

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens met betrekking tot de N840 zijn verkregen van de jaargegevens telvlakken van het Gelders Verkeer, van de provincie. Deze gegevens zijn te vinden in **bijlage 5**. Het betreft tellingen welke zijn gebruikt voor de bepaling van de etmaalintensiteit. Er is in de basis gebruik gemaakt van het weekdaggemiddelde voor het jaar 2019.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport “bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder”, GF-DR-35-01. De N840 is als een provinciale weg beschouwd.

In dit onderzoek wordt uitgegaan van het prognosejaar 2021 + 10 jaar na realisatie = 2031. Kijkende naar de groei van afgelopen jaren lijkt deze minimaal tot nihil. Er is in onderhavig onderzoek rekening gehouden met een autonome groei van 1%.

Het wegdektype, de etmaalintensiteiten, de verdeling van de voertuigen en de uurintensiteiten van de betreffende weg zijn weergegeven in de tabel 5. De ingevoerde modelgegevens zijn weergegeven in **bijlage 2**.

N840			
<i>Maximum snelheid</i>	50 / 80 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	1%		
<i>Etmaalintensiteit</i>	5230 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit</i>	5894 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,70	2,70	1,10
<i>Licht verkeer</i>	86,00	93,50	86,00
<i>Middelzwaar verkeer</i>	9,10	4,50	9,10
<i>Zwaar verkeer</i>	4,90	2,00	4,90

Tabel 5: Verkeersgegevens op de N840

3.2 Toegepaste correcties

Er zijn geen akoestisch relevante verkeersdrempels, kruispunten of rotondes, noch hellingen met een percentage groter dan 3% in de omgeving van het bouwplan aanwezig. Er hoeft ter hoogte van het plangebied dan ook geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast.

3.3 Omgevingskenmerken

In de **bijlage 1** en **bijlage 2** zijn de objecten en de invoergegevens hiervan weergegeven. Alle relevante gebouwen zijn ingevoerd met een hoogte ten opzichte van het lokale maaiveld. De afmetingen en locaties van de bestaande gebouwen zijn middels een download ontleend aan Basisregistraties Adressen en gebouwen (BAG). De gebouwhoogten zijn ingeschat middels Streetview en/of 3D BAG Data van 3D Geoinformation Group, TU Delft.

De omgeving is als akoestisch zacht (bodemfactor 1,00) in rekening gebracht, met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden, waarvoor afhankelijk van het type gebied een passende bodemfactor gehanteerd is:

- 0,00 (hard) voor harde gebieden als water, erf- en wegverharding.

3.4 Waarneempunten en -hoogten

In **bijlage 1** is de ligging van de waarneempunten weergegeven. In **bijlage 2** zijn de invoergegevens hiervan te vinden. Ter bepaling van de geluidbelasting zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) ten opzichte van het maaiveld. Een eventuele tweede verdieping is getoetst op 7,5 meter hoogte. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid (exclusief gevelreflectie).

4 Resultaten

4.1 Resultaten wegverkeer

Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting als L_{den} waarde gepresenteerd.

In **bijlage 3** zijn de rekenresultaten te vinden. In onderstaande tabellen zijn de rekenresultaten van de beschouwde wegen samengevat. De resultaten zijn inclusief de ingevolge artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>	<i>2^e verdieping 7,5 meter</i>
Alle beoordelingspunten	≤ 48	≤ 48	≤ 48

Tabel 6: Resultaten op gevels t.g.v. N840

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de N840 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het bouwplan.

4.2 Resultaten cumulatie

Wet geluidhinder

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één zoneplichtige geluidbron met een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie formeel gesproken de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden, omdat de zoneplichtige wegen en spoorwegen niet resulteren in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Formeel is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevel niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van de bepaling van de benodigde geluidwering van de gevels ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is de cumulatieve geluidbelasting bepaald inclusief alle gemodelleerde wegen en spoorwegen. De resultaten zijn opgenomen in navolgende tabel.

