

## Akoestisch Onderzoek **V1.0**

naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuw  
te realiseren woning gelegen op het perceel aan de

**Straatweg 171**

**3054 AD ROTTERDAM**



het geluid**Buro**



## Akoestisch Onderzoek V1.0

naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuw  
te realiseren woning gelegen op het perceel aan de

**Straatweg 171**  
**3054 AD ROTTERDAM**

datum: 30 mei 2016

adviseur: **Corien de Jongh**

opdrachtgever: **BODG ruimtelijk advies bv**  
**De heer H. de Groot**  
Postbus 6083  
3002 AB ROTTERDAM

kenmerk: 3054 AD - 171 WO 001 30.05.2016 V1.0



© 2016 Het GeluidBuro bv

Dit rapport mag worden gebruikt en verspreid door de opdrachtgever en belanghebbenden, zolang dit verband houdt met hetgeen waarvoor het onderzoek is verricht. Voor ander gebruik mag niets uit dit rapport in enigerlei vorm of op enigerlei wijze worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, noch elektronisch of mechanisch, noch middels fotokopieën of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande toestemming van Het GeluidBuro.

Alle opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd overeenkomstig De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011), inclusief alle bijlagen en aanvullingen tot op heden.

Bij de onderzoeken die Het GeluidBuro verricht wordt gebruik gemaakt van informatie die door verschillende partijen wordt aangeleverd. Het is niet mogelijk al deze informatie op juistheid te controleren. Zo kunnen bestemmingen van ruimten en/of gebouwen anders blijken dan werd aangenomen of kunnen normen worden verscherpt of versoepeld. Het GeluidBuro is niet aansprakelijk voor gegevens die niet in redelijkheid op juistheid gecontroleerd hadden kunnen worden.

## Inhoud van het rapport

|          |                                        |           |
|----------|----------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                 | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Uitgangspunten.....</b>             | <b>6</b>  |
| 2.1      | Algemeen .....                         | 6         |
| 2.2      | Normstelling .....                     | 7         |
| 2.3      | Verkeersgegevens .....                 | 8         |
| 2.4      | Overige uitgangspunten.....            | 8         |
| <b>3</b> | <b>Berekening geluidbelasting.....</b> | <b>9</b>  |
| 3.1      | Rekenmethode .....                     | 9         |
| 3.2      | Rekenresultaten .....                  | 9         |
| 3.3      | Beoordeling geluidbelasting .....      | 11        |
| <b>4</b> | <b>Conclusie.....</b>                  | <b>12</b> |

### Bijlagen

- A Figuren
- B Invoergegevens rekenmodel
- C Resultaten geluidbelasting verkeer
- D Gehanteerde verkeersgegevens

## 1 Inleiding

In opdracht van BOdG ruimtelijk advies bv uit Rotterdam is door Het GeluidBuro een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuw te realiseren woning op het perceel aan de Straatweg 171 in Rotterdam.

Omdat sprake is van nieuwbouw met een geluidgevoelige bestemming, dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de geluidbelasting op de gevels vanwege het verkeer op de Straatweg (inclusief trams).

De geluidbelasting vanwege het weg- en tramverkeer dient getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

In hoofdstuk 2 van dit rapport worden de bij het onderzoek gehanteerde uitgangspunten weergegeven, waaronder de normstelling en de verkeersgegevens.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de berekening van de geluidbelasting en worden de resultaten samengevat en beoordeeld.

Tot slot wordt in hoofdstuk 4 van dit rapport afgesloten met een conclusie.

## 2 Uitgangspunten

### 2.1 Algemeen

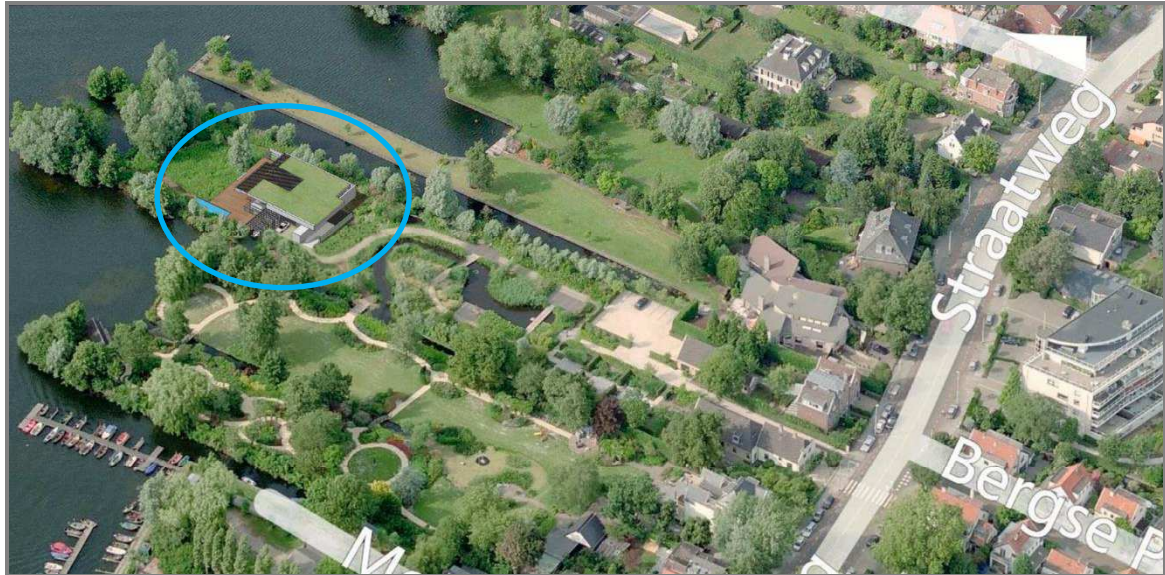
Het voornemen bestaat om op het perceel aan de Straatweg 171 in Rotterdam een woning nieuw te realiseren.

Het blauw gearceerde vlak in figuur 2.1 geeft de locatie van het perceel aan de Straatweg weer.



**Figuur 2.1** Luchtfoto met locatie perceel Straatweg 171 in Rotterdam (bron: Google Earth)

In figuur 2.2 wordt een impressie van het plan weergegeven.



**Figuur 2.2** Impressie plan nieuwbouw woning Straatweg 171 in Rotterdam

De nieuw te realiseren woning is gelegen binnen de zone van de Straatweg (inclusief trams).

## 2.2 Normstelling

Omdat sprake is van nieuwbouw met een geluidgevoelige bestemming, dient de geluidbelasting vanwege het weg- en tramverkeer getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Meer informatie over de wet- en regelgeving is te vinden op de website van [Overheid.nl](http://Overheid.nl) en op de website van [Kenniscentrum Infomil](http://Kenniscentrum Infomil).

Voor wat betreft het wegverkeer (inclusief trams) geldt dat voor bebouwing met een woonbestemming de voorkeursgrenswaarde 48 dB bedraagt. Omdat sprake is van een stedelijke situatie, kan in principe ontheffing worden verleend tot een geluidbelasting van maximaal 63 dB.

## 2.3 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Rotterdam, d.d. 19 mei 2016, en gelden voor het prognosejaar 2026.

De voor de berekeningen gehanteerde verkeersgegevens worden samengevat in de onderstaande tabel 2.1.

**Tabel 2.1** Gehanteerde verkeersgegevens prognosejaar 2026

| Weg(vak)  | Intensiteit<br>2026<br>[mvt/etmaal] | Periode | Verdeling<br>per voertuigcategorie<br>[aantal per uur] |        |       |       |
|-----------|-------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|--------|-------|-------|
|           |                                     |         | licht                                                  | middel | zwaar | trams |
| Straatweg | 17.575                              | dag     | 1.085                                                  | 25     | 17    | 12    |
|           |                                     | avond   | 639                                                    | 12     | 8     | 6     |
|           |                                     | nacht   | 171                                                    | 4      | 3     | 2     |

In de tabel staat 'licht' voor lichte motorvoertuigen, 'middel' voor middelzwaar vrachtverkeer, 'zwaar' voor zwaar vrachtverkeer en 'trams' voor trams.

Opgemerkt wordt dat de trams beschouwd dienen te worden als railverkeer (zie ook punt 3.2 van dit rapport). Het in tabel 2.1 weergegeven aantal trams betreft het aantal tramstellen. Omdat een tramstel bestaat uit 3 bakken (eenheden), is in de berekeningen dit aantal met een factor 3 opgehoogd.

## 2.4 Overige uitgangspunten

Volgens opgave van de gemeente Rotterdam bedraagt de maximaal toegestane snelheid 50 km/uur voor de Straatweg.

Voor de trams op de Straatweg is uitgegaan van een maximale snelheid van 40 km/uur.

Voor het wegdek van de Straatweg is uitgegaan van 'standaard' asfalt (wegdektype W0).

De trambaan in het midden van de Straatweg is gelegen in het asfalt.

Voor wat betreft de te hanteren bodemfactoren is voor het gehele gebied uitgegaan van 'akoestisch relatief zacht' (bodemfactor 0,8). Voor de wegen en het water is uitgegaan van 'akoestisch hard' (bodemfactor 0,0).

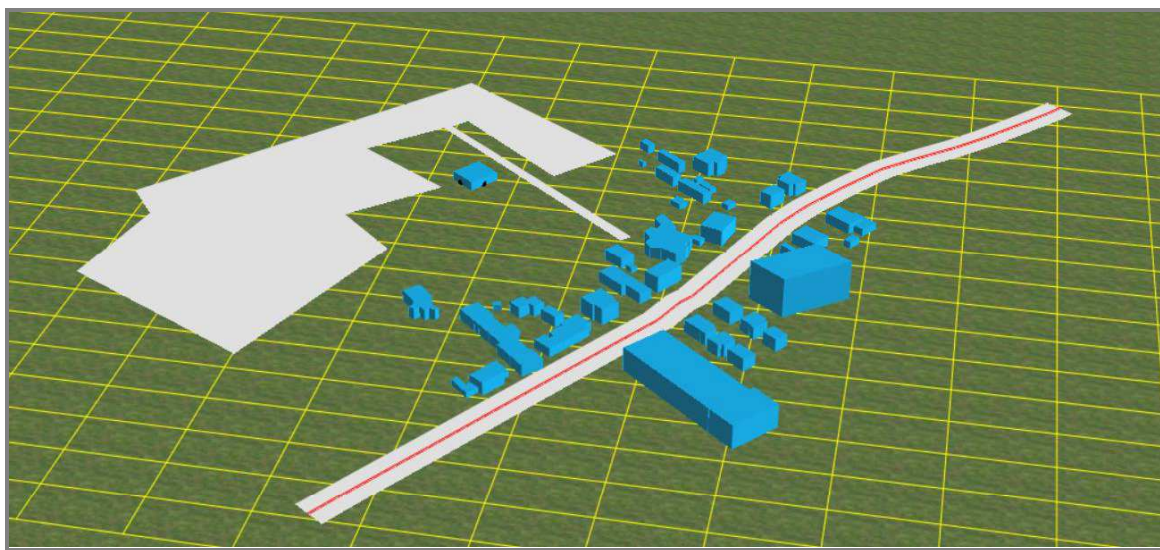
## 3 Berekening geluidbelasting

### 3.1 Rekenmethode

De geluidbelasting vanwege het weg- en tramverkeer is berekend volgens 'Standaard Rekenmethode II' zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012'.

Hiertoe is een rekenmodel opgesteld met behulp van het rekenprogramma Geomilieu versie 3.11.

In figuur 3.1 is een 3D-weergave van het rekenmodel weergegeven.



**Figuur 3.1** 3D-weergave rekenmodel wegverkeer

### 3.2 Rekenresultaten

Met behulp van het eerder genoemde rekenmodel is de geluidbelasting vanwege het verkeer op de Straatweg (exclusief trams) berekend voor het prognosejaar 2026.

Voor een weergave van het ingevoerde rekenmodel en de gedetailleerde invoergegevens wordt verwezen naar figuur 1 (wegverkeer) respectievelijk figuur 2 (tramverkeer) van bijlage A respectievelijk bijlage B van dit rapport. Voor de situering van de rekenpunten wordt verwezen naar figuur 3 van dit rapport.

De berekende geluidbelastingen worden inclusief aftrek ex artikel 3.4 RMW 2012 (artikel 110g Wgh) en - indien van toepassing - inclusief aftrek ex artikel 3.5 RMW 2012 ('stille banden aftrek') weergegeven in bijlage C van dit rapport.

De aftrek ex artikel 3.5 RMW 2012 ('stille banden aftrek') is overigens alleen van toepassing bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt. In deze situatie is de aftrek ex artikel 3.5 RMW 2012 ('stille banden aftrek') dan ook niet relevant.

In de onderstaande tabel 3.1 zijn de te toetsen geluidbelastingen  $L_{den}$  inclusief aftrek ex artikel 3.4 RMW 2012 samengevat.

Voor wat betreft de Beneluxlaan wordt onderscheid gemaakt tussen de geluidbelasting vanwege de trams en de geluidbelasting vanwege het overige verkeer.

Zoals aangegeven onder punt 2.3 van dit rapport dienen de trams op de Straatweg te worden beschouwd als railverkeer. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld waarin overeenkomstig bijlage IV van het RMV 2012 een baanvak is opgenomen met spoorvoertuigen van de categorie 10.

Voor het gemiddelde aantal trams per uur is uitgegaan van de intensiteiten zoals weergegeven in tabel 2.2 van dit rapport (vermenigvuldigd met een factor 3 voor het gemiddelde aantal bakken).

Om de geluidbelasting te toetsen, dient de geluidbelasting vanwege de trams (railverkeer) eerst omgerekend te worden naar een geluidbelasting vanwege wegverkeer (overeenkomstig het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012') om vervolgens gecumuleerd te worden met de geluidbelasting vanwege het overige verkeer (zonder aftrek).

Op deze gecumuleerde geluidbelasting mag vervolgens de aftrek ex artikel 3.4 RMW 2012 worden toegepast. Voor een compleet overzicht wordt verwezen naar bijlage C van dit rapport.

**Tabel 3.1** Geluidbelasting  $L_{den}$  vanwege Beneluxlaan

| Rekenpunt | Omschrijving             | Hoogte<br>[m] | Geluidbelasting<br>vanwege<br>Straatweg<br>[dB] |                        |                              |        |                              |
|-----------|--------------------------|---------------|-------------------------------------------------|------------------------|------------------------------|--------|------------------------------|
|           |                          |               | Overig verkeer exclusief aftrek                 | Trams exclusief aftrek | Gecumuleerd exclusief aftrek | Aftrek | Gecumuleerd inclusief aftrek |
| 01        | rekenpunt zuidoostgevel  | 1,50          | 43                                              | 35                     | 44                           | 5      | < 53                         |
| 02        | rekenpunt zuidwestgevel  | 1,50          | 39                                              | 31                     | 39                           | 5      | < 53                         |
| 03        | rekenpunt noordwestgevel | 1,50          | < 20                                            | < 20                   | < 20                         | 5      | < 53                         |
| 04        | rekenpunt noordoostgevel | 1,50          | 41                                              | 32                     | 41                           | 5      | < 53                         |

### 3.3 Beoordeling geluidbelasting

Uit de rekenresultaten volgt dat voor wat betreft de Straatweg (inclusief trams) op de gevels van de nieuw te realiseren woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden.

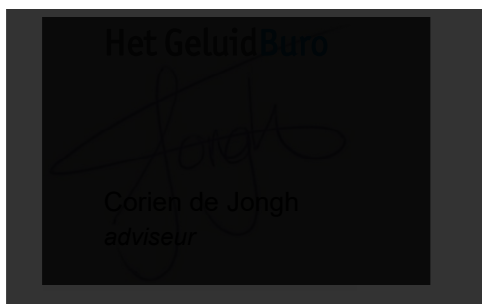
Vanuit akoestisch oogpunt is er geen belemmering voor de realisatie van de woning op het perceel aan de Straatweg 171.

## 4 Conclusie

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen wij de volgende conclusies trekken:

De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Straatweg (inclusief trams) overschrijdt nergens de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Vanuit akoestisch oogpunt is er geen belemmering voor de realisatie van de woning op het perceel aan de Straatweg 171.

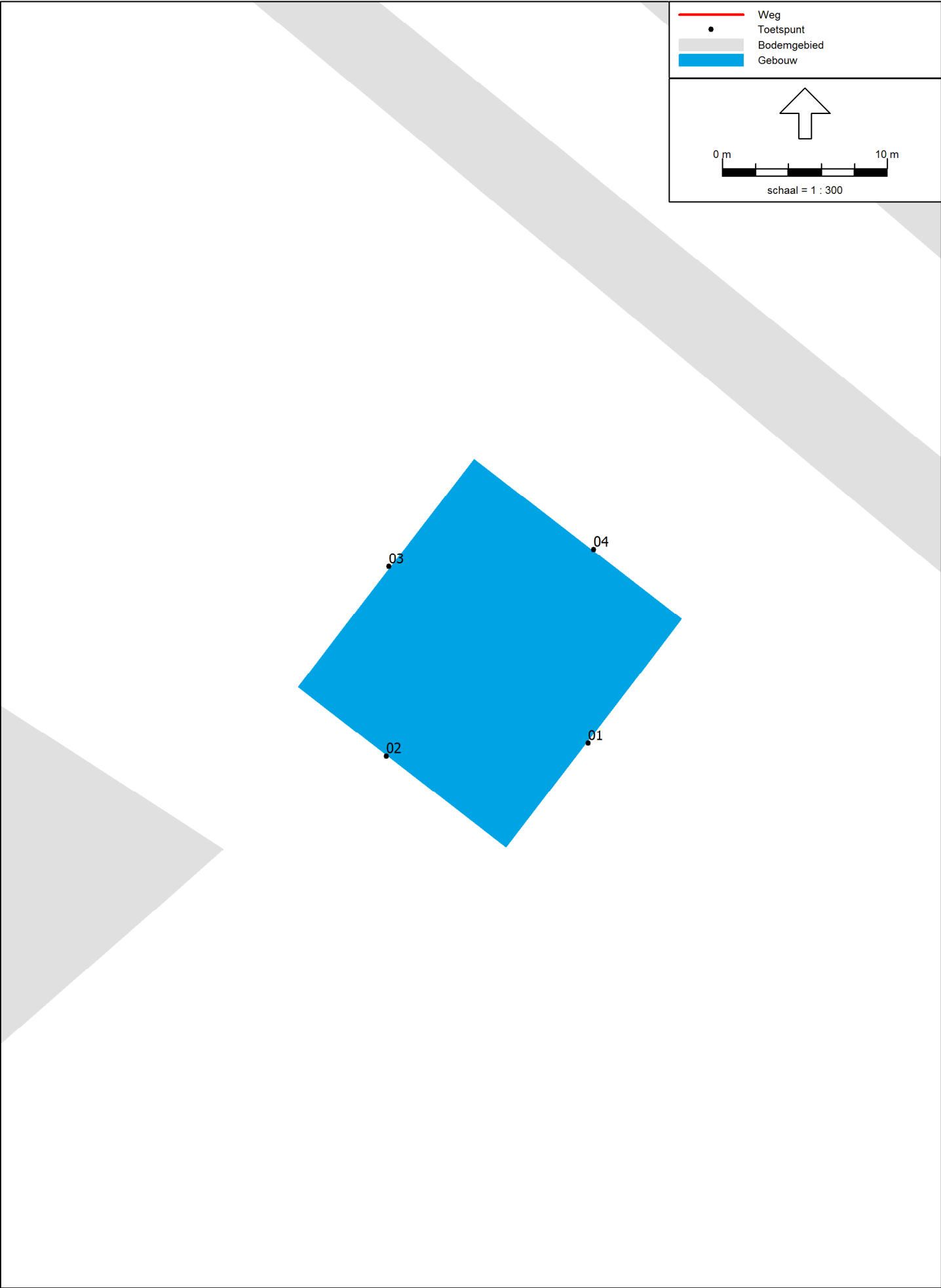








Figuur 2 | Overzicht rekenmodel situatie 2026 tramverkeer inclusief identificatie trambaan



Figuur 3 | Overzicht rekenmodel situatie 2026 inclusief identificatie rekenpunten



Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Omschr.    | ISO_H | ISO M | Hdef.    | Hbron | Type        | Cpl  | Cpl_W | bb                       | m                          | Lwissel | Cbb,63 | Cbb,125 | Cbb,250 | Cbb,500 | Cbb,1k |
|-------|------------|-------|-------|----------|-------|-------------|------|-------|--------------------------|----------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|
| SW_02 | tramlijn 4 | 0,00  | 0,00  | Relatief | 0,20  | Intensiteit | True | 1,5   | 8 - Ingegoten spoorstaaf | 1 - Doorgelaste spoorstaaf | 30      | 0,0    | 0,0     | 0,0     | 0,0     | 0,0    |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Cbb,2k | Cbb,4k | Cbb,8k | Trein 1      | Profiel1  | Aantal(D) 1 | Aantal(A) 1 | Aantal(N) 1 | Aantal(P4) 1 | V(D) 1 | V(A) 1 | V(N) 1 | V(P4) 1 | Corr. 1 | Trein 2 | Profiel2  | Aantal(D) 2 |
|-------|--------|--------|--------|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|
| SW_02 | 0,0    | 0,0    | 0,0    | Categorie 10 | Doorgaand | 36,000      | 18,000      | 6,000       | 0,000        | 40     | 40     | 40     | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Aantal(A) 2 | Aantal(N) 2 | Aantal(P4) 2 | V(D) 2 | V(A) 2 | V(N) 2 | V(P4) 2 | Corr. 2 | Trein 3 | Profiel3  | Aantal(D) 3 | Aantal(A) 3 | Aantal(N) 3 | Aantal(P4) 3 | V(D) 3 | V(A) 3 | V(N) 3 |
|-------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|
| SW_02 | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | V(P4) 3 | Corr. 3 | Trein 4 | Profiel4  | Aantal(D) 4 | Aantal(A) 4 | Aantal(N) 4 | Aantal(P4) 4 | V(D) 4 | V(A) 4 | V(N) 4 | V(P4) 4 | Corr. 4 | Trein 5 | Profiel5  | Aantal(D) 5 | Aantal(A) 5 |
|-------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|
| SW_02 | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Aantal(N) 5 | Aantal(P4) 5 | V(D) 5 | V(A) 5 | V(N) 5 | V(P4) 5 | Corr. 5 | Trein 6 | Profiel6  | Aantal(D) 6 | Aantal(A) 6 | Aantal(N) 6 | Aantal(P4) 6 | V(D) 6 | V(A) 6 | V(N) 6 | V(P4) 6 | Corr. 6 |
|-------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|
| SW_02 | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Trein 7 | Profiel7  | Aantal(D) 7 | Aantal(A) 7 | Aantal(N) 7 | Aantal(P4) 7 | V(D) 7 | V(A) 7 | V(N) 7 | V(P4) 7 | Corr. 7 | Trein 8 | Profiel8  | Aantal(D) 8 | Aantal(A) 8 | Aantal(N) 8 |
|-------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| SW_02 | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Aantal(P4) 8 | V(D) 8 | V(A) 8 | V(N) 8 | V(P4) 8 | Corr. 8 | Trein 9 | Profiel9  | Aantal(D) 9 | Aantal(A) 9 | Aantal(N) 9 | Aantal(P4) 9 | V(D) 9 | V(A) 9 | V(N) 9 | V(P4) 9 | Corr. 9 | Trein 10 |
|-------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------|--------|--------|---------|---------|----------|
| SW_02 | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0       | Doorgaand | 0,000       | 0,000       | 0,000       | 0,000        | 0      | 0      | 0      | 0       | 0,00    | 0        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Profiel10 | Aantal(D) 10 | Aantal(A) 10 | Aantal(N) 10 | Aantal(P4) 10 | V(D) 10 | V(A) 10 | V(N) 10 | V(P4) 10 | Corr. 10 | Trein 11 | Profiel11 | Aantal(D) 11 | Aantal(A) 11 | Aantal(N) 11 |
|-------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|
| SW_02 | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Aantal(P4) 11 | V(D) 11 | V(A) 11 | V(N) 11 | V(P4) 11 | Corr. 11 | Trein 12 | Profiel12 | Aantal(D) 12 | Aantal(A) 12 | Aantal(N) 12 | Aantal(P4) 12 | V(D) 12 | V(A) 12 | V(N) 12 | V(P4) 12 |
|-------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|
| SW_02 | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Corr. 12 | Trein 13 | Profiel13 | Aantal(D) 13 | Aantal(A) 13 | Aantal(N) 13 | Aantal(P4) 13 | V(D) 13 | V(A) 13 | V(N) 13 | V(P4) 13 | Corr. 13 | Trein 14 | Profiel14 | Aantal(D) 14 | Aantal(A) 14 |
|-------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|
| SW_02 | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Aantal(N) 14 | Aantal(P4) 14 | V(D) 14 | V(A) 14 | V(N) 14 | V(P4) 14 | Corr. 14 | Trein 15 | Profiel15 | Aantal(D) 15 | Aantal(A) 15 | Aantal(N) 15 | Aantal(P4) 15 | V(D) 15 | V(A) 15 | V(N) 15 |
|-------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|
| SW_02 | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | V(P4) 15 | Corr. 15 | Trein 16 | Profiel16 | Aantal(D) 16 | Aantal(A) 16 | Aantal(N) 16 | Aantal(P4) 16 | V(D) 16 | V(A) 16 | V(N) 16 | V(P4) 16 | Corr. 16 | Trein 17 | Profiel17 | Aantal(D) 17 |
|-------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|
| SW_02 | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Aantal(A) 17 | Aantal(N) 17 | Aantal(P4) 17 | V(D) 17 | V(A) 17 | V(N) 17 | V(P4) 17 | Corr. 17 | Trein 18 | Profiel18 | Aantal(D) 18 | Aantal(A) 18 | Aantal(N) 18 | Aantal(P4) 18 | V(D) 18 |
|-------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|
| SW_02 | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | V(A) 18 | V(N) 18 | V(P4) 18 | Corr. 18 | Trein 19 | Profiel19 | Aantal(D) 19 | Aantal(A) 19 | Aantal(N) 19 | Aantal(P4) 19 | V(D) 19 | V(A) 19 | V(N) 19 | V(P4) 19 | Corr. 19 | Trein 20 |
|-------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|
| SW_02 | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Profiel20 | Aantal(D) 20 | Aantal(A) 20 | Aantal(N) 20 | Aantal(P4) 20 | V(D) 20 | V(A) 20 | V(N) 20 | V(P4) 20 | Corr. 20 | Trein 21 | Profiel21 | Aantal(D) 21 | Aantal(A) 21 | Aantal(N) 21 |
|-------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|
| SW_02 | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        |

Model:        Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep:        (hoofdgroep)  
              Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Aantal(P4) 21 | V(D) 21 | V(A) 21 | V(N) 21 | V(P4) 21 | Corr. 21 | Trein 22 | Profiel22 | Aantal(D) 22 | Aantal(A) 22 | Aantal(N) 22 | Aantal(P4) 22 | V(D) 22 | V(A) 22 | V(N) 22 | V(P4) 22 |
|-------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|
| SW_02 | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Corr. 22 | Trein 23 | Profiel23 | Aantal(D) 23 | Aantal(A) 23 | Aantal(N) 23 | Aantal(P4) 23 | V(D) 23 | V(A) 23 | V(N) 23 | V(P4) 23 | Corr. 23 | Trein 24 | Profiel24 | Aantal(D) 24 | Aantal(A) 24 |
|-------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|
| SW_02 | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Aantal(N) 24 | Aantal(P4) 24 | V(D) 24 | V(A) 24 | V(N) 24 | V(P4) 24 | Corr. 24 | Trein 25 | Profiel25 | Aantal(D) 25 | Aantal(A) 25 | Aantal(N) 25 | Aantal(P4) 25 | V(D) 25 | V(A) 25 | V(N) 25 |
|-------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|
| SW_02 | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | V(P4) 25 | Corr. 25 | Trein 26 | Profiel26 | Aantal(D) 26 | Aantal(A) 26 | Aantal(N) 26 | Aantal(P4) 26 | V(D) 26 | V(A) 26 | V(N) 26 | V(P4) 26 | Corr. 26 | Trein 27 | Profiel27 | Aantal(D) 27 |
|-------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|
| SW_02 | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Aantal(A) 27 | Aantal(N) 27 | Aantal(P4) 27 | V(D) 27 | V(A) 27 | V(N) 27 | V(P4) 27 | Corr. 27 | Trein 28 | Profiel28 | Aantal(D) 28 | Aantal(A) 28 | Aantal(N) 28 | Aantal(P4) 28 | V(D) 28 |
|-------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|
| SW_02 | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | V(A) 28 | V(N) 28 | V(P4) 28 | Corr. 28 | Trein 29 | Profiel29 | Aantal(D) 29 | Aantal(A) 29 | Aantal(N) 29 | Aantal(P4) 29 | V(D) 29 | V(A) 29 | V(N) 29 | V(P4) 29 | Corr. 29 | Trein 30 |
|-------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|
| SW_02 | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | 0        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Profiel30 | Aantal(D) 30 | Aantal(A) 30 | Aantal(N) 30 | Aantal(P4) 30 | V(D) 30 | V(A) 30 | V(N) 30 | V(P4) 30 | Corr. 30 | RRgebr | Lrtr;feit[1] | Lrtr;feit[2] | Lrtr;feit[3] | Lrtr;feit[4] | Lrtr;feit[5] |
|-------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|----------|----------|--------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| SW_02 | Doorgaand | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0,00     | False  | 19           | 18           | 17           | 16           | 15           |

Model:        Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep:        (hoofdgroep)  
              Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | Lrtr;feit[6] | Lrtr;feit[7] | Lrtr;feit[8] | Lrtr;feit[9] | Lrtr;feit[10] | Lrtr;feit[11] | Lrtr;feit[12] | Lrtr;feit[13] | Lrtr;feit[14] | Lrtr;feit[15] | Lrtr;feit[16] | Lrtr;feit[17] | Lrtr;feit[18] | Lrtr;feit[19] | Lrtr;feit[20] |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| SW_02 | 14           | 13           | 12           | 11           | 10            | 9             | 8             | 7             | 6             | 5             | 4             | 3             | 2             | 1             | 0             |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Lrtr;feit[21] | Lrtr;feit[22] | Lrtr;feit[23] | Lrtr;feit[24] | Lrtr;feit[25] | Lrtr;feit[26] | Lrtr;feit[27] | Lrtr;feit[28] | Lrtr;feit[29] | Lrtr;feit[30] | Lrtr;feit[31] | Lrtr;feit[32] | Lrtr;feit[33] | Lrtr;feit[34] | Lrtr;feit[35] |
|-------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| SW_02 | -1            | -2            | -3            | -4            | -5            | -6            | -7            | -8            | -9            | -10           | -11           | -12           | -13           | -14           | -15           |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

| Naam  | Lrtr;feit[36] | Brugcorrectie   | $\Delta Le; brug, 63$ | $\Delta Le; brug, 125$ | $\Delta Le; brug, 250$ | $\Delta Le; brug, 500$ | $\Delta Le; brug, 1k$ | $\Delta Le; brug, 2k$ | $\Delta Le; brug, 4k$ | $\Delta Le; brug, 8k$ | Schaal, 63 | Schaal, 125 | Schaal, 250 |
|-------|---------------|-----------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------|-------------|-------------|
| SW_02 | -16           | No steel bridge | 0,00                  | 0,00                   | 0,00                   | 0,00                   | 0,00                  | 0,00                  | 0,00                  | 0,00                  | 0,00       | 0,00        | 0,00        |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | Schaal,500 | Schaal,1k | Schaal,2k | Schaal,4k | Schaal,8k | LE(D)0.0 63 | LE(D)0.0 125 | LE(D)0.0 250 | LE(D)0.0 500 | LE(D)0.0 1k | LE(D)0.0 2k | LE(D)0.0 4k | LE(D)0.0 8k | LE(D)0.5 63 |
|-------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| SW_02 | 0,00       | 0,00      | 0,00      | 0,00      | 0,00      | 61,10       | 87,08        | 96,48        | 104,88       | 99,51       | 97,91       | 87,11       | 75,92       | 67,89       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | LE(D)0.5 125 | LE(D)0.5 250 | LE(D)0.5 500 | LE(D)0.5 1k | LE(D)0.5 2k | LE(D)0.5 4k | LE(D)0.5 8k | LE(D)1.0 63 | LE(D)1.0 125 | LE(D)1.0 250 | LE(D)1.0 500 | LE(D)1.0 1k | LE(D)1.0 2k |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| SW_02 | 86,25        | 85,48        | 94,10        | 88,11       | 90,52       | 91,73       | 79,92       | --          | --           | --           | --           | --          | --          |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(D)1.0 4k | LE(D)1.0 8k | LE(D)2.0 63 | LE(D)2.0 125 | LE(D)2.0 250 | LE(D)2.0 500 | LE(D)2.0 1k | LE(D)2.0 2k | LE(D)2.0 4k | LE(D)2.0 8k | LE(D)5.0 63 | LE(D)5.0 125 | LE(D)5.0 250 |
|-------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| SW_02 | --          | --          | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          | --          | --          | --           | --           |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(D)5.0 500 | LE(D)5.0 1k | LE(D)5.0 2k | LE(D)5.0 4k | LE(D)5.0 8k | LE(D)Br 63 | LE(D)Br 125 | LE(D)Br 250 | LE(D)Br 500 | LE(D)Br 1k | LE(D)Br 2k | LE(D)Br 4k | LE(D)Br 8k | LE(A)0.0 63 |
|-------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| SW_02 | --           | --          | --          | --          | --          | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         | 58,09       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | LE(A)0.0 125 | LE(A)0.0 250 | LE(A)0.0 500 | LE(A)0.0 1k | LE(A)0.0 2k | LE(A)0.0 4k | LE(A)0.0 8k | LE(A)0.5 63 | LE(A)0.5 125 | LE(A)0.5 250 | LE(A)0.5 500 | LE(A)0.5 1k | LE(A)0.5 2k |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| SW_02 | 84,07        | 93,47        | 101,87       | 96,50       | 94,90       | 84,10       | 72,91       | 64,88       | 83,24        | 82,47        | 91,09        | 85,10       | 87,51       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(A)0.5 4k | LE(A)0.5 8k | LE(A)1.0 63 | LE(A)1.0 125 | LE(A)1.0 250 | LE(A)1.0 500 | LE(A)1.0 1k | LE(A)1.0 2k | LE(A)1.0 4k | LE(A)1.0 8k | LE(A)2.0 63 | LE(A)2.0 125 | LE(A)2.0 250 |
|-------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| SW_02 | 88,72       | 76,91       | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          | --          | --          | --           | --           |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(A)2.0 500 | LE(A)2.0 1k | LE(A)2.0 2k | LE(A)2.0 4k | LE(A)2.0 8k | LE(A)5.0 63 | LE(A)5.0 125 | LE(A)5.0 250 | LE(A)5.0 500 | LE(A)5.0 1k | LE(A)5.0 2k | LE(A)5.0 4k | LE(A)5.0 8k |
|-------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| SW_02 | --           | --          | --          | --          | --          | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          | --          |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

| Naam  | LE(A)Br 63 | LE(A)Br 125 | LE(A)Br 250 | LE(A)Br 500 | LE(A)Br 1k | LE(A)Br 2k | LE(A)Br 4k | LE(A)Br 8k | LE(N)0.0 63 | LE(N)0.0 125 | LE(N)0.0 250 | LE(N)0.0 500 | LE(N)0.0 1k | LE(N)0.0 2k |
|-------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| SW_02 | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         | 53,32       | 79,30        | 88,70        | 97,10        | 91,73       | 90,13       |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

| Naam  | LE(N)0.0 4k | LE(N)0.0 8k | LE(N)0.5 63 | LE(N)0.5 125 | LE(N)0.5 250 | LE(N)0.5 500 | LE(N)0.5 1k | LE(N)0.5 2k | LE(N)0.5 4k | LE(N)0.5 8k | LE(N)1.0 63 | LE(N)1.0 125 | LE(N)1.0 250 |
|-------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| SW_02 | 79,33       | 68,14       | 60,11       | 78,47        | 77,70        | 86,32        | 80,33       | 82,74       | 83,95       | 72,14       | --          | --           | --           |

Model:        Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep:        (hoofdgroep)  
               Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(N)1.0 500 | LE(N)1.0 1k | LE(N)1.0 2k | LE(N)1.0 4k | LE(N)1.0 8k | LE(N)2.0 63 | LE(N)2.0 125 | LE(N)2.0 250 | LE(N)2.0 500 | LE(N)2.0 1k | LE(N)2.0 2k | LE(N)2.0 4k | LE(N)2.0 8k |
|-------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| SW_02 | --           | --          | --          | --          | --          | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          | --          |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

| Naam  | LE(N)5.0 63 | LE(N)5.0 125 | LE(N)5.0 250 | LE(N)5.0 500 | LE(N)5.0 1k | LE(N)5.0 2k | LE(N)5.0 4k | LE(N)5.0 8k | LE(N)Br 63 | LE(N)Br 125 | LE(N)Br 250 | LE(N)Br 500 | LE(N)Br 1k |
|-------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| SW_02 | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          | --          | --         | --          | --          | --          | --         |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | LE(N)Br 2k | LE(N)Br 4k | LE(N)Br 8k | LE(P4)0.0 63 | LE(P4)0.0 125 | LE(P4)0.0 250 | LE(P4)0.0 500 | LE(P4)0.0 1k | LE(P4)0.0 2k | LE(P4)0.0 4k | LE(P4)0.0 8k | LE(P4)0.5 63 | LE(P4)0.5 125 |
|-------|------------|------------|------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| SW_02 | --         | --         | --         | --           | --            | --            | --            | --           | --           | --           | --           | --           | --            |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

| Naam  | LE(P4)0.5 250 | LE(P4)0.5 500 | LE(P4)0.5 1k | LE(P4)0.5 2k | LE(P4)0.5 4k | LE(P4)0.5 8k | LE(P4)1.0 63 | LE(P4)1.0 125 | LE(P4)1.0 250 | LE(P4)1.0 500 | LE(P4)1.0 1k | LE(P4)1.0 2k |
|-------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| SW_02 | --            | --            | --           | --           | --           | --           | --           | --            | --            | --            | --           | --           |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | LE(P4)1.0 4k | LE(P4)1.0 8k | LE(P4)2.0 63 | LE(P4)2.0 125 | LE(P4)2.0 250 | LE(P4)2.0 500 | LE(P4)2.0 1k | LE(P4)2.0 2k | LE(P4)2.0 4k | LE(P4)2.0 8k | LE(P4)5.0 63 | LE(P4)5.0 125 |
|-------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| SW_02 | --           | --           | --           | --            | --            | --            | --           | --           | --           | --           | --           | --            |

Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

| Naam  | LE(P4)5.0 250 | LE(P4)5.0 500 | LE(P4)5.0 1k | LE(P4)5.0 2k | LE(P4)5.0 4k | LE(P4)5.0 8k | LE(P4)Br 63 | LE(P4)Br 125 | LE(P4)Br 250 | LE(P4)Br 500 | LE(P4)Br 1k | LE(P4)Br 2k | LE(P4)Br 4k |
|-------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| SW_02 | --            | --            | --           | --           | --           | --           | --          | --           | --           | --           | --          | --          | --          |

Model:        Situatie 2026 | Tramverkeer  
Groep:        (hoofdgroep)  
              Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawai - RMR-2012

|       |             |
|-------|-------------|
| Naam  | LE(P4)Br 8k |
| SW_02 | --          |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam | Omschr.            | Hoogte | Maaiveld | Hdef.    | Cp   | Zwevend | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k |
|------|--------------------|--------|----------|----------|------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 001  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 002  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 003  | bebouwing bestaand | 9,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 004  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 005  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 006  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 007  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 008  | bebouwing bestaand | 9,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 009  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 010  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 011  | bebouwing bestaand | 8,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 012  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 013  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 014  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 015  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 016  | bebouwing bestaand | 8,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 017  | bebouwing bestaand | 8,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 018  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 019  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 020  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 021  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 022  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 023  | bebouwing bestaand | 9,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 024  | bebouwing bestaand | 9,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 025  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 026  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 027  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 028  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 029  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 030  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 031  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam | Omschr.            | Hoogte | Maaiveld | Hdef.    | Cp   | Zwevend | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k |
|------|--------------------|--------|----------|----------|------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 032  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 033  | bebouwing bestaand | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 034  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 035  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 036  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 037  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 038  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 039  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 040  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 041  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 042  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 043  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 044  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 045  | bebouwing bestaand | 3,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 046  | bebouwing bestaand | 13,00  | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 047  | bebouwing bestaand | 13,00  | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 048  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 049  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 050  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 051  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 052  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 053  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 054  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 055  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 056  | bebouwing bestaand | 7,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 057  | bebouwing bestaand | 22,00  | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 058  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 059  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 060  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 061  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 062  | bebouwing bestaand | 4,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr.            | Hoogte | Maaiveld | Hdef.    | Cp   | Zwevend | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k |
|------|--------------------|--------|----------|----------|------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 063  | bebouwing bestaand | 6,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 064  | bebouwing bestaand | 4,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |
| 065  | nieuwbouw          | 5,00   | 0,00     | Relatief | 0 dB | False   | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     |

Model:      Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep:      (hoofdgroep)  
              Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam   Omschr.

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | Omschr.   | ISO_H | ISO M | Hdef.    | Type        | Cpl   | Cpl_W | Hbron | Helling | Wegdek | V(MR(D)) | V(MR(A)) | V(MR(N)) | V(MR(P4)) | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | V(LV(P4)) |
|-------|-----------|-------|-------|----------|-------------|-------|-------|-------|---------|--------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| SW_01 | Straatweg | 0,00  | 0,00  | Relatief | Intensiteit | False | 1,5   | 0,75  | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |

Model:        Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep:        (hoofdgroep)  
               Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | 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) | %Int(P4) | %MR(D) | %MR(A) | %MR(N) | %MR(P4) |
|-------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|---------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|--------|---------|
| SW_01 | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 17584,00      | 6,41    | 3,75    | 1,01    | --       | --     | --     | --     | --      |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MR(P4) | LV(D)   | LV(A)  | LV(N)  |
|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|---------|--------|--------|
| SW_01 | 96,27  | 96,97  | 96,07  | --      | 2,22   | 1,82   | 2,25   | --      | 1,51   | 1,21   | 1,69   | --      | --    | --    | --    | --     | 1085,00 | 639,00 | 171,00 |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | LV(P4) | MV(D) | MV(A) | MV(N) | MV(P4) | 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 | LE (D) 4k | LE (D) 8k | LE (A) 63 |
|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| SW_01 | --     | 25,00 | 12,00 | 4,00  | --     | 17,00 | 8,00  | 3,00  | --     | 85,21     | 92,19      | 98,46      | 104,23     | 110,57    | 107,11    | 100,34    | 90,56     | 82,62     |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | LE (A) 125 | LE (A) 250 | LE (A) 500 | LE (A) 1k | LE (A) 2k | LE (A) 4k | LE (A) 8k | LE (N) 63 | LE (N) 125 | LE (N) 250 | LE (N) 500 | LE (N) 1k | LE (N) 2k | LE (N) 4k | LE (N) 8k | LE (P4) 63 |
|-------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| SW_01 | 89,53      | 95,63      | 101,71     | 108,17    | 104,70    | 97,92     | 87,97     | 77,29     | 84,28      | 90,59      | 96,31      | 102,58    | 99,12     | 92,36     | 82,63     | --         |

Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

| Naam  | LE (P4) 125 | LE (P4) 250 | LE (P4) 500 | LE (P4) 1k | LE (P4) 2k | LE (P4) 4k | LE (P4) 8k |
|-------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| SW_01 | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |



Rapport: Resultatentabel  
Model: Situatie 2026 | Wegverkeer  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Straatweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |                          |        |       |       |       |       |
|-----------|--------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving             | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Lden  |
| 01_A      | rekenpunt zuidoostgevel  | 1,50   | 41,98 | 39,56 | 34,00 | 43,23 |
| 02_A      | rekenpunt zuidwestgevel  | 1,50   | 37,83 | 35,41 | 29,85 | 39,08 |
| 03_A      | rekenpunt noordwestgevel | 1,50   | --    | --    | --    | --    |
| 04_A      | rekenpunt noordoostgevel | 1,50   | 39,31 | 36,89 | 31,33 | 40,56 |

Rapport: Resultatentabel  
Model: Situatie 2026 | Tramverkeer  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |                          |        |       |       |       |       |  |
|-----------|--------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|--|
| Toetspunt | Omschrijving             | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Lden  |  |
| 01_A      | rekenpunt zuidoostgevel  | 1,50   | 33,97 | 30,96 | 26,19 | 35,17 |  |
| 02_A      | rekenpunt zuidwestgevel  | 1,50   | 30,03 | 27,02 | 22,25 | 31,23 |  |
| 03_A      | rekenpunt noordwestgevel | 1,50   | --    | --    | --    | --    |  |
| 04_A      | rekenpunt noordoostgevel | 1,50   | 31,02 | 28,01 | 23,24 | 32,22 |  |

| Rekenpunt | Omschrijving             | Hoogte | Straatweg Lden exclusief aftrek RMV 2012 | Trams Straatweg (railverkeer) Lden | L* <sub>VL</sub> Straatweg | L*RL trams Straatweg = 0,95 L <sub>RL</sub> - 1,40 | L <sub>CUM</sub> Straatweg (exclusief aftrek) | L <sub>CUM</sub> Straatweg (inclusief aftrek) | L <sub>CUM</sub> ten behoeve van geluidwering gevel afgerond |
|-----------|--------------------------|--------|------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 01_A      | rekenpunt zuidoostgevel  | 1,50   | 43,23                                    | 35,17                              | 43,23                      | 32,01                                              | 43,55                                         | 38,55                                         | < 53                                                         |
| 02_A      | rekenpunt zuidwestgevel  | 1,50   | 39,08                                    | 31,23                              | 39,08                      | 28,27                                              | 39,43                                         | 34,43                                         | < 53                                                         |
| 03_A      | rekenpunt noordwestgevel | 1,50   | --                                       | --                                 | --                         | --                                                 | --                                            | --                                            | < 53                                                         |
| 04_A      | rekenpunt noordoostgevel | 1,50   | 40,56                                    | 32,22                              | 40,56                      | 29,21                                              | 40,87                                         | 35,87                                         | < 53                                                         |



Datum afdruk: 19-5-2016

Gemeente Rotterdam; Stadsontwikkeling/Verkeer & Vervoer

Bureau VM Bezoekadres: Galvanistraat 15, 3029 AD Rotterdam

VERKEERSGEGEVENS GELUIDHINDER

PLANONTWIKKELING

|                 |           |                  |
|-----------------|-----------|------------------|
| Behandeld door: |           |                  |
| Datum opdracht: | 25/4/2016 | Dossier nr: 2996 |
| Datum afgifte:  | 19/5/2016 | Blad: 1          |

|            |               |  |
|------------|---------------|--|
| Project:   | Straatweg 171 |  |
| Aanvrager: |               |  |

Huidige situatie

| straat | straatnaam | tussen             | en              | jaar | etmaal intensiteit | intensiteiten gemiddeld weekdag |    |    | gemiddeld daguur |    |    | gemiddeld avonduur |    |    | gemiddeld nachtuur |    |    |
|--------|------------|--------------------|-----------------|------|--------------------|---------------------------------|----|----|------------------|----|----|--------------------|----|----|--------------------|----|----|
|        |            |                    |                 |      |                    | lv                              | mv | zv | lv               | mv | zv | lv                 | mv | zv | lv                 | mv | zv |
| 1      | Straatweg  | Prins Bernhardkade | C.N.A. Looslaan | 2015 | 17.075             | 1054                            | 24 | 16 | 622              | 11 | 8  | 166                | 4  | 3  |                    |    |    |
| 2      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 3      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 4      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 5      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 6      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 7      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 8      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 9      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 10     |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |

Prognose

| straat | straatnaam | tussen             | en              | jaar | etmaal intensiteit | intensiteiten gemiddeld weekdag |    |    | gemiddeld daguur |    |    | gemiddeld avonduur |    |    | gemiddeld nachtuur |    |    |
|--------|------------|--------------------|-----------------|------|--------------------|---------------------------------|----|----|------------------|----|----|--------------------|----|----|--------------------|----|----|
|        |            |                    |                 |      |                    | lv                              | mv | zv | lv               | mv | zv | lv                 | mv | zv | lv                 | mv | zv |
| 1      | Straatweg  | Prins Bernhardkade | C.N.A. Looslaan | 2026 | 17.575             | 1.085                           | 25 | 17 | 639              | 12 | 8  | 171                | 4  | 3  |                    |    |    |
| 2      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 3      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 4      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 5      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 6      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 7      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 8      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 9      |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |
| 10     |            |                    |                 |      |                    |                                 |    |    |                  |    |    |                    |    |    |                    |    |    |

Opmerkingen: Motorfietsen opgenomen in lichte voertuigen (aandeel 0,5 %).

Aan deze RVMK gegevensverstrekking kunnen geen rechten worden ontleend. Hoewel de gegevens, gebaseerd op de Regionale Verkeers- en Milieukaart v 3.1, zorgvuldig worden samengesteld, nemen de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam geen verantwoordelijkheid voor de juistheid ervan en aanvaarden geen aansprakelijkheid voor eventuele gevolgen voortvloeiend uit het gebruik van de informatie.

Openbaar vervoer

| straat | straatnaam | tussen             | en              | basisjaar | etmaal intensiteit | gemiddelde tramintensiteit |                    |                    | prognose jaar | etmaal intensiteit | gemiddeld daguur | gemiddeld avonduur | gemiddeld nachtuur |
|--------|------------|--------------------|-----------------|-----------|--------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------------|
|        |            |                    |                 |           |                    | gemiddeld daguur           | gemiddeld avonduur | gemiddeld nachtuur |               |                    |                  |                    |                    |
| 11     | Straatweg  | Prins Bernhardkade | C.N.A. Looslaan | 2015      | 173                | 12                         | 6                  | 2                  | 2026          | 173                | 12               | 6                  | 2                  |
| 12     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 13     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 14     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 15     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 16     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 17     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 18     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 19     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |
| 20     |            |                    |                 |           |                    |                            |                    |                    |               |                    |                  |                    |                    |