



Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Op de Bies (naast 64) te Schimmert



Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Op de Bies (naast 64) te Schimmert

Rapportnummer:	M210472.001.001.R1/JME
Naam opdrachtgever:	Gemeente Beekdaelen
Adres opdrachtgever:	Postbus 22000 6360 AA NUTH
Uitgevoerd door:	J.R.M. Meijers
Contactpersoon:	J.R.M. Meijers
Datum:	18 november 2022

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T 0475 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	De Wet geluidhinder en het plangebied.....	3
2.1	Industrielawaai	3
2.2	Spoorweglawaai	3
2.3	Wegverkeerslawaai	3
2.4	Dove gevels.....	5
2.5	Cumulatie Wet geluidhinder	5
2.6	Goede ruimtelijke ordening.....	5
2.7	Bouwbesluit.....	6
2.8	Gemeentelijk geluidbeleid.....	6
2.9	Van toepassing op de huidige situatie.....	6
3	Uitgangspunten.....	8
3.1	Gebruikte wegverkeersgegevens	8
3.2	Toegepaste correcties	9
3.3	Omgevingskenmerken.....	10
3.4	Waarneempunten en -hoogten.....	10
4	Resultaten.....	11
4.1	Resultaten wegverkeer.....	11
4.2	Resultaten cumulatie.....	11
4.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	12
5	Conclusie	13
5.1	Wet geluidhinder.....	13
5.2	Cumulatie	13
5.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	14
6	Bijlagen.....	15

1 Inleiding

Opdrachtgever, Gemeente Beekdaelen, is voornemens 10 tiny houses te ontwikkelen op de locatie Op de Bies (naast 64) te Schimmert. Om dit te kunnen realiseren wordt een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is het opstellen van een akoestisch onderzoek. Namens opdrachtgever is dit onderzoek door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV uitgevoerd.

In dit rapport is de geluidbelasting op de gevel (gevelbelasting) berekend ten gevolge van het omliggende wegennet voor het jaar 2022 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De berekeningen van de gevelbelasting zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu van DGMR.

De geluidwering van de gevel van het te realiseren geluidgevoelige object is niet berekend. Deze zal, indien nodig, deel uitmaken van een vervolgonderzoek.

Figuur 1 (luchtfoto) geeft de ligging van de te onderzoeken planlocatie weer.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding planlocatie

In onderhavig onderzoek is gesteld dat de begrenzing van het bouwvlak de gevels van de nieuw te bouwen woningen representeren.

In figuur 2 is het bouwvlak weergegeven inclusief de toetspunten.



Figuur 2: Bouwvlak inclusief toetspunten

2 De Wet geluidhinder en het plangebied

2.1 Industrielawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor Industrielawaai.

2.2 Spoorweglawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor railverkeerslawaai.

2.3 Wegverkeerslawaai

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde “Nieuwe situaties”.

Is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het plan.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wanneer het college van B&W een hogere waarde vaststelt, zullen er in het vervolgtraject zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten niet meer bedraagt dan 33 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde geluidgevoelige objecten zijn de normen weergegeven in navolgende tabel.

<i>Grenswaarden wegverkeer in buitenstedelijk/stedelijk gebied</i>	<i>dB</i>
Voorkeursgrenswaarde	48 / 48
Maximale ontheffingswaarde	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde onderwijs-, kinderopvang- en gezondheidszorgfunctie	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 / -
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	58 / 68
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 / -

Tabel 1: Normen geluidbelasting in (buiten)stedelijk gebied

2.3.1 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

De begrippen stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn van belang in verband met de normstelling voor wegverkeerslawaaï. In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn de definities opgenomen.

Stedelijk gebied: het gebied in de zone van een weg binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied langs een autosnelweg of een autoweg.

Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersgegevens en verkeerstekens 1990.

In geval er sprake is van een planlocatie binnen de geluidzone van een auto(snel)weg, worden in stedelijk gebied gelegen wegen, anders dan deze auto(snel)weg, getoetst als zijnde stedelijk gebied.

2.3.2 Zones langs wegen

In artikel 74 Wgh zijn de geluidzones van wegen gedefinieerd. De geluidzone van een weg is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

In navolgende tabel worden de breedten van de geluidzone van alle typen wegen weergegeven.

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i>	<i>Stedelijk gebied</i>
1 of 2	250 meter	200 meter
3 of 4	400 meter	350 meter
5 of meer	600 meter	350 meter

Tabel 2: Breedte van de geluidzone

2.3.3 Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat opgenomen dat het berekende resultaat met een waarde wordt verminderd alvorens de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Deze aftrek houdt verband met het stiller worden van voertuigen in de toekomst en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, tenzij de berekende geluidbelasting zonder aftrek 56 dB of 57 dB bedraagt. Dan geldt namelijk een aftrek van respectievelijk 3 of 4 dB;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

2.3.4 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III

- bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - Zeer Open Asfalt Beton;
 - tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, m.u.v. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - uitgeborsteld beton;
 - geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - oppervlaktbewerking.

De toepassing van dit artikel geschiedt automatisch door het gebruikte rekenprogramma.

2.4 Dove gevels

Indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden en het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevels door maatregelen niet mogelijk c.q. wenselijk is kunnen de betreffende geveldelen als “dove gevel” conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder worden uitgevoerd. Een “dove gevel” is namelijk geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er ter plaatse van verblijfsruimten geen draaiende delen (ramen en deuren) in deze gevel zijn toegestaan. Hier dient in de uitwerking van het plan rekening mee te worden gehouden in verband met de noodzakelijk spuiventilatie.

2.5 Cumulatie Wet geluidhinder

Artikel 110f van de Wet geluidhinder stelt dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening gehouden dient te worden met cumulatie van meerdere akoestisch relevante geluidbronnen. Artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 schrijft de wijze van cumuleren voor, waarbij rekening wordt gehouden met het verschil in hinderbeleving van verschillende geluidbronnen. Formeel zijn alleen bronnen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde akoestisch relevant. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

2.6 Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle gemodelleerde wegen inzichtelijk gemaakt. Hierbij worden zowel de zoneplichtige als de niet-zoneplichtige wegen beschouwd. Op deze wijze wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Bij de beoordeling wordt de geluidbelasting getoetst aan de classificering volgens de milieukwaliteitsmaat behorende bij de ‘methode Miedema’. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

<i>Geluidklasse</i>	<i>Beoordeling</i>
$L_{den} < 50$ dB	goed
$L_{den} 50 - 55$ dB	redelijk
$L_{den} 55 - 60$ dB	matig
$L_{den} 60 - 65$ dB	tamelijk slecht
$L_{den} 65 - 70$ dB	slecht
$L_{den} > 70$ dB	zeer slecht

Tabel 3: Classificering methode Miedema

Bij een milieukwaliteit ‘goed’ of ‘redelijk’ is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Bij de beoordeling ‘matig’, ‘tamelijk slecht’ en ‘slecht’ dient onderzocht te worden of de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen door toepassing van maatregelen.

2.7 Bouwbesluit

Artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 stelt dat een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied een volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering heeft met een minimum van 20 dB. Conform artikel 3.3, eerste lid van het Bouwbesluit 2012, blijkt dat bij een krachtens de Wet geluidhinder of de Tracéwet vastgesteld hogere-waardenbesluit, de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB. Artikel 3.3. van het Bouwbesluit is niet van toepassing voor woningen die niet zijn gelegen binnen een zone van een weg, spoorweg of industrieterrein.

2.8 Gemeentelijk geluidbeleid

Er is voor zover bekend geen vastgesteld gemeentelijk geluidbeleid.

2.9 Van toepassing op de huidige situatie

In navolgende tabel is vorenstaande wetgeving uitgewerkt voor de onderhavige relevante geluidbronnen.

<i>Bron</i>	<i>Eigenschappen</i>	<i>Toe te passen regel</i>
Kampweg	Buitenstedelijk gebied Snelheid: 80 km/uur Aantal rijstroken: 2	Zonebreedte: 250 meter Aftrek art. 110g Wgh: 2 dB Max. ontheffingswaarde: 63 dB
Valkenburgerweg	Buitenstedelijk gebied Snelheid: 60 km/uur Aantal rijstroken: 2	Zonebreedte: 250 meter Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB Max. ontheffingswaarde: 63 dB
Op de Bies	Stedelijk gebied Snelheid: 50 km/uur Aantal rijstroken: 2	Zonebreedte: 200 meter Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB Max. ontheffingswaarde: 63 dB
Op de Bies	Snelheid: 30 km/uur Aantal rijstroken: 2	- -

Tabel 4: Uitwerking wetgeving voor onderhavige wegen

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens met betrekking tot de Op de Bies zijn verkregen van de gemeente. Deze gegevens zijn te vinden in **bijlage 5**. Voor de Kampweg, Valkenburgerweg en het 30 km/uur gedeelte van de weg Op de Bies zijn geen gegevens beschikbaar.

Voor Valkenburgerweg en het 30 km/uur gedeelte van Op de Bies is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. Voor de Kampweg is aangesloten bij gegevens van Op de Bies omdat deze in het verlengde is gelegen.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport “bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder”, GF-DR-35-01. De weg Op de Bies is als een “Gemeentelijke hoofdwegen, binnen kom” beschouwd. De Kampweg is als een “Regionale wegen, buiten kom” beschouwd. De Valkenburgerweg is als “Plattelandsweg” beschouwd.

In dit onderzoek wordt uitgegaan van het prognosejaar 2022 + 10 jaar na realisatie = 2032. Er is door de gemeente aangegeven dat rekening gehouden dient te worden met een totale groei van 5 %.

Het wegdektype, de etmaalintensiteiten, de verdeling van de voertuigen en de uurintensiteiten van de betreffende wegen zijn weergegeven in de tabellen 5 t/m 8. De ingevoerde modelgegevens zijn weergegeven in **bijlage 2**.

Op de Bies			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	5 % totaal		
<i>Etmaalintensiteit 2022</i>	3832 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2032</i>	4024 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,48%	3,54%	1,01%
<i>Licht verkeer</i>	84,96%	92,26%	84,98%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	10,65%	6,49%	9,88%
<i>Zwaar verkeer</i>	4,38%	1,24%	5,14%

Tabel 5: Verkeersgegevens op de Op de Bies

Op de Bies, 30 km/uur			
<i>Maximum snelheid</i>	30 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Elementenverharding in keperverband		
<i>Etmaalintensiteit 2032</i>	1000 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,48%	3,54%	1,01%
<i>Licht verkeer</i>	84,96%	92,26%	84,98%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	10,65%	6,49%	9,88%
<i>Zwaar verkeer</i>	4,38%	1,24%	5,14%

Tabel 6: Verkeersgegevens op de Op de Bies, 30 km/uur

Kampweg			
<i>Maximum snelheid</i>	80 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Autonome groei</i>	5 % totaal		
<i>Etmaalintensiteit 2022</i>	3832 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2032</i>	4024 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,46%	3,40%	1,11%
<i>Licht verkeer</i>	76,32%	86,03%	69,12%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	11,00%	4,41%	9,87%
<i>Zwaar verkeer</i>	12,68%	9,56%	21,01%

Tabel 7: Verkeersgegevens op de Kampweg

Valkenburgerweg			
<i>Maximum snelheid</i>	60 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Etmaalintensiteit 2032</i>	200 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	7,00%	2,60%	0,70%
<i>Licht verkeer</i>	95,00%	95,00%	95,00%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	3,00%	3,00%	3,00%
<i>Zwaar verkeer</i>	2,00%	2,00%	2,00%

Tabel 8: Verkeersgegevens op de Valkenburgerweg

3.2 Toegepaste correcties

Binnen 100 meter van een beoordelingspunt is een verkeersdrempel aanwezig. Deze drempel is als obstakel ingevoerd, zodat er met een optrekcorrectie wordt gerekend.

Er zijn geen akoestisch relevante kruispunten of rotondes, noch hellingen met een percentage groter dan 3% in de omgeving van het bouwplan aanwezig.

3.3 Omgevingskenmerken

In de **bijlage 1** en **bijlage 2** zijn de objecten en de invoergegevens hiervan weergegeven. Alle relevante gebouwen zijn ingevoerd met een hoogte ten opzichte van het lokale maaiveld. De afmetingen en locaties van de bestaande gebouwen zijn middels een download ontleend aan Basisregistraties Adressen en gebouwen (BAG). De gebouwhoogten zijn ingeschat middels een download van 3D Geluid Gebouwen via Publieke Dienstverlening Op de kaart (PDOK).

De omgeving is als akoestisch zacht (bodemfactor 1,00) in rekening gebracht, met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden, waarvoor afhankelijk van het type gebied (gebaseerd op een download van 3D Geluid Bodemvlakken via PDOK) een passende bodemfactor gehanteerd is:

- 0,00 (hard) voor harde gebieden als water, erf- en wegverharding;
- 0,50 (half hard) voor half verharding of tuinen/erven met afgewisseld harde en zachte delen.

3.4 Waarneempunten en -hoogten

In **bijlage 1** is de ligging van de waarneempunten weergegeven. In **bijlage 2** zijn de invoergegevens hiervan te vinden. Ter bepaling van de geluidbelasting zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) ten opzichte van het maaiveld.

4 Resultaten

4.1 Resultaten wegverkeer

Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting als L_{den} waarde gepresenteerd.

In **bijlage 3** zijn de rekenresultaten te vinden. In onderstaande tabellen zijn de rekenresultaten van de beschouwde wegen samengevat. De resultaten zijn inclusief de ingevolge artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
Alle beoordelingspunten	≤ 48	≤ 48

Tabel 9: Resultaten op gevels t.g.v. Op de Bies/Kampweg

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de weg Op de Bies/Kampweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkel beoordelingspunt.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
Alle beoordelingspunten	≤ 48	≤ 48

Tabel 10: Resultaten op gevels t.g.v. Valkenburgerweg

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op Valkenburgerweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkel beoordelingspunt.

4.2 Resultaten cumulatie

Wet geluidhinder

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één zoneplichtige geluidbron met een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie formeel gesproken de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden, omdat de zoneplichtige wegen niet resulteren in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Formeel is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevel niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van de bepaling van de benodigde geluidwering van de gevels ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is (in verband met de

hoogte van de geluidbelasting ten gevolge van de niet zoneplichtige wegen) de cumulatieve geluidbelasting bepaald inclusief alle gemodelleerde wegen en spoorwegen. De resultaten zijn opgenomen in navolgende tabel.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
t 03 rand bouwvlak	≤ 53	54
t 04 rand bouwvlak	54	55
t 06 rand bouwvlak	54	54
Overige beoordelingspunten	≤ 53	≤ 53

Tabel 11: Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

4.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

De maximaal benodigde geluidwering van de gevel ($G_{A,k}$), volgens het Bouwbesluit 2012 de hoogste cumulatieve waarde minus 33 dB met een minimum van 20 dB, bedraagt in het onderhavige geval 22 dB.

Derhalve is ter waarborging van een binnenniveau van 33 dB een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

5 Conclusie

Namens opdrachtgever, Gemeente Beekdaelen, is door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie aan de Op de Bies te Schimmert. Op deze locatie wenst opdrachtgever tiny houses te ontwikkelen.

5.1 Wet geluidhinder

Uit de toets in het kader van de Wet geluidhinder kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

weg	Voorkeurs- grenswaarde	Maximale ontheftings- waarde	Overschrijding voorkeurs- grenswaarde	Dove gevel	Hogere waarde
Op de Bies/Kampweg	48 dB	63 dB	n.v.t.	-	n.v.t.
Valkenburgerweg	48 dB	53 dB	n.v.t.	-	n.v.t.

Tabel 12. Conclusies Wet geluidhinder

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkel beoordelingspunt. Een hogere waarde is derhalve niet van toepassing.

5.2 Cumulatie

Wet geluidhinder

Ter bepaling van de gecumuleerde waarde dient de totale geluidbelasting (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) te worden berekend van alle zoneplichtige (spoor)wegen, industrie en luchtvaart met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In het onderhavige geval is dit niet aan de orde.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatie bepaald inclusief alle gemodelleerde geluidbronnen. Ter bepaling van de milieukwaliteit in de omgeving is deze gecumuleerde waarde getoetst aan de 'methode Miedema'. De maximale gecumuleerde waarde, welke voornamelijk wordt bepaald door de Valkenburgerweg, bedraagt 55 dB, waarmee gesteld kan worden dat er sprake is van de kwalificatie 'redelijk' en daarmee van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Daarmee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

<i>Grootheid</i>	<i>Hoogste waarde</i>
hoogste gecumuleerde geluidbelasting	55 dB
vereist binnenniveau	33 dB
Maximaal benodigde karakteristieke geluidwering ($G_{A,k}$)	22 dB

Tabel 13. Conclusies karakteristieke geluidwering van de gevel

Aangezien de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan 53 dB dient er een nader onderzoek te worden uitgevoerd ter bepaling van de geluidwering van de gevel. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform dat nader onderzoek) is een binnenniveau van 33 dB en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

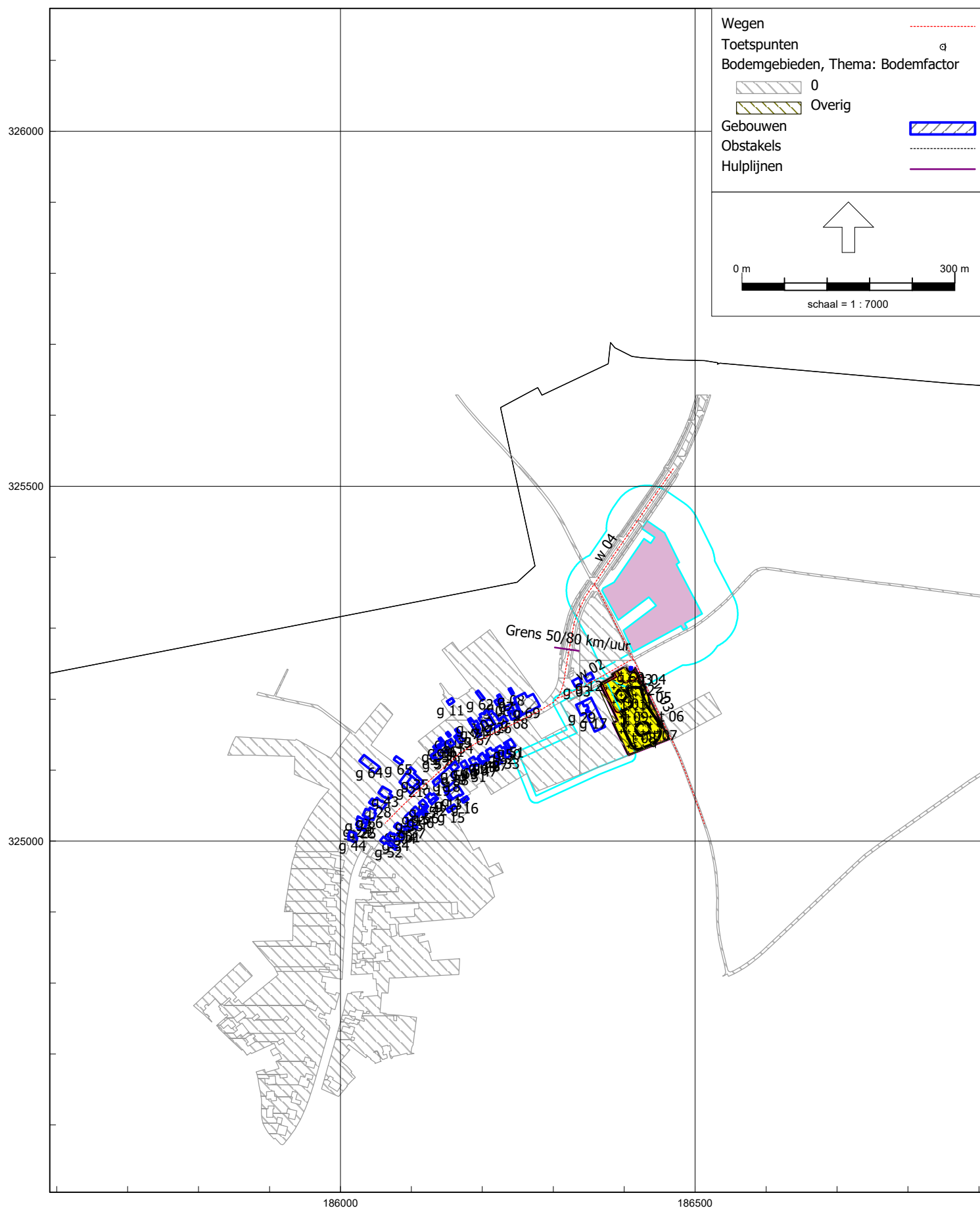
6 Bijlagen

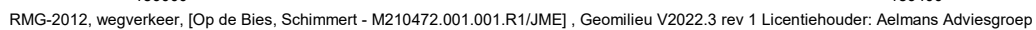
- 1) Figuren
- 2) Invoergegevens
- 3) Rekenresultaten
- 4) Gecumuleerde rekenresultaten
- 5) Verkeersgegevens

Opgemaakt te Baexem



J. Meijers







Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: M210472.001.001.R1/JME

Model eigenschap

Omschrijving	M210472.001.001.R1/JME
Verantwoordelijke	jmeijers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	jmeijers op 20-4-2022
Laatst ingezien door	jmeijers op 18-11-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.1 rev 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	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
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

Bijlage 2

Invoergegevens

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Groep	Omschr.	Wegdek	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%MV (D)
w 03	Valkenburgerweg	Valkenburgerweg	W0	200,00	7,00	2,60	0,70	95,00	95,00	95,00	3,00
w 02	30 km/uur wegen	Op de Bies	W9a	1000,00	6,48	3,54	1,01	84,96	92,26	84,98	10,65
w 01	Op de Bies	Op de Bies	W0	4024,00	6,48	3,54	1,01	84,96	92,26	84,98	10,65
w 04	Kampweg	Kampweg	W0	4024,00	6,46	3,40	1,11	76,32	86,03	69,12	11,00

Bijlage 2 Invoergegevens

Model: M210472.001.001.R1/JME
 Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (ZV (D))
w 03	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	60	60	60	60	60	60	60
w 02	6,49	9,88	4,38	1,24	5,14	30	30	30	30	30	30	30
w 01	6,49	9,88	4,38	1,24	5,14	50	50	50	50	50	50	50
w 04	4,41	9,87	12,68	9,56	21,01	80	80	80	80	80	80	80

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))
w 03	60	60
w 02	30	30
w 01	50	50
w 04	80	80

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Gevel	Hoogtes	X	Y
t 01	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186397,40	325182,11
t 02	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186408,73	325201,22
t 03	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186405,54	325216,26
t 04	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186424,48	325216,09
t 05	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186431,91	325191,66
t 06	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186449,97	325164,94
t 07	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186440,59	325137,33
t 08	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186410,85	325134,33
t 09	rand bouwvlak	Relatief	Ja	1,50/4,50	186400,06	325163,53

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
3451		0,00
3583		0,00
3601		0,00
3602		0,00
3638		0,00
3639		0,00
3640		0,00
3641		0,00
3642		0,00
		0,50

Bijlage 2 Invoergegevens

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 01		3,25	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 02		6,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 03		8,81	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 04		3,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 05		7,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 06		2,55	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 07		2,66	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 08		2,67	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 09		3,93	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 10		2,65	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 11		2,55	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 12		4,88	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 13		4,23	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 14		7,36	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 15		3,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 16		3,27	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 17		3,68	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 18		8,38	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 19		3,62	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 20		4,92	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 21		8,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 22		7,55	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 23		3,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 24		4,04	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 25		3,99	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 26		3,13	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 27		3,31	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 28		5,69	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 29		3,49	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 30		7,71	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 31		4,12	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 32		6,78	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 33		3,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 34		8,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 35		7,81	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 36		7,95	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 37		4,62	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 38		7,60	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 39		3,09	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 40		3,48	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 41		7,74	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 42		3,66	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 43		5,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 44		6,60	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 45		7,64	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 46		3,63	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 47		3,06	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 48		4,48	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 49		7,88	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 50		9,04	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 51		4,82	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 52		7,37	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 53		2,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 54		7,51	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 55		7,51	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 56		2,91	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 57		3,07	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 58		3,57	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 59		9,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 60		7,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 61		7,44	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 62		3,38	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 63		4,07	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 64		4,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 65		2,66	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 66		5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 67		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 68		5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 69		5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 70		2,91	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 71		7,59	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.
01	drempel

Model: M210472.001.001.R1/JME
Op de Bies, Schimmert - Beekdaelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.
01	Grens 50/80 km/uur	0,00	0,00	Relatief

Rapport: Groepsreducties
Model: M210472.001.001.R1/JME

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30 km/uur wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Op de Bies/Kampweg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kampweg	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Op de Bies	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Valkenburgerweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Bijlage 3

Rekenresultaten Op de Bies/Kampweg incl aftrek

Rapport: Resultatentabel
 Model: M210472.001.001.R1/JME
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Op de Bies/Kampweg
 Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	1,50	44	41	37	46
t 01_B	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	4,50	45	42	38	47
t 02_A	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	1,50	45	42	38	46
t 02_B	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	4,50	46	43	39	48
t 03_A	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	1,50	46	42	38	47
t 03_B	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	4,50	47	44	40	48
t 04_A	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	1,50	44	41	37	45
t 04_B	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	4,50	45	42	38	47
t 05_A	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	1,50	43	40	36	45
t 05_B	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	4,50	44	41	37	46
t 06_A	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	1,50	42	38	35	43
t 06_B	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	4,50	43	39	36	44
t 07_A	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	1,50	41	38	34	43
t 07_B	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	4,50	42	39	35	43
t 08_A	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	1,50	43	39	35	44
t 08_B	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	4,50	43	39	35	44
t 09_A	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	1,50	43	40	36	45
t 09_B	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	4,50	44	41	37	46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3
Rekenresultaten Valkenburgerweg incl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M210472.001.001.R1/JME
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Valkenburgerweg
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	1,50	35	31	25	35
t 01_B	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	4,50	37	33	27	37
t 02_A	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	1,50	39	34	29	39
t 02_B	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	4,50	40	36	30	40
t 03_A	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	1,50	40	35	30	40
t 03_B	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	4,50	41	36	31	41
t 04_A	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	1,50	47	43	37	47
t 04_B	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	4,50	47	43	37	47
t 05_A	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	1,50	45	40	35	45
t 05_B	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	4,50	45	41	35	45
t 06_A	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	1,50	48	44	38	48
t 06_B	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	4,50	47	43	37	48
t 07_A	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	1,50	38	34	28	38
t 07_B	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	4,50	39	35	29	40
t 08_A	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	1,50	33	29	23	33
t 08_B	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	4,50	35	31	25	35
t 09_A	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	1,50	34	30	24	34
t 09_B	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	4,50	36	32	26	36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3
Rekenresultaten 30 km/uur wegen excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M210472.001.001.R1/JME
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km/uur wegen
Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	1,50	43	39	35	44
t 01_B	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	4,50	45	41	37	46
t 02_A	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	1,50	44	40	36	45
t 02_B	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	4,50	47	42	39	48
t 03_A	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	1,50	47	43	39	48
t 03_B	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	4,50	49	45	41	50
t 04_A	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	1,50	44	39	36	45
t 04_B	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	4,50	46	42	38	47
t 05_A	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	1,50	41	36	33	41
t 05_B	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	4,50	43	38	35	43
t 06_A	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	1,50	37	33	29	38
t 06_B	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	4,50	39	35	31	40
t 07_A	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	1,50	37	32	29	38
t 07_B	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	4,50	38	34	30	39
t 08_A	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	1,50	38	33	30	39
t 08_B	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	4,50	39	35	31	40
t 09_A	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	1,50	41	37	33	42
t 09_B	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	4,50	43	39	35	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4
Rekenresultaten gecumuleerd excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
 Model: M210472.001.001.R1/JME
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	1,50	47	43	39	48
t 01_B	rand bouwvlak	186397,40	325182,11	4,50	49	45	41	50
t 02_A	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	1,50	48	44	40	49
t 02_B	rand bouwvlak	186408,73	325201,22	4,50	50	46	42	51
t 03_A	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	1,50	50	46	42	51
t 03_B	rand bouwvlak	186405,54	325216,26	4,50	51	47	44	52
t 04_A	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	1,50	50	46	41	51
t 04_B	rand bouwvlak	186424,48	325216,09	4,50	51	47	42	52
t 05_A	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	1,50	48	44	40	49
t 05_B	rand bouwvlak	186431,91	325191,66	4,50	49	45	40	50
t 06_A	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	1,50	49	45	40	50
t 06_B	rand bouwvlak	186449,97	325164,94	4,50	49	45	40	50
t 07_A	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	1,50	44	40	36	45
t 07_B	rand bouwvlak	186440,59	325137,33	4,50	45	41	37	46
t 08_A	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	1,50	44	41	37	45
t 08_B	rand bouwvlak	186410,85	325134,33	4,50	45	41	37	46
t 09_A	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	1,50	46	42	38	47
t 09_B	rand bouwvlak	186400,06	325163,53	4,50	47	43	39	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Classificatielocatie
op basis van werkdaggemiddelden

Totaal											
Telpunt code	Locatie	Richtingomschrijving	< 2,0 Abs.	Idx.	2,0 - 3,7 Abs.	Idx.	3,7 - 7,0 Abs.	Idx.	> 7,0 Abs.	Idx.	
R4857	Op de Bies	Kampweg ri Rozemarijnstraat	79	3,7	1.848	87,7	100	4,7	81	3,8	2.108
	Schimmert	Rozemarijnstraat ri Kampweg	25	1,5	1.555	90,2	77	4,5	67	3,9	1.724
		doorsnede	104	2,6	3.403	88,9	177	4,6	148	3,9	3.832

Totaal																		%>=50	V15	V50	V85	Gem.
Telpunt code	Locatie	Richtingomschrijving	< 30 Abs.	Idx.	30 - 40 Abs.	Idx.	40 - 50 Abs.	Idx.	50 - 60 Abs.	Idx.	60 - 70 Abs.	Idx.	> 70 Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Rel.					
R4857	Op de Bies	Kampweg ri Rozemarijnstraat	34	1,6	228	10,8	1.295	61,4	489	23,2	52	2,5	12	0,6	2.110	100,0	100					
		Schimmert	36	2,1	147	8,5	875	50,8	550	31,9	95	5,5	21	1,2	1.724	100,0	100					
		doorsnede	70	1,8	375	9,7	2.170	56,1	1.039	27,5	147	4,0	33	0,9	3.834	100,0	100					

Fietstellocatie

Telpunt code	Locatie	Richtingomschrijving	Werkdag- gemiddelde	Weekdag- gemiddelde	Zaterdag	Zondag
R4857F	Op de Bies	doorsnede	699	767	751	1.122
	Schimmert					