	<i>begane grond</i>	<i>1^e verdieping</i>	<i>2^e verdieping</i>
<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>1,5 meter</i>	<i>4,5 meter</i>	<i>7,5 meter</i>
Alle beoordelingspunten	≤ 53	≤ 53	≤ 53

Tabel 7: Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

4.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

De maximaal benodigde geluidwering van de gevel ($G_{A,k}$), volgens het Bouwbesluit 2012 de hoogste cumulatieve waarde minus 33 dB met een minimum van 20 dB, bedraagt in het onderhavige geval 20 dB.

Derhalve is ter waarborging van een binnenniveau van 33 dB een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet nodig.

5 Conclusie

Namens opdrachtgever is door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie aan de Botsestraat 7 te Leuth. Op deze locatie wenst opdrachtgever een nieuwe woning te realiseren.

5.1 Wet geluidhinder

Uit de toets in het kader van de Wet geluidhinder kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Weg	Voorkeurs- grenswaarde	Maximale ontheftings- waarde	Overschrijding voorkeurs- grenswaarde	Dove gevel	Hogere waarde
N840	48 dB	53 dB	-	-	n.v.t.

Tabel 8. Conclusies Wet geluidhinder

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de N840 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het bouwplan.

5.2 Cumulatie

Wet geluidhinder

Ter bepaling van de gecumuleerde waarde dient de totale geluidbelasting (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) te worden berekend van alle zoneplichtige (spoor)wegen, industrie en luchtvaart met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In het onderhavige geval is dit niet aan de orde.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatie bepaald inclusief alle gemodelleerde geluidbronnen. Ter bepaling van de milieukwaliteit in de omgeving is deze gecumuleerde waarde getoetst aan de 'methode Miedema'. De maximale gecumuleerde waarde, welke voornamelijk wordt bepaald door de N840, bedraagt 45 dB, waarmee gesteld kan worden dat er sprake is van de kwalificatie 'goed' en daarmee van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bij toepassing van standaard bouwmaterialen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Tevens beschikt het bouwplan over een geluidluwe gevel/buitenruimte. Daarmee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

<i>Grootheid</i>	<i>Hoogste waarde</i>
hoogste gecumuleerde geluidbelasting	45 dB
vereist binnenniveau	33 dB
Maximaal benodigde karakteristieke geluidwering ($G_{A,k}$)	20 dB

Tabel 9. Conclusies karakteristieke geluidwering van de gevel

Aangezien de cumulatieve geluidbelasting kleiner of gelijk is aan 53 dB, is een nader onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevel niet nodig. Bij toepassing van standaard bouwmaterialen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd.

