

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

**Westvierdparten 11
Steggerda**

ancoor

RAPPORT

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï


projectlocatie
Westvierdparten 11
Steggerda (gemeente Weststellingwerf)

opdrachtgever
Buro Hoogstraat
Kerkplein 5
8121 BM Olst



ANCOOR
Zephirlaan 5
7004 GP DOETINCHEM

telefoon 03 14 - 36 81 06
email info@ancoor.nl

<i>Projectnummer en versie:</i> 16044, versie 1.0		<i>Status:</i> - DEFINITIEF -
<i>Projectleider:</i> Ing. X. Schuurmans	<i>Afdrukdatum:</i> 13-10-2015	<i>Rapportdatum:</i> 9 oktober 2015
<i>Autorisatie:</i> Goedgekeurd	<i>Naam:</i> Ing. B. Mengers	<i>Paraaf:</i> 

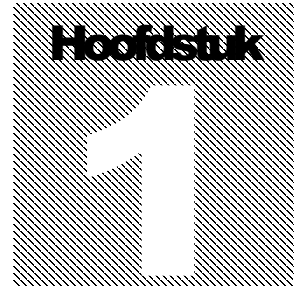
© ANCOOR Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doelstelling onderzoek.....	1-1
1.1 Aanleiding onderzoek.....	1-1
1.2 Doelstelling onderzoek.....	1-1
1.3 Plangebied.....	1-1
1.4 Opzet van het onderzoek.....	1-1
2. Wettelijk kader	2-1
2.1 Algemeen	2-1
2.2 Wegverkeerslawaaai	2-1
2.2.1 geluidzones langs wegen.....	2-1
2.2.2 aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.....	2-1
2.2.3 maximaal toelaatbare geluidbelasting 'nieuwe situaties'	2-2
2.2.4 'dove' gevels.....	2-2
2.3 Plangebied.....	2-3
2.3.1 wegverkeer.....	2-3
3. Verkeersgegevens	3-1
3.1 Wegverkeer.....	3-1
3.1.1 gemeentelijke en provinciale wegen.....	3-1
4. Resultaten en toetsing	4-1
4.1 Algemeen	4-1
4.2 Resultaten gevelbelastingen wegverkeer	4-1
5. Conclusie en aanbevelingen	5-1
5.1 Algemeen	5-1
5.2 Conclusie	5-1

Bijlagen

I	Regionale en lokale situering
II	Plangebied/Bouwplan
III	Prognose verkeersgegevens
IV	Situatie rekenmodel
V	Invoergegevens rekenmodel
VI	Resultaten



1. Aanleiding en doelstelling onderzoek

1.1 Aanleiding onderzoek

In opdracht van Buro Hoogstraat is door ANCOOR een akoestisch onderzoek ingesteld naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van het voormalige verbouwde kerkgebouwtje gelegen aan de Westvierdparten 11 te Steggerda (gemeente Weststellingwerf). Dit ter voorbereiding op de wijziging van het bestemmingsplan voor het genoemde plangebied. Alvorens de procedure voor de bestemmingsplanherziening verder ter hand kan worden genomen, dient er, inzicht te bestaan in de optredende geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer vanuit de directe omgeving.

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer woningen c.q. geluidsgevoelig objecten gelegen zijn binnen een door deze wet aangewezen geluidzone van een weg. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van de weg Westvierdparten.

De geluidsbelasting afkomstig van 30-kilometer wegen en woonerven zijn bij de toetsing aan de gestelde grenswaarden in de Wet geluidhinder, uitgesloten van beoordeling. Deze wegen komen binnen het invloedsgebied van het betreffende plangebied niet voor en worden derhalve buiten beschouwing gelaten.

1.2 Doelstelling onderzoek

Doelstelling van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelastingen afkomstig van het wegverkeerslawaai op het geluidsgevoelige object, waarvoor het bestemmingsplan wordt gewijzigd, voor de toekomstige situatie (over 10 jaar, 2025).

1.3 Plangebied

In bijlage I is de regionale en lokale situering van het plangebied en de ontsluiting op de bestaande wegenstructuur weergegeven. In bijlage II is de vergunde plattegrond en de nieuwe / huidige plattegrond van de begane grond en de verdieping weergegeven.

Het voormalig kerkgebouwtje met de bestemming maatschappelijk zal in de toekomst herbestemd worden, waarbij binnen de bestemming 'maatschappelijk' de mogelijkheid tot overnachten mogelijk zal worden gemaakt.

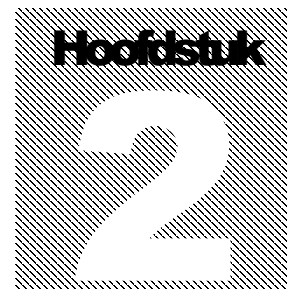
De resultaten van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai zijn samengevat in de voorliggende rapportage.

1.4 Opzet van het onderzoek

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte tekeningen van het plan.

AANLEIDING EN DOELSTELLING ONDERZOEK

In het voorliggende rapport wordt in hoofdstuk 2 het wettelijke kader waarbinnen het onderzoek moet worden uitgevoerd beschreven en is een omschrijving van de onderzoekslocatie opgenomen. In hoofdstuk 3 worden de verkeersintensiteiten van de relevante wegen nader omschreven. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de berekeningen alsmede de toetsing in het kader van de Wet geluidhinder aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting in zones gepresenteerd. Tevens wordt de onderbouwing van de gebruikte methode nader toegelicht. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen weergegeven.



2. Wettelijk kader

2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting (LA_{eq}) van een weg over alle perioden (dag-, avond- en nachtperiode) van respectievelijk 07.00-19.00 uur, van 19.00-23.00 uur en van 23.00-07.00 uur te worden bepaald. De L_{den} is de logaritmisches gemiddelde waarde van de berekende geluidbelasting in genoemde dag-, avond- (verhoogd met 5 dB) en nachtperiode (verhoogd met 10 dB), waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. In de Wet geluidhinder is een grenswaarde opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

2.2 Wegverkeerslawaai

2.2.1 geluidzones langs wegen

Op grond van de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (artikel 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 (artikel 74 lid 2a Wgh) of;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (artikel 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 onderstaande tabel.

Tabel 2-1: Breedte geluidzones aan beide zijden van de weg.

Gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzone	Gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzone
Stedelijk	1 of 2	200 m	Buitenstedelijk	1 of 2	250 m
	3 of meer	350 m		3 of 4	400 m
				5 of meer	600 m

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, evenals het bovengenoemde uitgezonderd gebied binnen de bebouwde kom aangemerkt.

2.2.2 aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van doorontwikkeling van de technische mogelijkheden en het treffen van geluidsreducerende 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 in artikel 110g de mogelijkheid opgenomen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren. Voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden, wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex. artikel 110g van de Wet geluidhinder, voordat de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

WETTELIJK KADER

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt:

- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wet geluidhinder 57 dB is.
- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wet geluidhinder 56 dB is.
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van bovenstaande genoemde waarden.
- 5 dB voor de overige wegen.
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

2.2.3 maximaal toelaatbare geluidbelasting 'nieuwe situaties'

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een 'nieuwe situatie' als een nieuwe weg wordt aangelegd en/of er sprake is van nog niet geprojecteerde geluidsgevoelige bebouwing. Dit houdt in dat de bestemming nog niet conform de geplande bestemming in het vigerende bestemmingsplan aanwezig is. Er is derhalve sprake van een noodzakelijke herziening van het bestemmingsplan. Grenswaarden voor 'nieuwe situaties' zijn in artikel 82 tot en met 87 van de Wet geluidhinder opgenomen.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een voorkeursgrenswaarde zoals gesteld in artikel 82, eerste lid, niet mag worden overschreden. Indien dit wel het geval is, maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, dan kan de gemeente onder bepaalde voorwaarden een ontheffing verlenen voor een hogere toelaatbare geluidbelasting. Dan dienen maatregelen welke zijn gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Indien de belasting meer bedraagt dan de gestelde maximale ontheffingswaarde, dan kunnen er aanvullende eisen gesteld worden aan de indeling van het gebouw. In de onderstaande tabel is de normstelling uit de Wet geluidhinder opgenomen.

Tabel 2-2: Overzicht voorkeurs- en maximale ontheffingswaarde wegverkeer.

Situatie		Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
te bouwen woning/geluidsgevoelige bebouwing	buitenstedelijk	48 dB	53 dB
	binnenstedelijk	48 dB	63 dB

2.2.4 'dove' gevels

Toetsing aan grenswaarden vindt plaats op de gevel van een geluidsgevoelige bestemming. Een 'dove' gevel is geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing niet plaats hoeft te vinden. In lid 4 van artikel 1b van de Wet geluidhinder wordt aangegeven wat onder een dove gevel wordt verstaan: een dove gevel is volgens dit artikel een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en speelt geen rol bij het bepalen van de geluidsbelasting.

De overige gevels dienen wel te worden betrokken bij het bepalen van de geluidsbelasting van de geluidsgevoelige bestemming.

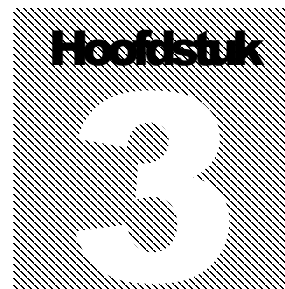
2.3 Plangebied

Ter plaatse van het plangebied wordt binnen het bestemmingsplan 'maatschappelijk' de mogelijkheid tot overnachten mogelijk gemaakt. Het plangebied ligt binnen een zone langs een bestaande weg.

