

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

Wilgenweg 3
Wapenveld

25127

ancoor

RAPPORT

Akoestisch onderzoek

Wegverkeerslawai

projectlocatie

Wilgenweg 3
Wapenveld

opdrachtgever

Buro Stedenbouw
Kerkplein 5
8121 BM Olst



ANCOOR
Lijsterbeslaan 117
7004 GN DOETINCHEM
telefoon 03 14 - 36 81 06
email info@ancoor.nl

<i>Projectnummer en versie:</i> 25127, versie 1.0 CONCEPT		<i>Status:</i> 1^e CONCEPT
<i>Projectleider:</i> Ing. B. Mengers	<i>Paraaf:</i>	<i>Rapportdatum:</i> 09-08-2021

© 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 Wegverkeerslawaaï	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
2.3 Plangebied.....	2-2
2.3.1 Wegverkeer	2-2
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 optredende gevelbelastingen wegverkeer.....	4-1
4.3 Maximale ontheffingswaarde	4-2
5. Conclusie en aanbevelingen	5-1
5.1 Algemeen	5-1
5.2 Conclusie	5-1
5.2.1 Optredende geluidbelasting	5-1
5.2.2 Toetsing maximale ontheffingswaarde	5-1

Bijlagen

01	Regionale en lokale situering
02	Plangebied
03	Prognose verkeersintensiteiten
04	Uitdraai plot rekenmodel
05	Invoergegevens rekenmodel
06	Resultaten wegverkeer



1. Aanleiding en doelstelling onderzoek

1.1 Aanleiding onderzoek

In opdracht van Buro Stedenbouw te Olst is door ANCOOR een akoestisch onderzoek ingesteld naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van de nieuw te bouwen woning gelegen aan de Wilgenweg 3 te Wapenveld. 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 geprojecteerd worden binnen een door deze wet aangewezen geluidzone van een weg. Het onderzoek is, ondanks dat er slechts sprake is van enkele erf ontsluitende wegen, noodzakelijk omdat de geprojecteerde bouwlocatie is gelegen binnen de geluidzone van enkele zoneplichtige wegen.

1.2 Doelstelling onderzoek

Doelstelling van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelastingen afkomstig van het wegverkeerslawaaï op de nieuw te bouwen woning voor de toekomstige situatie (over 10 jaar, 2031).

1.3 Plangebied

In bijlage 01 is de regionale en lokale situering van het plangebied en de ontsluiting op de bestaande wegenstructuur weergegeven, alsmede een 3D-uitdraai van de ligging van het plangebied in haar omgeving. In bijlage 02 is een uitdraai van het plangebied weergegeven. De geprojecteerde nieuwbouwlocatie is gelegen buiten de bebouwde kom van Wapenveld.

De resultaten van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï 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 bouwplan.

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 conclusie van het onderzoek weergegeven.

2. Wettelijk kader

2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting 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 logaritmisch 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. De Wet geluidhinder is een grenswaarde opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

2.2 Wegverkeerslawaaï

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. Een weg is niet zone plichtig 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: Overzicht van toepassing zijnde zonebreedte conform gestelde in de Wet geluidhinder.

Aantal rijstroken	Zonebreedte	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Een of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Drie of vier rijstroken	350 meter	400 meter
Vijf of meer rijstroken	350 meter	600 meter

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

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt ook na 1 juli 2018:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 4 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 57 dB is
- 3 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 56 dB is
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel ten behoeve van de borging van de binnenwaarden.

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 uit de rekenuitkomsten blijkt dat dit in het onderhavige geval wel zo zou zijn, 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 optredende geluidbelasting meer bedraagt dan de gestelde maximale ontheffingswaarde, dan kunnen er aanvullende eisen gesteld worden aan de indeling van een geluidsgevoelige bestemming. In de onderstaande tabel is de normstelling uit de Wet geluidhinder opgenomen.

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

Situatie		Voorkeurs-	Maximale
		grenswaarde	ontheffingswaarde
te bouwen woningen/ geluidsgevoelige bebouwing	buitenstedelijk	48 dB	53 dB
	binnenstedelijk	48 dB	63 dB

2.3 Plangebied

Binnen het plangebied worden een nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemming gerealiseerd binnen zones langs bestaande gemeentelijke wegen.

2.3.1 Wegverkeer

Voor het wegverkeer over de Wilgenweg, de Lagestraat en de Hogestraat zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de bouwlocatie is gelegen in buitenstedelijk gebied;
- de breedte van de geluidzone bedraagt 250 meter;
- de voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB op de gevels van de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bebouwing;
- de maximale ontheffingswaarde bedraagt 53 dB;
- de aftrek conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder bedraagt 2 dB;

3. Verkeersgegevens

3.1 Wegverkeer

3.1.1 Gemeentelijke en provinciale wegen

De gemeente Heerde heeft voor de secundaire wegen in het buitengebied geen telgegevens voorhanden. Het plangebied is gelegen binnen de geluidzone van de Lagestraat, de Wilgenweg en de Hogestraat. Allen niet wijk- of gebiedonstluitende wegen, enkel bestemd voor lokaal erfontsluitend verkeer. Hierbij zijn de Lagestraat en de Hogestraat doorgaande wegen voor de ontsluiten van de locale aanwonende bebouwing in het aangrenzende buitengebied en de Wilgenweg enkel bestemd voor bestemmingsverkeer voor de bewoners van deze weg. Derhalve is nagegaan welke verkeersintensiteiten ter plaatse van de meest relevante Wilgenweg zijn toegestaan zonder dat er sprake is van een overschrijding van de gestelde grenswaarde. Vooralsnog is hierbij uitgegaan van een werkdaggemiddelde van 600 motorvoertuigen per etmaal en een percentage tussen de 5 en 6 % voor het vrachtverkeer.

De Lagestraat en de Hogestraat zijn voor het plangebied, gezien de afstand en de functie van deze wegen beiden aan te merken als akoestisch niet relevante wegen. Hiervoor zijn worst-case voor beiden 1.000 motorvoertuigen per werkdag ingevoerd in het rekenmodel.

De uitgewerkte verkeersgegevens welke in het rekenmodel zijn opgenomen, betreffen de verdeling over periode (dag, avond en nacht) en voertuigcategorie (licht [LV], middel [MV] en zwaar [ZV]). Tevens zijn de relevante maximumsnelheden en wegdektypen hierin aangeleverd. Hiervoor is de standaardverdeling per voertuigtype en per wegtype gebruikt.

Voor een overzicht van de worst-case uitgewerkte gegevens, wordt verwezen naar de gegevens in de onderstaande tabel. Naar aanleiding hiervan is door ANCOOR een prognose voor de uurgemiddelden in 2031 opgesteld. Deze uitkomsten zijn gebruikt als uitgangspunt voor de op te stellen berekeningen. Voor de onderbouwing van de berekeningen wordt korthedshalve verwezen naar de bijgaande bijlagen.

Tabel 3-1: Uur intensiteiten aan het plangebied grenzende wegen gebaseerd op het weekdaggemiddelde.