6 Bijlagen

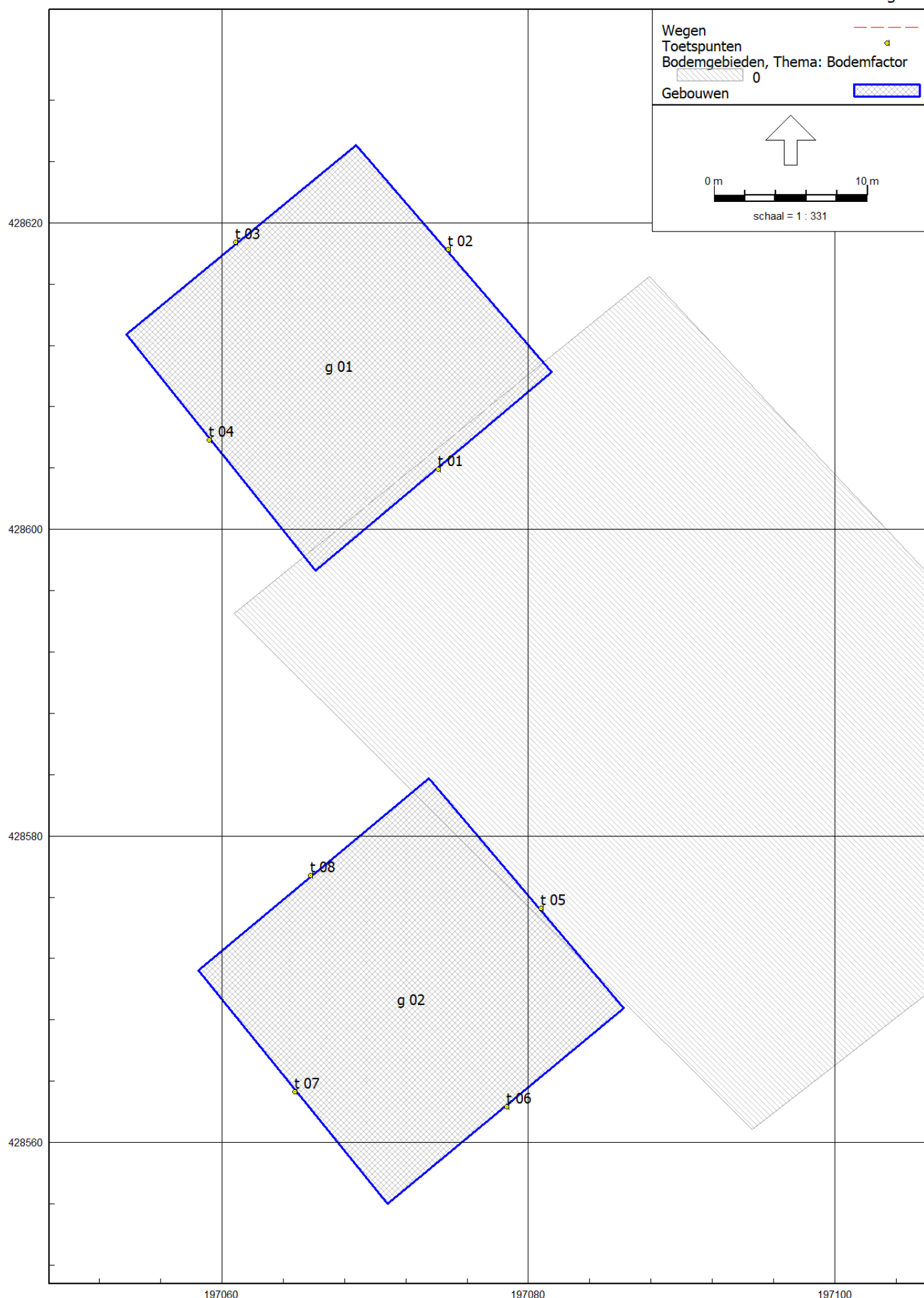
- 1) Figuren
- 2) Invoergegevens
- 3) Rekenresultaten
- 4) Gecumuleerde rekenresultaten
- 5) Verkeersgegevens

Opgemaakt te Baexem

A handwritten signature in black ink, appearing to be "G.R.M. Goertz", written over a light grey rectangular background.

G.R.M. Goertz





Bijlage 2

Invoergegevens

Model: eerste model
 Botsestraat te Leuth - Gemeente Berg en Dal
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Groep	Omschr.	Wegdek	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	V(LV(D))	V(LV(A))
w 01a	50 km/uur	N840	w1	5894,00	6,70	2,70	1,10	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90	50	50
w 01b	80 km/uur	N840	w1	5894,00	6,70	2,70	1,10	86,00	93,50	86,00	9,10	4,50	9,10	4,90	2,00	4,90	80	80

Model: eerste model
Botsestraat te Leuth - Gemeente Berg en Dal
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))
w 01a	50	50	50	50	50	50	50
w 01b	80	80	80	80	80	80	80

Model: eerste model
Botsestraat te Leuth - Gemeente Berg en Dal
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Gevel	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	X	Y
t 01	te realiseren woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197074,10	428603,93
t 02	te realiseren woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197074,75	428618,26
t 03	te realiseren woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197060,89	428618,72
t 04	te realiseren woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197059,16	428605,83
t 05	woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197080,82	428575,28
t 06	woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197078,60	428562,33
t 07	woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197064,77	428563,32
t 08	woning	Relatief	Ja	1,50	4,50	7,50	197065,75	428577,44