2.3.1 wegverkeer

Voor het wegverkeer over de Westvierdeparten zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de bouwlocatie is gelegen in buitenstedelijk gebied;
- de breedte van de geluidzone van de Westvierdeparten bedraagt 250 meter aan weerszijde van de weg;
- de voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB op de gevels van de her te bestemmen geluidsgevoelige bebouwing;
- de maximale ontheffingswaarde bedraagt 53 dB;
- de aftrek conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder bedraagt 5 dB;
- de aftrek conform artikel 3.5 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt niet toegepast (snelheid < 70 km/uur).



3. Verkeersgegevens

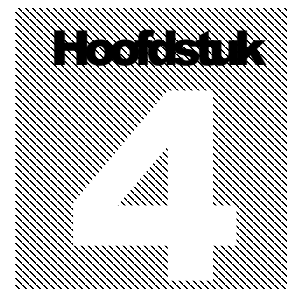
3.1 Wegverkeer

3.1.1 gemeentelijke en provinciale wegen

De direct aan het plangebied grenzende gemeentelijke weg is de Westvierdeparten. De verkeersgegevens voor het prognosejaar 2025 zijn aangeleverd door de gemeente Weststellingwerf. De aangeleverde gegevens betreffen de verdeling over periode (dag, avond en nacht) en voertuigcategorie (licht, middel en zwaar) van een vergelijkbare weg (Hoeweweg). Tevens zijn de relevante maximumsnelheden en wegdektypen aangeleverd door de gemeente.

Tabel 3-1: Uurintensiteiten aan het plangebied grenzende gemeentelijke weg.

Rijweg	Toegestane snelheid	Aantal rijlijnen	Periode	LV	MV	ZV
Westvierdeparten referentiewegdek DAB en klinkers in keperverband	60 km/u	2	dag	31,8	1,1	0,4
			avond	17,0	0,6	0,2
			nacht	3,5	0,1	0,0



4. Resultaten en toetsing

4.1 Algemeen

De invloed op de onderzoekslocatie, ten gevolge van het wegverkeerslawaaï, is voor de binnen het onderzoeksgebied gelegen relevante wegen nader onderzocht. De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V3.11). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In bijlage IV is de situatie weergegeven zoals deze in het computerprogramma Geomilieu van DGMR is ingevoerd. De invoergegevens van de objecten, wegen en ontvangerpunten zoals deze dienen te worden beschouwd in de zin van de Wet geluidhinder, zijn opgenomen in bijlage V. De beoordelingspunten zijn aan de voor-, zij- en achtergevel gesitueerd, waarbij per beoordelingspunt berekeningen zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte van 1,50 meter boven het vloerniveau van de betreffende geluidsgevoelige ruimten. De resultaten van de berekende invallende geluidsbelastingen L_{den} in 2025 zijn opgenomen in tabel 4-1.

4.2 Resultaten gevelbelastingen wegverkeer

In onderstaande tabel zijn de berekende geluidsbelastingen weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de betreffende wegen. De geluidsbelastingen zijn weergegeven *inclusief* aftrek op basis van het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder.

Tabel 4-1: Optredende geluidsbelastingen wegverkeer incl. aftrek art. 110g Wgh

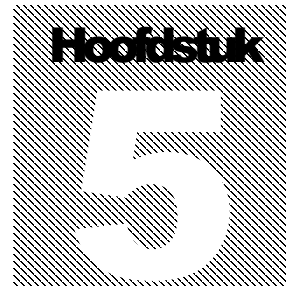
Beoordelingspunten			Grens-waarde	Wegverkeer incl aftrek 110g Wgh [Westvierdparten]
Naam	Onschrijving	Hoogte	[dB]	Lden
01_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,5	48	45
02_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,5	48	44
02_B	voorgevel Westvierdparten 11	4,5	48	45
03_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,5	48	45
03_B	voorgevel Westvierdparten 11	4,5	48	45
04_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,5	48	41
04_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,5	48	42
05_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,5	48	40
05_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,5	48	41
06_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,5	48	41
06_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,5	48	42
07_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,5	48	40
07_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,5	48	41
08_A	achtergevel Westvierdparten 11	1,5	48	28
08_B	achtergevel Westvierdparten 11	4,5	48	30

In het bovenstaande overzicht is conform het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder, L_{den} met 5 dB gecorrigeerd voor wegen met een maximumsnelheid van minder dan 70 km/uur.

Voor de rekenuitkomsten wordt korthedshalve verwezen naar bijlage VI. In deze rekenbijlage is de correctie overeenkomstig artikel 110-g van de Wet geluidhinder niet opgenomen (zie paragraaf 2.2.2).

RESULTATEN EN TOETSING

Opgemerkt dient te worden dat volgens de Wet geluidhinder de geluidsbelasting per zoneplichtige weg dient te worden getoetst. Dit betekent dat voor de Westvierdparten de geluidsbelastingen volgens de Wet geluidhinder beschouwd zijn. Uit de rekenresultaten blijkt dat als gevolg van het wegverkeer op de Westvierdparten, de toelaatbare grenswaarde van 48 dB [L_{den}] niet zullen overschrijden.



5. Conclusie en aanbevelingen

5.1 Algemeen

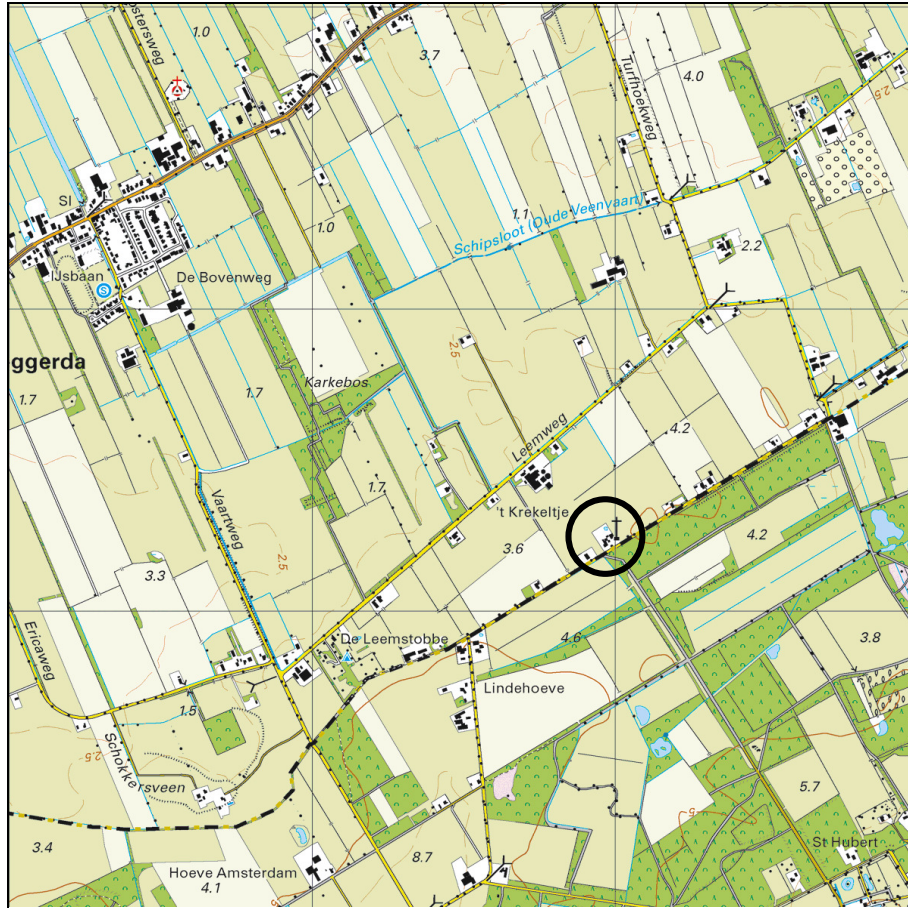
In opdracht van Buro Hoogstraat b.v. is door ANCOOR een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerlawaai op de gevels van een geluidsgevoelige gebouw gelegen binnen het plangebied aan de Westvierdparten 11 te Steggerda. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van de gemeentelijke weg Westvierdparten.

5.2 Conclusie

De te verwachten geluidsbelasting [L_{den}] vanwege het wegverkeer op de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing ten gevolge van het wegverkeer op de Westvierdparten bedraagt maximaal 45 dB. Hierin is de 5 dB aftrek ex artikel 110g Wet geluidshinder voor wegen waarop de snelheid van lichte voertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt reeds verdisconteerd.

De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de zoneplichtige weg, Westvierdparten wordt niet overschreden. Deze weg vormt volgens de Wet geluidshinder derhalve geen belemmering om binnen het bestemmingsplan 'maatschappelijk' de mogelijkheid tot overnachten mogelijk te maken.

BIJLAGE I : REGIONALE EN LOKALE SITUERING



Legenda:

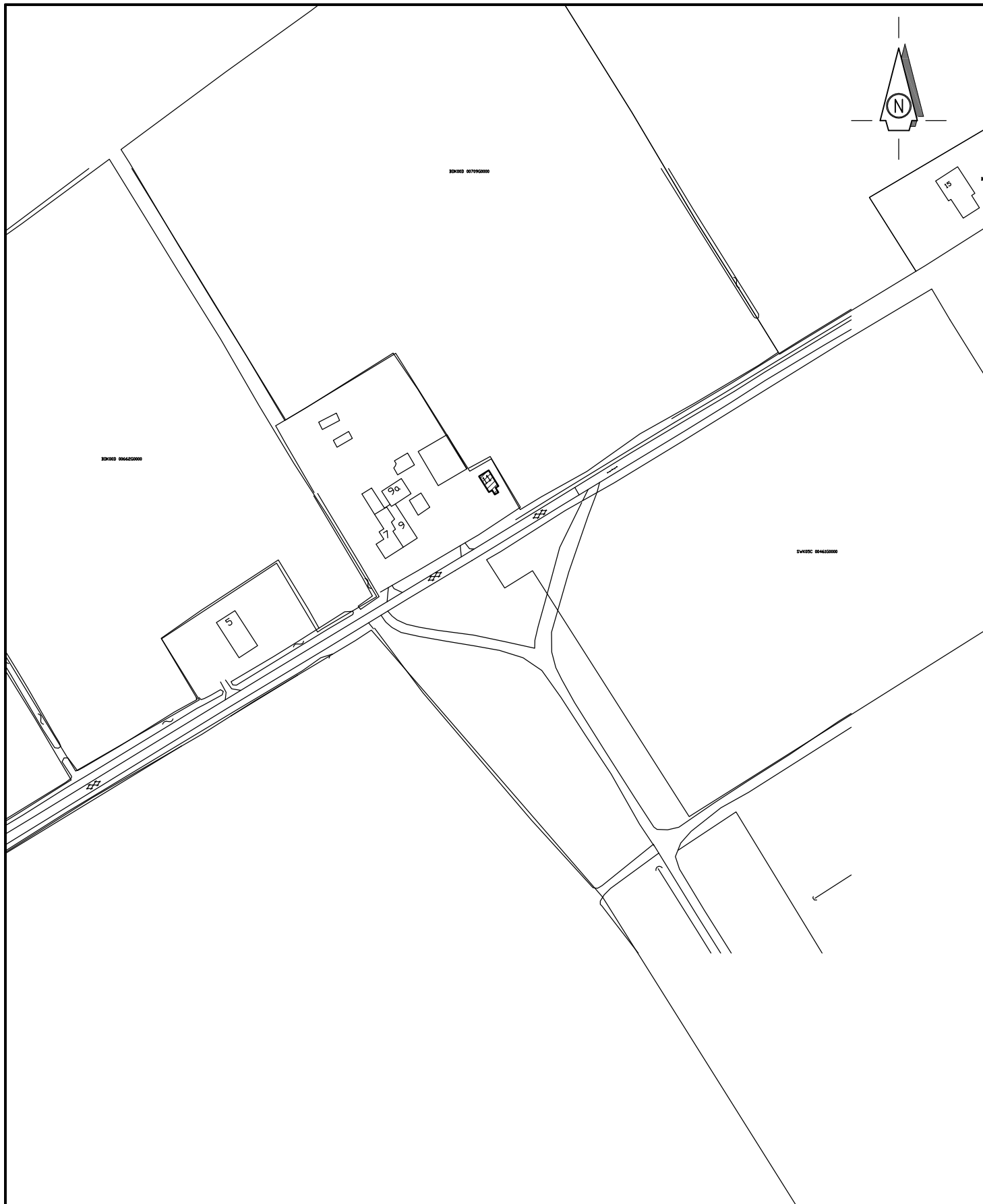
○ = onderzoekslocatie


deze tekening is noordgericht

Projectnr. : 16044
 schaal : 1 : 25.000
 bijlage : Ia

Regionale situering
 Westvierdparten 11
 Steggerda

ancoor
 AKOESTIEK EN MILIEU



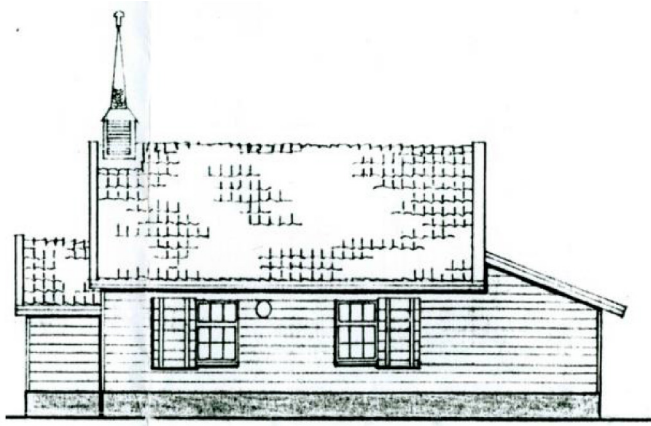
Legenda:  = te wijzigen bestemming

projectnr. : **16044**
 schaal : **1 : 2.000**
 bijlage : **lb**

Locale situering
Westvierdparten 11
Steggerda (gemeente Weststellingwerf)

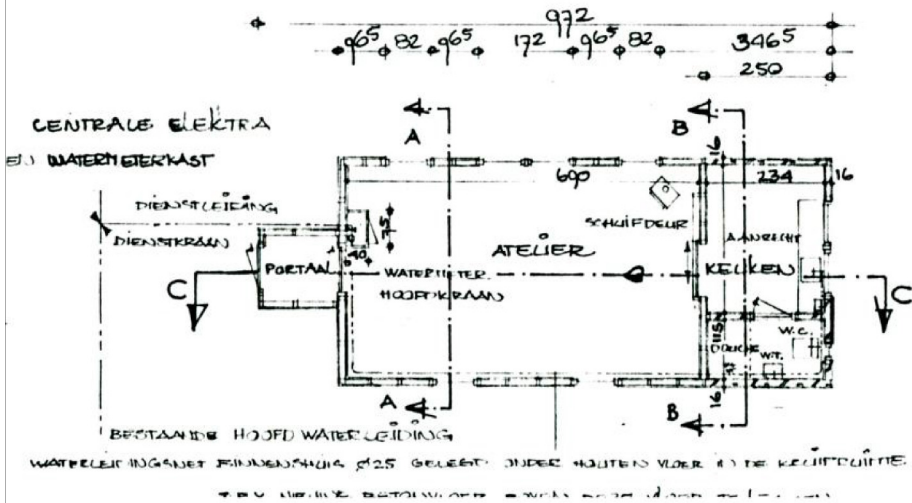
ancoor

BIJLAGE II : BOUWPLAN

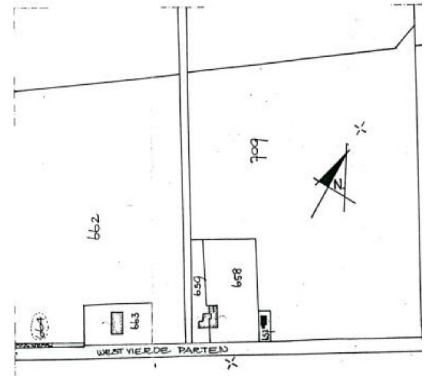


Linker zijgevel

Behoort bij beschikking van
Burgemeester en Wethouders van
WESTSTELLINGWERF
d.d. 16 DEC. 1982 ; no: 325 / 158
De Secretaris,

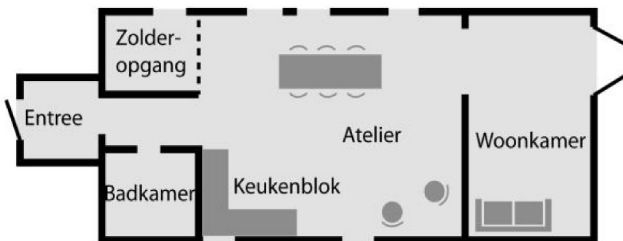


Vergunde plattegrond

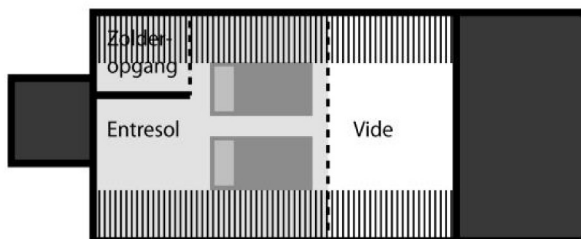


SITUATIE SCHAAL 1:2000
KAD. GEH.: BLESDIJKE
SERIE D NO: 687

INGEKOMEN 4 AUG. 1982



Nieuwe / huidige plattegrond begane grond



Nieuwe / huidige plattegrond verdieping

projectnr. : 16044
schaal : -
bijlage : II

Vergunde en feitelijke situatie
Westvierdparten 11
Steggerda (gemeente Weststellingwerf)

BIJLAGE III : PROGNOSE VERKEERSGEGEVENS

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS	
Projectnaam	Westvierdparten 11 te Steggerda
Straatnaam	Westvierdparten
Plaats	Steggerda
Aantal rijlijnen	2

PROJECTGEGEVENS	
Datum	12 oktober 2015
Tijd	8:47
Initialen	XS

TELJAAR	
Uitgangspunten teljaar	
jaartal teljaar	= 2025
weekdaggemiddelde teljaar	= 500 mvt/etm
Verkeersverdeling teljaar	
dagperiode	= 79,9 %
avondperiode	= 14,2 %
nachtperiode	= 5,9 %
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Gemiddelde uurwaarde teljaar	
dagperiode	= 33,3 mvt/h
avondperiode	= 17,8 mvt/h
nachtperiode	= 3,7 mvt/h

PROGNOSEJAAR	
Uitgangspunten prognosejaar	
jaartal prognosejaar	= 2025
gem. verkeersgroei per jaar	= 0,0 %
aantal jaren van groei	= 0 jaar
weekdaggemiddelde prognose	= 500 mvt/etm
Verkeersverdeling prognosejaar	
dagperiode	= 79,9 %
avondperiode	= 14,2 %
nachtperiode	= 5,9 %
Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar	
Lichte motorvoertuigen	= 95,7 %
Middelzware motorvoertuiger	= 3,2 %
Zware motorvoertuigen	= 1,1 %
Motoren	= 0,0 %
Gemiddelde uurwaarde prognosejaar	
dagperiode	= 33,3 mvt/h
avondperiode	= 17,8 mvt/h
nachtperiode	= 3,7 mvt/h

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2025			Aantal voertuigen per uur in 2025		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	31,8	17,0	3,5	31,8	17,0	3,5
Middelzware motorvoertuigen	1,1	0,6	0,1	1,1	0,6	0,1
Zware motorvoertuigen	0,4	0,2	0,0	0,4	0,2	0,0
Motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Xandra Schuurmans**Van:** Spijksma, Sito [S.Spijksma@weststellingwerf.nl]**Verzonden:** donderdag 8 oktober 2015 10:16**Aan:** Xandra Schuurmans**Onderwerp:** RE: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Westvierdeparten 11 te Steggerda

Hallo Xandra,

Ik heb een meetrapport van een enigszins vergelijkbare weg meegestuurd, je kan uitgaan van deze gegevens. Je kan m.i. uitgaan van een prognose van 500 mvt/etm. in 2025.

Met vriendelijke groet,
Sito Spijksma

medewerker team beheer en realisatie

I www.weststellingwerf.nl
T (0561) 69 12 15
F (0561) 61 36 06
E S.Spijksma@weststellingwerf.nl
M

Aanwezig: ma, di, wo, do, vr

Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen

Gemeentehuis
Griffioenpark 1, 8471 KR Wolvega

Postadres
Postbus 60, 8470 AB Wolvega

Algemeen nummer
140561

[Proclaimer](#)**Van:** Xandra Schuurmans [mailto:Schuurmans@ecopart-bv.nl]**Verzonden:** donderdag 8 oktober 2015 8:34**Aan:** Spijksma, Sito**Onderwerp:** RE: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Westvierdeparten 11 te Steggerda

Hallo Sito,

Zal ik van 500 mvt/etmaal uitgaan voor 2015 en met welke prognose zal ik het doorrekenen naar 2025? Of 500 mvt/etmaal in 2025? Kun je me bijvoorbeeld van een vergelijkbare weg de verdeling in de dag / avond / nacht geven? Wat is de voertuigklasseverdeling in de dag-, avond- en nachtperiode?

Met vriendelijke groeten,

Xandra Schuurmans

ECOPART BV

Lijsterbeslaan 117
7004 GN Doetinchem

M (06) - 51 25 26 25
T (0314) - 36 81 03
E schuurmans@ecopart-bv.nl
I www.ecopart-bv.nl

De informatie verzonden met deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. ECOPART B.V. staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan. Wij sluiten alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van deze e-mail. Op al onze leveringen en diensten zijn onze algemene voorwaarden van kracht.

 **Denk aan het milieu voordat u deze e-mail uitprint.**

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Spijksma, Sito [mailto:S.Spijksma@weststellingwerf.nl]**Verzonden:** maandag 7 september 2015 16:16**Aan:** Xandra Schuurmans**Onderwerp:** RE: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Westvierdeparten 11 te Steggerda

Geachte mevrouw Schuurmans,

De gemeente Weststellingwerf heeft geen intensiteitsgegevens van de Westvierdeparten. Mijn inschatting is dat de etmaalintensiteit niet hoger dan 500 mvt/etm is.

Het wegdek bestaat uit asfalt, de maximumsnelheid bedraagt 60 km/h.

Van: Xandra Schuurmans [<mailto:Schuurmans@ecopart-bv.nl>]

Verzonden: maandag 7 september 2015 15:51

Met vriendelijke groet,
Sito Spijksma

medewerker team beheer en realisatie

I www.weststellingwerf.nl
T (0561) 69 12 15
F (0561) 61 36 06
E S.Spijksma@weststellingwerf.nl
M

Aanwezig: ma, di, wo, do, vr

Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen

Gemeentehuis
Griffioenpark 1, 8471 KR Wolvega

Postadres
Postbus 60, 8470 AB Wolvega

Algemeen nummer
140561



[Proclaimer](#)

Verkeersregistratie

Intensiteit / Snelheid / Classificatie meting

Telpunt 1: Hoeweweg



Verkeersregistratie

Intensiteit / Snelheid / Classificatie meting

Telpunt 1: Hoeveweg

Document: Verkeersregistratie Intensiteit / Snelheid /
Classificatie meting Hoeveweg
Datum: 10 oktober 2013
Versie: 1.01
Auteur: Ing. W.H. van der Heide



Willem Barentszstraat 2
8561 CN Balk
tel: 06-44380718
mail: info@Xstreamtc.nl
url: www.Xstreamtc.nl
KvK: 37096639

Inhoud:

1.	Inleiding	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
2.	Locatie Telpunt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
2.1	Locatiebeschrijving										
2.2	Meetopstelling										
3.	Meetperiode	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
4.	Meetomstandigheden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
4.1	Verkeersbeeld										
4.2	Weersinvloeden										
4.3	Bijzonderheden										
5.	Resultaten	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
5.1	Intensiteiten										
5.2	Snelheden										
5.3	Classificatie										
5.4	Overzichtstabel meetperiode										

Bijlagen:

Intensiteiten meetdagen
Snelheidsverdeling meetdagen
Classificatie meetdagen

1. Inleiding

X Stream Traffic Consultancy heeft een mechanische verkeerstelling verricht op de Hoeweweg in De Hoeve. Voor de telling is gebruik gemaakt van mechanische verkeerstellers van MetroCount, waarmee intensiteits-, snelheids- en classificatiemetingen verricht zijn.

In deze rapportage staan de verkregen resultaten uit de verkeerstelling weergegeven.

2. Locatie Telpunt

2.1 Locatiebeschrijving

De meetopstelling is aangebracht op de Hoeweweg. In de onderstaande situatieschets is de locatie weergegeven als telpunt 1.



Legenda:

|| Telpunt

2.2 Meetopstelling

De opstelling bestaat uit een tweetal telsingen en metalen behuizing voor de mechanische verkeersteller. De behuizing is vergrendeld aan een bebouwdekom bord. De telsingen buiten de verharding zijn gefixeerd, zodat deze geen belemmering of obstakels vormen.

De onderstaande foto's geven de meetopstelling weer.



3. Meetperiode

De meetopstelling heeft vanaf zaterdag 28 september tot en met dinsdag 8 oktober gefunctioneerd.

4. Meetomstandigheden

4.1 Verkeersbeeld

De Hoeweweg is een landelijke erfontsluitingsweg. De tellocatie ligt ter hoogte van de bebouwde komgrens. Op de weg vindt een gemengde afwikkeling van (brom)fiets- en autoverkeer plaats. De weg heeft een totale breedte van ongeveer 4,0 meter. De verharding bestaat uit asfaltverharding. De maximum toegestane snelheid op de weg bedraagt 30km/h.

4.2 Weersinvloeden

Gedurende de meetperiode hebben zich geen bijzondere weersomstandigheden voorgedaan.

De weersomstandigheden kunnen als representatief voor de Nederlandse situatie worden omschreven.

4.3 Bijzonderheden

Gedurende de meetperiode hebben zich de volgende bijzonderheden voorgedaan:

- Geen bijzonderheden

In de onderstaande tabel staan de weersomstandigheden en bijzonderheden per meetdag weergegeven. Daarnaast is met een groene of rode kleur aangegeven of de meetdag een representatieve telling heeft opgeleverd.

Week 39	Maandag 23-09	Dinsdag 24-09	Woensdag 25-09	Donderdag 26-09	Vrijdag 27-09	Zaterdag 28-09	Zondag 29-09
Weer						Onbewolkt	On bewolkt
Temperatuur						17°	18°
Opmerking						Om 15:00u meetopstelling geplaatst	

Week 40	Maandag 30-09	Dinsdag 01-10	Woensdag 02-10	Donderdag 03-10	Vrijdag 04-10	Zaterdag 05-10	Zondag 06-10
Weer	Licht bewolkt	Onbewolkt	Licht bewolkt	Half bewolkt	Bewolkt / regen	Zwaar bewolkt	Zwaar bewolkt
Temperatuur	17°	16°	15°	18°	22°	19°	18°
Opmerking				Om 17:00u controle			

Week 41	Maandag 07-10	Dinsdag 08-10	Woensdag 09-10	Donderdag 10-10	Vrijdag 11-10	Zaterdag 12-10	Zondag 13-10
Weer	Half bewolkt	Bewolkt					
Temperatuur	17°	18°					
Opmerking		Om 17:45u meetopstelling verwijderd					

	= Complete teldag
	= Incomplete teldag
	= feestdag

5. Resultaten

5.1 Intensiteiten

De gemiddelde werkdag-intensiteit op de Hoeveweg bedraagt 305 voertuigen. In de onderstaande tabel zijn de gemiddelde intensiteiten over een week weergegeven.

VirtWeeklyVehicle-1532

Plaats: 16.0.ON

Beschrijving: telpunt 1: Hoeveweg thv nr 8 (komgrens)

De tijd van het filter: 0:00 zondag 29 september 2013 => 0:00 dinsdag 8 oktober 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)

Filter: Cls(2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgfstand(>0)

Uur	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
								1 - 5	1 - 7
0000-0100	1,0	0,0	1,0	6,0	2,0	3,0	5,5	1,8	2,8
0100-0200	1,0	1,0	4,0	3,0	0,0	1,0	4,0	1,7	2,1
0200-0300	0,0	0,0	2,0	2,0	1,0	0,0	2,0	0,8	1,0
0300-0400	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,3	0,4
0400-0500	3,0	2,0	3,0	2,0	1,0	2,0	1,5	2,3	2,1
0500-0600	1,5	1,0	3,0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,0	1,7
0600-0700	8,0	7,0	3,0	5,0	2,0	3,0	1,5	5,5	4,3
0700-0800	21,5	24,0<	23,0<	24,0<	16,0	8,0	2,0	21,7	15,8
0800-0900	25,5<	22,0	18,0	20,0	25,0<	6,0	4,0	22,7<	16,7
0900-1000	14,0	15,0	16,0	16,0	11,0	16,0	6,0	14,3	12,7
1000-1100	14,5	16,0	11,0	13,0	16,0	19,0	12,0	14,2	14,2
1100-1200	21,5	17,0	21,0	21,0	18,0	23,0<	16,5<	20,0	19,6<
1200-1300	23,5	24,0	22,0	13,0	24,0	15,0	14,5	21,7	19,3
1300-1400	19,0	16,0	17,0	13,0	16,0	24,0	20,0	16,7	18,2
1400-1500	20,0	16,0	17,0	18,0	19,0	24,0	24,0	18,3	20,2
1500-1600	18,0	19,0	24,0	19,0	22,0	33,0<	18,0	20,0	21,0
1600-1700	24,5	27,0	25,0	26,0	25,0	29,0	32,5<	25,3	27,3<
1700-1800	30,0<	32,0<	43,0<	24,0	26,0<	17,0	21,0	30,8<	27,1
1800-1900	22,0	15,0	16,0	15,0	18,0	12,0	16,0	18,0	16,9
1900-2000	20,5	16,0	13,0	27,0<	20,0	23,0	11,0	19,5	18,0
2000-2100	11,5	15,0	6,0	9,0	13,0	13,0	8,5	11,0	10,7
2100-2200	7,0	5,0	4,0	5,0	8,0	6,0	6,5	6,0	6,1
2200-2300	4,0	10,0	5,0	12,0	9,0	5,0	2,0	7,3	5,9
2300-2400	2,0	2,0	4,0	2,0	4,0	5,0	0,5	2,7	2,4
Totalen									
0700-1900	254,0	243,0	253,0	222,0	236,0	226,0	186,5	243,7	229,0
0600-2200	301,0	286,0	279,0	268,0	279,0	271,0	214,0	285,7	268,1
0600-0000	307,0	298,0	288,0	282,0	292,0	281,0	216,5	295,7	276,4
0000-0000	313,5	302,0	301,0	300,0	298,0	288,0	231,5	304,7	286,6
Am Piek	0800	0700	0700	0700	0800	1100	1100		
	25,5	24,0	23,0	24,0	25,0	23,0	16,5		
PM Piek	1700	1700	1700	1900	1700	1500	1600		
	30,0	32,0	43,0	27,0	26,0	33,0	32,5		

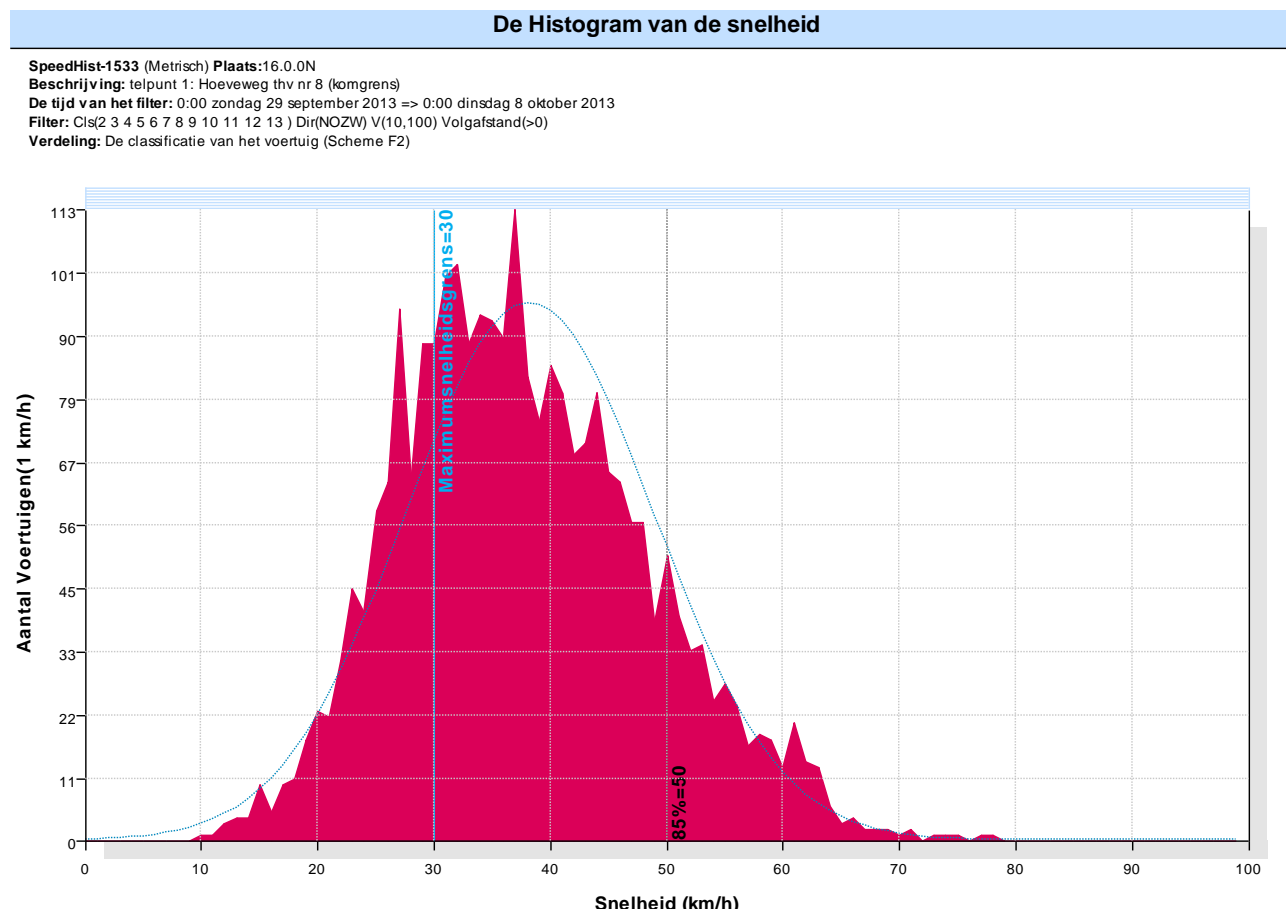
* - Geen gegevens.

5.2 Snelheden

Voor de Hoeveweg is de V85 berekend. Dit is de snelheid die door 85% van de gemeten voertuigen **niet** wordt overschreden. De overige 15% van het verkeer rijdt sneller dan deze snelheid. De V85 is een belangrijke maat voor het bepalen van de gereden snelheid op een weg.

De V85 op de Hoeveweg bedraagt 49,7 km/h over alle representatieve meetdagen. Deze snelheid ligt ruim boven de maximum snelheid van 30 km/h. De gemiddelde snelheid bedraagt 38,3 km/h.

In de onderstaande grafiek is de gemiddelde snelheidsverdeling weergegeven:



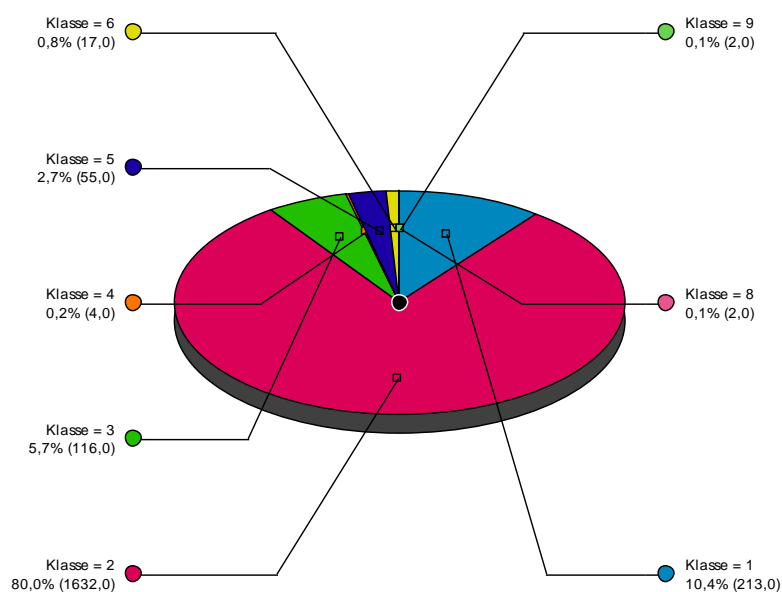
Uit de grafiek valt verder op te maken, dat 76,7% van het verkeer de maximumsnelheid van 30 km/h overschrijdt.

5.3 Classificatie

Voor de Hoeweweg zijn de voertuigen gerangschikt in voertuigklassen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het "Federal Highway Classification Scheme F2". In de bijlage staat deze indeling nader verklaard. Hieronder is de verdeling voor de werkdagen in een taartdiagram weergegeven.

De Grafiek van de verdeling van de voertuigklassen

ClassBin-1534 (Metrisch) Plaats:16.0.0N
Beschrijving: telpunt 1: Hoeweweg thv nr 8 (komgrens)
De tijd van het filter: 0:00 zondag 29 september 2013 => 0:00 dinsdag 8 oktober 2013 (Met Uitsluitingen)
Filter: Cls(1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgfstand(>0)
Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)
 Totaal=2041



Opmerking: Classificatie **werkdagen** inclusief (motor/brom)fietsverkeer

5.4 Overzichtstabel meetperiode

Gemiddelde werkdag	Meetperiode		
	28-09 t/m 08-10		
Meetomstandigheden (meetperiode)			
Weer	Half bewolkt		
Temperatuur	15 tot 19 graden		
Opmerking			
Gemotoriseerd verkeer			
Intensiteitsmeting (werkdagen)			
	Totaal	A=>B	B=>A
Etmaal	305 vtg	148 vtg	157 vtg
Drukste uur ochtend	23 vtg (8-9uur)	14 vtg (7-8uur)	11 vtg (11-12uur)
Drukste uur avond	31 vtg (17-18uur)	11 vtg (17-18uur)	20 vtg (17-18uur)
Snelheidsmeting (meetperiode)			
V85	49,7 km/h		
Vgem	38,3 km/h		
> 30 km/h	76,7%		
Classificatie (werkdagen)			
Gemiddeld 340 vtg incl. (motor/brom)fietsers			
(Motor)fietsers (klasse 1)	10,4%		
Personenauto's (Klasse 2+3)	85,7%		
Middel zwaar verkeer (klasse 4 + 5)	2,9%		
Zwaar verkeer (klasse 6 t/m 13)	1,0%		

Bijlagen

Intensiteitsgegevens:

De wekelijkse Tellingen van het Voertuig

WeeklyVehicle-1536

Plaats: 16.0.0N

Beschrijving: telpunt 1: Hoeweweg thv nr 8 (komgrens)

De tijd van het filter: 15:00 zaterdag 28 september 2013 => 17:00 dinsdag 8 oktober 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)

Filter: Cls(2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgafstand(>0)

Uur	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
	23 sep	24 sep	25 sep	26 sep	27 sep	28 sep	29 sep	1 - 5	1 - 7
0000-0100	*	*	*	*	*	*	7	*	7,0
0100-0200	*	*	*	*	*	*	2	*	2,0
0200-0300	*	*	*	*	*	*	3	*	3,0
0300-0400	*	*	*	*	*	*	2	*	2,0
0400-0500	*	*	*	*	*	*	1	*	1,0
0500-0600	*	*	*	*	*	*	2	*	2,0
0600-0700	*	*	*	*	*	*	1	*	1,0
0700-0800	*	*	*	*	*	*	2	*	2,0
0800-0900	*	*	*	*	*	*	4	*	4,0
0900-1000	*	*	*	*	*	*	9	*	9,0
1000-1100	*	*	*	*	*	*	16	*	16,0
1100-1200	*	*	*	*	*	*	19<	*	19,0<
1200-1300	*	*	*	*	*	*	16	*	16,0
1300-1400	*	*	*	*	*	*	21	*	21,0
1400-1500	*	*	*	*	*	*	14	*	14,0
1500-1600	*	*	*	*	*	22	11	*	16,5
1600-1700	*	*	*	*	*	25	28<	*	26,5<
1700-1800	*	*	*	*	*	13	23	*	18,0
1800-1900	*	*	*	*	*	9	12	*	10,5
1900-2000	*	*	*	*	*	10	15	*	12,5
2000-2100	*	*	*	*	*	11	9	*	10,0
2100-2200	*	*	*	*	*	11	6	*	8,5
2200-2300	*	*	*	*	*	4	4	*	4,0
2300-2400	*	*	*	*	*	3	1	*	2,0
Totalen									
0700-1900	*	*	*	*	*	*	175	*	172,5
0600-2200	*	*	*	*	*	*	206	*	204,5
0600-0000	*	*	*	*	*	*	211	*	210,5
0000-0000	*	*	*	*	*	*	228	*	227,5
Am Piek	*	*	*	*	*	*	1100		
	*	*	*	*	*	*	19		
PM Piek	*	*	*	*	*	*	1600		
	*	*	*	*	*	*	28		

* - Geen gegevens.

De wekelijkse Tellingen van het Voertuig

WeeklyVehicle-1536

Plaats: 16.0.ON

Beschrijving: telpunt 1: Hoeveweg thv nr 8 (komgrens)

De tijd van het filter: 15:00 zaterdag 28 september 2013 => 17:00 dinsdag 8 oktober 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)

Filter: Cls(2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgafstand(>0)

Uur	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
	30 sep	01 okt	02 okt	03 okt	04 okt	05 okt	06 okt	1 - 5	1 - 7
0000-0100	1	0	1	6	2	3	4	2,0	2,4
0100-0200	1	1	4	3	0	1	6	1,8	2,3
0200-0300	0	0	2	2	1	0	1	1,0	0,9
0300-0400	0	0	0	2	0	0	0	0,4	0,3
0400-0500	4	2	3	2	1	2	2	2,4	2,3
0500-0600	0	1	3	3	2	1	0	1,8	1,4
0600-0700	8	7	3	5	2	3	2	5,0	4,3
0700-0800	22<	24<	23<	24<	16	8	2	21,8<	17,0
0800-0900	21	22	18	20	25<	6	4	21,2	16,6
0900-1000	8	15	16	16	11	16	3	13,2	12,1
1000-1100	10	16	11	13	16	19	8	13,2	13,3
1100-1200	21	17	21	21	18	23<	14<	19,6	19,3<
1200-1300	24	24	22	13	24	15	13	21,4	19,3
1300-1400	14	16	17	13	16	24	19	15,2	17,0
1400-1500	16	16	17	18	19	24	34	17,2	20,6
1500-1600	15	19	24	19	22	33<	25	19,8	22,4
1600-1700	24	27	25	26	25	29	37<	25,4	27,6
1700-1800	35<	32<	43<	24	26<	17	19	32,0<	28,0<
1800-1900	21	15	16	15	18	12	20	17,0	16,7
1900-2000	25	16	13	27<	20	23	7	20,2	18,7
2000-2100	7	15	6	9	13	13	8	10,0	10,1
2100-2200	9	5	4	5	8	6	7	6,2	6,3
2200-2300	6	10	5	12	9	5	0	8,4	6,7
2300-2400	1	2	4	2	4	5	0	2,6	2,6
Totalen									
0700-1900	231	243	253	222	236	226	198	237,0	229,9
0600-2200	280	286	279	268	279	271	222	278,4	269,3
0600-0000	287	298	288	282	292	281	222	289,4	278,6
0000-0000	293	302	301	300	298	288	235	298,8	288,1
Am Piek	0700	0700	0700	0700	0800	1100	1100		
	22	24	23	24	25	23	14		
PM Piek	1700	1700	1700	1900	1700	1500	1600		
	35	32	43	27	26	33	37		

* - Geen gegevens.

De wekelijkse Tellingen van het Voertuig

WeeklyVehicle-1536

Plaats: 16.0.0N

Beschrijving: telpunt 1: Hoeveweg thv nr 8 (komgrens)

De tijd van het filter: 15:00 zaterdag 28 september 2013 => 17:00 dinsdag 8 oktober 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)

Filter: Cls(2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgafstand(>0)

Uur	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gemiddelden	
	07 okt	08 okt	09 okt	10 okt	11 okt	12 okt	13 okt	1 - 5	1 - 7
0000-0100	1	2	*	*	*	*	*	1,5	1,5
0100-0200	1	0	*	*	*	*	*	0,5	0,5
0200-0300	0	0	*	*	*	*	*	0,0	0,0
0300-0400	0	0	*	*	*	*	*	0,0	0,0
0400-0500	2	3	*	*	*	*	*	2,5	2,5
0500-0600	3	1	*	*	*	*	*	2,0	2,0
0600-0700	8	7	*	*	*	*	*	7,5	7,5
0700-0800	21	26	*	*	*	*	*	23,5	23,5
0800-0900	30<	21	*	*	*	*	*	25,5<	25,5<
0900-1000	20	22	*	*	*	*	*	21,0	21,0
1000-1100	19	14	*	*	*	*	*	16,5	16,5
1100-1200	22	26<	*	*	*	*	*	24,0	24,0
1200-1300	23	21	*	*	*	*	*	22,0	22,0
1300-1400	24	20	*	*	*	*	*	22,0	22,0
1400-1500	24	15	*	*	*	*	*	19,5	19,5
1500-1600	21	33	*	*	*	*	*	27,0	27,0
1600-1700	25	30	*	*	*	*	*	27,5<	27,5<
1700-1800	25<	*	*	*	*	*	*	25,0	25,0
1800-1900	23	*	*	*	*	*	*	23,0	23,0
1900-2000	16	*	*	*	*	*	*	16,0	16,0
2000-2100	16	*	*	*	*	*	*	16,0	16,0
2100-2200	5	*	*	*	*	*	*	5,0	5,0
2200-2300	2	*	*	*	*	*	*	2,0	2,0
2300-2400	3	*	*	*	*	*	*	3,0	3,0
Totalen									
0700-1900	277	*	*	*	*	*	*	276,5	276,5
0600-2200	322	*	*	*	*	*	*	321,0	321,0
0600-0000	327	*	*	*	*	*	*	326,0	326,0
0000-0000	334	*	*	*	*	*	*	332,5	332,5
Am Piek	0800	1100	*	*	*	*	*		
	30	26	*	*	*	*	*		
PM Piek	1700	*	*	*	*	*	*		
	25	*	*	*	*	*	*		

* - Geen gegevens.

Snelheidsverdeling:

De Statistieken van de snelheid per uur van de dag

SpeedStatHour-1537

Plaats: 16.0.ON

Beschrijving: telpunt 1: Hoeveweg thv nr 8 (komgrens)

De tijd van het filter: 0:00 zondag 29 september 2013 => 0:00 dinsdag 8 oktober 2013

Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)

Filter: Cls(2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13) Dir(NOZW) V(10,100) Volgafstand(>0)

Voertuigen = 2579

Maximumsnelheidsgrens = 30 km/h; Het overschrijden = 1977 (76,66%); Gemiddelde overschrijdend = 42,25 km/h

Maximum = 78,3 km/h; Minimum = 10,2 km/h; Gemiddelde = 38,3 km/h

85% Snelheid = 49,7 km/h; 95% Snelheid = 57,6 km/h; Midden = 37,1 km/h

20 km/h Snelheidsgebied = 26 - 46; Aantal in Snelheidsgebied = 1717 (66,58%)

Verskil = 114,54; Standaard Afwijking = 10,70 km/h

De Verdeling van het uur

Tijd	Bin	Minimum	Maximum	Gemiddelde	Midden	85%	95%	>PSL 30 km/h
0000	25 1,0%	19,2	71,3	37,7	34,6	54,0	63,4	15 60,0%
0100	19 0,7%	20,8	56,9	41,6	44,3	46,8	49,3	17 89,5%
0200	9 0,3%	26,2	57,2	37,3	33,5	49,3	56,9	7 77,8%
0300	4 0,2%	37,1	55,5	43,4	38,9	41,4	55,4	4 100,0%
0400	19 0,7%	26,4	63,0	49,2	50,4	58,0	62,6	18 94,7%
0500	15 0,6%	17,8	58,2	40,8	47,5	52,9	53,6	9 60,0%
0600	39 1,5%	20,5	66,4	41,1	39,2	58,0	60,1	28 71,8%
0700	142 5,5%	18,3	75,4	38,9	36,0	52,9	61,9	94 66,2%
0800	150 5,8%	15,4	66,4	37,8	37,4	48,2	53,6	115 76,7%
0900	114 4,4%	18,8	78,3	36,8	35,6	46,8	52,6	83 72,8%
1000	128 5,0%	17,3	69,1	37,1	37,1	44,6	52,6	96 75,0%
1100	176 6,8%	10,2	74,5	36,3	35,3	46,4	55,8	126 71,6%
1200	174 6,7%	15,4	69,5	39,5	39,2	49,7	55,8	140 80,5%
1300	164 6,4%	15,5	67,6	38,8	37,4	48,6	59,8	128 78,0%
1400	182 7,1%	13,4	63,7	37,0	34,9	48,6	54,4	132 72,5%
1500	189 7,3%	14,8	68,2	37,2	34,9	48,6	56,5	136 72,0%
1600	246 9,5%	17,6	70,8	37,8	35,6	48,2	56,2	196 79,7%
1700	244 9,5%	13,4	64,2	38,8	37,8	50,0	56,5	197 80,7%
1800	152 5,9%	11,6	62,5	37,9	36,7	49,0	56,5	121 79,6%
1900	162 6,3%	13,3	77,3	39,0	38,2	49,7	58,3	135 83,3%
2000	96 3,7%	14,4	63,5	39,1	38,2	49,0	53,6	76 79,2%
2100	55 2,1%	18,4	71,3	39,4	37,4	53,3	61,6	42 76,4%
2200	53 2,1%	19,1	65,1	39,8	39,2	49,3	61,6	44 83,0%
2300	22 0,9%	20,2	64,1	40,3	40,0	51,8	55,4	18 81,8%
----	2579 100,0%	10,2	78,3	38,3	37,1	49,7	57,6	1977 76,7%

Classificatie:

CustomList-1538 -- Nederlands (NLD)

Datasets:

Plaats: [16] telpunt 1: Hoeveweg thv nr 8 (komgrens)
 Richting: 1 - Noordzijde, eerst geraakte A. Rijbaan 0
 De Duur van het onderzoek: 14:54 zaterdag 28 september 2013 => 17:44 dinsdag 8 oktober 2013
 Zone:
 Dossier: 1608okt2013.ECO (Plus)
 Identificatie: Y230HJ01 MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
 Algoritme: Factory default (v3.21 - 15275)
 De gegevens typen: De In paren gerangschikte sensoren van de as - (Klasse, Snelheid, Telling)

Profiel:

De tijd van het filter: 15:00 zaterdag 28 september 2013 => 17:00 dinsdag 8 oktober 2013
 Inbegrepen klassen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
 Het grensgebied van de snelheid: 10 - 100 km/h.
 Richting: Het noorden, Het oosten, Zuiden, Het westen (verbindend)
 Volgtijd: Allen - (Volgafstand)
 Naam: Default Profile
 Verdeling: De classificatie van het voertuig (Scheme F2)
 Eenheden: Metrisch (meter, kilometer, m/s, km/h, kg, ton)

De Legenda van de kolom:

0 [Time] etmaal (0000 - 2359)
 1 [Dir] Richtingcode
 2 [Total] Aantal in tijdstap
 3 [Cls] Klasse totalen

* zaterdag 28 september 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
1500	AB	17	1	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	9	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	16	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	9	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	9	1	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	8	1	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	6	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	9	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	5	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	6	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	50	7	41	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	32	6	25	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	21	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	21	2	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	72	11	59	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	55	8	45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* zondag 29 september 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	4	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	5	0	3	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
0900	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	11	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	8	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	12	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	13	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	11	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	9	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	17	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	15	4	9	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
1700	AB	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	8	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	10	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	11	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	100	13	84	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
07-19	BA	98	10	85	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
19-23	AB	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	24	3	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	123	14	106	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
00-00	BA	134	15	116	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

* maandag 30 september 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	8	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	16	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	11	4	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	14	1	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	10	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	4	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	5	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	10	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	12	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	11	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	17	2	12	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	11	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	5	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	13	0	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	8	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	11	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	17	2	13	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	14	0	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	23	2	20	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	10	1	7	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	13	1	10	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	16	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	7	1	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	119	11	102	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	140	17	110	9	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	20	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	27	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	148	12	130	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	175	18	143	10	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0

* dinsdag 1 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	15	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	9	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	16	1	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	9	2	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	12	2	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	6	1	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	8	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	10	0	7	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	15	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	10	1	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	9	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	12	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	5	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	12	2	7	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	10	1	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	9	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	22	3	16	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	13	0	10	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	19	0	15	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	12	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	5	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	135	10	115	7	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	129	11	99	12	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	23	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	25	2	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	165	11	144	7	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	161	13	128	13	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0

* woensdag 2 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	3	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	16	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	10	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	12	1	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	11	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	5	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	4	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	13	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	9	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	9	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	14	1	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	8	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	12	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	11	1	7	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	9	2	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	16	4	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	13	1	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	10	1	6	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
1600	BA	18	2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	15	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	32	2	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	9	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	6	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	4	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	4	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	3	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	11	3	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	8	0	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	134	14	111	4	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
07-19	BA	144	11	124	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	16	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	22	5	15	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	3	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	162	22	129	4	0	4	2	0	0	1	0	0	0	0
00-00	BA	177	16	146	7	0	5	3	0	0	0	0	0	0	0

* donderdag 3 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
0300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	5	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	15	1	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	11	1	7	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	18	2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	10	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	12	0	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	9	0	7	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	11	0	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	8	1	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	8	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	9	2	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	14	3	8	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	12	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	9	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	16	2	12	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	15	3	10	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	10	2	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	18	2	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	10	1	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	14	3	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	18	2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	14	1	5	1	0	3	3	0	0	1	0	0	0	0
00-07	BA	11	1	5	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	120	12	97	6	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	127	13	95	13	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	28	3	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	30	2	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	163	16	128	7	1	7	3	0	0	1	0	0	0	0
00-00	BA	169	16	129	14	1	7	2	0	0	0	0	0	0	0

* vrijdag 4 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	16	2	11	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	14	3	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	6	0	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	5	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	13	1	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	12	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	12	0	10	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
1300	AB	9	2	5	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	13	4	7	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	10	2	4	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
1400	BA	14	3	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	17	3	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	11	3	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	12	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	14	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	19	1	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	10	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	11	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	14	3	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	6	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	10	1	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	8	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	4	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	6	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	129	12	104	5	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0
07-19	BA	137	18	107	8	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0
19-23	AB	27	3	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	30	4	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	4	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	165	18	133	6	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0
00-00	BA	174	23	136	10	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0

* zaterdag 5 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	10	1	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	7	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	8	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	12	0	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	7	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	17	1	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	10	2	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	8	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	10	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	19	4	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	15	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	29	9	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	15	3	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	17	0	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	6	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	14	1	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	9	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	6	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	13	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	8	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	113	15	92	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	146	18	116	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	23	1	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	26	1	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	143	16	121	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	181	20	149	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* zondag 6 oktober 2013


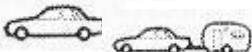





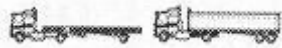

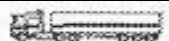


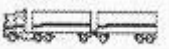
Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
1000	AB	7	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	7	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1100	AB	7	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	12	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	9	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	9	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	14	3	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	13	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	25	12	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
1400	BA	26	5	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	15	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	17	5	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	22	1	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	20	4	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	21	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	13	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	5	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	121	29	89	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07-19	BA	140	34	103	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
19-23	AB	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	13	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	140	30	107	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
00-00	BA	160	35	122	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1

* maandag 7 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	8	1	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	14	1	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	10	2	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	17	1	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	16	2	10	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	8	0	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	14	2	9	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	13	0	9	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	7	1	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	10	1	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	15	0	12	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	22	5	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	9	2	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	17	3	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	14	4	8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	11	3	6	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	20	7	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	AB	9	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	BA	19	2	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	AB	15	1	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	BA	10	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	AB	8	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	BA	10	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	AB	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	BA	13	2	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2100	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	AB	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	AB	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2300	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	10	2	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	8	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	157	17	123	13	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	160	23	112	18	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	17	2	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	26	2	22	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	187	22	145	15	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	195	26	141	21	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0

* dinsdag 8 oktober 2013

Time	Dir	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Cls 4	Cls 5	Cls 6	Cls 7	Cls 8	Cls 9	Cls 10	Cls 11	Cls 12	Cls 13
0000	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0000	BA	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0100	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0200	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0300	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0400	BA	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	AB	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0500	BA	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	AB	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0600	BA	3	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0700	AB	22	2	16	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0700	BA	8	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	AB	15	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0800	BA	12	2	8	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	AB	15	2	10	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
0900	BA	11	2	6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	AB	8	2	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
1000	BA	8	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	AB	14	0	11	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1100	BA	12	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1200	AB	11	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	BA	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	AB	12	5	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1300	BA	17	4	11	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	AB	11	5	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	BA	13	4	6	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	AB	20	2	16	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	BA	15	0	13	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	AB	18	2	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	BA	18	4	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	AB	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-07	BA	9	1	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07-19	AB	146	24	101	11	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0
07-19	BA	124	18	88	10	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0
19-23	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-23	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	AB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-00	BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00-00	AB	151	24	106	11	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0
00-00	BA	133	19	93	12	2	6	1	0	0	0	0	0	0	0

Klasse-indeling volgens FHWA (schema F2)									
Klasse	Afbeelding	Beschrijving	As-afstanden in meters						
			Aantal assen	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1		Fietsen en motoren	2	< 1,8					
2		Personenauto	2	1,8 - 3,1					
		Personenauto+aanhanger	3	1,8 - 3,1	1,8 - 5,5				
3		Bestelauto	2	3,1 - 4,0					
		Bestelauto+aanhanger	3	3,1 - 4,0	1,8 - 5,5				
			4	3,1 - 4,0	1,8 - 5,5	< 1,8			
4		Bus	2	6,0 - 12,2					
		Bus (dubbele achteras)	3	6,0 - 12,2	< 1,8				
5		Vrachtauto (enkele achteras)	2	4,0 - 6,1					
6		Vrachtauto (dubbele achteras)	3	1,8 - 7,0	< 1,8				
7		Vrachtauto (vier of meer assen)	4	1,8 - 7,0	< 2,7	< 2,7			
			5	1,8 - 5,2	< 1,8	< 1,8	< 1,8		
			6	1,8 - 5,2	< 1,8	< 1,8	< 1,8	< 1,8	
8		Vrachtauto met trailer	3	1,8 - 5,2	4,3 - 12,2				
			4	1,8 - 6,1	< 1,8	1,8 - 14,2			
			4	1,8 - 5,2	4,3 - 14,2	< 1,8			
9		Vrachtauto met aanhanger (5 assen)	5	1,8 - 6,7	< 1,8	1,8 - 12,2	< 3,8		
			5	1,8 - 6,7	< 1,8	1,8 - 7,0	< 7,0		
10		Vrachtauto met aanhanger (6 en meer assen)	6	1,8 - 6,7	< 1,8	< 12,2	< 3,4	< 3,4	
			7	1,8 - 6,7	< 1,8	< 12,2	< 4,0	< 4,0	< 4,0
11		Vrachtauto met dubbele aanhanger (max. 5 assen)	5	1,8 - 5,2	3,4 - 7,6	1,8 - 5,5	3,4 - 7,6		
12		Vrachtauto met dubbele aanhanger (6 assen)	6	1,8 - 6,7	< 1,8	< 7,6	1,8 - 5,5	3,4 - 7,6	
13		Vrachtauto met dubbele aanhanger (7 of meer assen)	7 of meer	< 12,2	< 12,2	< 12,2	< 12,2	< 12,2	< 12,2

BIJLAGE IV : SITUATIE REKENMODEL



Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [situatie 2025 - eerste model] , Geomilieu V3.11



Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [situatie 2025 - eerste model] , Geomilieu V3.11

Overzicht beoordelingspunten

BIJLAGE V : INVOERGEGEVENS REKENMODEL

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Va
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	Onschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refi. 63	Refi. 125	Refi. 250	Refi. 500	Refi. 1k	Refi. 2k	Refi. 4k	Refi. 8k
01	Westvierdparten 11	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	schuur	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	Westvierdparten 9	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	schuur Westvierdparten 9	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	schuur Westvierdparten 9	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	schuur Westvierdparten 9	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	Westvierdparten 7	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	schuur Westvierdparten 7	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	schuur Westvierdparten 7	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	schuur Westvierdparten 7	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	Westvierdparten 5	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	Westvierdparten 3	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	schuur Westvierdparten 3	4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	Westvierdparten 15	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	schuur Westvierdparten 15	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	schuur Westvierdparten 15	2,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	schuur Westvierdparten 15	2,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vb
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	Omschr.	Bf
01	Westvierdparten	0,00
02	sloot	0,00
03	sloot	0,00
04	sloot	0,00

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vc
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	Hdef.	Type	Cpl	CpL_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
01	Westvierdparten	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60
02	Westvierdparten	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0,75	0	W9a	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vc
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
01	--	60	60	60	--	499,60	6,67	3,56	0,72	--	--	--	--	--	95,50	95,51	97,22	--	3,30	3,37	2,78
02	--	60	60	60	--	499,60	6,67	3,56	0,72	--	--	--	--	--	95,50	95,51	97,22	--	3,30	3,37	2,78

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vc
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	%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)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125
01	--	1,20	1,12	--	--	--	--	--	--	31,80	17,00	3,50	--	1,10	0,60	0,10	--	0,40	0,20	--	--	69,88	78,04
02	--	1,20	1,12	--	--	--	--	--	--	31,80	17,00	3,50	--	1,10	0,60	0,10	--	0,40	0,20	--	--	77,91	86,49

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vc
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	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	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
01	83,85	90,09	96,85	93,27	86,46	76,07	67,13	75,31	81,12	87,34	94,12	90,54	83,73	73,34	59,41	67,64	73,18	79,74	87,02	83,44
02	91,41	94,81	99,55	92,28	86,97	77,59	75,17	83,76	88,68	92,07	96,82	89,55	84,24	74,86	67,42	76,07	80,73	84,44	89,72	82,43

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vc
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	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
01	76,61	65,95	--	--	--	--	--	--	--	--
02	77,11	67,46	--	--	--	--	--	--	--	--

ANCOOR
Projectnummer 16044

Bijlage Vd
Westvierdparten 11 te Steggerda

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

Naam	Omschr.	Maaveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	voorgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
02	voorgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	voorgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	zijgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zijgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	zijgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	zijgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	zijgevel Westvierdparten 11	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

BIJLAGE VI : RESULTATEN

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,50	49,9	47,1	40,0	50,4
02_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,50	48,6	45,9	38,7	49,1
02_B	voorgevel Westvierdparten 11	4,50	49,2	46,4	39,3	49,7
03_A	voorgevel Westvierdparten 11	1,50	49,0	46,2	39,1	49,5
03_B	voorgevel Westvierdparten 11	4,50	49,7	47,0	39,8	50,2
04_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,50	45,7	43,0	35,8	46,2
04_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,50	46,5	43,8	36,7	47,1
05_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,50	44,7	42,0	34,8	45,2
05_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,50	45,8	43,1	35,9	46,3
06_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,50	45,6	42,9	35,8	46,1
06_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,50	46,5	43,8	36,6	47,0
07_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,50	44,5	41,7	34,6	45,0
07_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,50	45,6	42,9	35,7	46,1
08_A	zijgevel Westvierdparten 11	1,50	32,0	29,3	22,2	32,6
08_B	zijgevel Westvierdparten 11	4,50	34,0	31,3	24,2	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen