



MAASSTRAAT 4A EN 4B TE WESSEM



Onderzoek wegverkeerslawaaï Maasstraat 4a en 4b te Wessem

Opdrachtgever	BRO Postbus 4 5280 AA Boxtel
Rapportnummer	15435.005
Versienummer	D2
Status	Eindrapportage
Datum	11 april 2025
Opsteller	
Kwaliteitscontrole	

Kwaliteitszorg

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhandboek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 TOETSINGSKADER	3
2.1 Wet geluidhinder	3
2.2 Samenvatting toetsingskader	3
3 UITGANGSPUNTEN	4
3.1 Brongegevens	4
3.2 Plangegegevens	4
4 BEREKENINGSRESULTATEN EN TOETSING	5
5 MAATREGELENAFWEGING	6
5.1 Bronmaatregelen	6
5.2 Overdrachtsmaatregelen	6
5.3 Aanvraag hogere waarden	6
5.4 Cumulatieve geluidsbelasting	7
5.5 Conclusie	7

BIJLAGEN:

1. - Opgave brongegevens wegbeheerder
2. - Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel
3. - Berekeningsresultaten
4. - Cumulatieve geluidsbelasting

SAMENVATTING

De initiatiefnemer is voornemens zorgappartementen te realiseren aan de Maasstraat 4a en 4b te Wessem. Het bestemmingsplan staat de beoogde ontwikkeling niet toe. Econsultancy heeft voor de bestemmingsplanwijziging een onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Bij de projectie van een nieuwe geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg is een onderzoek verkeerslawaaï noodzakelijk. De geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen in de geluidszone van de A2. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (De Bongerd, De Kemp, Maasboulevard, Maasstraat, Markstraat en de Wallenstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

Voor het plangebied is reeds een tekening opgesteld met de projectie van de appartementen. Voor elke zijde van het appartementencomplex zijn toetspunten ten behoeve van maximaal 2 bouwlagen gemodelleerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2024.1.

Alleen ten gevolge van de A2 treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. De maximaal te ontheffen waarde van 53 dB wordt niet overschreden. Voor de A2 is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen is niet doelmatig. Vanwege de A2 dient een hogere waarde te worden aangevraagd. In het kader van het vaststellen van de hogere waarde is formeel een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk. Dit onderzoek kan echter achterwege blijven, omdat wordt gesteld dat er ten opzichte van de minimaal vereiste gevelwering geen aanvullende maatregelen vereist zijn.

1 INLEIDING

De initiatiefnemer is voornemens zorgappartementen te realiseren aan de Maasstraat 4a en 4b te Wessem. Het bestemmingsplan staat de beoogde ontwikkeling niet toe. Econsultancy heeft voor de bestemmingsplanwijziging een onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. In figuur 1.1 is de situering van de voorgenomen ontwikkeling weergegeven.



Figuur 1.1 Globale situering planvoornemen

Bij de projectie van een nieuwe geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg is een onderzoek verkeerslawaaï noodzakelijk. De geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen in de geluidszone van de A2. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (De Bongerd, De Kemp, Maasboulevard, Maasstraat, Markstraat en de Wallenstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

2 TOETSINGSKADER

Het toetsingskader wordt voor het akoestisch onderzoek gevormd door de Wet geluidhinder. Het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maasgouw, heeft geen geluidbeleid met betrekking tot het verlenen van hogere waarden.

2.1 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is bepaald dat, met uitzondering van een weg binnen een woonerf of met een maximumsnelheid van 30 km/uur, elke weg van rechtswege een zone heeft. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. Indien de geluidgevoelige bestemmingen gelegen zijn in de zone van de weg, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk en dient de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in acht te worden genomen.

Een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is na afweging van geluidsreducerende maatregelen toegestaan tot de maximaal te ontheffen geluidsbelasting. Indien op basis van overwegende bezwaren de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemming onvoldoende of niet kan worden gereduceerd, kan het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Bij ontheffing van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting kan een nader akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn ten behoeve van het woon- en leefklimaat in de woning.

In de directe omgeving van het plan zijn meerdere wegen met een toegestane maximumsnelheid van 30 km/uur gelegen. Dergelijke wegen hebben volgens de Wet geluidhinder geen zone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie is een akoestisch onderzoek naar het woon- en leefklimaat ten gevolge van deze wegen benodigd. Voor de beoordeling van het woon- en leefklimaat wordt aangesloten bij de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wet geluidhinder. Voor de nabijgelegen 30 km/uur wegen kunnen vanwege het ontbreken van een zone geen hogere waarden worden vastgesteld.

Bij een relevante blootstelling door meerdere geluidsbronnen dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten van de samenloop van verschillende geluidsbronnen (cumulatie). De cumulatieve geluidsbelasting dient conform de rekenmethode in bijlage I, hoofdstuk 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 te worden bepaald. Voor de beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelasting is geen wettelijke richtlijn opgesteld.

2.2 Samenvatting toetsingskader

Het toetsingskader voor het akoestisch onderzoek is in tabel 2.1 samengevat. Uitgangspunt voor het toetsingskader is de realisatie van nieuwbouwwoningen binnen de bebouwde kom van Wessem.

Tabel 2.1 Samenvatting toetsingskader

geluidsbron	zonebreedte [m]	ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting [dB]	maximaal te ontheffen geluidsbelasting [dB]
A2	400	48	53
niet-gezoneerde wegen	-	48	-

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Brongegevens

De gegevens van de A2 met bijhorende afschermende voorziening en hoogtelijnen zijn afkomstig van Rijkswaterstaat. Het betreffen de brongegevens die gebruikt worden voor het berekenen van gpp's onder de Omgevingswet en zijn daarmee de meest actuele gegevens van de rijksweg. In de aangeleverde gegevens zijn alle wegen gemodelleerd als één rijlijn per richting; de voorschriften voor het bepalen van gpp's. Aangezien ter hoogte van het plangebied de A2 bestaat uit 2 x 2 rijstroken, is dit in lijn met de voorschriften van de KAOW¹ voor het toetsen op woningniveau.

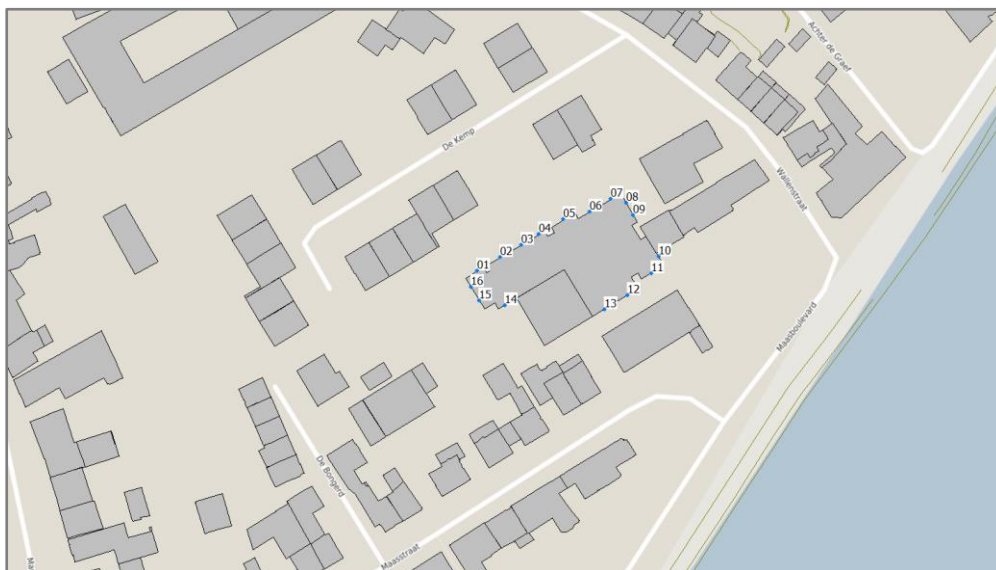
De voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke verkeersgegevens van de Wallenstraat, Marktstraat, Maasstraat en De Kemp zijn afkomstig uit het regionaal verkeersmodel Midden-Limburg. De gegevens zijn opgenomen in bijlage 1. Dit verkeersmodel heeft als prognosejaar 2030. Voor het akoestisch onderzoek met toekomstig peiljaar 2035 is een jaarlijks groeipercentage van 1% gehanteerd.

Voor de De Kemp en de Maasstraat zijn dermate lage intensiteiten opgenomen dat gekozen is om deze te verhogen naar 100 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee wordt een worstcasescenario inzichtelijk gemaakt.

Van de wegen Maasboulevard en De Bongerd zijn geen intensiteiten bekend. Gezien de functie van Maasboulevard worden dezelfde etmaalintensiteiten gehanteerd als de Wallenstraat. Voor de Bongerd wordt gezien de wegfunctie aangesloten bij de etmaalintensiteiten van de Maasstraat.

3.2 Plangegevens

Voor het plangebied is reeds een tekening opgesteld met de projectie van de appartementen. Voor elke zijde van het appartementencomplex zijn toetspunten ten behoeve van maximaal 2 bouwlagen gemodelleerd. In figuur 3.1 zijn de woningen met de situering van de toetspunten weergegeven.



Figuur 3.1 situering toetspunten

1 Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeerslawaai, 1 december 2022

4 BEREKENINGSRESULTATEN EN TOETSING

De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2024.1. Alle resultaten zijn inclusief een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven. Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, mag bij de bepaling van de geluidsbelasting als gevolg van deze wegen wel worden aangesloten bij art. 110g en het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012) wat betreft de toe te passen aftrek². De berekende geluidsbelastingen zijn per toetspunt beknopt in tabel 4.1 weergegeven. De volledige berekeningsresultaten zijn in bijlage 3 opgenomen.

Tabel 4.1 Geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer (L_{DEN} [dB])

toetspunten	A2	niet-gezzoneerde wegen
01	48	32
02	49	33
03	49	34
04	49	34
05	48	34
06	48	35
07	47	33
08	47	32
09	52	36
10	50	33
11	45	28
12	47	30
13	47	25
14	47	28
15	47	27
16	48	32

Alleen ten gevolge van de A2 treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. De maximaal te ontheffen waarde van 53 dB wordt niet overschreden. Voor de A2 is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

² Uitspraak RvS ECLI:NL:RVS:2015:2409 d.d. 29 juli 2015 onder punt 5 en punt 8

5 MAATREGELENAFWEGING

Ten gevolge van de A2 wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achter-eenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen.

5.1 Bronmaatregelen

Het beperken van de rijsnelheid of de verkeersintensiteiten van de A2 zijn onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregelen.

De A2 beschikt over een enkellaags ZOAB. Met een stiller wegdektype (zoals tweelaags ZOAB) kan een reductie van 2 dB behaald worden. Het vervangen van de bestaande verharding wordt echter niet doelmatig geacht. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over circa 1.350 meter lengte (globaal tussen afrit 42 Wessum en Afrit 43 Maasbracht) van de A2 het wegdektype te worden vervangen. De vervanging van het wegdek zal in verband met beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 850.500,-. Een dergelijke investering is gezien de beperkte reductie en de kleinschaligheid van het plan financieel niet doelmatig.

5.2 Overdrachtsmaatregelen

Het vergroten van de afstand tussen de weg en de woningen is gezien de beperkte ruimte op de kavel niet efficiënt.

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Naast de A2 ligt een bestaand geluidsscherm. Het scherm ophogen over een bepaalde lengte is gezien de kleinschaligheid van het plan financieel niet doelmatig. De kosten voor de overdrachtsmaatregelen staan niet in verhouding met de te behalen reductie. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard stuiten.

5.3 Aanvraag hogere waarden

Voor gebouw 1 en 2 dient ten gevolge van de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de A2 een hogere waarde bij het college van B&W te worden aangevraagd. De gemeente kan hierbij de volgende kenmerken van het plan in overweging nemen:

- bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren;
- de berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde;

Het onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevel is in dit geval niet noodzakelijk. Het Bouwbesluit eist in artikel 3.2 een minimale geluidwering van 20 dB. In het kader van de vaststelling van een hogere waarde is aanvullend artikel 3.3 lid 1 van toepassing, waarin de minimaal vereiste geluidwering is vastgesteld als het verschil tussen de vast te stellen waarde (zonder aftrek art.110g Wet geluidhinder) en 33 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van verkeerslawaaai bedraagt ten hoogste 54 dB, zodat het verschil volgens artikel 3.3 1 dB hoger is dan de minimale eis uit artikel 3.2. Echter, gezien deze beperkte overschrijding wordt verwacht dat met de huidige standaard bouw-kwaliteit en de combinatie van het gebruik van een WTW unit zien het niet noodzakelijk om een berekening gevelgeluidwering uit te voeren.

5.4 Cumulatieve geluidsbelasting

Bij een relevante blootstelling door meerdere geluidsbronnen dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten van de samenloop van verschillende geluidsbronnen (cumulatie). In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting wenselijk. Maatgevend voor de cumulatieve geluidsbelasting is het wegverkeer over de A2. Daarnaast wordt de geluidsbelasting van de verschillende geluidsbronnen op het industrieterrein Wessem-Nederweert meegenomen in de cumulatieve geluidsbelasting. Servicecentrum MER heeft hiervoor berekeningen uitgevoerd. De berekeningsresultaten hiervan, samen met het berekend gecumuleerde geluid, zijn opgenomen in bijlage 4.

5.5 Conclusie

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen is niet doelmatig. Vanwege de A2 dient een hogere waarde te worden aangevraagd. In het kader van het vaststellen van de hogere waarde is formeel een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk. Dit onderzoek kan echter achterwege blijven, omdat wordt gesteld dat er ten opzichte van de minimaal vereiste gevelwering geen aanvullende maatregelen vereist zijn.

Bijlage 1. Opgave brongegevens wegbeheerder

Bijlage 2. Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: D2

Model eigenschap

Omschrijving	D2
Verantwoordelijke	[REDACTED] S
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	[REDACTED]
Laatst ingezien door	[REDACTED] op 11-4-2025
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

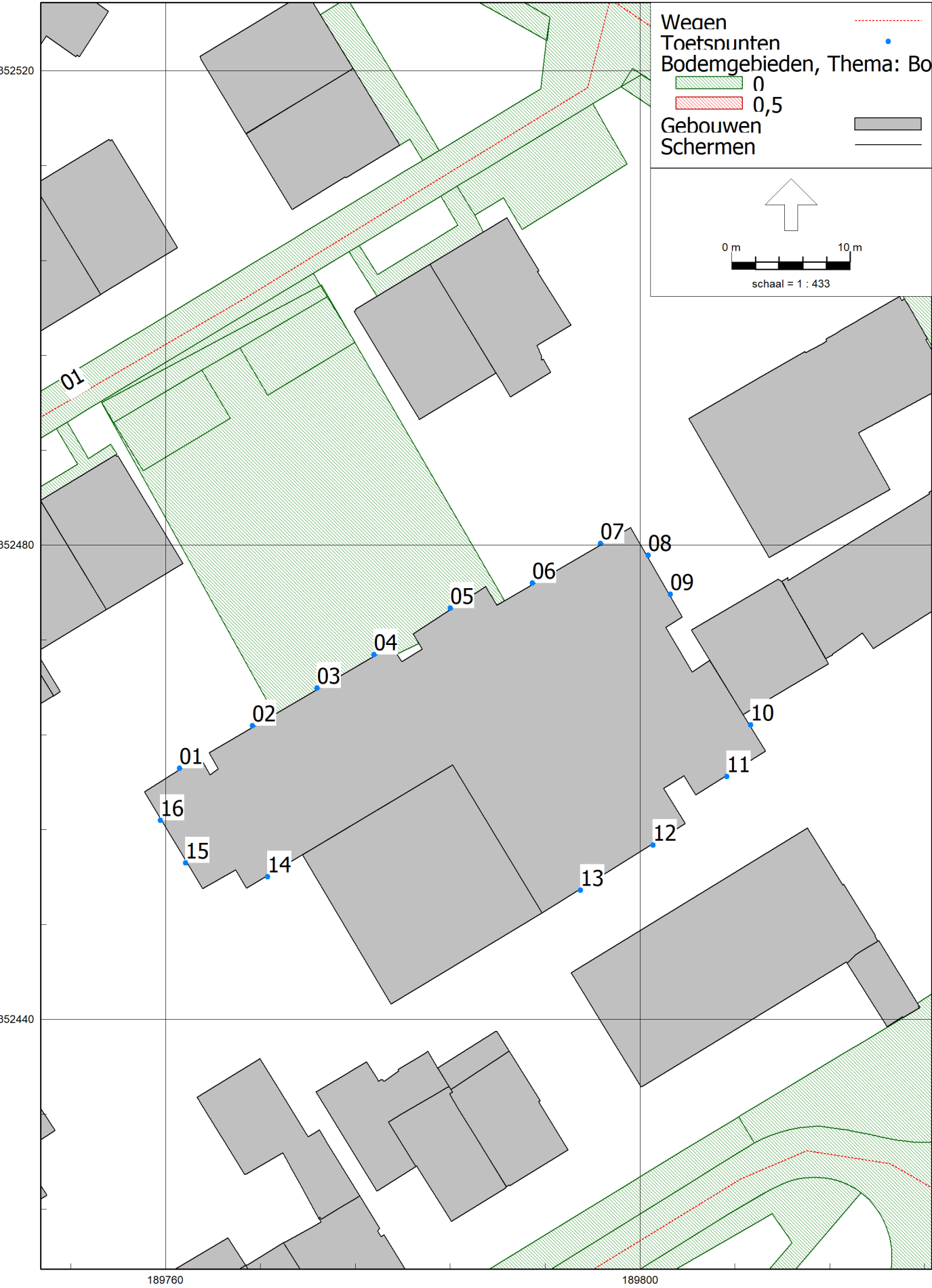
Commentaar

05-04-2022 12:16: Importeren Geluidregister Weg



352200





Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Naam	Omschr.	ISO_H
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	26,36
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	22,43
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Naam	Omschr.	ISO_H
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	28,38
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--
	talud(bovenkant)	--

[illegible]

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	23,12
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	23,25
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--
	insteek sloot	--

[illegible]

[illegible]

Naam	Omschr.	ISO_H
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	29, 31
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--

Naam	Omschr.	ISO_H
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	28,38
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	28,51
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--

Naam	Omschr.	ISO_H
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	20,89
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	24,08
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	--
	talud(onderkant)	20,89
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--
	verflijn	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,89
	oeverlijn	20,83
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,80
	oeverlijn	20,87
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,89
	oeverlijn	20,83
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,87
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,84
	oeverlijn	20,90
	oeverlijn	20,86
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,85
	oeverlijn	20,78
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,78
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,83
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,78
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,78
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	--
	oeverlijn	20,90
	oeverlijn	20,85
	greppel	23,30
	greppel	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	21,65
	greppel	--
	greppel	21,78
	greppel	21,78
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	21,65
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	21,65
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	21,65
	greppel	--
	greppel	21,54
	greppel	--
	greppel	--
	greppel	--

Model: D2
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	toetspunt 1	23,91	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	toetspunt 2	23,89	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	toetspunt 3	23,87	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	toetspunt 4	23,85	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	toetspunt 5	23,83	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	toetspunt 6	23,80	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	toetspunt 7	23,80	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	toetspunt 8	23,83	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	toetspunt 9	23,83	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	toetspunt 10	23,83	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	toetspunt 11	23,79	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	toetspunt 12	23,73	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
13	toetspunt 13	23,75	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
14	toetspunt 14	23,87	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
15	toetspunt 15	23,90	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
16	toetspunt 16	23,91	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
01	De Kemp	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--
02	Maastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--
03	De Bongerd	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--
04	Wallenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--
05	Wallenstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--
06	Maasboulevard	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--
07	Maasboulevard	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--
08	Marktstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--
7342	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--
19020	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
51985	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--
56268	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
65882	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--
74396	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
114870	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--
120226	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
121300	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
129818	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
140468	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
150053	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W1	--	--
173423	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--
216994	Basisnetwerk	--	--	Absoluut	Intensiteit	True	1,5	0	W0	--	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
01	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
02	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
03	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
04	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
05	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
06	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
07	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
08	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
7342	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
19020	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
51985	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
56268	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
65882	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
74396	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
114870	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
120226	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
121300	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
129818	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
140468	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
150053	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
173423	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
216994	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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)
01	30	30	--	100,00	6,46	3,32	1,16	--	--	--	--	--
02	30	30	--	100,00	6,46	3,25	1,19	--	--	--	--	--
03	30	30	--	100,00	6,46	3,32	1,16	--	--	--	--	--
04	30	30	--	295,33	6,46	3,25	1,19	--	--	--	--	--
05	30	30	--	282,00	6,46	3,25	1,19	--	--	--	--	--
06	30	30	--	295,33	6,46	3,25	1,19	--	--	--	--	--
07	30	30	--	295,33	6,46	3,25	1,19	--	--	--	--	--
08	30	30	--	1222,32	6,46	3,23	1,20	--	--	--	--	--
7342	50	50	--	1473,16	6,43	3,50	1,11	--	--	--	--	--
19020	75	75	--	329,36	6,31	3,31	1,38	--	--	--	--	--
51985	50	50	--	2912,00	6,45	3,19	1,23	--	--	--	--	--
56268	75	75	--	2912,00	6,45	3,19	1,23	--	--	--	--	--
65882	65	65	--	2912,00	6,45	3,19	1,23	--	--	--	--	--
74396	75	75	--	1473,16	6,43	3,50	1,11	--	--	--	--	--
114870	75	75	--	2912,00	6,45	3,19	1,23	--	--	--	--	--
120226	90	90	--	33233,76	6,46	3,41	1,11	--	--	--	--	--
121300	90	90	--	27759,72	6,36	3,10	1,40	--	--	--	--	--
129818	90	90	--	28468,68	6,43	3,38	1,17	--	--	--	--	--
140468	90	90	--	33804,84	6,45	3,09	1,28	--	--	--	--	--
150053	90	90	--	29131,88	6,43	3,40	1,16	--	--	--	--	--
173423	75	75	--	1473,16	6,43	3,50	1,11	--	--	--	--	--
216994	65	65	--	1473,16	6,43	3,50	1,11	--	--	--	--	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%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)
01	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--
02	--	94,12	96,08	91,48	--	3,54	1,94	4,38	--	2,35	1,98	4,14	--
03	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--
04	--	94,27	96,19	91,70	--	3,44	1,88	4,27	--	2,28	1,93	4,03	--
05	--	94,27	96,19	91,70	--	3,44	1,88	4,27	--	2,28	1,93	4,03	--
06	--	94,27	96,19	91,70	--	3,44	1,88	4,27	--	2,28	1,93	4,03	--
07	--	94,27	96,19	91,70	--	3,44	1,88	4,27	--	2,28	1,93	4,03	--
08	--	92,70	95,11	89,49	--	4,39	2,42	5,41	--	2,91	2,47	5,11	--
7342	--	91,04	92,37	90,79	--	4,84	3,65	3,84	--	4,12	3,98	5,37	--
19020	--	69,94	71,53	64,32	--	14,05	12,58	13,44	--	16,02	15,89	22,25	--
51985	--	92,19	93,59	93,83	--	4,25	2,65	2,46	--	3,56	3,76	3,71	--
56268	--	92,19	93,59	93,83	--	4,25	2,65	2,46	--	3,56	3,76	3,71	--
65882	--	92,19	93,59	93,83	--	4,25	2,65	2,46	--	3,56	3,76	3,71	--
74396	--	91,04	92,37	90,79	--	4,84	3,65	3,84	--	4,12	3,98	5,37	--
114870	--	92,19	93,59	93,83	--	4,25	2,65	2,46	--	3,56	3,76	3,71	--
120226	--	84,93	90,58	73,39	--	7,05	3,95	9,02	--	8,02	5,47	17,59	--
121300	--	82,88	88,96	75,25	--	7,28	4,16	7,75	--	9,83	6,88	17,00	--
129818	--	85,63	91,36	72,59	--	6,84	3,75	8,80	--	7,53	4,89	18,61	--
140468	--	83,88	88,68	78,02	--	7,18	4,26	7,30	--	8,94	7,06	14,68	--
150053	--	86,03	91,60	73,50	--	6,68	3,66	8,53	--	7,29	4,74	17,97	--
173423	--	91,04	92,37	90,79	--	4,84	3,65	3,84	--	4,12	3,98	5,37	--
216994	--	91,04	92,37	90,79	--	4,84	3,65	3,84	--	4,12	3,98	5,37	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)
01	--	--	--	--	6,46	3,32	1,16	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	6,08	3,12	1,09	--	0,23	0,06	0,05	--
03	--	--	--	--	6,46	3,32	1,16	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	17,99	9,23	3,22	--	0,66	0,18	0,15	--
05	--	--	--	--	17,17	8,82	3,08	--	0,63	0,17	0,14	--
06	--	--	--	--	17,99	9,23	3,22	--	0,66	0,18	0,15	--
07	--	--	--	--	17,99	9,23	3,22	--	0,66	0,18	0,15	--
08	--	--	--	--	73,20	37,55	13,13	--	3,47	0,96	0,79	--
7342	--	--	--	--	86,19	47,57	14,88	--	4,58	1,88	0,63	--
19020	--	--	--	--	14,54	7,79	2,92	--	2,92	1,37	0,61	--
51985	--	--	--	--	173,17	86,89	33,61	--	7,98	2,46	0,88	--
56268	--	--	--	--	173,17	86,89	33,61	--	7,98	2,46	0,88	--
65882	--	--	--	--	173,17	86,89	33,61	--	7,98	2,46	0,88	--
74396	--	--	--	--	86,19	47,57	14,88	--	4,58	1,88	0,63	--
114870	--	--	--	--	173,17	86,89	33,61	--	7,98	2,46	0,88	--
120226	--	--	--	--	1823,24	1026,75	269,62	--	151,25	44,75	33,12	--
121300	--	--	--	--	1464,12	765,93	293,29	--	128,64	35,84	30,22	--
129818	--	--	--	--	1566,90	880,25	240,99	--	125,15	36,13	29,22	--
140468	--	--	--	--	1829,49	926,25	336,75	--	156,58	44,50	31,50	--
150053	--	--	--	--	1611,16	908,22	247,34	--	125,05	36,28	28,69	--
173423	--	--	--	--	86,19	47,57	14,88	--	4,58	1,88	0,63	--
216994	--	--	--	--	86,19	47,57	14,88	--	4,58	1,88	0,63	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
01	--	--	--	--	68,41	71,80	75,07	81,42	85,10	78,11
02	0,15	0,06	0,05	--	75,23	79,54	86,54	85,12	90,03	82,98
03	--	--	--	--	72,24	74,83	76,80	83,34	89,03	81,44
04	0,43	0,19	0,14	--	68,72	73,38	82,51	83,86	88,80	86,02
05	0,42	0,18	0,14	--	75,83	80,91	89,17	87,64	90,57	84,11
06	0,43	0,19	0,14	--	76,03	81,12	89,37	87,84	90,77	84,31
07	0,43	0,19	0,14	--	68,72	73,38	82,51	83,86	88,80	86,02
08	2,30	0,98	0,75	--	86,59	91,05	98,25	96,33	101,11	94,15
7342	3,90	2,05	0,88	--	77,62	84,88	91,82	96,34	101,80	98,44
19020	3,33	1,73	1,01	--	74,07	84,12	89,79	95,33	96,18	91,09
51985	6,69	3,49	1,33	--	80,28	87,50	94,34	99,06	104,67	101,29
56268	6,69	3,49	1,33	--	79,62	90,88	95,83	102,83	105,85	100,10
65882	6,69	3,49	1,33	--	80,06	88,51	94,36	100,68	106,83	103,19
74396	3,90	2,05	0,88	--	76,95	88,10	93,12	99,98	102,87	97,15
114870	6,69	3,49	1,33	--	77,91	87,38	92,72	99,86	106,55	102,74
120226	172,25	62,00	64,62	--	91,60	103,46	108,26	115,46	118,52	112,65
121300	173,72	59,22	66,24	--	91,30	102,83	107,69	114,86	117,65	111,83
129818	137,85	47,11	61,78	--	90,73	102,69	107,47	114,69	117,84	111,95
140468	195,08	73,75	63,38	--	91,96	103,64	108,47	115,66	118,58	112,73
150053	136,61	46,99	60,48	--	90,74	102,74	107,52	114,75	117,94	112,05
173423	3,90	2,05	0,88	--	75,22	84,67	90,03	97,13	103,62	99,81
216994	3,90	2,05	0,88	--	77,38	85,84	91,75	97,97	103,93	100,29

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
01	72,89	63,51	65,52	68,91	72,18	78,52	82,21	75,22	69,99	60,62
02	78,39	72,60	71,48	75,61	82,06	81,78	86,81	79,61	74,98	68,45
03	76,61	66,04	69,35	71,94	73,91	80,45	86,14	78,55	73,72	63,15
04	79,52	73,81	65,00	69,48	78,05	80,54	85,60	82,68	76,14	69,68
05	79,11	74,46	72,09	77,00	84,71	84,32	87,36	80,75	75,71	70,32
06	79,31	74,66	72,29	77,20	84,91	84,52	87,56	80,95	75,92	70,52
07	79,52	73,81	65,00	69,48	78,05	80,54	85,60	82,68	76,14	69,68
08	89,59	84,22	82,73	87,04	93,74	92,92	97,83	90,70	86,10	80,00
7342	91,73	82,92	74,71	81,86	88,68	93,53	99,08	95,69	88,98	79,98
19020	85,46	77,51	71,16	81,16	86,82	92,46	93,40	88,26	82,62	74,66
51985	94,58	85,59	76,98	84,04	90,72	95,90	101,57	98,15	91,42	82,23
56268	94,21	86,02	76,44	87,56	92,47	99,72	102,82	97,03	91,12	82,92
65882	96,37	86,06	76,83	85,07	90,85	97,51	103,75	100,08	93,25	82,82
74396	91,28	83,10	74,10	85,22	90,19	97,25	100,24	94,49	88,60	80,41
114870	95,87	84,88	74,74	83,97	89,33	96,66	103,47	99,65	92,77	81,74
120226	106,73	97,99	87,65	99,96	104,72	112,15	115,84	109,85	103,88	95,16
121300	105,92	97,18	87,02	98,97	103,79	111,18	114,63	108,68	102,71	94,00
129818	106,02	97,29	86,67	99,15	103,89	111,35	115,15	109,14	103,16	94,45
140468	106,82	98,08	87,93	99,85	104,67	112,05	115,47	109,52	103,56	94,84
150053	106,12	97,38	86,72	99,24	103,98	111,44	115,28	109,26	103,28	94,57
173423	92,94	82,01	72,39	81,72	87,08	94,30	100,95	97,13	90,25	79,27
216994	93,48	83,26	74,51	82,86	88,70	95,14	101,24	97,58	90,76	80,44

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
01	60,95	64,35	67,61	73,96	77,65	70,66	65,43	56,05	--
02	68,78	73,47	80,69	78,60	83,18	76,27	71,77	66,69	--
03	64,78	67,38	69,34	75,89	81,58	73,99	69,16	58,58	--
04	62,25	67,29	76,67	77,31	81,93	79,29	72,88	67,89	--
05	69,38	74,84	83,34	81,11	83,71	77,39	72,48	68,55	--
06	69,58	75,04	83,54	81,31	83,91	77,59	72,68	68,75	--
07	62,25	67,29	76,67	77,31	81,93	79,29	72,88	67,89	--
08	80,26	85,08	92,45	89,95	94,37	87,56	83,10	78,38	--
7342	70,26	77,42	84,36	89,05	94,30	90,93	84,23	75,48	--
19020	68,38	78,01	83,81	89,32	89,62	84,68	79,10	71,22	--
51985	72,79	79,82	86,47	91,73	97,42	93,99	87,26	78,03	--
56268	72,25	83,38	88,27	95,56	98,69	92,89	86,98	78,77	--
65882	72,65	80,87	86,63	93,33	99,60	95,93	89,10	78,65	--
74396	69,69	80,52	85,61	92,51	95,28	89,57	83,70	75,53	--
114870	70,56	79,77	85,13	92,49	99,33	95,51	88,62	77,58	--
120226	86,30	96,92	101,93	109,00	110,72	105,10	99,27	90,51	--
121300	86,39	97,00	102,02	109,14	111,02	105,35	99,50	90,76	--
129818	86,03	96,54	101,58	108,65	110,28	104,68	98,85	90,09	--
140468	86,35	97,18	102,17	109,32	111,49	105,77	99,90	91,16	--
150053	85,97	96,52	101,55	108,64	110,35	104,73	98,89	90,14	--
173423	67,96	77,11	82,53	89,78	96,07	92,24	85,37	74,47	--
216994	70,07	78,33	84,26	90,65	96,41	92,75	85,93	75,75	--

Model: D2
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	--	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--	--	--
06	--	--	--	--	--	--	--
07	--	--	--	--	--	--	--
08	--	--	--	--	--	--	--
7342	--	--	--	--	--	--	--
19020	--	--	--	--	--	--	--
51985	--	--	--	--	--	--	--
56268	--	--	--	--	--	--	--
65882	--	--	--	--	--	--	--
74396	--	--	--	--	--	--	--
114870	--	--	--	--	--	--	--
120226	--	--	--	--	--	--	--
121300	--	--	--	--	--	--	--
129818	--	--	--	--	--	--	--
140468	--	--	--	--	--	--	--
150053	--	--	--	--	--	--	--
173423	--	--	--	--	--	--	--
216994	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 3. Berekeningsresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: D2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A2
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt 1	1,50	45,54	42,29	38,79	47,17
01_B	toetspunt 1	4,50	48,04	44,80	41,30	49,67
02_A	toetspunt 2	1,50	46,35	43,10	39,60	47,98
02_B	toetspunt 2	4,50	48,47	45,21	41,74	50,10
03_A	toetspunt 3	1,50	46,93	43,68	40,17	48,55
03_B	toetspunt 3	4,50	49,16	45,91	42,41	50,79
04_A	toetspunt 4	1,50	46,99	43,75	40,23	48,61
04_B	toetspunt 4	4,50	49,25	46,01	42,50	50,88
05_A	toetspunt 5	1,50	46,94	43,69	40,18	48,56
05_B	toetspunt 5	4,50	49,05	45,80	42,31	50,68
06_A	toetspunt 6	1,50	45,42	42,17	38,67	47,05
06_B	toetspunt 6	4,50	48,33	45,09	41,58	49,96
07_A	toetspunt 7	1,50	45,51	42,26	38,76	47,14
07_B	toetspunt 7	4,50	48,34	45,10	41,59	49,97
08_A	toetspunt 8	1,50	42,95	39,68	36,26	44,60
08_B	toetspunt 8	4,50	47,38	44,12	40,66	49,02
09_A	toetspunt 9	1,50	43,45	40,19	36,74	45,09
09_B	toetspunt 9	4,50	47,59	44,34	40,87	49,23
10_A	toetspunt 10	1,50	51,95	48,86	44,92	53,47
10_B	toetspunt 10	4,50	52,57	49,44	45,61	54,12
11_A	toetspunt 11	1,50	49,29	46,18	42,30	50,83
11_B	toetspunt 11	4,50	50,02	46,87	43,11	51,59
12_A	toetspunt 12	1,50	44,08	40,83	37,33	45,71
12_B	toetspunt 12	4,50	45,63	42,36	38,92	47,27
13_A	toetspunt 13	1,50	46,27	43,07	39,42	47,86
13_B	toetspunt 13	4,50	47,48	44,24	40,70	49,09
14_A	toetspunt 14	1,50	45,12	41,86	38,39	46,75
14_B	toetspunt 14	4,50	47,46	44,22	40,70	49,08
15_A	toetspunt 15	1,50	46,21	42,97	39,45	47,83
15_B	toetspunt 15	4,50	47,86	44,63	41,09	49,48
16_A	toetspunt 16	1,50	46,05	42,81	39,26	47,66
16_B	toetspunt 16	4,50	47,46	44,22	40,71	49,09

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: >70
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	toetspunt 1	1,50	45,54	42,29	38,79	47,17	
01_B	toetspunt 1	4,50	48,04	44,79	41,29	49,67	
02_A	toetspunt 2	1,50	46,35	43,10	39,60	47,98	
02_B	toetspunt 2	4,50	48,47	45,21	41,74	50,10	
03_A	toetspunt 3	1,50	46,93	43,68	40,17	48,55	
03_B	toetspunt 3	4,50	49,16	45,91	42,40	50,78	
04_A	toetspunt 4	1,50	46,99	43,75	40,22	48,61	
04_B	toetspunt 4	4,50	49,25	46,00	42,50	50,88	
05_A	toetspunt 5	1,50	46,93	43,69	40,17	48,55	
05_B	toetspunt 5	4,50	49,04	45,79	42,30	50,67	
06_A	toetspunt 6	1,50	45,42	42,17	38,67	47,05	
06_B	toetspunt 6	4,50	48,32	45,08	41,58	49,95	
07_A	toetspunt 7	1,50	45,50	42,25	38,75	47,13	
07_B	toetspunt 7	4,50	48,34	45,09	41,58	49,96	
08_A	toetspunt 8	1,50	42,94	39,67	36,26	44,60	
08_B	toetspunt 8	4,50	47,37	44,12	40,66	49,01	
09_A	toetspunt 9	1,50	43,45	40,18	36,74	45,09	
09_B	toetspunt 9	4,50	47,59	44,33	40,87	49,23	
10_A	toetspunt 10	1,50	51,95	48,86	44,92	53,47	
10_B	toetspunt 10	4,50	52,57	49,44	45,61	54,12	
11_A	toetspunt 11	1,50	49,29	46,18	42,30	50,83	
11_B	toetspunt 11	4,50	50,02	46,87	43,11	51,59	
12_A	toetspunt 12	1,50	44,08	40,83	37,33	45,71	
12_B	toetspunt 12	4,50	45,63	42,36	38,92	47,27	
13_A	toetspunt 13	1,50	46,27	43,07	39,42	47,86	
13_B	toetspunt 13	4,50	47,48	44,24	40,70	49,09	
14_A	toetspunt 14	1,50	45,11	41,85	38,39	46,75	
14_B	toetspunt 14	4,50	47,45	44,21	40,70	49,08	
15_A	toetspunt 15	1,50	46,21	42,97	39,45	47,83	
15_B	toetspunt 15	4,50	47,86	44,63	41,09	49,48	
16_A	toetspunt 16	1,50	46,04	42,81	39,26	47,65	
16_B	toetspunt 16	4,50	47,46	44,22	40,71	49,09	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: <70
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt 1	1,50	11,25	8,25	3,85	12,62
01_B	toetspunt 1	4,50	18,32	15,34	10,94	19,70
02_A	toetspunt 2	1,50	11,21	8,19	3,80	12,57
02_B	toetspunt 2	4,50	16,36	13,37	8,98	17,74
03_A	toetspunt 3	1,50	11,44	8,42	4,03	12,80
03_B	toetspunt 3	4,50	14,61	11,62	7,22	15,99
04_A	toetspunt 4	1,50	13,93	10,91	6,58	15,32
04_B	toetspunt 4	4,50	18,86	15,81	11,55	20,26
05_A	toetspunt 5	1,50	17,52	14,50	10,16	18,90
05_B	toetspunt 5	4,50	21,54	18,49	14,22	22,94
06_A	toetspunt 6	1,50	12,66	9,66	5,26	14,03
06_B	toetspunt 6	4,50	19,64	16,63	12,28	21,03
07_A	toetspunt 7	1,50	14,38	11,39	6,99	15,76
07_B	toetspunt 7	4,50	19,32	16,31	11,96	20,71
08_A	toetspunt 8	1,50	15,22	12,20	7,85	16,60
08_B	toetspunt 8	4,50	19,51	16,50	12,14	20,89
09_A	toetspunt 9	1,50	14,65	11,64	7,28	16,03
09_B	toetspunt 9	4,50	19,13	16,13	11,77	20,52
10_A	toetspunt 10	1,50	3,25	0,21	-4,14	4,62
10_B	toetspunt 10	4,50	5,71	2,65	-1,69	7,07
11_A	toetspunt 11	1,50	8,09	5,07	0,69	9,46
11_B	toetspunt 11	4,50	14,68	11,71	7,29	16,06
12_A	toetspunt 12	1,50	7,12	4,09	-0,29	8,48
12_B	toetspunt 12	4,50	13,69	10,71	6,30	15,07
13_A	toetspunt 13	1,50	7,46	4,43	0,05	8,82
13_B	toetspunt 13	4,50	14,04	11,06	6,65	15,42
14_A	toetspunt 14	1,50	16,10	13,09	8,71	17,47
14_B	toetspunt 14	4,50	18,36	15,37	10,98	19,74
15_A	toetspunt 15	1,50	--	--	--	--
15_B	toetspunt 15	4,50	--	--	--	--
16_A	toetspunt 16	1,50	5,29	2,29	-2,10	6,66
16_B	toetspunt 16	4,50	13,82	10,84	6,46	15,21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D2
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: niet-gezoneerde wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt 1	1,50	31,53	28,34	24,56	33,06
01_B	toetspunt 1	4,50	33,41	30,23	26,41	34,93
02_A	toetspunt 2	1,50	33,41	30,32	26,28	34,88
02_B	toetspunt 2	4,50	35,11	32,03	27,98	36,59
03_A	toetspunt 3	1,50	35,13	32,07	27,96	36,59
03_B	toetspunt 3	4,50	36,67	33,60	29,52	38,14
04_A	toetspunt 4	1,50	35,72	32,65	28,55	37,18
04_B	toetspunt 4	4,50	37,25	34,18	30,12	38,73
05_A	toetspunt 5	1,50	35,57	32,48	28,45	37,05
05_B	toetspunt 5	4,50	37,37	34,25	30,27	38,85
06_A	toetspunt 6	1,50	34,96	31,79	27,96	36,48
06_B	toetspunt 6	4,50	37,27	34,07	30,30	38,80
07_A	toetspunt 7	1,50	35,62	32,42	28,68	37,16
07_B	toetspunt 7	4,50	37,97	34,75	31,05	39,52
08_A	toetspunt 8	1,50	34,25	31,01	27,37	35,81
08_B	toetspunt 8	4,50	36,54	33,28	29,70	38,12
09_A	toetspunt 9	1,50	32,64	29,36	25,82	34,23
09_B	toetspunt 9	4,50	35,10	31,81	28,29	36,69
10_A	toetspunt 10	1,50	37,10	33,69	30,44	38,74
10_B	toetspunt 10	4,50	39,18	35,73	32,56	40,84
11_A	toetspunt 11	1,50	33,99	30,57	27,36	35,65
11_B	toetspunt 11	4,50	36,17	32,71	29,58	37,84
12_A	toetspunt 12	1,50	28,84	25,36	22,26	30,51
12_B	toetspunt 12	4,50	31,20	27,68	24,65	32,88
13_A	toetspunt 13	1,50	31,69	28,24	25,08	33,35
13_B	toetspunt 13	4,50	33,76	30,27	27,18	35,43
14_A	toetspunt 14	1,50	25,64	21,98	19,20	27,35
14_B	toetspunt 14	4,50	28,21	24,58	21,75	29,92
15_A	toetspunt 15	1,50	29,43	25,91	22,84	31,09
15_B	toetspunt 15	4,50	30,94	27,42	24,38	32,61
16_A	toetspunt 16	1,50	28,77	25,28	22,14	30,41
16_B	toetspunt 16	4,50	30,55	27,07	23,92	32,20

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

toetspunt	hoogte [m]	excl. aftrek [dB]					
		A2			niet-gezoneerde wegen		
		<70	A2 λ = 70	som	<70	λ = 70	som
01_A	1,5	12,62	47,17	47,17	33,06	--	33,06
01_B	4,5	19,70	49,67	49,67	34,93	--	34,93
02_A	1,5	12,57	47,98	47,98	34,88	--	34,88
02_B	4,5	17,74	50,10	50,10	36,59	--	36,59
03_A	1,5	12,80	48,55	48,55	36,59	--	36,59
03_B	4,5	15,99	50,78	50,78	38,14	--	38,14
04_A	1,5	15,32	48,61	48,61	37,18	--	37,18
04_B	4,5	20,26	50,88	50,88	38,73	--	38,73
05_A	1,5	18,90	48,55	48,55	37,05	--	37,05
05_B	4,5	22,94	50,67	50,68	38,85	--	38,85
06_A	1,5	14,03	47,05	47,05	36,48	--	36,48
06_B	4,5	21,03	49,95	49,96	38,80	--	38,80
07_A	1,5	15,76	47,13	47,13	37,16	--	37,16
07_B	4,5	20,71	49,96	49,97	39,52	--	39,52
08_A	1,5	16,60	44,60	44,61	35,82	--	35,82
08_B	4,5	20,89	49,01	49,02	38,12	--	38,12
09_A	1,5	16,03	45,09	45,10	34,23	--	34,23
09_B	4,5	20,52	49,23	49,24	36,69	--	36,69
10_A	1,5	4,62	53,47	53,47	38,74	--	38,74
10_B	4,5	7,07	54,12	54,12	40,84	--	40,84
11_A	1,5	9,46	50,83	50,83	35,65	--	35,65
11_B	4,5	16,06	51,59	51,59	37,84	--	37,84
12_A	1,5	8,48	45,71	45,71	30,51	--	30,51
12_B	4,5	15,07	47,27	47,27	32,88	--	32,88
13_A	1,5	8,82	47,86	47,86	33,35	--	33,35
13_B	4,5	15,42	49,09	49,09	35,43	--	35,43
14_A	1,5	17,47	46,75	46,76	27,36	--	27,36
14_B	4,5	19,74	49,08	49,09	29,92	--	29,92
15_A	1,5	--	47,83	47,83	31,09	--	31,09
15_B	4,5	--	49,48	49,48	32,61	--	32,61
16_A	1,5	6,66	47,65	47,65	30,41	--	30,41
16_B	4,5	15,21	49,09	49,09	32,20	--	32,20

toetspunt	hoogte [m]	incl. aftrek [dB]					
		A2			niet-gezoneerde wegen		
		<70	= 70	som	<70	= 70	som
01_A	1,5	7,62	45,17	45,17	28,06	--	28,06
01_B	4,5	14,70	47,67	47,67	29,93	--	29,93
02_A	1,5	7,57	45,98	45,98	29,88	--	29,88
02_B	4,5	12,74	48,10	48,10	31,59	--	31,59
03_A	1,5	7,80	46,55	46,55	31,59	--	31,59
03_B	4,5	10,99	48,78	48,78	33,14	--	33,14
04_A	1,5	10,32	46,61	46,61	32,18	--	32,18
04_B	4,5	15,26	48,88	48,88	33,73	--	33,73
05_A	1,5	13,90	46,55	46,55	32,05	--	32,05
05_B	4,5	17,94	48,67	48,67	33,85	--	33,85
06_A	1,5	9,03	45,05	45,05	31,48	--	31,48
06_B	4,5	16,03	47,95	47,95	33,80	--	33,80
07_A	1,5	10,76	45,13	45,13	32,16	--	32,16
07_B	4,5	15,71	47,96	47,96	34,52	--	34,52
08_A	1,5	11,60	42,60	42,60	30,82	--	30,82
08_B	4,5	15,89	47,01	47,01	33,12	--	33,12
09_A	1,5	11,03	43,09	43,09	29,23	--	29,23
09_B	4,5	15,52	47,23	47,23	31,69	--	31,69
10_A	1,5	-0,38	51,47	51,47	33,74	--	33,74
10_B	4,5	2,07	52,12	52,12	35,84	--	35,84
11_A	1,5	4,46	48,83	48,83	30,65	--	30,65
11_B	4,5	11,06	49,59	49,59	32,84	--	32,84
12_A	1,5	3,48	43,71	43,71	25,51	--	25,51
12_B	4,5	10,07	45,27	45,27	27,88	--	27,88
13_A	1,5	3,82	45,86	45,86	28,35	--	28,35
13_B	4,5	10,42	47,09	47,09	30,43	--	30,43
14_A	1,5	12,47	44,75	44,75	22,36	--	22,36
14_B	4,5	14,74	47,08	47,08	24,92	--	24,92
15_A	1,5	--	45,83	45,83	26,09	--	26,09
15_B	4,5	--	47,48	47,48	27,61	--	27,61
16_A	1,5	1,66	45,65	45,65	25,41	--	25,41
16_B	4,5	10,21	47,09	47,09	27,20	--	27,20

Bijlage 4. Cumulatieve geluidsbelasting

Berekening industrielawaai



Naam	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	De kemp	189793,06	352477,66	1,50	48,0	25,7	22,2	48,0
01_B	De kemp	189793,06	352477,66	5,00	51,9	34,5	31,3	51,9
02_A	De kemp	189783,29	352474,26	1,50	47,5	25,2	21,8	47,5
02_B	De kemp	189783,29	352474,26	5,00	51,7	34,2	31,2	51,7
03_A	De kemp	189772,55	352467,69	1,50	45,3	26,6	23,2	45,3
03_B	De kemp	189772,55	352467,69	5,00	51,6	33,9	30,9	51,6
04_A	De kemp	189762,92	352461,79	1,50	48,4	25,7	22,4	48,4
04_B	De kemp	189762,92	352461,79	5,00	51,5	34,6	31,5	51,5
05_A	De kemp	189806,73	352459,63	1,50	34,0	17,0	13,7	34,0
05_B	De kemp	189806,73	352459,63	5,00	38,6	20,2	16,8	38,6
06_A	De kemp	189796,99	352451,65	1,50	41,9	19,9	16,6	41,9
06_B	De kemp	189796,99	352451,65	5,00	48,2	25,8	22,7	48,2

Gecumuleerd geluid [L_{den}]

toetspunt	hoogte [m]	L_{VL}	L_{RL}	L_{IL}	L_{LL}	L_{wt}	L_{sg}	L_{cum}	klasse Miedema
01_A	1,5	47		48				51	redelijk
01_B	4,5	50		52				55	redelijk
02_A	7,5	48		48				52	redelijk
02_B	1,5	50		52				55	redelijk
03_A	4,5	49		48				52	redelijk
03_B	7,5	51		52				55	redelijk
04_A	1,5	49		48				52	redelijk
04_B	4,5	51		52				55	redelijk
05_A	7,5	49		48				52	redelijk
05_B	1,5	51		52				55	redelijk
06_A	4,5	47		48				51	redelijk
06_B	7,5	50		52				55	redelijk
07_A	1,5	48		48				51	redelijk
07_B	4,5	50		52				55	redelijk
08_A	7,5	45		48				50	goed
08_B	1,5	49		52				54	redelijk
09_A	4,5	45		48				51	redelijk
09_B	7,5	49		52				55	redelijk
10_A	1,5	54		42				54	redelijk
10_B	4,5	54		48				55	redelijk
11_A	7,5	51		42				52	redelijk
11_B	1,5	52		48				54	redelijk
12_A	4,5	46		42				48	goed
12_B	7,5	47		48				51	redelijk
13_A	1,5	48		42				49	goed
13_B	4,5	49		48				52	redelijk
14_A	7,5	47		42				48	goed
14_B	1,5	49		48				52	redelijk
15_A	4,5	48		48				52	redelijk
15_B	7,5	50		52				55	redelijk
16_A	1,5	48		48				51	redelijk
16_B	4,5	49		52				54	redelijk

