

J.A. Vurenstraat 1 te Noordeloos
Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

Rapportnummer: Rm200626aaA0

Opdrachtgever:

Aeres Milieu
Noordhoven 4
Tel.: 0475-320000

6042 NW ROERMOND

Contactpersoon:

de heer G. Reuver

Adviseur:

K+ Adviesgroep
Jodenstraat 6
Postbus 224
Tel: 0475-470470
E-mail: info@k-plus.nl

6101 AS ECHT
6100 AE ECHT

Behandeld door:

dhr. ing. D.C.A. van Haperen

Datum : 30-10-2020

Referentie : Rm200626aaA0.davh_01

INHOUD

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Ruimtelijke gegevens	5
2.2	Verkeersgegevens	5
2.2.1	Wegverkeerslawaaï	5
2.3	Toegepaste rekenmethode	6
3	Normstelling Wet geluidhinder	7
3.1	Wegverkeerslawaaï	7
3.1.1	Algemeen	7
3.1.2	Omvang geluidzones langs wegen	7
3.1.3	Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder	7
3.1.4	Aftrek stille banden	8
3.1.5	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	8
3.1.6	Nieuwe situaties	9
3.1.7	Maximaal toelaatbare geluidbelasting	9
3.2	Bouwbesluit 2012	9
4	Berekeningsresultaten	10
4.1	Botersloot	10
4.2	Singel	11
4.3	M. Trappenburgstraat	12
5	Evaluatie Rekenresultaten & Conclusie	13
5.1	Algemeen	13
5.2	Botersloot	13
5.3	Singel	13
5.4	M. Trappenburgstraat	13
Bijlagen:		
Bijlage I	Verbeelding en figuren akoestisch rekenmodel	
Bijlage II	Berekeningsgegevens en –resultaten optredende gevelbelasting	
Bijlage III	Verstekte verkeersgegevens	

1 INLEIDING

In opdracht van Aeres Milieu is, in het kader van de nieuwbouw van vijf woningen aan de J.A. Vurenstraat 1 te Noordeloos, gemeente Molenlanden, door K+ Adviesgroep een akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuwe situatie. In figuur 1.1 is de locatie globaal rood omcirkeld, in bijlage I is de verbeelding opgenomen.



Figuur 1.1: Situatie (bron: Google maps)

De locatie is gelegen in een 30 km/h zone. Dit betekent dat in het kader van de Wet geluidhinder er geen eisen worden gesteld aan de te verwachten optredende gevelbelastingen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De wegen Botersloot, Singel, M. Trappenburgstraat en J.A. Vurenstraat zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek.

De berekeningen zijn gebaseerd op:

- de “Wet geluidhinder”;
- het “Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012”;
- het “Besluit Geluidhinder”.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever verstrekte situatietekening, kaartmateriaal van de Publieke Dienstverlening op de Kaart (PDOK), het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) en Google Streetview. In bijlage I zijn de gehanteerde verbeelding en grafische weergaven van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

2.2 Verkeersgegevens

2.2.1 Wegverkeerslawaa

De verkeersgegevens voor de Botersloot, Singel, M. Trappenburgstraat en J.A. Vurenstraat zijn aangereikt door de omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid middels een in WinHavik in te lezen shape bestand. De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de Regionale VerkeersMilieuKaart Alblasserwaard/Vijfheerenlanden 2017 (RVMK ALV 2017) voor het jaar 2030. Voor de J.A. Vurenstraat is in de verkregen gegevens een etmaalintensiteit van 0 opgenomen, derhalve is deze weg in dit akoestisch onderzoek verder niet beschouwd. In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersgegevens van de dichtst nabij het plangebied gelegen wegvakken.

Tabel 2.1: Overzicht verkeersgegevens dichtst nabij het plangebied gelegen wegvakken 2030.

Straat	Etmaal-intensiteit	Periode verdeling		Verdeling per voertuigcategorie			Snelheid km/h	Wegdek
				Qlv	Qmv	Qzv		
Botersloot	228	D	6.84	77.93	21.82	0.25	30	01
		A	3.28	89.69	10.20	0.11		
		N	0.62	82.37	17.52	0.11		
Singel	555	D	6.69	99.31	0.69	0.00	30	80
		A	3.67	99.72	0.28	0.00		
		N	0.64	99.47	0.53	0.00		
M. Trappenburgstraat	120	D	6.69	98.19	1.81	0.00	30	80
		A	3.64	99.26	0.74	0.00		
		N	0.64	98.62	1.38	0.00		

Hierbij is:

Periode: gemiddeld uuraandeel betreffende periode in procenten van de etmaalintensiteit.

Qlv: gemiddeld uuraandeel lichte motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Qmv: gemiddeld uuraandeel middelzware motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Qzv: gemiddeld uuraandeel zware motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Snelheid: ter plaatse toegestane maximum snelheid.

Wegdek: type 01: Glad asfalt.

type 80: Elementenverharding in keperverband (CROW316).

Voor nadere informatie inzake de in- en uitvoerparameters wordt verwezen naar de in bijlage II opgenomen rekenbladen. De verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage III.

2.3 Toegepaste rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode 2”, zoals deze is beschreven in het “Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012”.

Bij de modellering van het akoestisch rekenmodel is gebruik gemaakt van het pakket WinHavik als ontwikkeld door dirActivity.

3 NORMSTELLING WET GELUIDHINDER

3.1 Wegverkeerslawaaï

3.1.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg in nieuwe situaties de geluidbelasting in L_{den} in dB te worden bepaald. Dit is een gemiddeld geluidniveau over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt bepaald met de volgende formule:

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

3.1.2 Omvang geluidzones langs wegen

Krachtens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (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:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2a. Wgh) of;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/h geldt (art. 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Breedte geluidzones aan weerszijde van de weg in meters.

Gebied		Breedte (m) geluidzones (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

3.1.3 Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten, dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is.

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren. Deze aftrek mag alleen worden toegepast bij het toetsen van de geluidbelasting aan de normstelling en niet bij het bepalen van het binnenniveau (artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012). De

hoogte van de aftrek is afhankelijk van de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen. In tabel 3.2 is een overzicht opgenomen van de hoogte van de aftrek.

Tabel 3.2: Overzicht aftrek 110 g Wet geluidhinder (artikel 3.4 RMV2012).

Representatieve snelheid	Aftrek artikel 110g Wgh
< 70 km/h	5 dB
≥ 70 km/h	4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 57 dB bedraagt
≥ 70 km/h	3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 56 dB bedraagt
≥ 70 km/h	2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting

3.1.4 Aftrek stille banden

In artikel 3.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een aftrek opgenomen voor stille banden. Deze aftrek geldt alleen bij wegen met rijsnelheden van 70 km/h en hoger. Standaard is de aftrek 2 dB. In de volgende situaties is de aftrek 1 dB:

- Zeer Open Asfalt Beton;
- 2-laags ZOAB, met uitzondering van 2-laags ZOAB-fijn;
- Uitgeborsteld beton;
- Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- Oppervlaktebewerking.

Een overzicht van de stille bandenaftrek is opgenomen in tabel 3.3.

Tabel 3.3: Overzicht stille banden aftrek.

Representatieve snelheid	Wegverharding	Correctie artikel 3.5 (stille banden aftrek)
< 70 km/h	Alle	0 dB
≥ 70 km/h	ZOAB, 2-laags ZOAB, uitgeborsteld beton, geoptimaliseerd uitgeborsteld beton, oppervlaktebewerking	1 dB
≥ 70 km/h	Alle andere verhardingen dan bovenstaand vermeld	2 dB

3.1.5 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt.

Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, alsmede de bovengenoemde uitgezonderde gebieden binnen de bebouwde kom aangemerkt.

3.1.6 Nieuwe situaties

In al die gevallen waar in de aanleg van een geluidgevoelig object en/of een zoneplichtige weg door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan wordt voorzien, is er sprake van 'nieuwe situaties'.

3.1.7 Maximaal toelaatbare geluidbelasting

Normen met betrekking tot de geluidbelasting in 'nieuwbouw situaties' zijn in artikel 82 t/m 87 van de Wet geluidhinder vermeld.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een zogenaamde voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, kan onder bepaalde voorwaarden bij Algemene Maatregel van Bestuur ontheffing worden verleend voor een hogere toelaatbare geluidbelasting. Wanneer de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden is onder zeer strikte regels nieuwbouw mogelijk. Het plan dient dan te voorzien in zogenaamde dove-gevels.

In de Wet geluidhinder worden voor nog niet geprojecteerde woningen in binnenstedelijk gebied de volgende eisen gesteld:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82 lid 1)
- maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk gebied 63 dB (art. 83 lid 2)

Niet geprojecteerd betekent dat het vigerende bestemmingsplan geen woonbebouwing toestaat of dat de huidige locatie geen woonbebouwing heeft zodat het bestemmingsplan moet worden herzien. In het kader van de Wet geluidhinder is sprake van een nieuwe situatie.

3.2 Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 zijn in afdeling 3.1 voorschriften opgenomen voor bescherming tegen geluid van buiten. Als bij industrie-, weg- en spoorweglawaaï de betreffende voorkeursgrenswaarde wordt overschreden stellen gemeenten op basis van de Wet geluidhinder een zogenoemd hogere-waardenbesluit vast, waarin plaatselijk hogere geluidbelastingen worden toegestaan («hoogst toelaatbare geluidbelasting») die in het bestemmingsplan worden opgenomen. In dergelijke zones mag alleen worden gebouwd wanneer de door de aanvrager van een omgevingsvergunning te realiseren karakteristieke geluidwering hoger is dan de in artikel 3.2 gegeven minimum waarde van 20 dB. Voor bestaande bouw dient te worden uitgegaan van het reeds verkregen niveau.

Wanneer dergelijke zones niet zijn vastgesteld, zoals bij 30 km/h wegen dan dient overeenkomstig artikel 3.2 te worden voldaan aan de minimum eis van 20 dB.

4 BEREKENINGSRESULTATEN

Uitgaande van voornoemde uitgangspunten zijn de te verwachten toekomstige optredende gevelbelastingen bepaald. Als waarneemhoogte is uitgegaan van ongeveer het midden van de gevel, een en ander afhankelijk van het aantal bouwlagen en de gebouwhoogte. De ligging van de waarneempunten is opgenomen in de in bijlage I opgenomen figuren.

De Botersloot, Singel en M. Trappenburgstraat kennen een snelheidsregime van 30 km/h, zodat deze wegen niet hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de wegen echter wel beschouwd. Om een afweging te kunnen maken is aansluiting gezocht bij de Wet geluidhinder en is dat toetsingskader dus ook gehanteerd voor deze wegen.

Navolgend is per weg aangegeven het waarneempunt, de waarneemhoogte, de berekende waarde, de gehanteerde aftrek artikel 110g, de toetsingswaarde, de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. De toetsingsgegevens zijn in de tabellen cursief weergegeven. De bijbehorende rekenbladen zijn opgenomen in bijlage II.

De toetsingswaarden zijn tegen een gekleurde achtergrond weergegeven. De betekenis hiervan is als volgt:

Groen: de voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden/

Geel: de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Oranje: de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden.

4.1 Botersloot

Tabel 4.1: Berekeningsresultaten Botersloot (in dB).

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Aftrek artikel 110g Wgh	Toetsingswaarde Wgh	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Maximale grenswaarde Wgh
1	1.5	30	5	25	wonen	48	63
1	4.5	31	5	26	wonen	48	63
1	7.5	32	5	27	wonen	48	63
2	1.5	23	5	18	wonen	48	63
2	4.5	25	5	20	wonen	48	63
2	7.5	28	5	23	wonen	48	63
3	1.5	27	5	22	wonen	48	63
3	4.5	28	5	23	wonen	48	63
3	7.5	29	5	24	wonen	48	63
4	1.5	30	5	25	wonen	48	63
4	4.5	31	5	26	wonen	48	63
4	7.5	32	5	27	wonen	48	63

Vervolg tabel 4.1: Berekeningsresultaten Botersloot (in dB).

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Aftrek artikel 110g Wgh	Toetsingswaarde Wgh	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Maximale grenswaarde Wgh
5	1.5	27	5	22	wonen	48	63
5	4.5	28	5	23	wonen	48	63
5	7.5	32	5	27	wonen	48	63
6	1.5	31	5	26	wonen	48	63
6	4.5	32	5	27	wonen	48	63
6	7.5	33	5	28	wonen	48	63
7	1.5	32	5	27	wonen	48	63
7	4.5	33	5	28	wonen	48	63
7	7.5	34	5	29	wonen	48	63
8	1.5	32	5	27	wonen	48	63
8	4.5	33	5	28	wonen	48	63
8	7.5	34	5	29	wonen	48	63

4.2 Singel

Tabel 4.2: Berekeningsresultaten Singel (in dB).

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Aftrek artikel 110g Wgh	Toetsingswaarde Wgh	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Maximale grenswaarde Wgh
1	1.5	14	5	9	wonen	48	63
1	4.5	15	5	10	wonen	48	63
1	7.5	17	5	12	wonen	48	63
2	1.5	35	5	30	wonen	48	63
2	4.5	37	5	32	wonen	48	63
2	7.5	37	5	32	wonen	48	63
3	1.5	39	5	34	wonen	48	63
3	4.5	40	5	35	wonen	48	63
3	7.5	41	5	36	wonen	48	63
4	1.5	39	5	34	wonen	48	63
4	4.5	40	5	35	wonen	48	63
4	7.5	41	5	36	wonen	48	63
5	1.5	40	5	35	wonen	48	63
5	4.5	41	5	36	wonen	48	63
5	7.5	41	5	36	wonen	48	63
6	1.5	31	5	26	wonen	48	63
6	4.5	31	5	26	wonen	48	63
6	7.5	30	5	25	wonen	48	63
7	1.5	26	5	21	wonen	48	63
7	4.5	27	5	22	wonen	48	63
7	7.5	28	5	23	wonen	48	63
8	1.5	27	5	22	wonen	48	63
8	4.5	27	5	22	wonen	48	63
8	7.5	28	5	23	wonen	48	63

4.3 M. Trappenburgstraat

Tabel 4.3: Berekeningsresultaten M. Trappenburgstraat (in dB).

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Aftrek artikel 110g Wgh	Toetsingswaarde Wgh	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Maximale grenswaarde Wgh
1	1.5	19	5	14	wonen	48	63
1	4.5	19	5	14	wonen	48	63
1	7.5	20	5	15	wonen	48	63
2	1.5	19	5	14	wonen	48	63
2	4.5	19	5	14	wonen	48	63
2	7.5	20	5	15	wonen	48	63
3	1.5	22	5	17	wonen	48	63
3	4.5	21	5	16	wonen	48	63
3	7.5	22	5	17	wonen	48	63
4	1.5	19	5	14	wonen	48	63
4	4.5	19	5	14	wonen	48	63
4	7.5	20	5	15	wonen	48	63
5	1.5	5	5	0	wonen	48	63
5	4.5	5	5	0	wonen	48	63
5	7.5	4	5	0	wonen	48	63
6	1.5	5	5	0	wonen	48	63
6	4.5	5	5	0	wonen	48	63
6	7.5	5	5	0	wonen	48	63
7	1.5	6	5	1	wonen	48	63
7	4.5	6	5	1	wonen	48	63
7	7.5	6	5	1	wonen	48	63
8	1.5	5	5	0	wonen	48	63
8	4.5	5	5	0	wonen	48	63
8	7.5	5	5	0	wonen	48	63

5 EVALUATIE REKENRESULTATEN & CONCLUSIE

5.1 Algemeen

In opdracht van Aeres Milieu is, in het kader van de nieuwbouw van vijf woningen aan de J.A. Vurenstraat 1 te Noordeloos, gemeente Molenlanden, door K+ Adviesgroep een akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuwe situatie.

De locatie is gelegen in een 30 km/h zone. Dit betekent dat in het kader van de Wet geluidhinder er geen eisen worden gesteld aan de te verwachten optredende gevelbelastingen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De wegen Botersloot, Singel, M. Trappenburgstraat en J.A. Vurenstraat zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek.

5.2 Botersloot

- Er is sprake van een 30 km/h zone, zodat niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de weg wel meegenomen en zijn de optredende gevelbelastingen beschouwd volgens de systematiek van de Wet geluidhinder.
- De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, zou getoetst worden aan de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ten hoogste 29 dB (incl. art. 110g), waarmee deze waarde onder de voorkeursgrenswaarde ligt.
- Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

5.3 Singel

- Er is sprake van een 30 km/h zone, zodat niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de weg wel meegenomen en zijn de optredende gevelbelastingen beschouwd volgens de systematiek van de Wet geluidhinder.
- De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, zou getoetst worden aan de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ten hoogste 36 dB (incl. art. 110g), waarmee deze waarde onder de voorkeursgrenswaarde ligt.
- Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

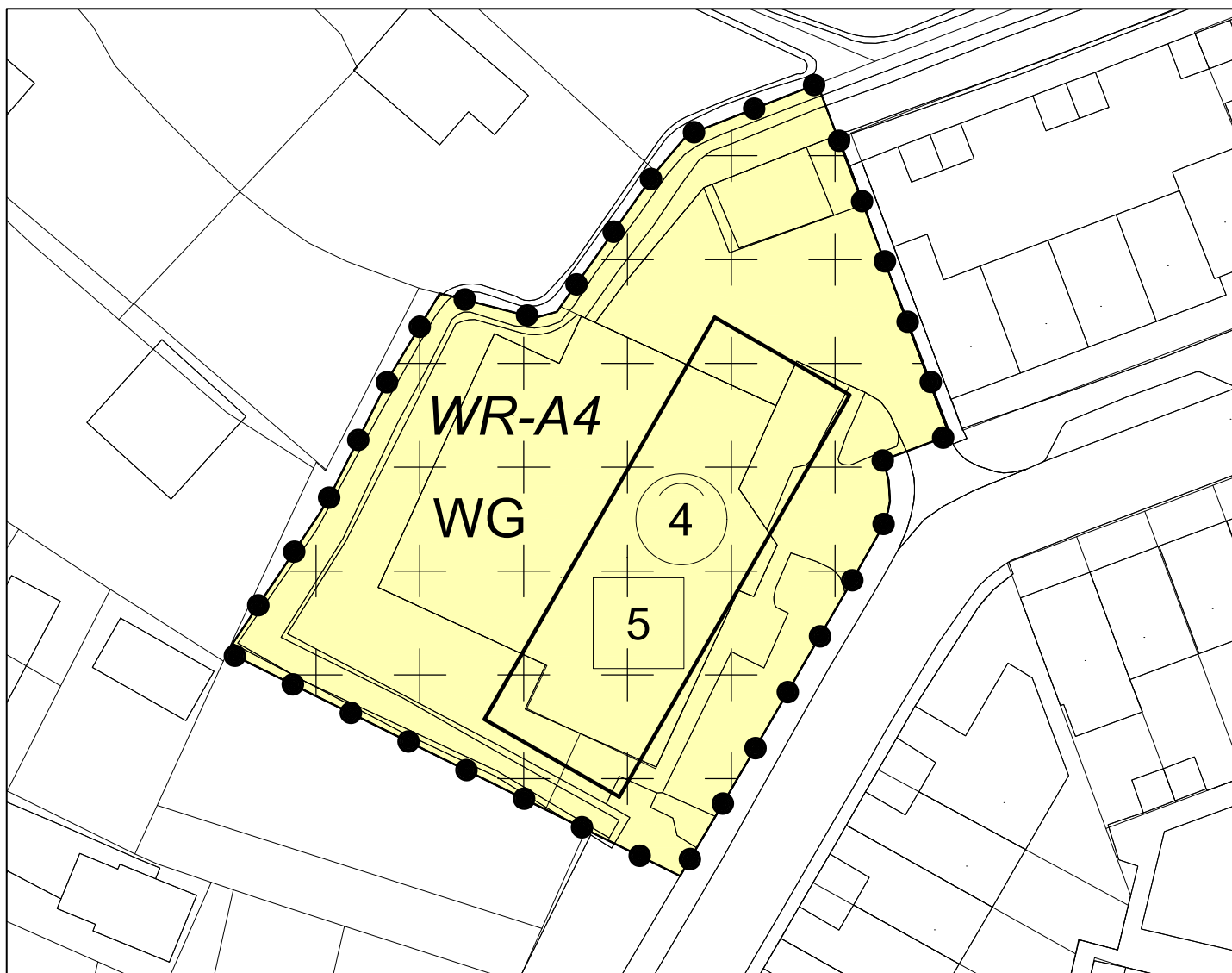
5.4 M. Trappenburgstraat

- Er is sprake van een 30 km/h zone, zodat niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de weg wel meegenomen en zijn de optredende gevelbelastingen beschouwd volgens de systematiek van de Wet geluidhinder.

- De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, zou getoetst worden aan de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ten hoogste 17 dB (incl. art. 110g), waarmee deze waarde onder de voorkeursgrenswaarde ligt.
- Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

BIJLAGE I

Verbeelding en figuren akoestisch rekenmodel

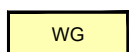


LEGENDA



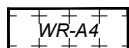
Plangebied

Enkelbestemmingen



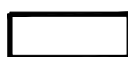
Woongebied

Dubbelbestemmingen



Waarde - Archeologie 4

Bouwvlakken



bouwvlak

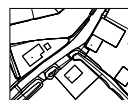
Maatvoeringen



maximum aantal wooneenheden



maximum goothoogte (m)



ondergrond



Verbeelding

Bestemmingsplan "J.A. Vurenstraat 1 te Noordeloos"



Gemeente: Molenlanden
IMRO-code: NL.IMRO.1978.
Tekening nr: 1-A

voorontwerp:
ontwerp:
vastgesteld:
onherroepelijk:

datum: 04-09-2020
getekend: FH
schaal: 1:500
formaat: A4

K+ Adviesgroep b.v.

project J.A. Vurenstraat te Noordeloos
opdrachtgever Aeres Milieu



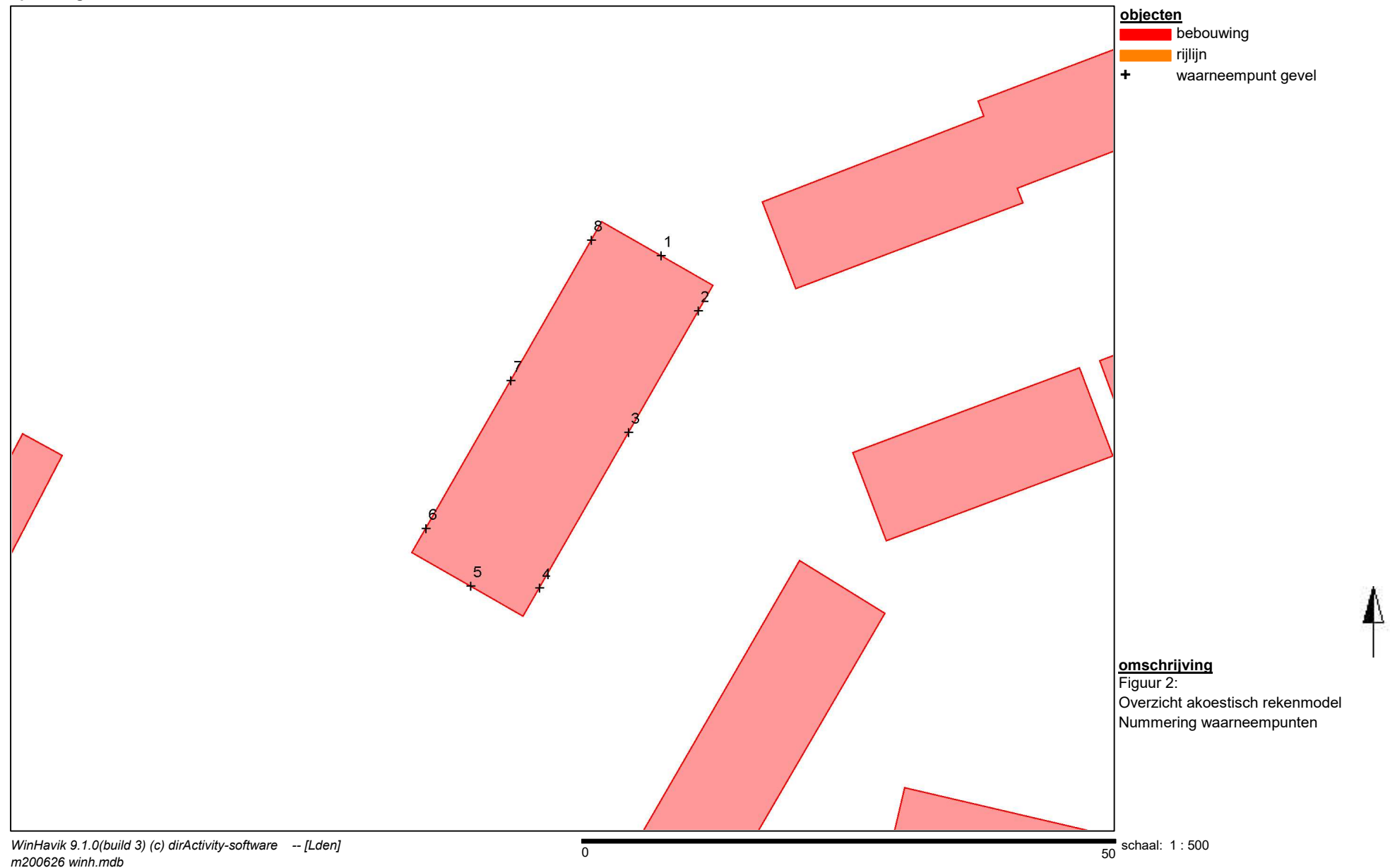
objecten
■ bebouwing
— rijlijn
+ waarneempunt gevel

omschrijving
Figuur 1:
Totaal overzicht akoestisch rekenmodel



K+ Adviesgroep b.v.

project J.A. Vurenstraat te Noordeloos
opdrachtgever Aeres Milieu



K+ Adviesgroep b.v.

project J.A. Vurenstraat te Noordeloos
opdrachtgever Aeres Milieu



K+ Adviesgroep b.v.

project J.A. Vurenstraat te Noordeloos
opdrachtgever Aeres Milieu



BIJLAGE II

Berekeningsgegevens en –resultaten optredende geluidbelasting

Projectgegevens

projectnaam: J.A. Vurenstraat te Noordeloos
opdrachtgever: Aeres Milieu
adviseur: davh
databaseversie: 910
situatie: eerste situatie
uitsnede: basismodel

omschrijvingverkeerslawaiindustrielawaai

rekenhart: 17.1.0 (build1)
rekenhart17;rmg2019
aut. berekening gemiddeld maaiveld: ☒
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen): ☒
standaard bodemabsorptie: 0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum): 30-10-2020
rekenresultaat binnengelezen (tijd): 09:34
maximum aantal reflecties: 1 graden
minimum zichthoek reflecties: 2 graden
maximum sectorhoek: 5 graden
vaste sectorhoek: 2
methode aftrek110g: per wnp per weg RMG2012/2014 .

nvt
n.v.t.
☒ %

1
n.v.t.
n.v.t.
n.v.t.

rekenmethode: HMRI 1999
meteo correctie: ☒
jaargetijde zomer: ☐
opmerking

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	10.0	0.0	60		80	
2	9.0	0.0	88		80	
3	9.0	0.0	89		80	
4	9.5	0.0	54		80	
5	9.5	0.0	54		80	
6	8.5	0.0	53		80	
7	9.0	0.0	49		80	
8	8.5	0.0	40		80	
9	8.5	0.0	44		80	
10	8.5	0.0	55		80	
11	6.0	0.0	30		80	
12	5.5	0.0	68		80	
13	9.5	0.0	55		80	
14	10.0	0.0	31		80	
15	9.5	0.0	30		80	
16	9.5	0.0	27		80	
17	8.5	0.0	29		80	
18	9.5	0.0	57		80	
19	4.0	0.0	70		80	
20	6.5	0.0	66		80	
21	10.0	0.0	32		80	
22	7.5	0.0	50		80	
23	8.0	0.0	43		80	
24	9.5	0.0	35		80	
25	9.5	0.0	35		80	
26	10.0	0.0	33		80	
27	9.0	0.0	54		80	
28	9.0	0.0	40		80	
29	7.0	0.0	46		80	
30	9.0	0.0	62		80	
31	8.5	0.0	29		80	
32	7.5	0.0	39		80	
33	10.0	0.0	28		80	
34	9.0	0.0	52		80	
35	9.0	0.0	54		80	
36	7.0	0.0	42		80	
37	7.0	0.0	44		80	
38	9.0	0.0	39		80	
39	8.5	0.0	92		80	
40	7.5	0.0	56		80	
41	9.0	0.0	89		80	
42	9.0	0.0	61		80	
43	9.0	0.0	77		80	
44	6.0	0.0	25		80	
45	6.0	0.0	22		80	
46	9.0	0.0	41		80	
47	7.5	0.0	82		80	

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
48	6.5	0.0	54		80	
49	0.0	0.0	28		80	
50	11.0	0.0	36		80	
51	11.5	0.0	29		80	
52	9.5	0.0	55		80	
53	9.0	0.0	52		80	
54	9.5	0.0	32		80	
55	9.5	0.0	29		80	
56	7.5	0.0	22		80	
57	9.5	0.0	25		80	
58	10.0	0.0	67		80	
59	9.5	0.0	30		80	
60	8.5	0.0	25		80	
61	8.0	0.0	33		80	
62	9.5	0.0	106		80	
63	4.0	0.0	28		80	
64	7.0	0.0	22		80	
65	3.5	0.0	63		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag																	(^) VL: ex. optrektoeslag																						
nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af	Lden(*)	Letm	af	Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)																
1	0.0	0.0		gevel																																			
																								VL	totaal (0)	1	1.5	30.80	26.21	20.29	30.71		31	30.80		31	30.80	26.21	20.29
																								VL	totaal (0)	1	4.5	31.73	27.10	21.26	31.65		32	31.73		32	31.73	27.10	21.26
																								VL	totaal (0)	1	7.5	32.28	27.64	21.59	32.13		32	32.28		32	32.28	27.64	21.59
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	19.43	16.19	8.20	19.43	5	14	19.43	5	14	19.43	16.19	8.20
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	18.79	15.53	7.52	18.78	5	14	18.79	5	14	18.79	15.53	7.52
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	20.19	16.93	8.92	20.18	5	15	20.19	5	15	20.19	16.93	8.92
																								VL	Singel (2)	1	1.5	14.23	11.28	3.39	14.41	5	9	14.23	5	9	14.23	11.28	3.39
																								VL	Singel (2)	1	4.5	14.81	11.86	3.98	14.99	5	10	14.81	5	10	14.81	11.86	3.98
																								VL	Singel (2)	1	7.5	16.36	13.43	5.58	16.56	5	12	16.36	5	11	16.36	13.43	5.58
																								VL	Botersloot (3)	1	1.5	30.37	25.60	19.92	30.27	5	25	30.37	5	25	30.37	25.60	19.92
																								VL	Botersloot (3)	1	4.5	31.41	26.65	20.99	31.32	5	26	31.41	5	26	31.41	26.65	20.99
2	0.0	0.0		gevel																																			
																								VL	Botersloot (3)	1	7.5	31.89	27.07	21.23	31.71	5	27	31.89	5	27	31.89	27.07	21.23
																								VL	totaal (0)	1	1.5	35.50	32.64	25.00	35.79		36	35.50		36	35.50	32.64	25.00
																								VL	totaal (0)	1	4.5	36.57	33.70	26.07	36.86		37	36.57		37	36.57	33.70	26.07
																								VL	totaal (0)	1	7.5	37.69	34.76	27.21	37.97		38	37.69		38	37.69	34.76	27.21
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	19.16	15.90	7.89	19.15	5	14	19.16	5	14	19.16	15.90	7.89
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	18.69	15.39	7.36	18.65	5	14	18.69	5	14	18.69	15.39	7.36
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	20.07	16.76	8.72	20.03	5	15	20.07	5	15	20.07	16.76	8.72
																								VL	Singel (2)	1	1.5	35.12	32.38	24.66	35.46	5	30	35.12	5	30	35.12	32.38	24.66
																								VL	Singel (2)	1	4.5	36.20	33.45	25.73	36.53	5	32	36.20	5	31	36.20	33.45	25.73
																								VL	Singel (2)	1	7.5	37.12	34.37	26.65	37.45	5	32	37.12	5	32	37.12	34.37	26.65
																								VL	Botersloot (3)	1	1.5	23.20	18.25	12.33	22.94	5	18	23.20	5	18	23.20	18.25	12.33
3	0.0	0.0		gevel																																			
																								VL	Botersloot (3)	1	4.5	24.73	19.83	13.99	24.51	5	20	24.73	5	20	24.73	19.83	13.99
																								VL	Botersloot (3)	1	7.5	27.93	23.21	17.52	27.85	5	23	27.93	5	23	27.93	23.21	17.52
																								VL	totaal (0)	1	1.5	39.17	36.32	28.70	39.47		39	39.17		39	39.17	36.32	28.70
																								VL	totaal (0)	1	4.5	40.05	37.22	29.60	40.36		40	40.05		40	40.05	37.22	29.60
																								VL	totaal (0)	1	7.5	40.95	38.10	30.51	41.26		41	40.95		41	40.95	38.10	30.51
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	22.16	18.94	10.97	22.18	5	17	22.16	5	17	22.16	18.94	10.97
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	21.34	18.11	10.12	21.35	5	16	21.34	5	16	21.34	18.11	10.12
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	22.23	18.99	11.00	22.23	5	17	22.23	5	17	22.23	18.99	11.00
																								VL	Singel (2)	1	1.5	38.79	36.05	28.34	39.13	5	34	38.79	5	34	38.79	36.05	28.34
																								VL	Singel (2)	1	4.5	39.73	36.99	29.28	40.07	5	35	39.73	5	35	39.73	36.99	29.28
																								VL	Singel (2)	1	7.5	40.57	37.83	30.12	40.91	5	36	40.57	5	36	40.57	37.83	30.12
4	0.0	0.0		gevel																																			
																								VL	Botersloot (3)	1	1.5	27.20	22.52	16.69	27.09	5	22	27.20	5	22	27.20	22.52	16.69
																								VL	Botersloot (3)	1	4.5	27.70	23.02	17.24	27.61	5	23	27.70	5	23	27.70	23.02	17.24
																								VL	Botersloot (3)	1	7.5	29.45	24.82	19.12	29.41	5	24	29.45	5	24	29.45	24.82	19.12
																								VL	totaal (0)	1	1.5	39.36	36.40	28.94	39.65		40	39.36		39	39.36	36.40	28.94
																								VL	totaal (0)	1	4.5	40.60	37.68	30.16	40.89		41	40.60		41	40.60	37.68	30.16
																								VL	totaal (0)	1	7.5	40.90	37.95	30.44	41.18		41	40.90		41	40.90	37.95	30.44
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	19.29	16.03	8.03	19.28	5	14	19.29	5	14	19.29	16.03	8.03
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	18.71	15.42	7.40	18.68	5	14	18.71	5	14	18.71	15.42	7.40
																								VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	19.75	16.46	8.43	19.72	5	15	19.75	5	15	19.75	16.46	8.43
																								VL	Singel (2)	1	1.5	38.74	35.98	28.25	39.06	5	34	38.74	5	34	38.74	35.98	28.25
																								VL	Singel (2)	1	4.5	40.12	37.36	29.63	40.44	5	35	40.12	5	35	40.12	37.36	29.63
5	0.0	0.0		gevel																																			
																								VL	Singel (2)	1	7.5	40.33	37.57	29.84	40.65	5	36	40.33	5	35	40.33	37.57	29.84
																								VL	Botersloot (3)	1	1.5	30.24	25.58	20.33	30.33	5	25	30.33	5	25	30.24	25.58	20.33
																								VL	Botersloot (3)	1	4.5	30.58	25.92	20.56	30.63	5	26	30.58	5	26	30.58	25.92	20.56
																								VL	Botersloot (3)	1	7.5	31.50	26.86	21.35	31.51	5	27	31.50	5	27	31.50	26.86	21.35
																								VL	totaal (0)	1	1.5	39.74	36.88	29.21	40.03		40	39.74		40	39.74	36.88	29.21

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag																			(^) VL: ex. optrektoeslag														
nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af Lden(*)	Letm	af Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)												
6	0.0	0.0		gevel					VL	totaal (0)	1	4.5	41.06	38.21	30.54	41.35	41	41.06	41	41.06	38.21	30.54											
									VL	totaal (0)	1	7.5	41.31	38.36	30.74	41.56	42	41.31	41	41.31	38.36	30.74											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	5.25	1.66	-6.60	5.02	5	5.25	5	5.25	1.66	-6.60											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	4.77	1.17	-7.10	4.53	5	4.77	5	4.77	1.17	-7.10											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	4.73	1.13	-7.14	4.49	5	-1	4.73	5	4.73	1.13	-7.14										
									VL	Singel (2)	1	1.5	39.49	36.73	29.00	39.81	5	35	39.49	5	34	39.49	36.73	29.00									
									VL	Singel (2)	1	4.5	40.82	38.06	30.33	41.14	5	36	40.82	5	36	40.82	38.06	30.33									
									VL	Singel (2)	1	7.5	40.71	37.95	30.22	41.03	5	36	40.71	5	36	40.71	37.95	30.22									
									VL	Botersloot (3)	1	1.5	27.18	22.33	15.88	26.82	5	22	27.18	5	22	27.18	22.33	15.88									
									VL	Botersloot (3)	1	4.5	28.37	23.60	17.11	28.03	5	23	28.37	5	23	28.37	23.60	17.11									
									VL	Botersloot (3)	1	7.5	32.45	27.89	21.28	32.18	5	27	32.45	5	27	32.45	27.89	21.28									
									VL	totaal (0)	1	1.5	33.87	30.12	23.07	33.87	34	33.87	34	33.87	30.12	23.07											
									VL	totaal (0)	1	4.5	34.42	30.65	23.62	34.41	34	34.42	34	34.42	30.65	23.62											
									VL	totaal (0)	1	7.5	35.01	30.92	24.11	34.91	35	35.01	35	35.01	30.92	24.11											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	5.43	1.86	-6.39	5.21	5	5.43	5	5.43	1.86	-6.39											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	5.20	1.63	-6.62	4.98	5	5.20	5	5.20	1.63	-6.62											
									VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	4.98	1.42	-6.83	4.77	5	4.98	5	4.98	1.42	-6.83											
									VL	Singel (2)	1	1.5	30.59	27.82	20.10	30.91	5	26	30.59	5	26	30.59	27.82	20.10									
									VL	Singel (2)	1	4.5	30.97	28.21	20.49	31.29	5	26	30.97	5	26	30.97	28.21	20.49									
									VL	Singel (2)	1	7.5	29.71	26.97	19.26	30.05	5	25	29.71	5	25	29.71	26.97	19.26									
									7	0.0	0.0		gevel					VL	Botersloot (3)	1	1.5	31.09	26.24	20.01	30.79	5	26	31.09	5	26	31.09	26.24	20.01
																		VL	Botersloot (3)	1	4.5	31.80	26.96	20.72	31.50	5	26	31.80	5	27	31.80	26.96	20.72
																		VL	Botersloot (3)	1	7.5	33.48	28.68	22.38	33.18	5	28	33.48	5	28	33.48	28.68	22.38
VL	totaal (0)	1	1.5	32.98	28.63	22.08	32.82	33										32.98	33	32.98	28.63	22.08											
VL	totaal (0)	1	4.5	33.80	29.43	22.89	33.64	34										33.80	34	33.80	29.43	22.89											
VL	totaal (0)	1	7.5	34.89	30.52	23.97	34.72	35										34.89	35	34.89	30.52	23.97											
VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	6.20	2.63	-5.62	5.98	5										1	6.20	5	1	6.20	2.63	-5.62									
VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	6.24	2.68	-5.56	6.03	5										1	6.24	5	1	6.24	2.68	-5.56									
VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	6.25	2.70	-5.53	6.05	5										1	6.25	5	1	6.25	2.70	-5.53									
VL	Singel (2)	1	1.5	25.83	23.11	15.41	26.18	5										21	25.83	5	21	25.83	23.11	15.41									
VL	Singel (2)	1	4.5	26.38	23.66	15.97	26.73	5										22	26.38	5	21	26.38	23.66	15.97									
VL	Singel (2)	1	7.5	27.44	24.72	17.03	27.79	5										23	27.44	5	22	27.44	24.72	17.03									
VL	Botersloot (3)	1	1.5	32.04	27.19	21.01	31.75	5										27	32.04	5	27	32.04	27.19	21.01									
VL	Botersloot (3)	1	4.5	32.92	28.08	21.90	32.63	5										28	32.92	5	28	32.92	28.08	21.90									
VL	Botersloot (3)	1	7.5	34.02	29.18	22.98	33.73	5										29	34.02	5	29	34.02	29.18	22.98									
VL	totaal (0)	1	1.5	33.25	29.00	22.35	33.11	33										33.25	33	33.25	29.00	22.35											
VL	totaal (0)	1	4.5	34.00	29.62	23.07	33.83	34										34.00	34	34.00	29.62	23.07											
VL	totaal (0)	1	7.5	35.10	30.69	24.15	34.92	35										35.10	35	35.10	30.69	24.15											
VL	M. Trappenburgstræ	1	1.5	4.84	1.28	-6.97	4.63	5										4.84	5	4.84	1.28	-6.97											
VL	M. Trappenburgstræ	1	4.5	4.73	1.18	-7.06	4.52	5										4.73	5	4.73	1.18	-7.06											
VL	M. Trappenburgstræ	1	7.5	4.76	1.21	-7.02	4.56	5										4.76	5	4.76	1.21	-7.02											
VL	Singel (2)	1	1.5	27.07	24.31	16.58	27.39	5										22	27.07	5	22	27.07	24.31	16.58									
VL	Singel (2)	1	4.5	26.65	23.89	16.16	26.97	5										22	26.65	5	22	26.65	23.89	16.16									
VL	Singel (2)	1	7.5	27.43	24.67	16.95	27.75	5	23	27.43	5	22	27.43	24.67	16.95																		
VL	Botersloot (3)	1	1.5	32.05	27.19	21.01	31.76	5	27	32.05	5	27	32.05	27.19	21.01																		
VL	Botersloot (3)	1	4.5	33.11	28.26	22.08	32.82	5	28	33.11	5	28	33.11	28.26	22.08																		
VL	Botersloot (3)	1	7.5	34.28	29.44	23.23	33.99	5	29	34.28	5	29	34.28	29.44	23.23																		

Rijlijnen

nr	z,gem	lengte	wegdek	hellingcor. groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	%periode	Intensiteiten				snelheden				
										%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
3	0.0	82	80 keperverband elementenverh CROW316	Singel (2)	Singel	vlicht	555.0	☒	dag	6.69	99.31	.69	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.67	99.72	.28	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	99.47	.53	.00	.00	30	30	30	30
6	0.0	57	80 keperverband elementenverh CROW316	Singel (2)	Singel	vlicht	555.0	☒	dag	6.69	99.31	.69	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.67	99.72	.28	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	99.47	.53	.00	.00	30	30	30	30
11	0.0	107	80 keperverband elementenverh CROW316	M. Trappenburgstraat (1	M. Trappenburg	vlicht	120.0	☒	dag	6.69	98.19	1.81	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.64	99.26	.74	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	98.62	1.38	.00	.00	30	30	30	30
12	0.0	8	80 keperverband elementenverh CROW316	M. Trappenburgstraat (1	M. Trappenburg	vlicht	555.0	☒	dag	6.69	99.31	.69	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.67	99.72	.28	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	99.47	.53	.00	.00	30	30	30	30
21	0.0	57	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	2169.0	☒	dag	6.76	88.96	7.68	3.36	.00	30	30	30	30
									avond	3.48	95.31	3.34	1.35	.00	30	30	30	30
									nacht	.62	92.49	6.07	1.44	.00	30	30	30	30
22	0.0	469	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	393.0	☒	dag	6.90	86.50	13.50	.00	.00	60	60	60	60
									avond	2.73	93.60	6.40	.00	.00	60	60	60	60
									nacht	.80	89.09	10.91	.00	.00	60	60	60	60
23	0.0	45	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	393.0	☒	dag	6.78	86.24	13.76	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.43	93.91	6.09	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.63	89.19	10.81	.00	.00	30	30	30	30
24	0.0	107	80 keperverband elementenverh CROW316	M. Trappenburgstraat (1	M. Trappenburg	vlicht	120.0	☒	dag	6.69	98.19	1.81	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.64	99.26	.74	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	98.62	1.38	.00	.00	30	30	30	30
25	0.0	270	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	228.0	☒	dag	6.84	77.93	21.82	.25	.00	30	30	30	30
									avond	3.28	89.69	10.20	.11	.00	30	30	30	30
									nacht	.62	82.37	17.52	.11	.00	30	30	30	30
26	0.0	124	01 glad asfalt/DAB	Singel (2)	Singel	vlicht	555.0	☒	dag	6.69	99.31	.69	.00	.00	30	30	30	30
									avond	3.67	99.72	.28	.00	.00	30	30	30	30
									nacht	.64	99.47	.53	.00	.00	30	30	30	30
27	0.0	78	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	1909.0	☒	dag	6.75	89.94	6.99	3.07	.00	30	30	30	30
									avond	3.49	95.76	3.02	1.22	.00	30	30	30	30
									nacht	.62	93.19	5.50	1.31	.00	30	30	30	30
28	0.0	54	01 glad asfalt/DAB	Botersloot (3)	Botersloot	vlicht	1368.0	☒	dag	6.78	86.30	9.44	4.27	.00	30	30	30	30
									avond	3.43	94.08	4.18	1.74	.00	30	30	30	30
									nacht	.62	90.63	7.53	1.84	.00	30	30	30	30

BIJLAGE III

Verstreckte verkeersgegevens

Davy van Haperen

Van: Verkeersdata <Verkeersdata@ozhz.nl>
Verzonden: vrijdag 18 september 2020 09:30
Aan: Davy van Haperen
Onderwerp: Levering verkeersgegevens J.A. Vurenstraat te Noordeloos
Bijlagen: 2030L.xlsx; Knooppunten 2030.pdf; Wegen J.A. Vurenstraat.shp; Wegen J.A. Vurenstraat.shx; Wegen J.A. Vurenstraat.dbf

Geachte heer van Haperen,

In de bijlage treft u een shapebestand en excelbestand aan, met de verkeersgegevens tussen de knooppunten van de wegen rondom het plangebied J.A. Vurenstraat te Noordeloos voor het gevraagde jaar 2030. Een grafische weergave van de ligging van de knooppunten is tevens in de bijlage toegevoegd. De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de Regionale VerkeersMilieuKaart Alblasserwaard/Vijfheerenlanden 2017 (RVMK ALV 2017).

De in de bijlage bijgevoegde databestanden geven de autonome verkeersdata weer in het scenario laag. In laag scenario zijn alleen de formeel vastgestelde projecten verwerkt. De verkeersaantrekkende werking van de niet-vastgestelde projecten zijn niet verwerkt in deze verkeersdata. Het effect van het bouwproject is dus niet meegenomen in de aangeleverde data.

Toelichting shape bestand

Het geleverde bestand kan in geomilieu als shape import bestand worden ingelezen. De totaalintensiteiten en verdelingen worden inclusief eventuele bussen weergegeven. Deze zijn opgeteld bij het middelzware verkeer.

Bij de conversie van shape naar geomilieu worden soms bepaalde (geluidreducerende) wegdekverhardingen niet goed overgenomen en omgezet in referentie wegdek (DAB). Geadviseerd wordt daarom de wegdekverhardingen te controleren met behulp van het bijgevoegde excelbestand.

Toelichting excelblad

Het kan voorkomen dat een stuk weg tussen 2 knooppunten in meerdere keren voorkomt. Deze weg is dan gesplitst vanwege meerdere doeleinden. In de spreadsheet zijn deze wegen te herkennen aan het getalspercentage in kolom C "Start PCT". De opgeknipte wegen tussen 2 knooppunten in bevatten allemaal dezelfde intensiteit en verdeling. De spreadsheet geeft een linker- en de rechterrijbaan aan. De rechterrijbaan betreft altijd de rijrichting van het laagste knooppuntnummer naar het hoogste knooppuntnummer. De etmaalintensiteiten in Kolom G (Intens R) en in kolom H (Intens L) van de spreadsheet (met bijhorende verdelingen in de kolommen I t/m AF) zijn inclusief rijdende bussen.

Algemeen

- Indien van toepassing: Voor de wegen die niet in RVMK zijn opgenomen en het groeipercantage voor 2013, zult u, zo nodig in overleg met de verkeerskundige van de gemeente zelf, een realistische onderbouwde aanname van de te verwachten verkeersintensiteit moeten doen.
 - De verkeersdata uit de Regionale VerkeersMilieuKaart Alblasserwaard/Vijfheerenlanden 2017 (RVMK ALV 2017) zijn zorgvuldig samengesteld. Komt u desondanks informatie tegen die niet correct, volledig of actueel is, dan stellen wij uw reactie bijzonder op prijs
- Met vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,


Adviseur Geluid
Unit Omgevingskwaliteit