Model: eerste model
Botsestraat te Leuth - Gemeente Berg en Dal
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b 02	verharding	0,00
b 01	N840	0,00

Bijlage 2 Invoergegevens

Model: eerste model
 Botsestraat te Leuth - Gemeente Berg en Dal
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 19		8,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 20		8,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 21		9,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 16		8,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 17		8,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 18		8,60	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 25		2,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 26		9,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 27		4,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 22		7,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 23		7,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 24		7,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 15		8,60	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 06		9,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 07		8,90	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 08		7,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 03		8,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 04		7,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 05		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 12		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 13		8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 14		2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 09		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 10		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 11		2,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 44		8,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 45		8,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 46		2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 41		2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 42		11,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 43		6,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 50		4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 51		7,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 52		7,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 47		6,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 48		5,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 49		8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 40		8,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 31		2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 32		8,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 33		2,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 28		2,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 29		2,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 30		7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 37		7,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 38		8,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 39		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 34		6,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 35		7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 36		6,90	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 02	Woning	9,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 01	te realiseren woning	9,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3
Rekenresultaten N840 incl. aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N840
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	te realiseren woning	197074,10	428603,93	1,50	39,66	35,33	31,81	40,60
t 01_B	te realiseren woning	197074,10	428603,93	4,50	40,27	35,91	32,42	41,20
t 01_C	te realiseren woning	197074,10	428603,93	7,50	40,70	36,36	32,86	41,64
t 02_A	te realiseren woning	197074,75	428618,26	1,50	37,62	33,28	29,77	38,56
t 02_B	te realiseren woning	197074,75	428618,26	4,50	38,15	33,80	30,30	39,09
t 02_C	te realiseren woning	197074,75	428618,26	7,50	38,41	34,06	30,56	39,35
t 03_A	te realiseren woning	197060,89	428618,72	1,50	--	--	--	--
t 03_B	te realiseren woning	197060,89	428618,72	4,50	--	--	--	--
t 03_C	te realiseren woning	197060,89	428618,72	7,50	--	--	--	--
t 04_A	te realiseren woning	197059,16	428605,83	1,50	26,80	22,41	18,95	27,73
t 04_B	te realiseren woning	197059,16	428605,83	4,50	27,73	23,31	19,88	28,65
t 04_C	te realiseren woning	197059,16	428605,83	7,50	29,38	24,94	21,54	30,31
t 05_A	woning	197080,82	428575,28	1,50	39,55	35,22	31,70	40,49
t 05_B	woning	197080,82	428575,28	4,50	40,16	35,82	32,31	41,10
t 05_C	woning	197080,82	428575,28	7,50	40,58	36,24	32,73	41,52
t 06_A	woning	197078,60	428562,33	1,50	40,48	36,13	32,63	41,42
t 06_B	woning	197078,60	428562,33	4,50	41,38	37,00	33,53	42,31
t 06_C	woning	197078,60	428562,33	7,50	41,86	37,48	34,01	42,79
t 07_A	woning	197064,77	428563,32	1,50	35,39	30,93	27,54	36,31
t 07_B	woning	197064,77	428563,32	4,50	36,34	31,87	28,50	37,26
t 07_C	woning	197064,77	428563,32	7,50	36,81	32,32	28,96	37,72
t 08_A	woning	197065,75	428577,44	1,50	32,37	28,04	24,52	33,31
t 08_B	woning	197065,75	428577,44	4,50	32,90	28,56	25,05	33,84
t 08_C	woning	197065,75	428577,44	7,50	33,24	28,90	25,39	34,18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4
Rekenresultaten cumulatief excl. aftrek

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

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	te realiseren woning	197074,10	428603,93	1,50	41,66	37,33	33,81	42,60
t 01_B	te realiseren woning	197074,10	428603,93	4,50	42,28	37,92	34,43	43,21
t 01_C	te realiseren woning	197074,10	428603,93	7,50	42,75	38,40	34,91	43,69
t 02_A	te realiseren woning	197074,75	428618,26	1,50	39,62	35,28	31,77	40,56
t 02_B	te realiseren woning	197074,75	428618,26	4,50	40,15	35,80	32,30	41,09
t 02_C	te realiseren woning	197074,75	428618,26	7,50	40,41	36,06	32,56	41,35
t 03_A	te realiseren woning	197060,89	428618,72	1,50	--	--	--	--
t 03_B	te realiseren woning	197060,89	428618,72	4,50	--	--	--	--
t 03_C	te realiseren woning	197060,89	428618,72	7,50	--	--	--	--
t 04_A	te realiseren woning	197059,16	428605,83	1,50	29,31	24,87	21,46	30,23
t 04_B	te realiseren woning	197059,16	428605,83	4,50	30,33	25,85	22,48	31,25
t 04_C	te realiseren woning	197059,16	428605,83	7,50	32,23	27,72	24,39	33,15
t 05_A	woning	197080,82	428575,28	1,50	41,55	37,22	33,70	42,49
t 05_B	woning	197080,82	428575,28	4,50	42,16	37,82	34,31	43,10
t 05_C	woning	197080,82	428575,28	7,50	42,58	38,24	34,73	43,52
t 06_A	woning	197078,60	428562,33	1,50	42,98	38,59	35,13	43,91
t 06_B	woning	197078,60	428562,33	4,50	43,88	39,47	36,03	44,81
t 06_C	woning	197078,60	428562,33	7,50	44,36	39,94	36,51	45,28
t 07_A	woning	197064,77	428563,32	1,50	38,86	34,33	31,01	39,77
t 07_B	woning	197064,77	428563,32	4,50	39,81	35,27	31,97	40,72
t 07_C	woning	197064,77	428563,32	7,50	40,27	35,71	32,42	41,17
t 08_A	woning	197065,75	428577,44	1,50	34,37	30,04	26,52	35,31
t 08_B	woning	197065,75	428577,44	4,50	34,90	30,56	27,05	35,84
t 08_C	woning	197065,75	428577,44	7,50	35,24	30,90	27,39	36,18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gelders Verkeer

Jaargegevens telvakken

Weg

Zoeken

- ☐ N832
- ☐ N833
- ☐ N834
- ☐ N835
- ☐ N836
- ☐ N837
- ☐ N838
- ☐ N839
- ☒ N840
- ☐ N841
- ☐ N842

Telvak

Zoeken

- ☐ 1. N 325 Rijksweg Beek (0) - Thornsestraat/Hubertusweg (0.6)
- ☐ 2. Thornsestraat/Hubertusweg (0.6) - Steenheuvelsestraat/Duffeltdijk ...
- ☐ 3. Steenheuvelsestraat/Duffeltdijk (4.7) - Hoeting (6.3)
- ☒ 4. Hoeting (6.3) - Eversberg (8.9)
- ☐ 5. Eversberg (8.9) - Beheergrens Millingen A/D Rijn (10.4)



Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal, per jaar en type dag

Jaar	Werkdag	Weekdag	Zaterdag	Zondag
1993	5000	4670	4190	3510
1994	5080	4710	4140	3460
1995	5270	4880	4310	3550
1996	5370	4960	4310	3580
1997	5920	5490	4820	4070
1998	6000	5590	5030	4150
1999	5600	5250	4830	3900
2000	5660	5200	4520	3670
2001	5700	5250	4570	3690
2002	5630	5180	4540	3630
2003	5650	5190	4530	3610
2004	5690	5240	4570	3650
2005	5860	5380	4640	3720
2006	5900	5400	4700	3690
2007	5930	5440	4760	3770
2008	5810	5320	4600	3640
2009	5770	5290	4630	3570
2010	5750	5260	4540	3500
2011	5670	5210	4550	3590
2012	5260	4830	4240	3330
2013	5240	4790	4150	3240
2014	5380	4930	4240	3390
2015	5430	4970	4230	3400
2016	5610	5150	4400	3560
2017	5610	5150	4440	3570
2018	5680	5210	4490	3620
2019	5700	5230	4510	3610
2020	5360	4920	4300	3260

Type dag — Werkdag — Weekdag