Naam	Omschr.	Wegdek	Snelheid	Aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
Wilgen	Wilgenweg	W0	80	536	35,9	11,1	4,3	1,0	0,2	4,3	1,0	0,1	0,1
Lage	Lagestraat	W0	80	897	60,4	18,7	7,2	1,5	0,3	7,2	1,4	0,2	0,2
Hoge	Hogestraat	W0	80	897	60,4	18,7	7,2	1,5	0,3	7,2	1,4	0,2	0,2

4. Resultaten en toetsing

4.1 Algemeen

De invloed als gevolg van het wegverkeerslawaaï op de in de directe omgeving hiervan gelegen plangebied, is in dit uitgewerkte onderzoek nader onderzocht. De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V2020-2). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In bijlage 04 is de situering van het plangebied 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 05. De beoordelingspunten zijn aan de voor-, achter- en zijgevels gesitueerd, waarbij per beoordelingspunt berekeningen zijn uitgevoerd op een waarnemingshoogte van 1,50 meter boven het vloerniveau van de betreffende geluidsgevoelige ruimten. Alle resultaten van de berekende invallende geluidsbelastingen L_{den} als gevolg van het wegverkeer in 2031 zijn opgenomen in Bijlage 06.

4.2 Resultaten optredende gevelbelastingen wegverkeer

In onderstaande tabellen zijn de berekende hoogste geluidsbelastingen op de diverse ontvangerpunten weergegeven als gevolg van het wegverkeer op de betreffende wegen. De geluidsbelastingen zijn zowel *exclusief* als *inclusief* aftrek op basis van het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 4-1: Optredende geluidsbelastingen Wilgenweg (maximumsnelheid groter dan 70 km/uur).

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Voorkeurs- waarde	L_{den}	Aftrek art.110 g	L_{den} gecorrigeerd	Overschrijding
TP01_A	Toetspunt TP01	1,5	48,0	49,8	2,0	48	-
TP01_B	Toetspunt TP01	4,5	48,0	50,4	2,0	48	-
TP02_A	Toetspunt TP02	1,5	48,0	43,9	2,0	42	-
TP02_B	Toetspunt TP02	4,5	48,0	45,2	2,0	43	-
TP03_A	Toetspunt TP03	1,5	48,0	33,8	2,0	32	-
TP03_B	Toetspunt TP03	4,5	48,0	22,8	2,0	21	-
TP04_A	Toetspunt TP04	1,5	48,0	44,2	2,0	42	-
TP04_B	Toetspunt TP04	4,5	48,0	45,4	2,0	43	-

Tabel 4-2: Optredende geluidsbelastingen Lagestraat (maximumsnelheid groter dan 70 km/uur).

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Voorkeurs- waarde	L_{den}	Aftrek art.110 g	L_{den} gecorrigeerd	Overschrijding
TP01_A	Toetspunt TP01	1,5	48,0	31,3	2,0	29	-
TP01_B	Toetspunt TP01	4,5	48,0	33,3	2,0	31	-
TP02_A	Toetspunt TP02	1,5	48,0	30,7	2,0	29	-
TP02_B	Toetspunt TP02	4,5	48,0	34,7	2,0	33	-
TP03_A	Toetspunt TP03	1,5	48,0	28,2	2,0	26	-
TP03_B	Toetspunt TP03	4,5	48,0	30,3	2,0	28	-
TP04_A	Toetspunt TP04	1,5	48,0	25,4	2,0	23	-
TP04_B	Toetspunt TP04	4,5	48,0	19,7	2,0	18	-

In de bovenstaande overzichten is voor de weg, conform het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder, L_{den} met 2 dB gecorrigeerd voor wegen met een maximumsnelheid van meer dan 70 km/uur.

RESULTATEN EN TOETSING

Tabel 4-3: Optredende geluidsbelastingen Hogestraat (maximumsnelheid groter dan 70 km/uur).

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Voorkeurs- waarde	Lden	Aftrek art. 110 g	Lden gecorrigeerd	Overschrijding
TP01_A	Toetspunt TP01	1,5	48,0	36,8	2,0	35	-
TP01_B	Toetspunt TP01	4,5	48,0	38,2	2,0	36	-
TP02_A	Toetspunt TP02	1,5	48,0	30,4	2,0	28	-
TP02_B	Toetspunt TP02	4,5	48,0	30,6	2,0	29	-
TP03_A	Toetspunt TP03	1,5	48,0	27,1	2,0	25	-
TP03_B	Toetspunt TP03	4,5	48,0	35,6	2,0	34	-
TP04_A	Toetspunt TP04	1,5	48,0	36,8	2,0	35	-
TP04_B	Toetspunt TP04	4,5	48,0	40,2	2,0	38	-

In het bovenstaande overzicht is voor de weg, conform het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder, L_{den} met 2 dB gecorrigeerd voor wegen met een maximumsnelheid van meer dan 70 km/uur.

Voor een overzicht van de uitdraaien van de rekenuitkomsten vanuit het rekenprogramma, wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde in bijlage 06. In deze rekenbijlage is de correctie overeenkomstig artikel 110-g van de Wet geluidhinder niet opgenomen (zie paragraaf 2.4.4).

Opgemerkt dient te worden dat volgens de Wet geluidhinder de geluidsbelasting per zoneplichtige weg dient te worden getoetst. Dit betekent dat zowel voor de Wilgenweg, de Lagestraat en de Hogestraat de geluidsbelastingen volgens de Wet geluidhinder beschouwd zijn. Uit de rekenresultaten blijkt dat als gevolg van het wegverkeer op de Lagestraat, Wilgenweg en de Hogestraat, uitgaande van de worst-case opgenomen verkeerintensiteiten van respectievelijk 1.000 mvt, 600 mvt en 1000 mvt werkdaggemiddelde, de toelaatbare grenswaarde van 48 dB [L_{den}] niet zal worden overschreden.

4.3 Toetsing maximale ontheffingswaarde

Omdat er, gezien de zeer geringe intensiteiten, geen concrete telgegevens voor de betreffende zoneplichtige wegen bij de gemeente voorhanden zijn, is worst-case uitgegaan van 600 motorvoertuigen (werkdaggemiddelde) per etmaal over de erfontsluitende Wilgenweg en 1.000 motorvoertuigen over de Lagestraat en de Hogestraat.

Daarnaast is nagegaan bij welk werkdaggemiddeld aantal voertuigen over de maatgevende Wilgenweg sprake zou zijn van een overschrijding van de maximale grenswaarde voor een buitenstedelijke bouwlocatie. Met andere woorden, tot welke maximale verkeerintensiteit op de Wilgenweg zou nog middels het verlenen van een hogere grenswaarde nog realisatie mogelijk zijn. Uit uitgevoerde berekeningen blijkt dat er in 2031 sprake zal moeten zijn van meer dan 1.800 mvt over de Wilgenweg, om boven de gestelde maximale grenswaarde van 53 dB uit te komen. Dit betreft voor een weg met enkel erfontsluitend verkeer in het buitengebied, een erg hoge intensiteit. Deze zal ter plaatse, gezien het geringe aantal aanwonenden, bij lange na niet gehaald worden.

Een en ander houdt in dat de maximaal optredende geluidbelasting ter plaatse van het maatgevende ontvangerpunt nooit meer zal bedragen dan 53 dB. Door het gestelde in het Bouwbesluit dat elke woningschil een minimale geluiddemping van 20 dB dient te bezitten, kan een binnenniveau van 33 dB zonder het treffen van aanvullende geluidwerende voorzieningen te allen tijde worden gegarandeerd.

5. Conclusie en aanbevelingen

5.1 Algemeen

In opdracht van Buro Stedenbouw te Olst is door ANCOOR een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerlawaaï op de gevels van nieuw te bouwen woning gelegen binnen het plangebied aan de Wilgenweg te Wapenveld. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van een aantal gemeentelijke wegen in het buitengebied.

5.2 Conclusie

5.2.1 Optredende geluidbelastingen

De te verwachten geluidsbelastingen [L_{den}] vanwege het wegverkeer op de gevels van de binnen het plangebied geprojecteerde woning bedraagt bij een maximale verkeersintensiteit van (worst-case) 600 motorvoertuigen op de Wilgenweg en 1.000 motorvoertuigen op de Lagestraat en Hogestraat, 48 dB of minder. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de nabijgelegen zoneplichtige wegen niet wordt overschreden. Deze wegen vormen derhalve volgens de Wet geluidhinder geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan.

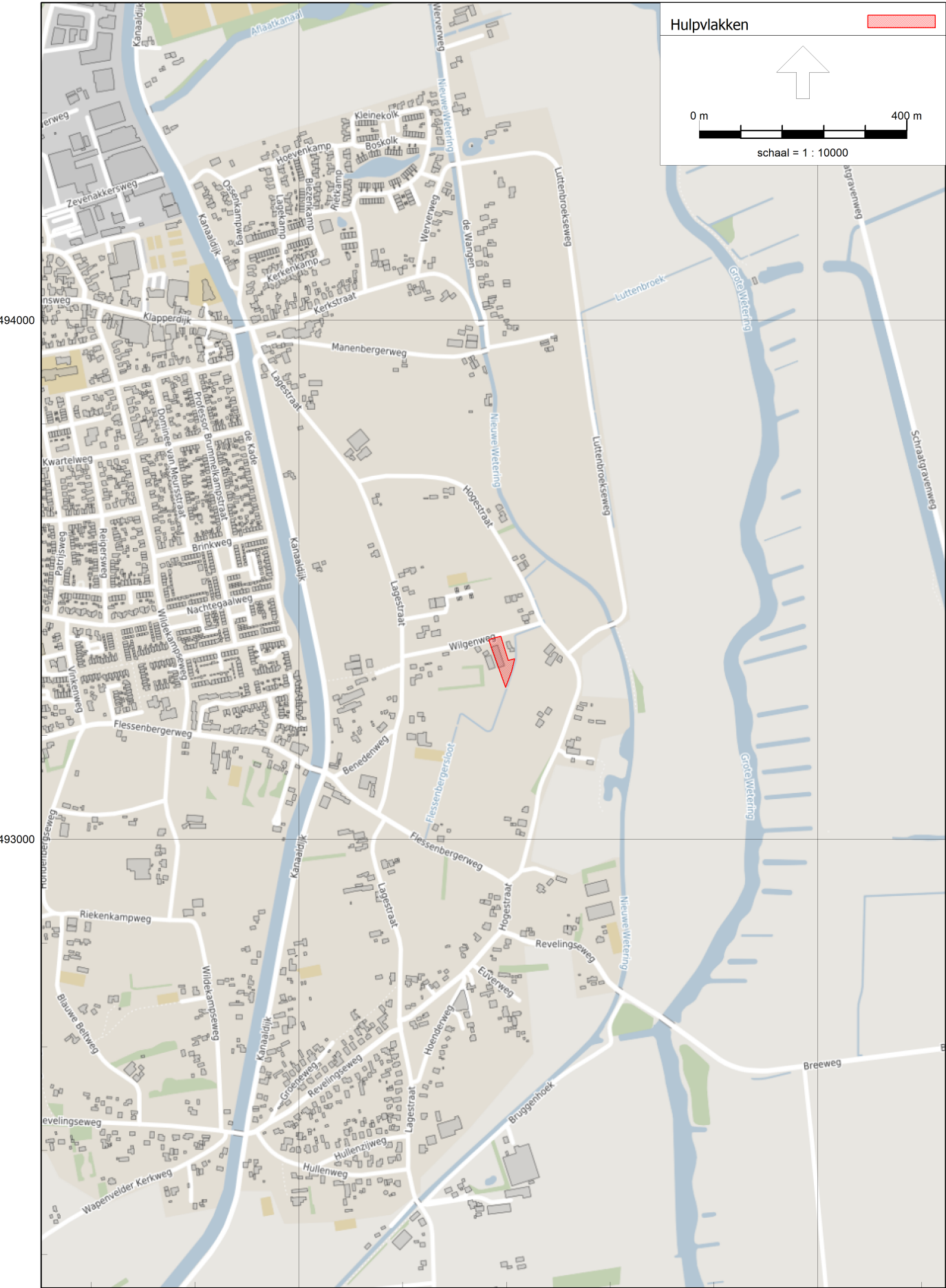
5.2.2 Toetsing maximale ontheffingswaarde

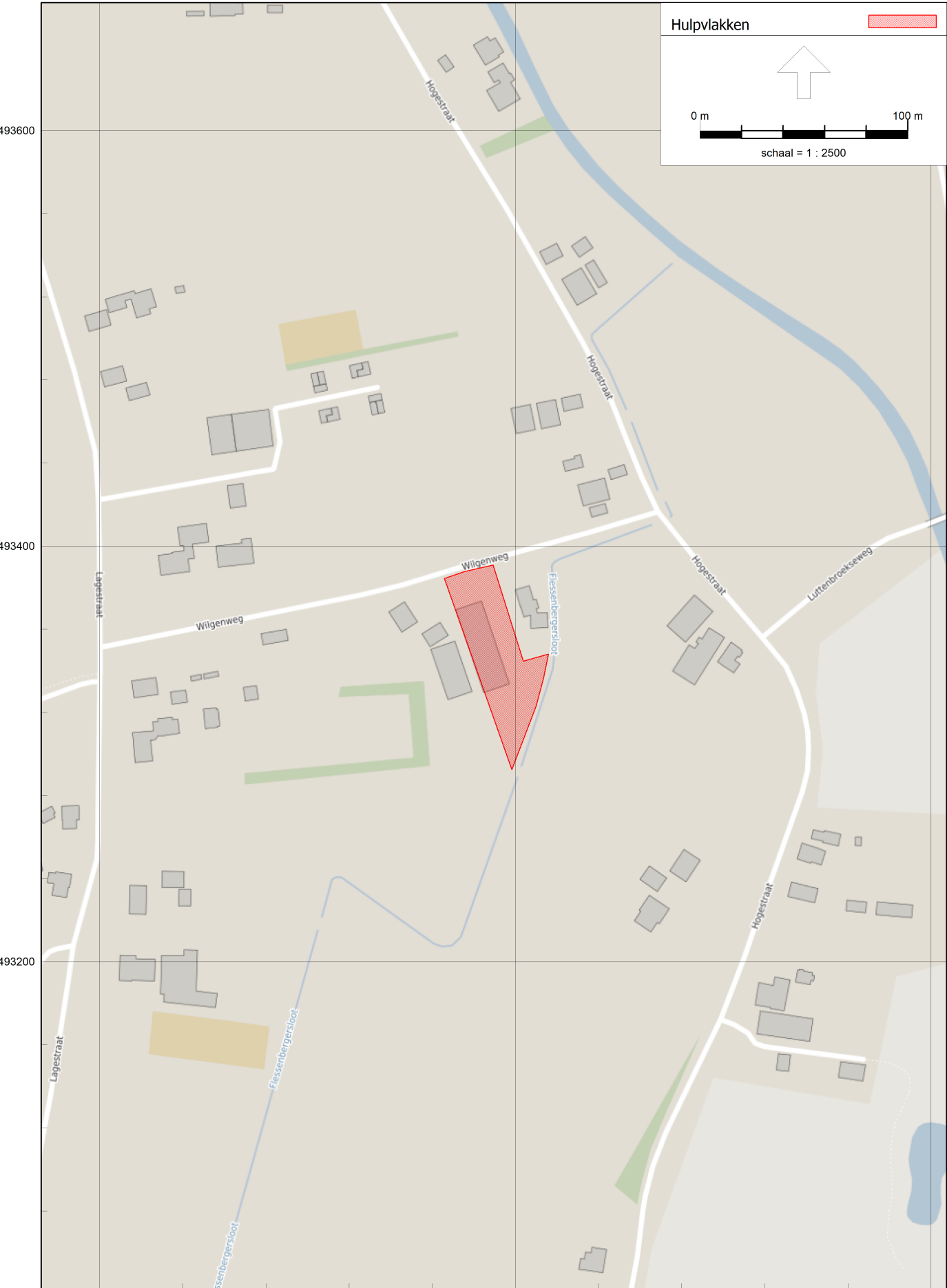
Omdat er, gezien de zeer geringe intensiteiten, geen concrete telgegevens voor de betreffende zoneplichtige wegen bij de gemeente Heerde voorhanden zijn, is (worst-case) uitgegaan van 600 motorvoertuigen (werkdaggemiddelde) per etmaal over de erfontsluitende Wilgenweg en 1.000 motorvoertuigen over de Lagestraat en de Hogestraat.

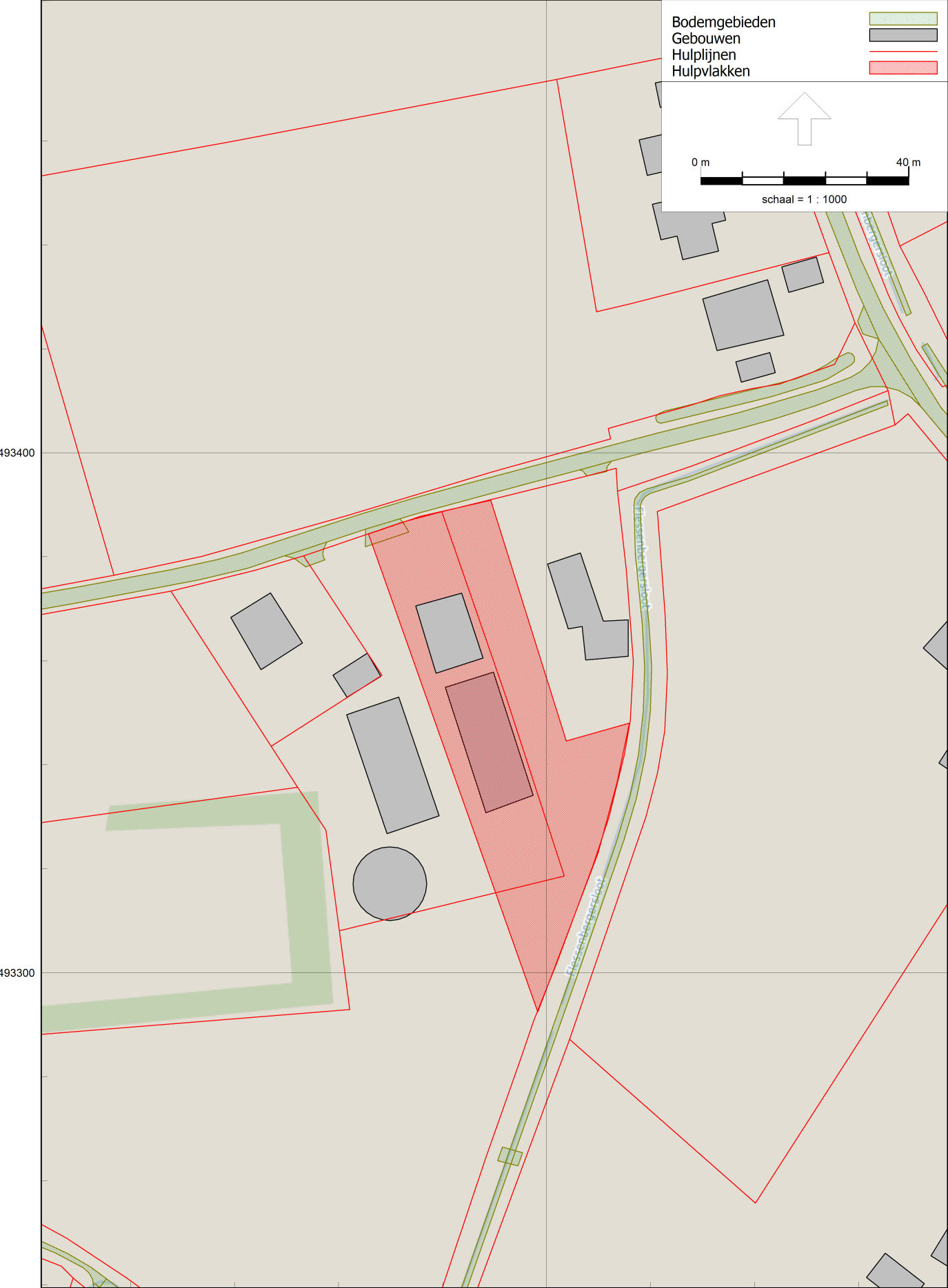
Daarnaast is nagegaan bij welk werkdaggemiddeld aantal voertuigen over de maatgevende Wilgenweg sprake zou zijn van een overschrijding van de maximale grenswaarde voor een buitenstedelijke bouwlocatie. Met andere woorden, tot welke maximale verkeerintensiteit op de Wilgenweg zou nog middels het verlenen van een hogere grenswaarde nog realisatie mogelijk zijn. Uit uitgevoerde berekeningen blijkt dat er in 2031 sprake zal moeten zijn van meer dan 1.800 mvt over de Wilgenweg om boven de gestelde maximale grenswaarde van 53 dB uit te komen. Dit betreft voor een weg met enkel erfontsluitend verkeer in het buitengebied, een erg hoge intensiteit. Deze zal ter plaatse, gezien het geringe aantal aanwonenden, bij lange na niet gehaald worden.

Een en ander houdt in dat de maximaal optredende geluidbelasting ter plaatse van het maatgevende ontvangerpunt nooit meer zal bedragen dan 53 dB. Door het gestelde in het Bouwbesluit dat elke woningschil een minimale geluidisolatie van 20 dB dient te bezitten, kan een binnenniveau van 33 dB zonder het treffen van aanvullende geluidwerende voorzieningen te allen tijde worden gegarandeerd.

BIJLAGE 01



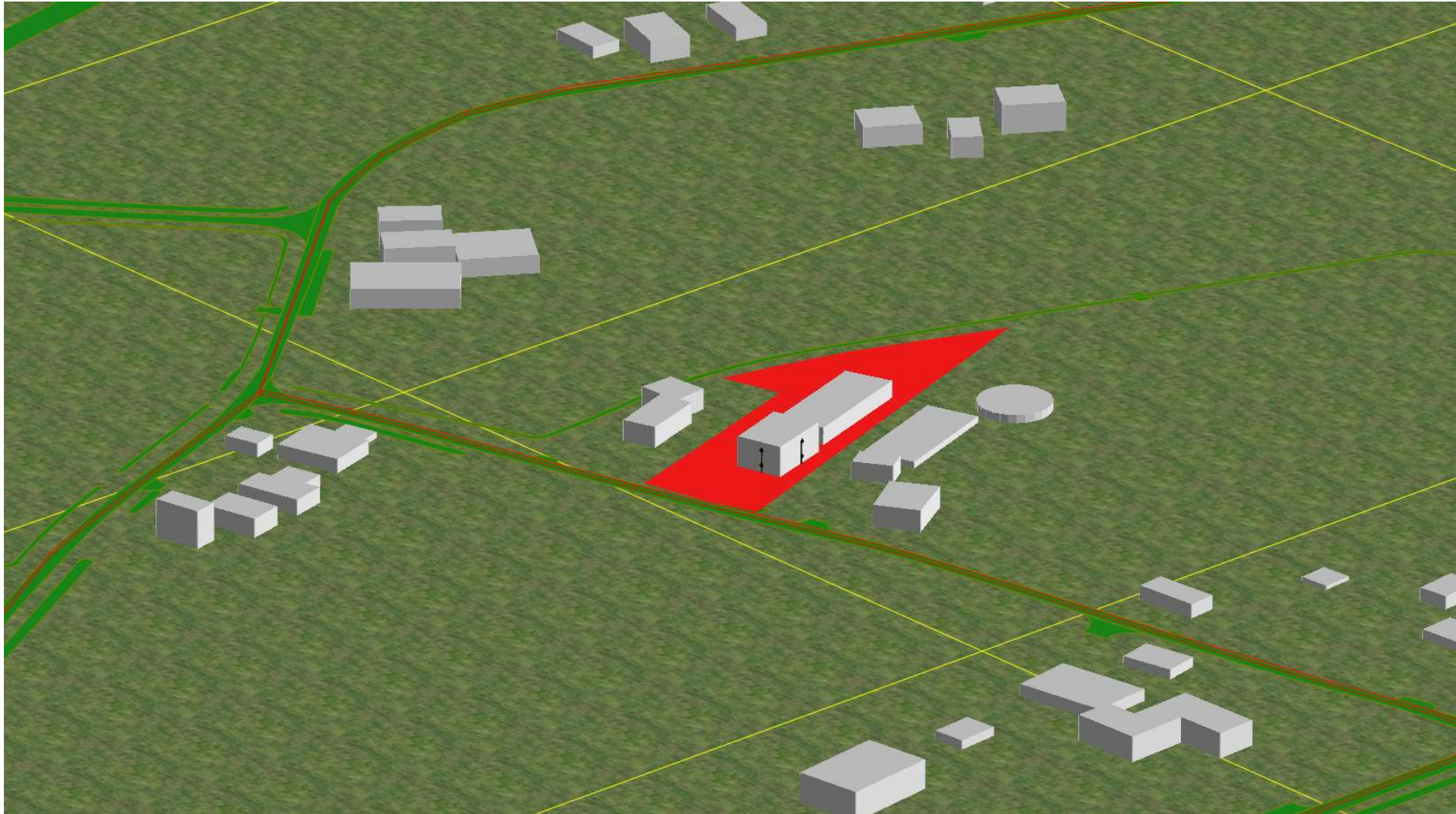






3D-SCAN GEPROJECTEERDE WONING WILGENWEG TE WAPENVELD

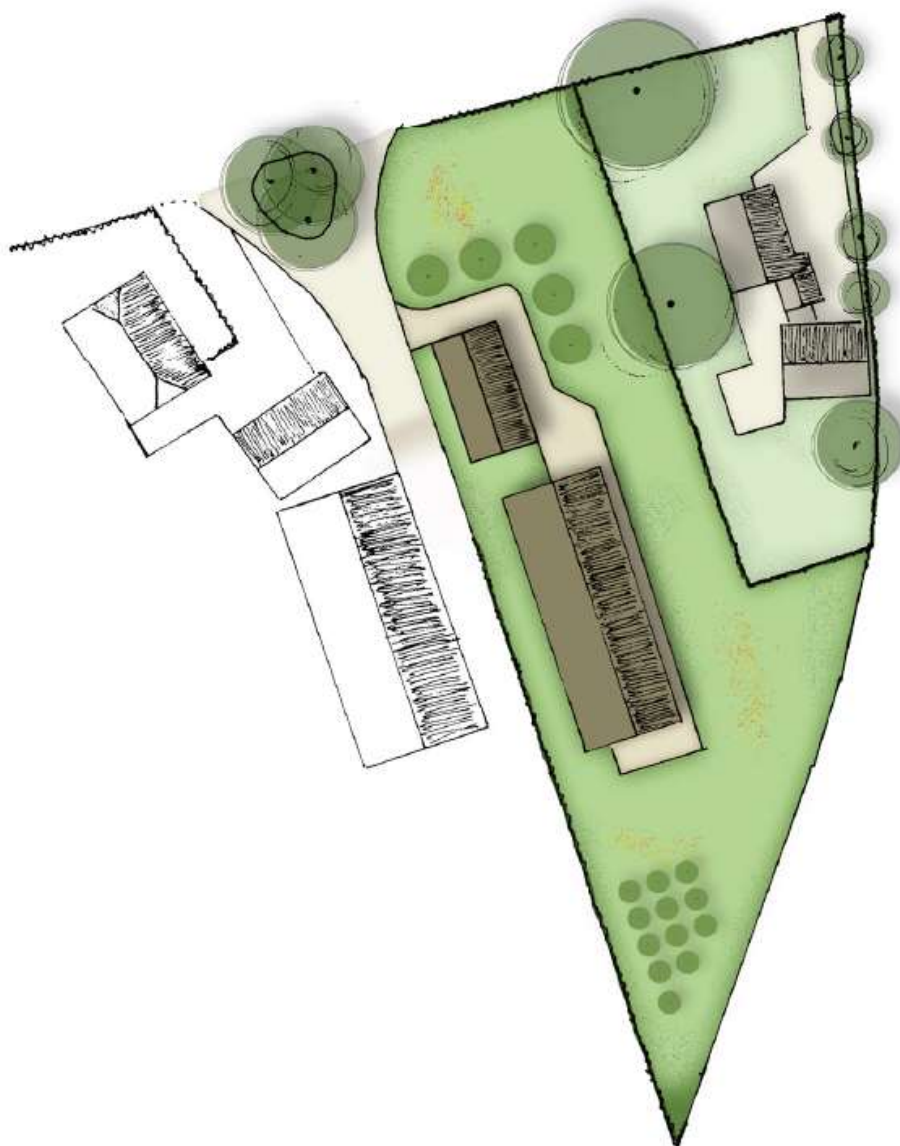




BIJLAGE 02

Wilgenweg 3, Wapenveld

Schetsontwerp vrijstaande woning naast nr. 3



BIJLAGE 03

Vervoerwijze	Factor weekdag
Auto	0,932
Middelzwaar vrachtverkeer	0,827
Zwaar vrachtverkeer	0,771

WegType	Daguur	Nachtuur	Daguur	Nachtuur	Daguur	Nachtuur
	% Pa	% Pa	% Mzv	% Mzv	% Zv	% Zv
Autosnelweg	6,50%	1,05%	6,60%	1,57%	6,01%	2,38%
Autoweg	6,65%	1,02%	6,90%	1,32%	6,53%	1,80%
GOW_bubeko_gemengd_80	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
GOW_bubeko_gesloten_80	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
ETW_bubeko_breed_60	6,82%	0,81%	7,18%	0,97%	7,42%	0,78%
GOW_stadsontsluitingsweg_50	6,59%	0,76%	6,99%	0,99%	7,34%	0,71%
GOW_wijksontsluitingsweg_50	6,51%	0,71%	7,10%	0,74%	7,36%	0,31%
ETW_bibeko_30	6,68%	0,77%	7,35%	0,78%	7,31%	0,78%

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127			Datum	9 juli 2021		
Straatnaam	Wilgenweg			Tijd	11:55		
Plaats	Wapenveld			Initialen	BM		
Aantal rijlijnen	2			Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom		

TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar	=	2031		jaartal prognosejaar	=	2031	
werkdaggemiddelde teljaar	=	600 mvt/etm		gem. verkeersgroei per jaar	=	1,0 %	
Factor personenauto's	=	93,2 %		aantal jaren van groei	=	0 jaar	
Factor middelzwaar verkeer	=	82,7 %					
Factor zwaar verkeer	=	77,1 %					
Factor motoren	=	100,0 %					
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's	=	527 mvt/etm		Personenauto's	=	527 mvt/etm	
Middelzwaar verkeer	=	14 mvt/etm		Middelzwaar verkeer	=	14 mvt/etm	
Zwaar verkeer	=	13 mvt/etm		Zwaar verkeer	=	13 mvt/etm	
Motoren	=	0 mvt/etm		Motoren	=	0 mvt/etm	
weekdaggemiddelde teljaar	=	555 mvt/etm		weekdaggemiddelde prognosejaar	=	555 mvt/etm	
Verkeersverdeling teljaar				Verkeersverdeling prognosejaar			
dagperiode	=	82,1 %		dagperiode	=	82,1 %	
avondperiode	=	8,4 %		avondperiode	=	8,4 %	
nachtperiode	=	9,5 %		nachtperiode	=	9,5 %	
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	94,6 %		Lichte motorvoertuigen	=	94,6 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	2,7 %		Middelzware motorvoertuigen	=	2,7 %	
Zware motorvoertuigen	=	2,6 %		Zware motorvoertuigen	=	2,6 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	95,8 %		Lichte motorvoertuigen	=	95,8 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	1,9 %		Middelzware motorvoertuigen	=	1,9 %	
Zware motorvoertuigen	=	2,3 %		Zware motorvoertuigen	=	2,3 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	97,1 %		Lichte motorvoertuigen	=	97,1 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	2,1 %		Middelzware motorvoertuigen	=	2,1 %	
Zware motorvoertuigen	=	0,8 %		Zware motorvoertuigen	=	0,8 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2031			Aantal voertuigen per uur in 2031		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	35,9	11,1	4,3	35,9	11,1	4,3
Middelzware motorvoertuigen	1,0	0,2	0,1	1,0	0,2	0,1
Zware motorvoertuigen	1,0	0,1	0,1	1,0	0,1	0,1
Motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127	Datum	9 juli 2021
Straatnaam	Wilgenweg	Tijd	11:57
Plaats	Wapenveld	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde		
Personenauto	93,2 %	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	565 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	82,7 %	Totaal vrachtverkeer	35 mvt/etm
Zwaar verkeer	77,1 %	Percentage vrachtverkeer	5,8 %
Motoren	100,0 %	Middelzwaar verkeer 50 % Zwaar verkeer	50 %

Werkdaggemiddelde prognosejaar	565 mvt/etm			18 mvt/etm			18 mvt/etm		
Keuzelijst	Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg	6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg	6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting	6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting	6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom	6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

80 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur	35,9								
- dagtotaal	431,0								
- avonduur		11,1							
- avondtotaal		44,4							
- nachtuur			4,3						
- nachttotaal			51,2						

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur				1,0					
- dagtotaal				12,5					
- avonduur					0,2				
- avondtotaal					0,9				
- nachtuur						0,1			
- nachttotaal						1,1			

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur							1,0		
- dagtotaal							12,0		
- avonduur								0,1	
- avondtotaal								1,1	
- nachtuur									0,1
- nachttotaal									0,4
	Dag	Avond	Nacht						
	455	46	53	mvt/etm					
	82,1	8,4	9,5	%					
	555			Totaal aantal mvt/etm					

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127			Datum	9 juli 2021		
Straatnaam	Hogestraat			Tijd	10:07		
Plaats	Wapenveld			Initialen	BM		
Aantal rijlijnen	2			Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom		

TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar	=	2031		jaartal prognosejaar	=	2031	
werkdaggemiddelde teljaar	=	1.000 mvt/etm		gem. verkeersgroei per jaar	=	1,0 %	
Factor personenauto's	=	93,2 %		aantal jaren van groei	=	0 jaar	
Factor middelzwaar verkeer	=	82,7 %					
Factor zwaar verkeer	=	77,1 %					
Factor motoren	=	100,0 %					
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's	=	885 mvt/etm		Personenauto's	=	885 mvt/etm	
Middelzwaar verkeer	=	21 mvt/etm		Middelzwaar verkeer	=	21 mvt/etm	
Zwaar verkeer	=	19 mvt/etm		Zwaar verkeer	=	19 mvt/etm	
Motoren	=	0 mvt/etm		Motoren	=	0 mvt/etm	
weekdaggemiddelde teljaar	=	925 mvt/etm		weekdaggemiddelde prognosejaar	=	925 mvt/etm	
Verkeersverdeling teljaar				Verkeersverdeling prognosejaar			
dagperiode	=	82,1 %		dagperiode	=	82,1 %	
avondperiode	=	8,4 %		avondperiode	=	8,4 %	
nachtperiode	=	9,5 %		nachtperiode	=	9,5 %	
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	95,4 %		Lichte motorvoertuigen	=	95,4 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	2,3 %		Middelzware motorvoertuigen	=	2,3 %	
Zware motorvoertuigen	=	2,3 %		Zware motorvoertuigen	=	2,3 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	96,4 %		Lichte motorvoertuigen	=	96,4 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	1,6 %		Middelzware motorvoertuigen	=	1,6 %	
Zware motorvoertuigen	=	1,9 %		Zware motorvoertuigen	=	1,9 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	97,5 %		Lichte motorvoertuigen	=	97,5 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	1,8 %		Middelzware motorvoertuigen	=	1,8 %	
Zware motorvoertuigen	=	0,7 %		Zware motorvoertuigen	=	0,7 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2031			Aantal voertuigen per uur in 2031		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	60,4	18,7	7,2	60,4	18,7	7,2
Middelzware motorvoertuigen	1,5	0,3	0,2	1,5	0,3	0,2
Zware motorvoertuigen	1,4	0,2	0,2	1,4	0,2	0,2
Motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127	Datum	9 juli 2021
Straatnaam	Hogestraat	Tijd	10:08
Plaats	Wapenveld	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde		
Personenauto	93,2 %	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	950 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	82,7 %	Totaal vrachtverkeer	50 mvt/etm
Zwaar verkeer	77,1 %	Percentage vrachtverkeer	5,0 %
Motoren	100,0 %	Middelzwaar verkeer	50 % Zwaar verkeer

Werkdaggemiddelde prognosejaar		950 mvt/etm			25 mvt/etm			25 mvt/etm		
Keuzelijst		Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
		Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg		6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg		6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting		6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting		6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom		6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

80 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		60,4							
- dagtotaal		724,6							
- avonduur			18,7						
- avondtotaal			74,7						
- nachtuur				7,2					
- nachttotaal				86,1					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur					1,5				
- dagtotaal					17,8				
- avonduur						0,3			
- avondtotaal						1,3			
- nachtuur							0,2		
- nachttotaal							1,6		

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur							1,4		
- dagtotaal							17,2		
- avonduur								0,2	
- avondtotaal								1,5	
- nachtuur									0,2
- nachttotaal									0,6
		Dag	Avond	Nacht	mvt/etm				
		760	77	88					
		82,1	8,4	9,5	%				
		925			Totaal aantal mvt/etm				

PROGNOSE WEGVERKEER

LOCATIEGEGEVENS				PROJECTGEGEVENS			
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127			Datum	9 juli 2021		
Straatnaam	Lagestraat			Tijd	10:09		
Plaats	Wapenveld			Initialen	BM		
Aantal rijlijnen	2			Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom		

TELJAAR				PROGNOSEJAAR			
Uitgangspunten teljaar				Uitgangspunten prognosejaar			
jaartal teljaar	=	2031		jaartal prognosejaar	=	2031	
werkdaggemiddelde teljaar	=	1.000 mvt/etm		gem. verkeersgroei per jaar	=	1,0 %	
Factor personenauto's	=	93,2 %		aantal jaren van groei	=	0 jaar	
Factor middelzwaar verkeer	=	82,7 %					
Factor zwaar verkeer	=	77,1 %					
Factor motoren	=	100,0 %					
Weekdaggemiddelde teljaar				Weekdaggemiddelde prognosejaar			
Personenauto's	=	885 mvt/etm		Personenauto's	=	885 mvt/etm	
Middelzwaar verkeer	=	21 mvt/etm		Middelzwaar verkeer	=	21 mvt/etm	
Zwaar verkeer	=	19 mvt/etm		Zwaar verkeer	=	19 mvt/etm	
Motoren	=	0 mvt/etm		Motoren	=	0 mvt/etm	
weekdaggemiddelde teljaar	=	925 mvt/etm		weekdaggemiddelde prognosejaar	=	925 mvt/etm	
Verkeersverdeling teljaar				Verkeersverdeling prognosejaar			
dagperiode	=	82,1 %		dagperiode	=	82,1 %	
avondperiode	=	8,4 %		avondperiode	=	8,4 %	
nachtperiode	=	9,5 %		nachtperiode	=	9,5 %	
Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	95,4 %		Lichte motorvoertuigen	=	95,4 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	2,3 %		Middelzware motorvoertuigen	=	2,3 %	
Zware motorvoertuigen	=	2,3 %		Zware motorvoertuigen	=	2,3 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	96,4 %		Lichte motorvoertuigen	=	96,4 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	1,6 %		Middelzware motorvoertuigen	=	1,6 %	
Zware motorvoertuigen	=	1,9 %		Zware motorvoertuigen	=	1,9 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	
Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar				Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar			
Lichte motorvoertuigen	=	97,5 %		Lichte motorvoertuigen	=	97,5 %	
Middelzware motorvoertuigen	=	1,8 %		Middelzware motorvoertuigen	=	1,8 %	
Zware motorvoertuigen	=	0,7 %		Zware motorvoertuigen	=	0,7 %	
Motoren	=	0,0 %		Motoren	=	0,0 %	

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen per uur in 2031			Aantal voertuigen per uur in 2031		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Lichte motorvoertuigen	60,4	18,7	7,2	60,4	18,7	7,2
Middelzware motorvoertuigen	1,5	0,3	0,2	1,5	0,3	0,2
Zware motorvoertuigen	1,4	0,2	0,2	1,4	0,2	0,2
Motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGNOSE WEGVERKEER Nadere uitwerking

LOCATIEGEGEVENS		PROJECTGEGEVENS	
Projectnaam	Wegverkeerslawaaï 25127	Datum	9 juli 2021
Straatnaam	Lagestraat	Tijd	10:09
Plaats	Wapenveld	Initialen	BM
Aantal rijlijnen	2	Wegtype	80 km weg buiten bebouwde kom

VERVOERSWIJZE	Factoren omzetten werkdag gemiddelde naar weekdag gemiddelde		
Personenauto	93,2 %	Totaal personenauto's werkdaggemiddelde	950 mvt/etm
Middelzwaar verkeer	82,7 %	Totaal vrachtverkeer	50 mvt/etm
Zwaar verkeer	77,1 %	Percentage vrachtverkeer	5,0 %
Motoren	100,0 %	Middelzwaar verkeer	50 % Zwaar verkeer

Werkdaggemiddelde prognosejaar		950 mvt/etm			25 mvt/etm			25 mvt/etm		
Keuzelijst		Personenautos %			Middelzwaar verkeer %			Zwaar verkeer %		
		Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Autosnelweg		6,50	13,60	1,05	6,60	8,24	1,57	6,01	8,84	2,38
Autoweg		6,65	12,04	1,02	6,90	6,64	1,32	6,53	7,24	1,80
80 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
60 km weg buiten bebouwde kom		6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
50 km Stadsontsluiting		6,59	14,84	0,76	6,99	8,20	0,99	7,34	6,24	0,71
50 km Wijkontsluiting		6,51	16,20	0,71	7,10	8,88	0,74	7,36	9,20	0,31
30 km weg binnen bebouwde kom		6,68	13,68	0,77	7,35	5,56	0,78	7,31	6,04	0,78

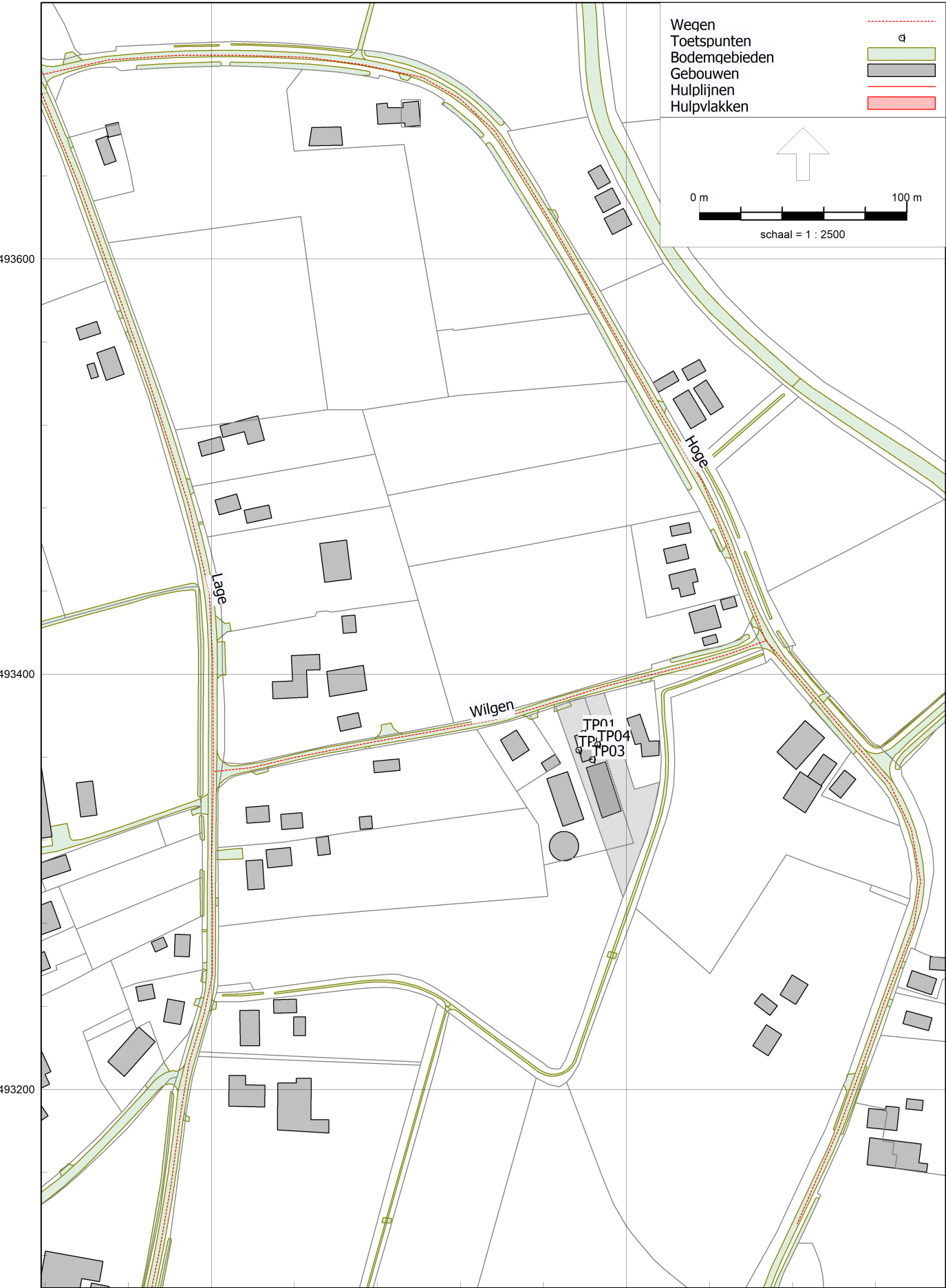
80 km weg buiten bebouwde kom	6,82	11,68	0,81	7,18	6,08	0,97	7,42	4,72	0,78
-------------------------------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

Personenauto's weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur		60,4							
- dagtotaal		724,6							
- avonduur			18,7						
- avondtotaal			74,7						
- nachtuur				7,2					
- nachttotaal				86,1					

Middelzwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur					1,5				
- dagtotaal					17,8				
- avonduur						0,3			
- avondtotaal						1,3			
- nachtuur							0,2		
- nachttotaal							1,6		

Zwaar verkeer weekdag gemiddelde prognosejaar									
- daguur							1,4		
- dagtotaal							17,2		
- avonduur								0,2	
- avondtotaal								1,5	
- nachtuur									0,2
- nachttotaal									0,6
		Dag	Avond	Nacht	mvt/etm				
		760	77	88					
		82,1	8,4	9,5	%				
		925			Totaal aantal mvt/etm				

BIJLAGE 04





BIJLAGE 05

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
Wilgen	Wilgenweg	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80
Lage	Lagestraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80
Hoge	Hogestraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
Wilgen	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	449,20	7,06	2,14	0,85
Lage	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	897,20	7,06	2,14	0,85
Hoge	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	897,20	7,06	2,14	0,85

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	%Int(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)
Wilgen	--	--	--	--	--	96,21	97,92	94,74	--	1,89	1,04	2,63	--	1,89	1,04
Lage	--	--	--	--	--	95,42	97,40	94,74	--	2,37	1,56	2,63	--	2,21	1,04
Hoge	--	--	--	--	--	95,42	97,40	94,74	--	2,37	1,56	2,63	--	2,21	1,04

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	%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)
Wilgen	2,63	--	--	--	--	--	30,50	9,40	3,60	--	0,60	0,10	0,10	--	0,60	0,10	0,10
Lage	2,63	--	--	--	--	--	60,40	18,70	7,20	--	1,50	0,30	0,20	--	1,40	0,20	0,20
Hoge	2,63	--	--	--	--	--	60,40	18,70	7,20	--	1,50	0,30	0,20	--	1,40	0,20	0,20

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
Wilgen	--	67,60	77,06	82,28	89,77	97,17	93,36	86,47	75,26	61,79	71,30	76,48	84,05	91,90
Lage	--	70,83	80,30	85,54	92,98	100,21	96,39	89,51	78,33	64,89	74,50	79,67	87,15	94,92
Hoge	--	70,83	80,30	85,54	92,98	100,21	96,39	89,51	78,33	64,89	74,50	79,67	87,15	94,92

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	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	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
Wilgen	88,09	81,20	69,90	58,86	68,28	73,54	80,97	88,03	84,21	77,32	66,18	--	--
Lage	91,11	84,22	72,95	61,87	71,29	76,55	83,98	91,04	87,22	80,33	69,19	--	--
Hoge	91,11	84,22	72,95	61,87	71,29	76,55	83,98	91,04	87,22	80,33	69,19	--	--

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Wilgen	--	--	--	--	--	--
Lage	--	--	--	--	--	--
Hoge	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model Wilgenweg 1500 mvt
versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
TP01	Toetspunt TP01	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
TP02	Toetspunt TP02	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
TP03	Toetspunt TP03	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
TP04	Toetspunt TP04	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

BIJLAGE 06

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model Wilgenweg 600 mvt
L*A*eq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilgenweg
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP01_A	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	1,50	49,53	44,11	40,22	49,71
TP01_B	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	4,50	50,21	44,78	40,90	50,39
TP02_A	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	1,50	43,82	38,41	34,51	44,00
TP02_B	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	4,50	45,02	39,60	35,71	45,20
TP03_A	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	1,50	33,63	28,22	24,32	33,81
TP03_B	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	4,50	22,58	17,15	13,26	22,75
TP04_A	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	1,50	44,04	38,63	34,73	44,22
TP04_B	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	4,50	45,18	39,76	35,86	45,36

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model Wilgenweg 600 mvt
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lagestraat
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP01_A	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	1,50	30,98	25,67	21,81	31,23
TP01_B	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	4,50	33,16	27,84	24,00	33,41
TP02_A	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	1,50	30,42	25,10	21,26	30,67
TP02_B	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	4,50	34,53	29,22	25,37	34,78
TP03_A	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	1,50	27,96	22,66	18,80	28,21
TP03_B	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	4,50	30,06	24,75	20,90	30,31
TP04_A	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	1,50	24,92	19,61	15,76	25,17
TP04_B	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	4,50	18,59	13,26	9,43	18,84

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model Wilgenweg 600 mvt
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Hogestraat
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP01_A	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	1,50	36,54	31,23	27,37	36,79
TP01_B	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	4,50	37,86	32,55	28,70	38,11
TP02_A	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	1,50	30,21	24,91	21,05	30,46
TP02_B	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	4,50	30,38	25,07	21,22	30,63
TP03_A	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	1,50	26,90	21,56	17,75	27,15
TP03_B	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	4,50	35,35	30,04	26,18	35,60
TP04_A	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	1,50	36,63	31,32	27,46	36,88
TP04_B	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	4,50	39,94	34,63	30,78	40,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model Wilgenweg 600 mvt
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
TP01_A	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	1,50	49,80	44,39	40,50	49,98
TP01_B	Toetspunt TP01	202379,04	493371,63	4,50	50,54	45,12	41,23	50,72
TP02_A	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	1,50	44,19	38,79	34,89	44,38
TP02_B	Toetspunt TP02	202376,89	493363,56	4,50	45,53	40,12	36,23	45,71
TP03_A	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	1,50	35,34	29,96	26,08	35,54
TP03_B	Toetspunt TP03	202383,38	493359,03	4,50	36,65	31,33	27,48	36,90
TP04_A	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	1,50	44,81	39,42	35,53	45,00
TP04_B	Toetspunt TP04	202385,99	493366,23	4,50	46,32	40,93	37,04	46,51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen