
Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan Stationsweg 66A Venray

Zaaknummer Z23004106

Teammanager Veronique Nabben

B & W datum 12 december 2023

Afdeling/Team Ruimtelijke Ontwikkeling

Naam steller Shumon Bakker

Portefeuillehouder Daan Janssen

Besproken met portefeuillehouder

Ja, met Daan Janssen op 4 december 2023

Openbaarheid

Ja, per direct.

Bevoegd orgaan

B en W

Ter kennisname aanbieden aan Commissie Wonen en Raad

ADVIES

In te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsweg 66A Venray' (NL.IMRO.0984.BP21002-on01) en het in procedure brengen daarvan.

Inleiding

Initiatiefnemer is eigenaar van het perceel Stationsweg 66 te Venray en voornemens om op het onbebouwde deel van het perceel Stationsweg 66 een woning te realiseren.

De gronden zijn een deel van de (ruime) tuin behorend bij de woning aan de Stationsweg 66. Een deel van het plangebied bestaat uit gazon en een ander deel bestaat uit erfverharding. Op de zijdelingse perceelsgrens bevindt zich een haag en een beperkt aantal bomen en bosschages.



De beoogde projectlocatie valt binnen het bestemmingsplan 'Venray', bestemming 'Wonen'. Binnen het bestemmingsvlak en bouwvlak is maximaal één woning toegestaan. Ter plaatse is inmiddels al een woning aanwezig. Op de locatie waar de extra woning zou moeten komen is ook geen bouwvlak aanwezig. Hierdoor is het bouwvoornemen in strijd met het geldende bestemmingsplan en is het noodzakelijk om het bestemmingsplan aan te passen.

Beoogd resultaat

1. Het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsweg 66A Venray' voor het starten van de wettelijke bestemmingsplanprocedure.

Argumenten

1.1 Het ontwerpbestemmingsplan past binnen de beleidskaders

De ontwikkeling past goed bij de doelstellingen van de Omgevingsvisie Venray (woningtekort) en omgeving.

De nieuwe ontwikkeling draagt bij aan een kwaliteitsverbetering van de locatie en de bouw past binnen de stedenbouwkundige kaders van Venray.

1.2 Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke eisen.

Gebaseerd op de huidige inzichten welke voortvloeien uit de bij het ontwerpbestemmingsplan behorende onderzoeken, voldoet het ontwerpbestemmingsplan in deze fase aan de wettelijke eisen. Het in procedure brengen is noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot de vaststelling van een definitief bestemmingsplan. De ter inzage legging van het ontwerp is een onderdeel van de (wettelijke) procedure.

Alle betrokken vak deskundigen zijn akkoord met het bestemmingsplan en de onderliggende stedenbouwkundige opzet.

1.3 De grondexploitatiewet is niet van toepassing.

Met betrekking tot deze ontwikkeling is de Grondexploitatiewet niet van toepassing. Er is een anterieure overeenkomstige getekend voor vaststelling van voorliggend plan, zodat het kostenverhaal verzekerd is.

Kanttekeningen of risico's

Niet van toepassing.

Communicatie

Er heeft een omgevingsdialoog plaatsgevonden met de direct omwonenden. Middels een verklaring (in de bijlagen bij het bestemmingsplan) hebben zij aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de bouw van de woning.

De formele kennisgeving wordt gepubliceerd (conform DROP) in het Gemeenteblad. Vervolgens start de ter inzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan. Tevens wordt de kennisgeving elektronisch verzonden aan de provincie en het waterschap. De kennisgeving, het ontwerpplan, het ontwerpbesluit en de bijbehorende onderzoeken zullen conform de wettelijke eisen, ook digitaal raadpleegbaar zijn op de website. Daarnaast zal het ontwerpplan ook digitaal raadpleegbaar zijn op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Financiële gevolgen

n.v.t.

Vervolgtraject besluitvorming

De terinzagelegging van het ontwerpbesluit, het ontwerpplan en bijbehorende stukken vinden plaats conform wettelijk voorschrift (artikel 3.8 Wro jo. afdeling 3.4. Awb). De inzage termijn bedraagt zes weken. Binnen die termijn is iedereen bevoegd zienswijzen bij de gemeenteraad in te dienen. De terinzagelegging van het ontwerpplan heeft een aanhoudingsplicht voor bouwaanvragen tot gevolg. Aan bouwplannen die in overeenstemming zijn met het oude en met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan kan het college medewerking verlenen binnen de normale afdoeningstermijn van bouwaanvragen. De plannen die niet in overeenstemming zijn kunnen worden geweigerd. Tegen het weigeringsbesluit kan bezwaar ingediend worden bij uw college.

De zienswijzen dienen binnen de gestelde termijnen te zijn ontvangen, dan wel voor einde van de termijn per post zijn verzonden. In de Wro is opgenomen dat de gemeenteraad binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging beslist omtrent vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is echter geen fatale termijn, maar een termijn van orde.

Na afloop van de terinzagelegging dienen eventueel ingekomen zienswijzen te worden beoordeeld. Daarna volgt vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Na vaststelling bestaat gelegenheid om beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlagen

1. Ontwerpbestemmingsplan 'Stationsweg 66A Venray (NL.IMRO.0984.BP21002-on01)
2. Ontwerpbesluit 'Stationsweg 66A Venray (NL.IMRO.0984.BP21002-on01)

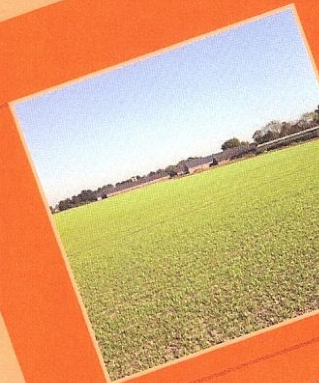
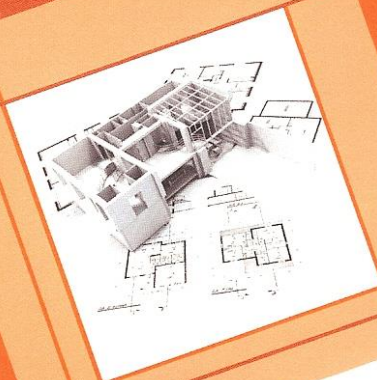
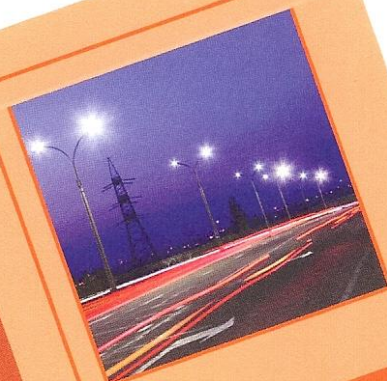
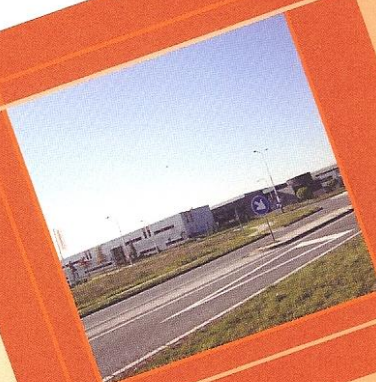
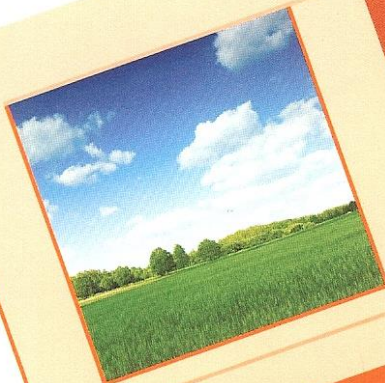
Naslagwerk

Niet van toepassing.



BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



BESTEMMINGSPLAN

Stationsweg 66a Venray (Gemeente Venray)

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel: bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' gemeente Venray
Opdrachtgever: De heer en mevrouw Jeuken-Haeyen, Stationsweg 66, 5803 AC Venray
Contactpersoon: De heer H. Jeuken

Aantal pagina's: 51

Ontwerp: 27 januari 2023
Definitief: 7 november 2023

Opsteller: mr. C.A. ten Horn-Joosten paraaf:
Controleur: mr. A.W.C.M. Jansen paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996
E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2023 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

PLANTOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Voorgaande plannen	8
1.4	Leeswijzer	9
HOOFDSTUK 2	ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING	10
2.1	Analyse van het plangebied e.o.	10
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	16
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
HOOFDSTUK 4	MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN	27
4.1	Geluidhinder	27
4.2	Bodem	29
4.3	Luchtkwaliteit	29
4.4	Geur	30
4.5	Bedrijven en milieuzonering	32
4.6	Externe veiligheid	33
4.7	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	35
4.8	Ecologie	35
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	36
4.10	Verkeer en parkeren	37
HOOFDSTUK 5	WATERPARAGRAAF	39
5.1	Regelgeving, beleid en uitgangspunten	39
5.2	Waterhuishoudkundige situatie plangebied	40
5.3	Duurzame verwerking van regenwater	42
5.4	Overleg met waterschap	42
HOOFDSTUK 6	JURIDISCHE VORMGEVING	43
6.1	Algemeen	43
6.2	Planmethodiek	43
6.3	Toelichting op de verbeelding	43
6.4	Toelichting op de regels	43

HOOFDSTUK 7	UITVOERBAARHEID	45
7.1	Economische uitvoerbaarheid	45
7.2	Handhaving	45
7.3	Procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
BIJLAGEN BIJ TOELICHTING		47
BIJLAGE 1	AKOESTISCH ONDERZOEK	
BIJLAGE 2	BEPERKTE GROEPSRISICOVERANTWOORDING	
BIJLAGE 3	VERSLAG OGD	

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

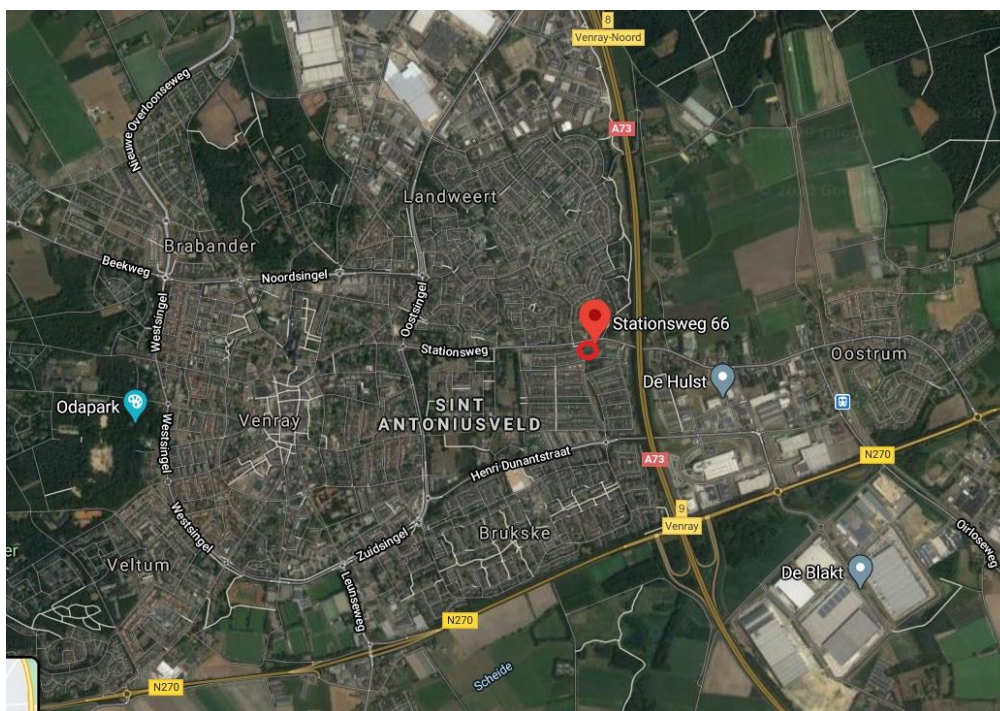
De heer en mevrouw Jeuken-Haeyen zijn eigenaren van het perceel Stationsweg 66 te Venray (hierna ook te noemen: de initiatiefnemers resp. het plangebied). Initiatiefnemers zijn voornemens om op het onbebouwde deel van het perceel Stationsweg 66 te Venray een woning te realiseren. Dit voornemen vloeit voort uit de vaststellingsovereenkomst tussen initiatiefnemers en de gemeente Venray.

De beoogde bouwlocatie valt binnen het bestemmingsplan 'Venray', bestemming 'Wonen'. Binnen het bestemmingsvlak is maximaal 1 woning toegestaan binnen een bouwvlak. Ter plaatse is inmiddels al een woning aanwezig. Op de locatie waar een extra woning zou moeten komen is ook geen bouwvlak aanwezig. Hierdoor is de beoogde woonontwikkeling in strijd met het geldende bestemmingsplan en is het noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie op te stellen.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' voorziet in een adequate planologisch-juridische regeling ten behoeve van de woningbouw op deze locatie. Het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' bestaat uit een digitale en analoge verbeelding met de daarbij behorende regels waaraan een toelichting is toegevoegd. Naast de digitale versie is er tevens een versie op papier van het bestemmingsplan beschikbaar.

1.2 Ligging plangebied

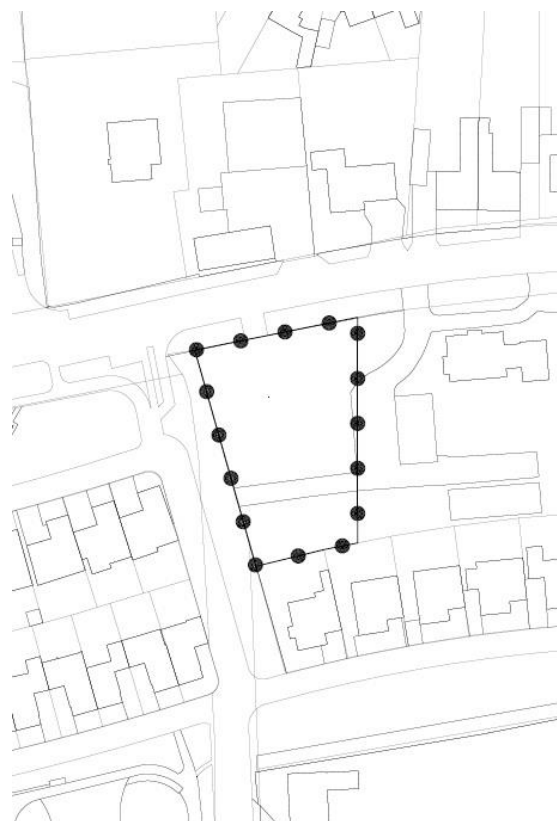
Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen het bestaande stedelijk gebied van de kern Venray. Het plangebied is gelegen binnen het zogenoemde Sint Antoniusveld. Dat is één van de oostelijke woonwijken die zijn gelegen tussen het centrumgebied en de A73. Zie voor de ligging de onderstaande afbeelding.



ligging plangebied in Venray

Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie T nr. 6142 (ged.) en plaatselijk bekend als Stationsweg 66a te Venray. Het plangebied heeft een omvang van 1518 m².

De kadastrale situatie is op de nevenstaande afbeelding hiernaast weergegeven. Tevens is de grens van het plangebied ingetekend. De plangrens is zodanig getrokken dat deze samenvalt met openbare ruimte (zoals straten) en overige perceelgrenzen. Ook is de plangrens zodanig getrokken dat er ten opzichte van de plangebieden van de vigerende bestemmingsplannen geen 'gaten' vallen. Verder is het plangebied gelijk aan het exploitatiegebied.

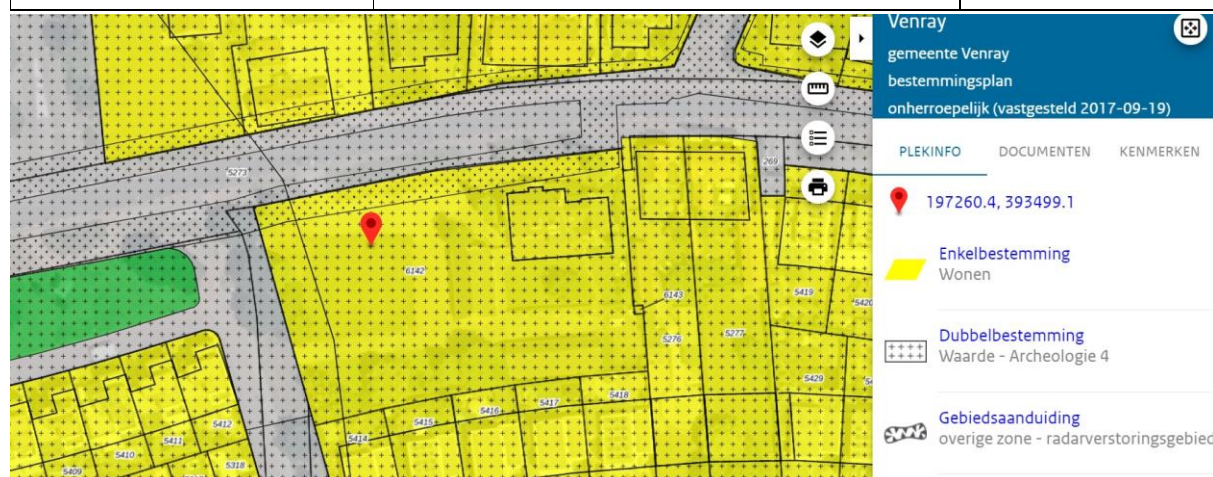


planbegrenzing

1.3 Voorgaande plannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Naam bestemmingsplan	Bestemmingen en aanduidingen	Vaststelling Raad
Venray	- enkelbestemming: Wonen - dubbelbestemming: Waarde-Archeologie 4 - overige zone-radarverstoringgebied	19 september 2017



uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan

Artikel 19 onder 2 sub 2 van de bouwregels stelt onder a dat hoofdgebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak mogen worden gebouwd en onder b dat per bouwvlak maximaal één woning is toegestaan. Het bestemmingsplan kent verder geen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden om de bouw van een nieuwe woning toe te staan. Er kan alleen medewerking verleend worden aan de beoogde woningbouw door een herziening van het bestaande bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

De plantoelichting bestaat uit de volgende delen. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met een analyse van het plangebied en een beschrijving van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (het plan). In hoofdstuk 3 wordt het plan getoetst aan het relevante rijks-, provinciale - en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 bevat een expliciete toetsing van het plan aan alle relevante milieu-planologische aspecten. De gevolgen voor de waterhuishouding (waterparagraaf) zijn beschreven in hoofdstuk 5. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan wordt behandeld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 behandelt de economische uitvoerbaarheid van dit plan, de handavingsaspecten en beschrijft de gevolgde procedure.

HOOFDSTUK 2 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING

2.1 Analyse van het plangebied e.o.

2.1.1 Korte historische schets

Venray bestaat rond 1850 uit twee bebouwde wegen, linten, met een sterke noord-zuid oriëntatie. Daar waar beide linten elkaar bijna raken, is sprake van een zekere centrumvorming. Rond het dorp, over de akkers ligt een enigszins verdicht, grillig wegenpatroon. De eerste vormen van verstedelijking tekenen zich af rond 1915. Pal langs Oostrum wordt de spoorlijn aangelegd. Door de aanwezigheid van een station bij Oostrum neemt de betekenis van de landweg tussen Oostrum en Venray toe. Deze weg zal uiteindelijk de Stationsweg worden.

De echte verstedelijking van Venray begint vanaf 1965 zichtbaar te worden. De contour van het verstedelijkte gebied wordt vooral bepaald door de West- en Oostsingel. Binnen de singels komen de planmatig ontwikkelde gebieden tot stand die op het kaartbeeld aan het stratenpatroon herkend kunnen worden. De opkomst van het moderne verkeer is verder afleesbaar aan de ontwikkeling van de infrastructuur. De oorspronkelijke twee noord-zuid gerichte linten vormen niet langer de functionele hoofdverkeerstructuur. De oost-west verbindingen zijn van steeds grotere betekenis geworden.

In de periode 1985-1995 vindt de belangrijkste verstedelijking plaats in het (noord) oostelijke stadsdeel. De reconstructie van de Provinciale weg tot autosnelweg (A 73) zorgt voor een harde scheiding tussen stad en landschap. Achter deze "21e eeuwse stadsmuur" worden oude landschapsfragmenten gevuld met stedelijke programma's. Tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg is het woongebied Sint Antoniusveld ontwikkeld.



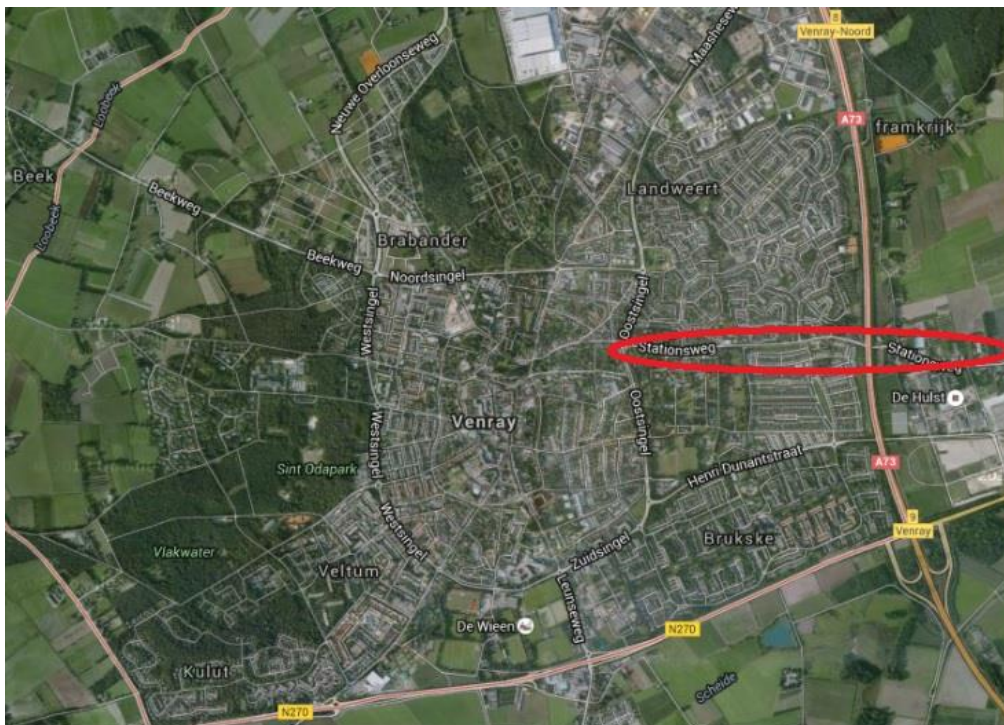
ontwikkeling Venray 1850-2005

2.1.2 Ruimtelijke structuren en functies

Ruimtelijke hoofdstructuur

De kern Venray bestaat uit een compact deel binnen de buitenring (singels) en nieuwe woon- en werkgebieden buiten de buitenring. Naast de buitenring zijn de meest structurerende elementen:

- de Deurneseweg en de A73 die de kern begrenzen;
- de Stationsweg en de Henri Dunantstraat;
- de Maasheseweg die als verlengstuk van de Oostsingel gezien kan worden;
- de Beekweg, Leunseweg, Overloonseweg en Langstraat als invalsroutes;
- de binnenring die het centrum omsluit.



luchtfoto Venray met belangrijke ruimtelijke structuurelementen

Wijken

De kern Venray bestaat uit een aantal (woon)wijken. Deze zijn op de nevenstaande afbeelding weergegeven.

Het plangebied is gelegen binnen de wijk Sint Antoniusveld.

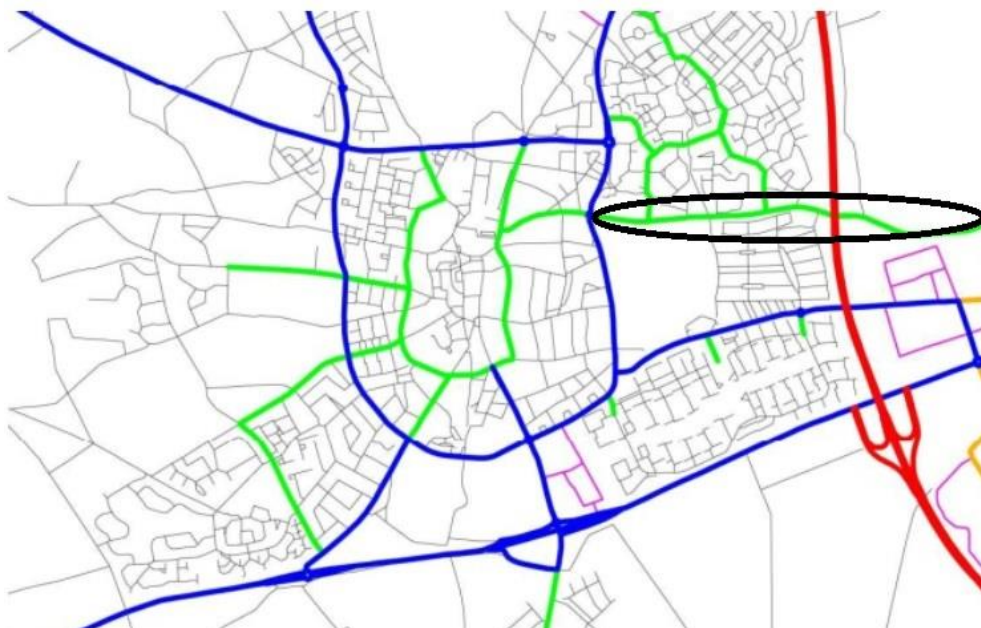


(woon)wijken in Venray

De wijk Antoniusveld ligt ten oosten van het centrum ingesloten tussen de wegen Oostsingel, Stationsweg, A73 en Henri Dunantstraat. De wijk is sterk uniform met een heldere structuur van rechte parallelle woonstraten met daaromheen afwijkende (gebogen) randbebouwing. De woonbebouwing is karakteristiek voor de jaren '90 en bestaat voornamelijk uit twee of drie lagen met verschillende kapvormen. Belangrijke dragers van de wijk zijn de twee pleinen als entree die een markante zichtlijn vormen. Centraal in de wijk ligt een waterpartij met daar haaks op een doorgaande speelruimte/langzaamverkeersroute die alle straten haaks over de bouwstroken verbindt.

Verkeersstructuur

De wegenstructuur in de kern van Venray is opgebouwd rond twee ringen (bekend als binnenring en buitenring), de verbindingswegen tussen deze ringen en uitvalswegen naar de kerkdorpen en de (boven)regionale wegen.



wegenstructuur en -
categorisering Venray

De binnenring is een wijkontsluitingsweg voornamelijk bedoeld voor de bereikbaarheid van het centrum en de centroparkeervoorzieningen. Aan de noordzijde valt de binnenring samen met de buitenring. De buitenring is een gebiedsontsluitingsweg bedoeld voor het verkeer tussen de woonwijken en de bovenlokale wegen om het centrum heen te geleiden naar wegen van een hogere orde. De buitenring verbindt de wijken en kruist de naar alle zijden lopende radialen. Dit radiale stelsel bestaat uit wijkstraten en lanen en is uitgebreid met een netwerk van langzaamverkeersroutes waarmee de omliggende wijken met het centrum worden verbonden.

De kern Venray is met het openbaar vervoer bereikbaar via het station Venray/Oostrum. Dit station is aan de oostzijde van de A73 gelegen en grenst derhalve niet direct aan de kern. Vanuit het station rijden bussen naar en van de wijken in de kern en het centrum. Het stationsgebied vervult een belangrijke regionale functie in het openbaar vervoersnet.

Parkeren

Binnen Venray is sprake van een acceptabele parkeersituatie. Parkeren geschiedt op eigen terrein (garages, opritten etc) en in het openbare gebied. In 30 km/uur zones is parkeren op de rijbaan toegestaan maar hiervoor zijn ook voorzieningen binnen het straatprofiel aangebracht. Dit kunnen parkeerhavens, parkeerstroken maar ook parkeerterreinen zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de verkeerssituatie en parkeerbalans niet onder druk komen te staan. Uitgangspunt is dat bij dergelijke ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte wordt voorzien.

Verkeerskundige functie Stationsweg

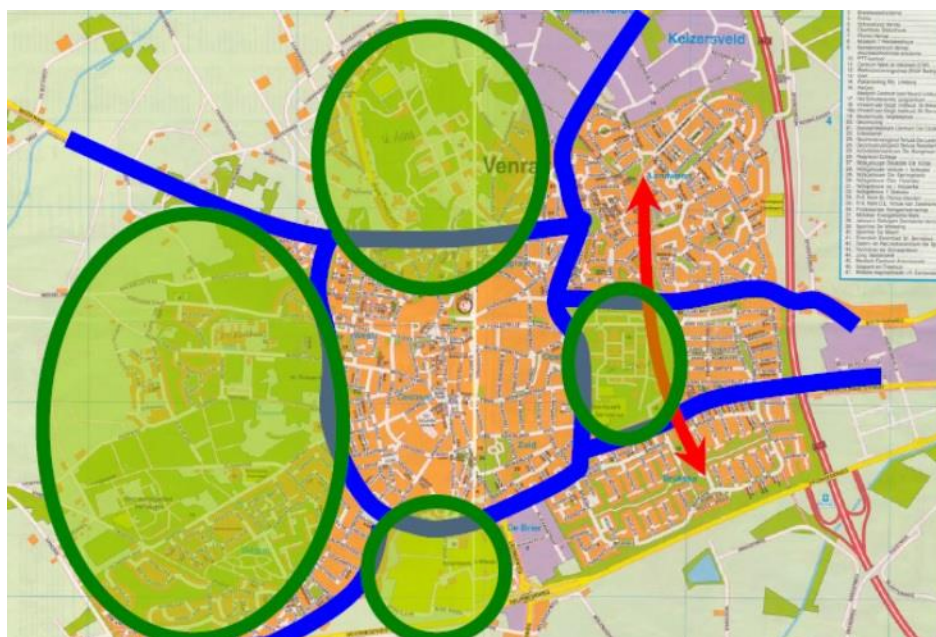
De Stationsweg is één van deze wijkontsluitingswegen en verbindt het Sint Antoniusveld met het centrum van Venray alsmede verbindt deze weg Venray en Oostrum. In het kader van het project 'Via Venray' wordt momenteel bijvoorbeeld gewerkt aan het deelproject 'Versterking wegenstructuur Venray/Oostrum'. Dit betekent wijziging van het wegtype voor de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73: upgradng van wijkontsluitingsweg naar gebiedsontsluitingsweg. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van deze plandoelichting.

Het plangebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station Venray/Oostrum is met de auto of fiets binnen enkele minuten bereikbaar en schuin tegenover het plangebied is een bushalte gelegen.

Groenstructuur

De hoofdlijnen van het gemeentelijke groenbeleid zijn vastgelegd in het Groenstructuurplan. De groenstructuur binnen de kern Venray wordt met name bepaald door wat er aan landschappelijk groen aanwezig is. Een reeks van parken, sportparken en begraafplaatsen tezamen met de grote complexen van de twee instituten leveren door hun kwaliteit een belangrijke substantiële bijdrage aan het groene karakter van de stad. Aan de noord- en westkant vormen grote groengebieden voor een verbinding tussen het beekdal van de Loobeek en de kern.

Daarnaast vormen de volwassen bomenrijen die de vele lanen en de singels begeleiden, een sterk stelsel van groengebieden. Bij de diverse naoorlogse staduitbreidingen is ook veel stedelijk groen aangelegd. Binnen de singels is het groen beperkt en betreft het met name particulier groen met een deels dorps karakter.



groenstructuur kern Venray

De beplanting langs de gebiedsontsluitingswegen maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur (blauwe lijn) van de kern Venray. Een groene verbinding van formaat wordt ook gevormd door de langzaamverkeersroute (rode pijl) die de wijken Bruske, Antoniusveld en Landsweert met elkaar verbindt.

Als belangrijke opgave binnen de ruimtelijke structuur wordt gezien, het behouden en eventueel waar mogelijk nog creëren van aaneengesloten groenzones en het versterken van het typische boskarakter in het stedelijk gebied.

Functies

In functionele zin is het plangebied en haar omgeving te kwalificeren als een binnenstedelijk woongebied. Tevens liggen er in de omgeving enkele bedrijven.

2.1.3 Feitelijke staat van het plangebied

Het woonperceel aan de Stationsweg 66 Venray maakt gedeeltelijk deel uit van het plangebied. De gronden zijn een deel van de (ruime) tuin behorend bij de woning aan de Stationsweg 66. Een deel van het plangebied bestaat uit gazon en een ander deel bestaat uit erfverharding. Op de zijdelingse perceelsgrens bevindt zich een haag en een beperkt aantal bomen en bosschages. Het plangebied is geheel onbebouwd.



luchtfoto plangebied



huidige staat plangebied

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.2.1 Aanleiding en stedenbouwkundige randvoorwaarden

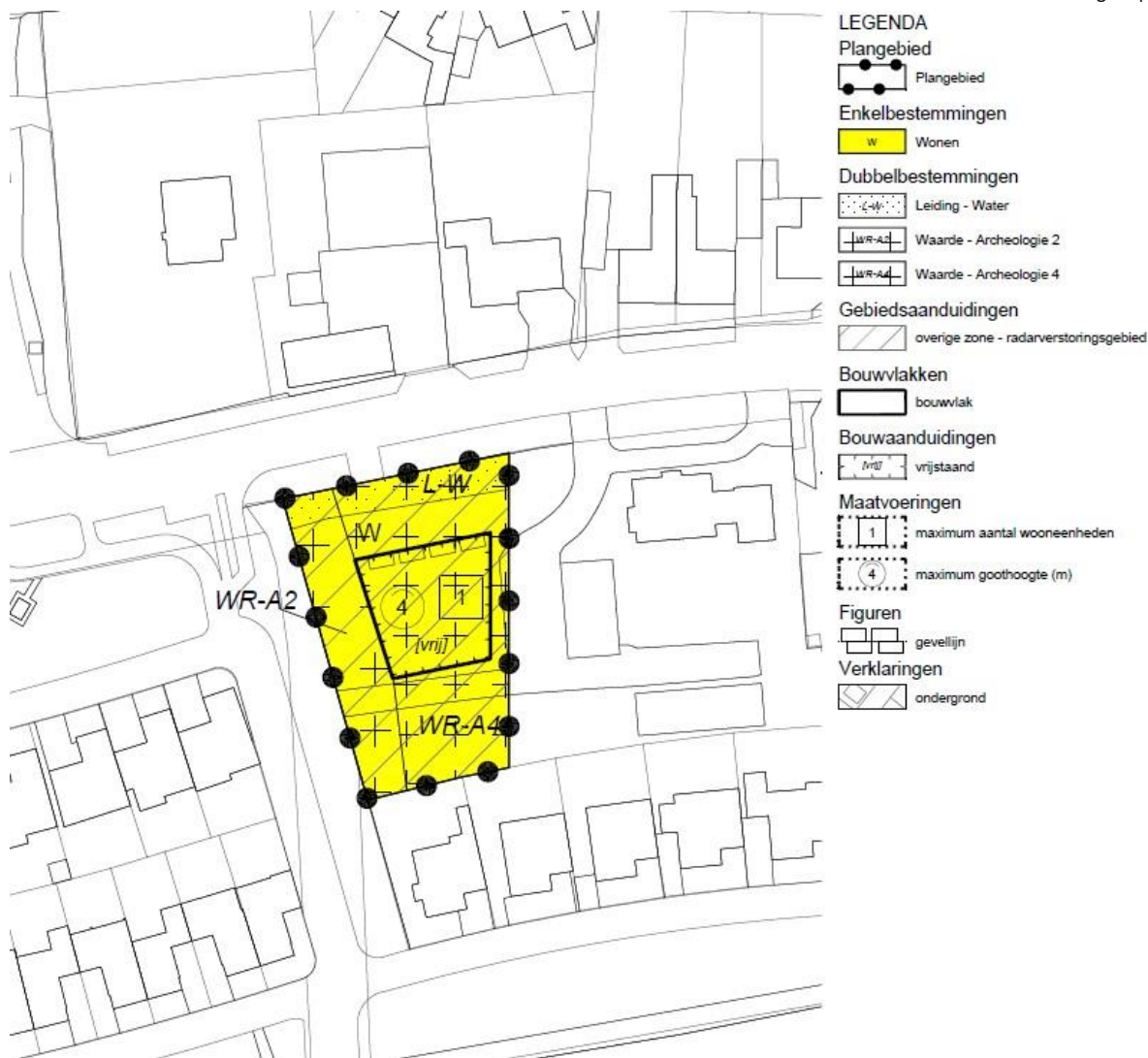
In een vaststellingsovereenkomst d.d. juli 2017 tussen de initiatiefnemers en de gemeente Venray, heeft de gemeente Venray aangegeven voornemens te zijn om mee te werken aan de realisatie van één extra vrijstaande woning op de locatie Stationsweg 66 te Venray (op het onbebouwde deel van het perceel). Op deze wijze hebben de initiatiefnemers en de gemeente Venray een minnelijke oplossing bereikt voor een geschil over de uitleg van een in 1999 tussen hen gesloten koopovereenkomst betreffende de realisatie van 3 woningbouwkevels.

Ter uitvoering van de bovengenoemde vaststellingsovereenkomst door middel van dit bestemmingsplan wordt uitsluitend voorzien in een extra woningbouwmogelijkheid. Er is derhalve nog geen concreet bouwplan ontwikkeld.

De ontwikkeling van een afzonderlijk woonperceel (inclusief een extra bouwvlak) heeft plaatsgevonden met in acht name van de onderstaande stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten:

1. aantal extra woningen: 1 ;
2. woningtype: vrijstaand;
3. oriëntatie voorgevel: Stationsweg;
4. voorgevelrooilijn: getrapt, aflopend;
5. afdekking: kap (bij kap dient de nokrichting van de kap van het hoofdgebouw evenwijdig aan de Stationsweg te lopen);
6. bouwkundige maatvoering (inhoud, goothoogte, oppervlakte bijbehorende bouwwerken): 1 bouwlaag met kap, rest cfm bestemming 'Wonen' bestemmingsplan 'Venray';
7. stedenbouwkundige indeling (afstand tot perceelsgrenzen, afstand hoofdgebouw en bijbehorende bouwwerken tot elkaar, bebouwingspercentages): cfm bestemming 'Wonen' bestemmingsplan 'Venray';
8. Parkeren: minimaal 2 naast elkaar gelegen parkeerplaatsen op eigen terrein;
9. Water: waterberging en -infiltratie (T=100) op eigen terrein.

Hierdoor is gekozen voor de hierna weergegeven planologisch-juridische regeling voor een nieuw woonperceel.



uitsnede verbeelding

De beoogde wooninvulling is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Dit plan voorziet namelijk in de invulling van een bebouwinggat van een beperkte omvang binnen een woonlint in binnenstedelijk gebied door middel van een extra woning die aansluit bij de bestaande voorgevelrooilijn, bestaande afdekking en bestaande nokrichting. De toegestane woning van maximaal 1 laag met kap met een goothoogte van maximaal 4 meter is passend gezien de omliggende woningen en het bestaande straatbeeld aan weerszijde van de Stationsweg.

De nieuwe woning zal op een afstand van minimaal 23 meter en maximaal 37 meter van de omringende woningen worden gebouwd. Deze afstanden in combinatie met de beperkte hoogte alsmede gezien de bestaande afstanden tussen woningen in de straat, zijn aanvaardbaar en voorkomen dat er sprake zal zijn van onaanvaardbare privacy-aantasting, uitzichtverlies en verminderde bezonning ter plaatse van woningen van derden.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per januari 2021 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers. De NOVI is vastgesteld op grond van de geldende regelgeving omdat de Omgevingswet nog niet in werking is. De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van deze wet.

Met de komst van de NOVI komen meerdere nationale beleidsstukken te vervallen, waaronder de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Strategisch relevante delen van de SVIR en het Barro worden echter opgenomen in de NOVI en blijven daarmee ook na inwerkingtreding van de NOVI gelden. Dit bestemmingsplan zal daarom ook aan dit beleid worden getoetst.

Gebiedsgericht

De NOVI benoemt een aantal aspecten van nationaal ruimtelijk belang. Het betreft de bescherming van de waterveiligheid aan de kust en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, de uitoefening van defensietaken, het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur), de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet en de veiligheid rond rijkswaarswegen.

Afweging

Het plan is, op nationaal niveau, dermate kleinschalig dat het geen wezenlijke invloed heeft op nationale belangen. Verstedelijkingsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten zelf. De realisatie van dit project leidt niet tot strijdigheden met de uitgangspunten uit het NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Ladder-toets is het nieuwe artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd:

'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor woningbouwlocaties geldt dat in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Indien niet meer dan 11 woningen binnen een bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is er volgende de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen sprake van de ruimtelijke ontwikkeling van een nieuwe woningbouwlocatie of een andere stedelijke voorziening.

Afweging

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van slechts één extra woning. Het bestemmingsplan ziet derhalve niet in een (nieuwe) stedelijke ontwikkeling. Een toets aan de Ladder duurzame verstedelijking is dan ook niet noodzakelijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen. Na een uitgebreid participatief proces hebben Provinciale Staten op 1 oktober 2021 de Omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie Limburg is op 25 oktober 2021 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Provinciale Omgevingsvisie zijn de volgende beleidsnota's komen te vervallen:

- Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014);
- POL-aanvullingen Zandmaas (2002, 2004, 2010), uitbreiding Groeve 't Rooth (2006) en beëindiging kalksteenwinning St. Pietersberg (2009). De POL-aanvulling Grensmaas (2005, 2010) blijft in stand, maar wordt opgevat als een programma onder de Omgevingsvisie.

In de provinciale omgevingsvisie Limburg zijn een aantal hoofdogaven te onderscheiden, namelijk:

1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving
2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie; inclusief landbouwtransitie.
3. Klimaatadaptie en energietransitie.

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen:

- A. Een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema's;
- B. Een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden en Zuid-Limburg.

A. Thema Wonen en leefomgeving

De Omgevingsvisie Limburg houdt vast aan een dynamisch en flexibel woonbeleid, de woonbehoeften van de Limburger zijn daarbij leidend. Verder liggen hierin ook mogelijkheden bij te dragen aan klimaat-, energie-, en duurzaamheidsdoelstellingen. Vanuit de wetgeving is de rol van de provincie op dit terrein beperkt. Daarom opereert de provincie, met betrekking tot dit thema, vanuit een agenderende, stimulerende, meesturende en verbindende rol. De POVI is hierbij een op hoofdlijnen richtinggevend kader. Aangezien de toekomst onderhevig zal zijn aan veranderingen, en elke specifieke regio voor een andere aanpak vraagt zijn meer gerichte uitwerkingen in provinciale, regionale en/of gemeentelijke programma's, agenda's en instrumenten noodzakelijk.

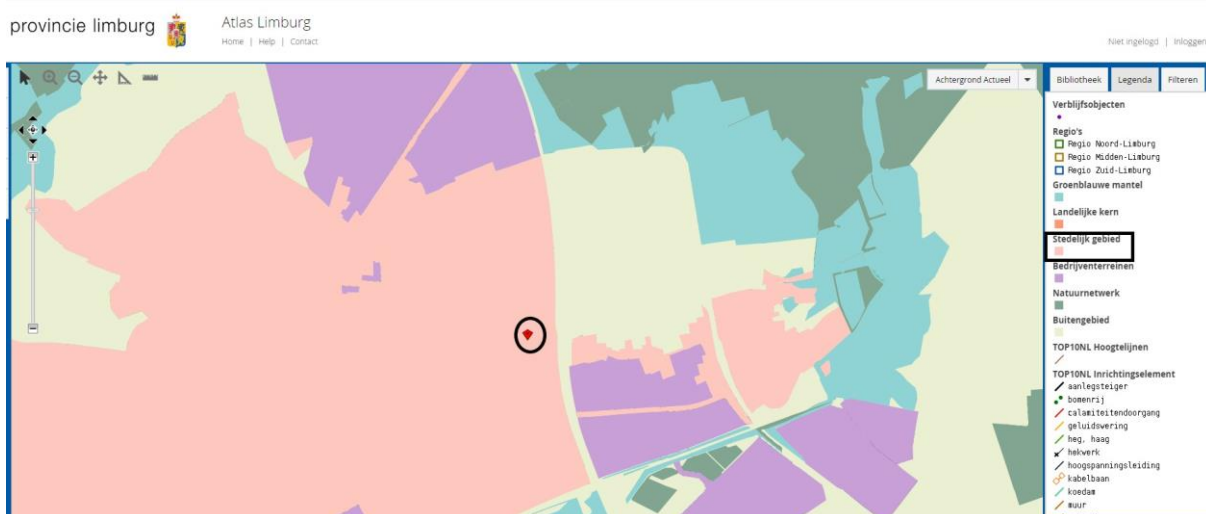
B. Zonering

Het toekomstbeeld voor Limburg kan worden gevangen in een indicatieve zonering. Die zonering bouwt voort op de 'tijdloze' karakteristiek van de ondergrond; de geomorfologie en het watersysteem en de typering en ontwikkeling van het ruimte- gebruik in deelgebieden binnen Limburg in de afgelopen decennia. Het geformuleerde beleid in de Omgevingsvisie leidt niet tot aanpassingen van de begrenzing in de bestaande indicatieve kaartbeelden. De Omgevingsvisie is een visie in tekst en bevat geen specifiek kaartmateriaal. De begrenzingen van de zoneringen en andere werkingsgebieden die voortkomen uit de Limburgse principes en de uitwerkingen in de thema's in deze Omgevingsvisie, zullen verankerd worden in het kaartmateriaal behorende bij de Omgevingsverordening Limburg. Daarna dienen deze tevens ter ondersteuning van deze visie.

De kaarten bij de Omgevingsverordening zijn zoneringsskaarten. Dit betekent dat zones over bouwblokken, gebouwen, wegen, paden en ander grondgebruik, anders dan beoogt in de betreffende zonering, geprojecteerd zijn. Ook komt het voor dat de begrenzing van zones, bijvoorbeeld bufferzones rondom beken, dwars over percelen geprojecteerd zijn. Het precieze begrenzen van alle gebruiksfuncties hoort thuis op het niveau van de gemeentelijke omgevingsplannen. Voor de bestemmingen in de vigerende bestemmingsplannen (onder de Omgevingswet: omgevingsplannen) heeft de Omgevingsvisie geen directe gevolgen. De daarin vastgelegde bestemmingen blijven staan zolang er zich geen nieuwe ontwikkelingen voordoen.

Afweging

Het plangebied is gelegen in de zonering 'stedelijk gebied'. Het stedelijk gebied omvat de bebouwde gebieden van de Westelijke Mijnstreek, Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade en de steden Maastricht, Venlo, Roermond, Weert en Venray. Hier vind je een breed scala aan locaties met functies zoals wonen, winkels, scholen, voorzieningen, wegen en openbare ruimte. De zorg voor een goede kwaliteit van de leefomgeving en een goede bereikbaarheid zijn hier belangrijke uitgangspunten.



zonering

De gemeente Venray kenmerkt zich door een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Er dient een transformatie van de bestaande woningvoorraad plaats te vinden, aangezien er nauwelijks bevolkingsgroei meer is. Daarbij zal primair worden gekozen voor inbreiding, aanpassing en functieverandering. Het plan behelst de realisatie van een extra vrijstaande woning binnen een bestaand stedelijk (woon) gebied. Dit is in overeenstemming met de provinciale beleidsdoelstellingen voor dit soort binnenstedelijke gebieden.

3.2.2 (Wijzigingsverordening) Omgevingsverordening Limburg 2014

Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg 2011 was een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. In 2014 is de Omgevingsverordening opnieuw gewijzigd, vanwege de vaststelling van POL 2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL 2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Wijzigingsverordening Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 29 maart 2022 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Limburg het ontwerpbesluit genomen waarmee de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt **aangevuld** met een viertal instructieregels. Het gaat om de instructieregels over:

1. Wonen;
2. Huisvesting internationale werknemers;
3. Na-ijlende effecten steenkoolwinning;
4. Zonne-energie (zonneparken).

Regels van eenzelfde strekking zijn al opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg 2021. Deze verordening treedt echter pas tegelijk met de Omgevingswet in werking.

De Wijzigingsverordening is op 30 september 2022 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg.

Reikwijdte verordening

Artikel 2.4.2 Instructieregels nieuwe planvoorraad wonen

De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op de realisatie van een of meerdere woningen beschrijft dat:

- a. rekening is gehouden met de hoofdstukken 3 (Limburgse principes en algemene zonering) en 5 (wonen en leefomgeving) van de provinciale omgevingsvisie;
- b. sprake is van behoefte in kwaliteit en kwantiteit op basis van actueel onafhankelijk regionaal behoefteonderzoek;
- c. over de behoefte aan realisatie van deze woningen overeenstemming bestaat binnen de regio Noord-Limburg of Midden-Limburg of Zuid-Limburg. De regio's bepalen eigenstandig de regionale overeenstemming, organiseren hun eigen regionale overleggen en dragen zorg voor actuele regionale woonvisies en regionale onderzoeken;
- d. het ruimtelijk plan is opgenomen in de Limburgse systematiek van monitoring.
- e. realisatie van de woningen beoogd is binnen vijf jaar na vaststelling van het ruimtelijk plan en dat, als deze termijn niet wordt gehaald, hoe en wanneer de mogelijkheid tot realisatie van deze woningen komt te vervallen.

Afweging

Ad a.

Dit plan voldoet aan de POVI met de daarin opgenomen principes en zonering. Verwezen wordt hier naar paragraaf 3.2.1 van deze plantoelichting.

Ad b, c. en d.

De paragrafen 3.3.1 en 3.4 van deze plandoelichting bevat de resultaten van de toetsing van het plan aan de Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 en het gemeentelijke woonbeleid. Hieruit blijkt dat het plan in overeenstemming is met het regionale en het gemeentelijke woonbeleid. Verwezen wordt hier naar beide paragrafen. Deze lokale en regionale toetsing komt tevens overeen met de aanvullende instructieregels uit de Wijzigingsverordening voor wat betreft het onderdeel Wonen.

Ad e.

Realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt beoogd zo spoedig mogelijk plaats te vinden, doch in ieder geval binnen 5 jaar.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024

Op 22 september 2020 heeft de gemeente Venray de nieuwe Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 vastgesteld. Deze woonvisie geeft richting aan het woonbeleid voor de komende 4 jaar. Het is de 2e visie die door de 8 Noord-Limburgse gemeenten in gezamenlijkheid is opgesteld. In deze visie wordt teruggekeken naar de vorige visie: waar komen we vandaan en wat willen we meenemen naar de nieuwe visie. En zijn er ook zaken die veranderd zijn?

Het 'wonen' is steeds meer verweven met andere beleidsvelden in het economische én het sociaal domein. In het hoofdstuk 'analyse: trends en ontwikkelingen' wordt aangegeven wat de huishoudensontwikkeling is. Demografie blijft immers een belangrijke onderlegger voor het woonbeleid. Prognoses geven een handvat om in te spelen op de toekomstige ontwikkeling van onze bevolking. Hierbij gaat het zeker niet alleen om aantallen, maar ook om de samenstelling van onze bevolking. Uit de analyse die inzicht geeft in de sterke en zwakke segmenten van de woningvoorraad, blijkt dat de aandacht met name moet uitgaan naar de bestaande voorraad.

Ook zijn allerlei trends en ontwikkelingen die de context waarbinnen wordt gewerkt, beïnvloeden en de druk op de leefbaarheid vergroten. Denk hierbij aan grote ontwikkelingen zoals de energietransitie en de vergaande extramuralisering van de zorg.

Vanuit deze analyse is er dan ook een aantal opgaven dat kan worden samengevat in:

■ Mismatch woningbehoefte en woningvoorraad

Het gaat hierbij om zowel de bestaande woningvoorraad, als nieuwbouw. Er wordt geconstateerd dat de samenstelling van onze bevolking verandert. Men wordt ouder en er is een grote toename van het aantal 1-persoonshuishoudens. Dit brengt een andere woonvraag met zich mee. Deze vraag sluit maar deels aan op wat we in de bestaande voorraad hebben. De opgave ligt dan ook bij het aanpassen van de bestaande voorraad. De nieuwbouw die wordt toegevoegd dient toegespitst te worden op de toekomstige woningbehoefte. Hierbij wordt nog meer dan voorheen gekeken naar de kwalitatieve vraag en het bevorderen van de doorstroming op de regionale woningmarkt. Bij nieuwbouw is de kwalitatieve toets daarom leidend en in mindere mate de kwantitatieve toets.

Afweging

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd zo veel mogelijk aan te sluiten bij de beleidsdoelen uit de Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 en is tevens ter kennisgeving voorgelegd aan de regio. Dit bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om één extra vrijstaande woning te realiseren. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoonshuishoudens).

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'

In het coalitieakkoord 2018-2022 'Een gezonde toekomst voor Venray' is opgenomen dat de gemeente Venray wil komen tot een nieuwe strategische visie met een horizon tot 2030. Deze stip op de horizon moet richting geven aan de vraag waarin de gemeente zich de komende jaren wil ontwikkelen gezien de actuele trends en ontwikkelingen. Bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, energie, duurzaamheid, leefomgeving, gezondheid, demografie en technologie, maar ook kijkend naar de positie en rol van de gemeentelijke overheid.

Hiertoe heeft de gemeenteraad op 27 juni 2019 een nieuwe strategische visie vastgesteld; de Toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'. Deze visie vervangt de Strategische visie Venray 2020 en de nota 'Venray, stad in de Peel (2025)'.

De toekomstvisie gaat in op:

- De grote ontwikkelingen die op Venray afkomen en aangeven wat dit betekent voor de opgaven op lokaal en regionaal niveau en voor de vraagstukken of agendapunten voor het lokaal bestuur (kompas);
- Verbinding en energie opleveren door samen met de Venrayse gemeenschap – inwoners, bedrijven en maatschappelijke partners – te komen tot een gezamenlijk toekomstbeeld van Venray;
- Slim verbinding leggen met andere participatietrajecten, zodat hier op voortgebouwd kan worden onder meer bij de totstandkoming van de omgevingsvisie.

Ten aanzien van het thema wonen wordt het belang van een goede kwaliteit van woonomgeving en woningen, de aanwezigheid van werkgelegenheid en kwalitatief goede voorzieningen onderstreept. Met de visie op de gewenste toekomstrichting kan de gemeente Venray effectief sturing geven aan het proces van beleidsontwikkeling en prioritering. De thema's die centraal staan zijn:

1. Venray is dorp en stad;
2. Venray is kennisintensief;
3. Venray zorgt voor elkaar;
4. Venray is levendig;
5. Venray voorziet in alle woonwensen.

De gemeente wil voorzien in alle woonwensen en biedt daarbij de ruimte voor een gevarieerde en boeiende maatschappelijke omgeving. Door een grote zorg voor het in stand houden en verbeteren van de bestaande woonwijken (waaronder in de vorm van herstructurering) beoogt de gemeente unieke woonmilieus creëren, waarin de bestaande sociale structuren en voorzieningen op een positieve wijze worden beïnvloed.

Afweging

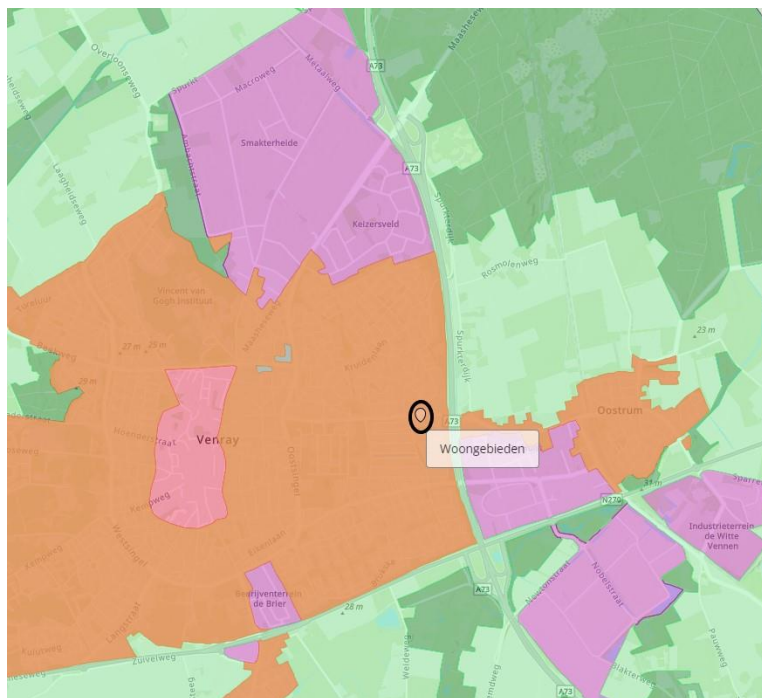
Het onderhavige woningbouwplan zal worden ontwikkeld met in acht name van deze beleidsuitspraken.

3.4.2 Omgevingsvisie Venray

Op 2 november 2021 heeft de gemeenteraad van Venray de Omgevingsvisie Venray vastgesteld. De omgevingsvisie van geeft aan wat belangrijk wordt gevonden in de fysieke leefomgeving. De fysieke leefomgeving is alles wat we buiten zien en voelen: bijvoorbeeld hoe de gemeente eruit ziet, wat de kwaliteit is

van de lucht en welke bedrijven er zijn. De omgevingsvisie gaat in op ambities, beleid en de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, wonen en werken en cultureel erfgoed.

De onderdelen van deze leefomgeving waar de gemeente trots op is, moeten worden beschermd en verbeterd. Daarnaast zet de gemeente in op nieuwe doelen die zijn beschreven in vier hoofdambities. De omgevingsvisie is gebiedsgericht. Het onderhavige plangebied wordt in de Omgevingsvisie gekwalificeerd als **'woongebied'**.



uitsnede kaart Omgevingsvisie

Aan de hand van hoofdambities zijn de volgende actielijnen uitgewerkt:

1. Versnellen: gezien het urgente woningtekort benoemen we acties om de woningbouw in Venray gericht te versnellen.
2. Vergroten (kwantiteit): de komende jaren gaan we voor een bouwproductie van minimaal 200 woningen per jaar, door 'zachte' plannen hard te maken en extra plannen te ontwikkelen.
3. Veranderen (kwaliteit): woonmilieu, woningtype en -prijs moeten beter aansluiten bij de behoefte. Naast het uitvoeren van een kwalitatief woningmarktonderzoek zetten we in op meer betaalbare woningen, de aanpak van leegstand, de ontwikkeling van bijzondere woonconcepten en meer (tijdelijke) woningen voor specifieke doelgroepen.
4. Vergroenen/verduurzamen: we verhogen de kwaliteit van de woning en de woonomgeving door gerichte maatregelen te nemen op het gebied van groen, klimaatadaptief en duurzaam bouwen.

Afweging

Dit bestemmingsplan zorgt voor één extra nieuwe woningbouwmogelijkheid binnen bestaande stedelijk gebied. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoons) huishoudens).

3.4.3 Omgevingsprogramma Wonen

Het op 15 februari 2022 door de raad vastgestelde ‘Omgevingsprogramma Wonen’ is de uitwerking van de beleidsdoelen van de nota ‘Koers op wonen’ en tevens bedoeld als de actualisatie van de thema’s van de Woonvisie 2017-2021. In het Omgevingsprogramma Wonen worden de verschillende beleidsdoelen, maatregelen en instrumenten op hoofdlijnen uitgewerkt, die nodig zijn voor de realisatie van de nieuwbouwpoging en aanpassing van de bestaande woningvoorraad in alle kernen van de gemeente. Het Omgevingsprogramma Wonen is de onderlegger voor ieder project voor nieuwbouwwoningen en verbetering van woningen uit de bestaande woningvoorraad.

In het gemeentelijke programma Koers op Wonen werden de ambities en uitgangspunten voor met name de kwantitatieve bouwpoging vastgelegd. De kwalitatieve opgave bleef echter nog wat onderbelicht. Hiervoor was een uitwerking noodzakelijk. In het Omgevingsprogramma Wonen is een en ander verder uitgewerkt. Zo zijn de eerdere vier actielijnen (versnellen, vergroten, veranderen en verduurzamen) aangevuld en vertaald naar vijf centrale thema’s:

1. Snel woningen bouwen
2. Gevarieerd aanbod.
3. Duurzame woningvoorraad.
4. Wonen en zorg.
5. Vitale wijken en kernen.

In de bijlage bij het Omgevingsprogramma Wonen is een beschrijving opgenomen van de kwantitatieve woningbouwpoging van 2021 tot 2035 per wijk of kern. Deze bijlage is een momentopname van de actuele stand van zaken van de woningbouwprojecten in alle kernen van de gemeente Venray. Het overzicht wordt jaarlijks bijgewerkt en geactualiseerd.

Afweging

Met dit bestemmingsplan wordt aangesloten bij diverse beleidsdoelen/thema’s uit het Omgevingsprogramma Wonen (zoals ‘snel woningen bouwen’, ‘gevarieerd aanbod’ en ‘vitale wijken en kernen’). Dit bestemmingsplan zorgt voor één extra nieuwe woningbouwmogelijkheid binnen bestaande stedelijk gebied. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoonshuishoudens).

3.4.4 Trendsportal / Nota “Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights”

In de periode december 2017 – februari 2018 hebben acht Noord Limburgse gemeenteraden de Mobiliteitsvisie Noord- Limburg vastgesteld onder de naam Trendsportal. Als gevolg van technologische ontwikkelingen, andere vormen van organisatie en veranderingen in financiële stromen wordt hiermee een verschuiving in gang gezet van meer traditionele infraprojecten naar andersoortige projecten op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer.

De vijf hoofddoelstellingen van Trendsportal zijn:

1. Verhogen kwaliteit van leven: Mobiliteit zodat iedereen mee kan doen.
2. Verbeteren verkeersveiligheid: Streven naar NUL verkeersslachtoffers.
3. Aantrekkelijk mobiliteitssysteem: Robuust, attractief en betrouwbaar.
4. Ondersteunen milieu- en energietransitie: Overschakelen op schone en stille mobiliteit.
5. Verbeteren ruimtelijk-economische bereikbaarheid: Voor toerisme, agro, maak en logistieke sector.

De omschrijving van de 5 hoofddoelen werd echter nog te abstract geacht om uiteindelijk een goede projectenlijst op te kunnen stellen om die hoofddoelen te realiseren. Elk hoofddoel is daarom uitgewerkt in een aantal subdoelstellingen. De realisatie van de subdoelstellingen 'kwaliteit van leven', 'aantrekkelijk mobiliteitssysteem' en 'hoogwaardig en compleet fietsnetwerk' scoorde hoog. Reden genoeg de komende jaren vooral fietsen en lopen in de schijnwerpers te zetten en hier gelijk al een eerste uitwerking aan te geven.

De Nota 'Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights' is de opvolger van het "Venray's Verkeer- en Vervoerplan (VVVP)" uit 2007. De gemeente Venray acht het noodzakelijk de komende jaren het niet-gemotoriseerde verkeer (fietsen en lopen) meer in de spotlights te plaatsen. De eerste aandacht gaat dus uit naar het opstellen van een netwerk voor niet-gemotoriseerd verkeer (fiets en voetganger). Dit netwerk heeft de intentie er voor te zorgen dat fietsen en lopen een veilig, aantrekkelijk en voor de hand liggende wijze van vervoer gaan worden voor alle inwoners en bezoekers van Venray en de kerkdorpen.

Met dit netwerk wordt het begrip "basis op orde" wat betreft de infrastructuur een nieuw kader meegegeven. De tweede aandacht gaat uit naar het opstellen van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer: personenauto, vrachtverkeer en landbouwverkeer. Voor vele doeleinden is en blijft dit toch dé wijze van vervoer, bijvoorbeeld vanwege de (langere) afstand of het vervoer van goederen.

Infrastructurele maatregelen waarmee het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, wordt gestimuleerd of het autogebruik wordt ontmoedigd, worden in deze netwerknota meegenomen. Voor stimuleren van fietsverkeer kan het gaan om bijvoorbeeld de aanleg van ontbrekende schakels, het opwaarderen van kwalitatief mindere verbindingen of het verbeteren van de oversteekbaarheid van grote verkeerswegen. Voor het ontmoedigen van autoverkeer, kan het gaan om het weren van verkeer of het aanpassen van de verkeerscirculatie.

Afweging

Het plangebied wordt ontsloten via de Stationsweg. Deze weg heeft verkeerskundig nu nog een functie als wijkontsluitingsweg (WOW). Via deze weg is het plangebied goed en veilig bereikbaar voor zowel auto-als fietsverkeer.

De gemeente Venray heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73; het project Oostverbinding. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden. De Stationsweg wordt om deze reden opgewaarderd van een wijkontsluitingsweg (WOW) naar een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Dit betekent ook een verandering van het wegprofiel. Zo zullen er parallelvoorzieningen- onder meer in de vorm van afgescheiden fietspaden – komen. Op deze wijze blijft het plangebied – ook in de toekomst – voor fietsers veilig bereikbaar. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van deze plandoelichting.

HOOFDSTUK 4 MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN

4.1 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagendplaatsen). Uit art. 74 Wgh vloeit voort dat in principe alle wegen voorzien zijn van een geluidzone, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De zonebreedte is afhankelijk van het gebied (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Binnen de zones moet een akoestisch onderzoek worden verricht. De voorkeursgrenswaarde voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen bedraagt in die zone op de buitengevel 48 dB (art. 82 lid 1 Wgh). Er geldt verder een maximale ontheffingswaarde binnen buitenstedelijk gebied van 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh).

Econsultancy BV te Boxmeer heeft een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï verricht (rapport nummer 10006.001). De geluidgevoelige bestemming is gelegen in de geluidzone van de A73, Klaproos en de Stationsweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (Aletta Jacobsstraat, Sint Antoniusveldweg en de Wilhelmina Druckerstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

Voor de woningbouw is geen bouwplan opgesteld met de projectie van de woning. In het onderzoek is uitgegaan van het op de verbeelding opgenomen bouwvlak met de volgende kenmerken:

1. woning zal uit maximaal één bouwlaag met kap bestaan;
2. maximale goothoogte is 4 meter;
3. de voorgevel van het hoofdgebouw dient in of ten hoogste 3 meter achter de voorgevelrooilijn te worden gebouwd;
4. de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen bedraagt minimaal 3 meter aan beide zijden;
5. de maximale diepte van het hoofdgebouw bedraagt 20 meter.

Voor elke zijde van het bouwvlak zijn toetspunten ten behoeve van maximaal twee bouwlagen gemodelleerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2020.2.

De gemeente Venray heeft het voornemen een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden, vandaar dat de Stationsweg wordt opgewaarderd. Uitgangspunt voor de kruispunten aan deze weg is om deze vorm te geven als rotondes. In het onderzoek is ter plaatse van de kruising van de Klaproos met de Stationsweg een rotonde gemodelleerd op basis van de tekeningen van het voorlopig ontwerp.

De geluidsbelasting op het bouwvlak bedraagt ten hoogste **57 dB**. Alleen ten gevolge van de Stationsweg treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Deze wordt met ten hoogste 9 dB overschreden. De maximaal te ontheffen waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Voor de Stationsweg is een **afweging van geluidsreducerende maatregelen** noodzakelijk. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Maatregelenafweging

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

■ *Bronmaatregelen*

Het beperken van de rijsnelheid of de verkeersintensiteiten van de Stationsweg zijn onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregelen. Integendeel, de Stationsweg zal in de toekomst worden opgewaardeerd om meer verkeer te kunnen verwerken.

De huidige Stationsweg beschikt over een referentiewegdek (AC 16 surf). Als worstcasescenario wordt vanuit gegaan dat de Stationsweg na de opwaardering ook over een referentiewegdek beschikt. De aanleg van een geluidsreducerend wegdek over een beperkte lengte en in de nabijheid van de rotonde zal in verband met beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten. Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) kan een reductie van 1 dB behaald worden. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over minstens 165 meter lengte van de Stationsweg het wegdektype te worden vervangen. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 43.300,-. Een dergelijke investering is gezien de beperkte reductie voor één woning niet doelmatig.

■ *Overdrachtsmaatregelen*

Het plaatsen van een geluidsscherm kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Het realiseren van overdrachtsmaatregelen langs een gemeentelijke weg zal snel als bezwaarlijk worden gezien. De Stationsweg is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg en tevens een route voor het openbaar vervoer. Daarnaast wordt met het project 'Oostverbinding' vrijliggende fietspaden langs de Stationsweg aangelegd. Het realiseren van een geluidsscherm ter plaatse van het plangebied wordt vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk geacht. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

■ *Cumulatieve geluidsbelasting*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en volgens het gemeentelijk geluidbeleid is inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting wenselijk. Maatgevend voor de cumulatieve geluidsbelasting is het wegverkeer over de Stationsweg. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 63 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB (66 dB). De cumulatieve geluidsbelasting wordt derhalve acceptabel geacht.

■ *Aanvraag hogere waarden*

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

- bron- en overdrachtsmaatregelen voor de Stationsweg zijn niet doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard;
- de berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB;
- de cumulatieve geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 62 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB;
- aan de zuidzijde van het bouwvlak is de geluidsbelasting niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen;
- ten gevolge van de overige wegen vinden geen overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB plaats;
- bij de woningindeling geldt dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde liggen en dat ten minste één slaapkamer aan de geluidluwe zijde ligt;
- indien de toekomstige woning beschikt over een balkon of loggia, dan dient deze bij voorkeur te zijn gelegen aan een geluidluwe zijde;
- middels een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels wordt de vereiste binnenniveau

conform het Bouwbesluit 2012 gewaarborgd.

Conclusie

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 1 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.2 Bodem

In het kader van het onderhavige plan wordt binnen het plangebied een nieuwe bodemgevoelige functie toegelaten in de vorm van een grondgebonden woning. Voordat door middel van dit bestemmingsplan deze nieuwe functie mogelijk wordt gemaakt zal er inzicht moeten zijn of de bodem- en grondwaterkwaliteit een dergelijke bebouwing en gebruik ook mogelijk maken.

Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt niet voorzien in de vestiging van een bodemgevoeligere bestemming (functie) dan de bestemming (functie) die nu al is toegestaan. Er geldt nu en straks een woonbestemming. Op grond van regionale bodembeleid zoals neergelegd in de Nota 'Bodembeheer Limburg Noord' is bodemonderzoek alleen noodzakelijk indien de bestemming voorheen nog niet 'Wonen' was. Dat is hier niet het geval. In het kader van de toekomstige omgevingsvergunning (bouwen) zal echter wel minimaal een historisch bodemonderzoek (vooronderzoek NEN 5725) noodzakelijk zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) heeft tot doel het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen het:

1. realiseren van een bron (bijvoorbeeld inrichting of weg);
2. realiseren van een nieuwe gevoelige functie.

Bij het realiseren van een nieuwe bron moet in beeld gebracht worden of deze ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, tenzij de ontwikkeling NIBM (Niet In Betekende Mate) is of onder het NSL valt.

Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Dit is een Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 31 oktober 2007, nr. DJZ2007004707, houdende regels omtrent de aanwijzing van categorieën van gevallen die in ieder geval niet in betekende mate bijdragen als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)).

Voor woningbouw geldt dat woningbouwprojecten van netto niet meer dan 1500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg) niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 4 lid 1 Besluit NIBM jo. art. 4 lid 2, bijlage 3B.2 Regeling NIBM). Het onderhavige plan voorziet slechts in de bouw van één nieuwe woning. Het plan is te kleinschalig om in betekende mate bij te dragen aan een verandering/verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Achtergrondluchtkwaliteit

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) maakt jaarlijks kaarten met grootschalige concentraties en deposities in Nederland. De kaarten zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en metingen en geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit en depositie in Nederland zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst. De nieuwe concentratiekaarten worden ieder jaar beschikbaar gesteld op 15 maart. De depositiekaarten volgen in juni. Gemeentes, provincies en anderen gebruiken concentratie- en depositiekaarten bij hun rapportage van overschrijdingen in het kader van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit en bij (ruimtelijke) planvorming.

Op basis van de meest recente **Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN)** van het RIVM blijkt dat de achtergrondconcentratie in 2021 en de - door het RIVM verwachte - achtergrondconcentratie in 2030 ter plaatse van het plangebied e.o. als volgt bedragen:

stofcategorie	2021	2030
stikstofdioxide (NO ₂)	13.68 µg/m ³	10.00 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	17.24 µg/m ³	14.21 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	10.22 µg/m ³	7.41 µg/m ³

De grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen voor PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ zoals opgenomen in de Wet milieubeheer zijn in navolgende tabel weergegeven.

Component	Grenswaarden	Norm
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-Uurgemiddelde <i>(jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)</i>	50 µg/m ³
	Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde <i>(jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)</i>	200 µg/m ³

Conclusie

Aangezien ter plaatse van het projectgebied sprake is van woonfuncties die niet in betekenende mate bijdragen, de achtergrondconcentraties ruimschoots voldoen aan de wettelijke normstelling en de achtergrondconcentraties een dalende trend vertonen, is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.4 Geur

Voor het toetsen van een aanvaardbaar woon- en/of leefklimaat ter plaatse van het plangebied en om te voorkomen dat agrarische bedrijven in hun ontwikkeling belemmerd worden, is het bepaald in de Wet geurhinder en veehouderij van belang. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt vanaf 1 januari 2007 het toetsingskader voor de milieuvergunning, als het gaat om geurhinder vanwege dierenverblijven van veehouderijen. Buiten de bebouwde kom geldt een vaste afstand van 50 meter tot een emissiepunt van een veehouderij en 25 meter afstand tot de gevel van een stal van een veehouderij. Aan deze afstanden wordt voldaan.

De gemeenteraad van de gemeente Venray heeft een Verordening geurhinder en veehouderij vastgesteld. In deze verordening wijkt de gemeente Venray deels af van de wettelijke normen uit de Wgv. De geurverordening van de gemeente Venray stelt de volgende normen:

1. Bestaande woongebieden 3,0 ouE/m³
2. Zoekgebieden woningbouw en bedrijventerreinen 8,0 ouE/m³
3. Buitengebied 14,0 ouE/m³

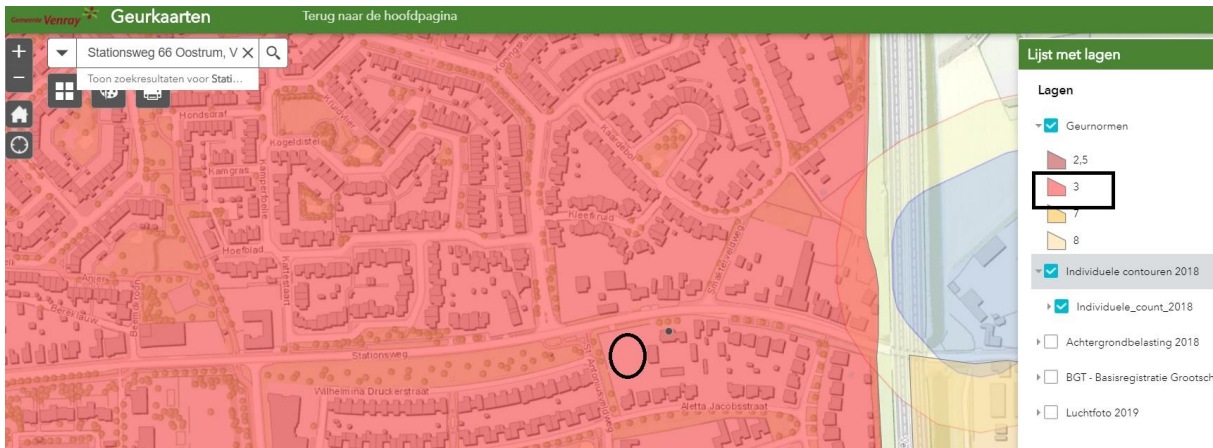
De normstelling is onderbouwd in de Gebiedsvisie geurhinder en veehouderij.

In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray. Aanvaardbaar woon- en leefklimaat' is verder voor het buitengebied een maximale achtergrondbelasting van 20 ouE/m³ opgenomen. Een matig woon en leefklimaat (tot 20% geurgehinderden) wordt aanvaardbaar geacht.

Bij de beoordeling of het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van het plangebied acceptabel is, dient de geurbelasting veroorzaakt door de individuele bedrijven (voorgroundbelasting) en de geurbelasting op het plangebied veroorzaakt door alle veehouderijen samen (achtergrondbelasting) in beeld te worden gebracht. Beoordeeld moet worden of de belasting acceptabel is.

Voorgrondbelasting

Ter plaatse van het onderhavige plangebied geldt er conform de Geurverordening een (voorground)geurbelastingsnorm van maximaal 3 ouE/m³. Uit de meest recente geurhinderkaarten (14 november 2018) van de gemeente Venray blijkt dat deze geurnorm nergens binnen het plangebied (en wijde omgeving) wordt overschreden. Er liggen geen individuele geurcontouren van intensieve veehouderijen over het plangebied.



Uitsnede geurhinderkaart 2018 (voorgroundgeurbelasting)

Achtergrondbelasting

Uit de geurhinderkaart achtergrondbelasting 2018 van de gemeente Venray blijkt dat de huidige achtergrondbelasting op het plangebied kan worden gekwalificeerd als een 'zeer goed woon-en leefklimaat'. Dit komt overeen met een geurbelasting van (0-3 ouE/m³). In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray' is aangegeven dat tot 20.0 ouE/m³ nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze norm wordt ruimschoots gehaald.



Uitsnede geurhinderkaart 2018 (achtergrondgeurbelasting)

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige functies of gebieden. Om deze milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de Staat van bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen in de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', van maart 2009.

Bedrijven en Milieuzonering; Staat van bedrijfsactiviteiten

De VNG Handreiking is ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucategorie (geur, stof, geluid en gevaar) een **richtafstand** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddelde' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstype 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' of vergelijkbare omgevingstypen;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten.

De grootste afstand van de milieucategorieën vormt de indicatie voor de aan te houden afstand van de bedrijfsactiviteit tot een milieugevoelig object. Elk bedrijf c.q. bedrijfsactiviteit wordt in een bepaalde milieucategorie ingedeeld. De milieucategorie is direct afgeleid van de grootste afstand:

- categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter;
- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1.000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In zo'n geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

Invloed milieuhinder op het plangebied

In een straal van meer dan 100 meter om het plangebied zijn geen potentieel milieubelastende functies (bedrijven) aanwezig. Het dichtstbij gelegen bedrijf is een horecabedrijf (cafetaria) aan de Stationsweg 147 op 140 meter van het plangebied. Het betreft hier een milieucategorie 1 bedrijf met een minimale richtafstand tot woningen van 10 meter. Deze afstand wordt ruimschoots in acht genomen.

Het plangebied maakt deel uit van een rustige woonwijk. Binnen de bestemming 'Wonen' - die geldt voor alle woningen in deze woonwijk - zijn alleen beroepen aan huis en bedrijven aan huis toegestaan. Het betreft hier activiteiten die naar aard, omvang en invloed zodanig zijn dat deze in een woning en bijgebouwen kunnen worden uitgeoefend waarbij de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd. Dergelijke lichte en kleinschalige beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten zijn dus qua ruimtelijke gevolgen en milieubelasting aanvaardbaar binnen een woonwijk. Er behoeft derhalve redelijkerwijs niet gevreesd te worden dat door de milieu-invloed van deze activiteiten een goed woon- en leefklimaat in de woning niet gegarandeerd kan worden.

4.6 Externe veiligheid

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor het transport van gevaarlijke stoffen is het vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

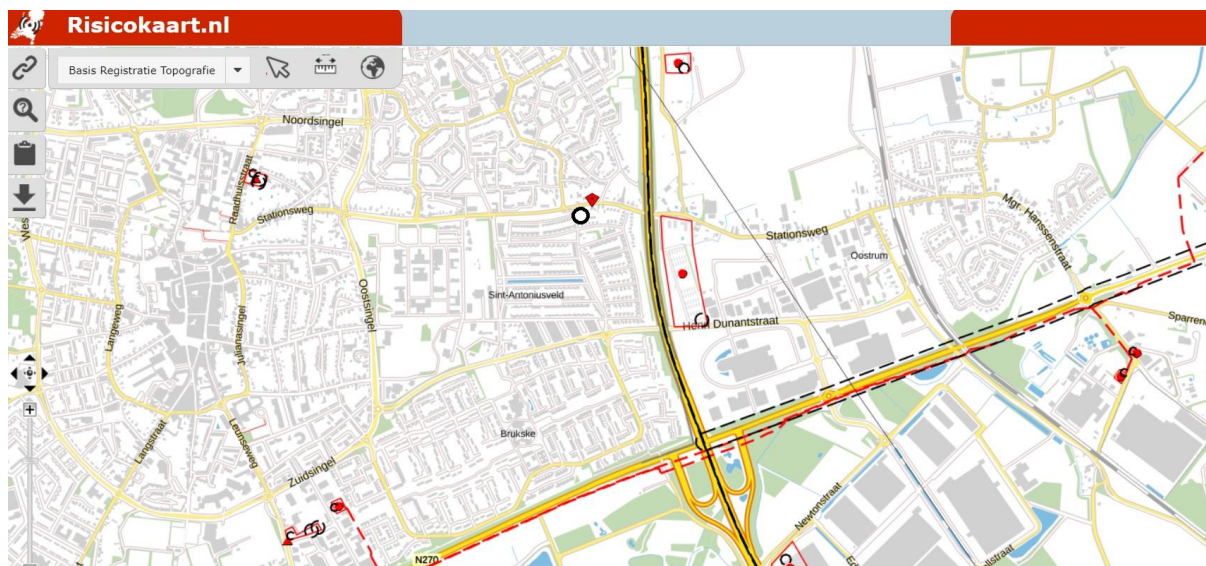
Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico (PR)** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico (GR)**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat kwetsbare objecten buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risico-contour ook, maar daar geldt de contour alleen als richtwaarde.

Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied (1 % letaliteitgrens) gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de oriënterende waarde. Dit is een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag, voldoende gemotiveerd, kan afwijken.

4.6.1 Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Binnen dit plan wordt een woonbestemming gerealiseerd. Het betreft hier een beperkt kwetsbaar object in de zin van artikel 1 Bevi. Volgens de Risicokaart Limburg zijn er binnen een straal van ca. 600 meter om het plangebied geen PR 10^{-6} contouren van risicovolle inrichtingen aanwezig.



De dichtstbijzijnde weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt is de A73. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART (paragraaf 2.1)) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is *wel* aan de orde indien een

plangebied zich bevindt binnen het *invloedsgebied* van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van bepaalde stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied.

In onderstaande tabellen is een opsomming van de diverse stofcategorieën en de begrenzing van het invloedsgebied per stofcategorie weergegeven:

Tabel Stofcategorieën

Stofcategorie	Beschrijving
LF1	Brandbare vloeistof
LF2	Zeer brandbare vloeistof
LT1	Zeer licht toxische vloeistof
LT2	Licht toxische vloeistof
GF1	Licht brandbaar gas
GF2	Brandbaar gas
GF3	Zeer brandbaar gas
GT3	Toxisch gas
GT4	Zeer Toxisch gas

Tabel Invloedsgebied per stofcategorie

Stofcategorie		Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)		
Weg, water	Spoor	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35 ¹
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t. ²
LT4			n.v.t. ²	n.v.t. ²
GF1			40	n.v.t. ²
GF2			280 ³	65
GF3	A	460 ³	355 ³	90
GT2			245	n.v.t. ²
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²

Op een afstand van **circa 240 meter** van het plangebied ligt de A73 (trajectnr. L1), waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit traject van de A73 is opgenomen in het Basisnet. Volgens de Regeling basisnet geldt voor dit traject een PR- contour van 1 meter en een plasbrandaandachtsgebied ((PAG) 30 meter).

Uit tellingen van de vervoersintensiteiten voor 2019 blijkt dat over dit traject de volgende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd worden: **LF1, LF2, LT2, GF1, GF2 en GF3**. Voor de autosnelweg wordt een wegbreedte van 25 meter aangehouden en een ongevalsfrequentie van $8,3 \cdot 10^{-8}$ /vtg km. Conform de Regeling basisnet is als weerstation Eindhoven gekozen.

Voor de stofcategorieën LF1 en LF2 betekent dit een invloedsgebied van maximaal 45 meter. Voor de stofcategorieën LT2 bedraagt het invloedsgebied 880 meter, voor GF1 40 meter, voor GF2 280 meter en voor GF3 355 meter. Het plangebied ligt op ca. 240 meter van de A73. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A73. Er behoeft derhalve een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgenomen te worden.

beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk met betrekking tot de risico's ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De verantwoording van het groepsrisico kan beperkt blijven tot de thema's beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de beperkte groepsrisicoverantwoording die als bijlage 2 integraal onderdeel uitmaakt van deze plandoelichting.

4.6.2 Leidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. Als de leiding gaat lekken, kunnen de gevaarlijke stoffen vrijkomen en ontstaat er een kans op een explosie, vergiftiging van mensen of dieren of verontreiniging van het milieu.

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit vanaf 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Exploitanten hebben een zorgplicht en moeten ervoor zorgen dat hun buisleidingen veilig zijn. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen.

Op basis van de Risicokaart Limburg en het vigerende bestemmingsplan blijkt dat er binnen het plangebied en in de omgeving van het plangebied geen ondergrondse olie- of gasbuisleidingen zijn gelegen die van invloed zijn op het plan.

Ter plaatse van het plangebied loopt wel een drinkwatertransportleiding in beheer van het Waterschapsbedrijf Limburg. Deze leiding heeft een zakelijk rechtstroom van 2,5 uit het hart van de leiding. Deze zone van 5 meter wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Leiding -Water'.

4.6.3 Hoogspanningsleidingen

Zonering rond het bovengrondse hoogspanningsnet in Nederland is vastgelegd in de Netkaart van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De Netkaart bevat o.a. gegevens over de netbeheerder en de breedte van de indicatieve zones. Op basis van de informatie van o.a. de Netkaart blijkt dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het plangebied liggen die van invloed zijn op het plan.

4.7 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Venray hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen in het besluitgebied, dient er uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid gezocht te worden naar niet gesprongen explosieven (NGE).

Met behulp van het explosievenonderzoek worden de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart gebracht. De gemeente Venray adviseert bij grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen een detectieonderzoek uit te (laten) voeren.

Dit onderzoek dient plaats te vinden in het kader van de Arbowetgeving en is in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet juridisch afdwingbaar. Het is echter te allen tijden de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de grond om bij grondwerkzaamheden te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.

4.8 Ecologie

4.8.1 Natuur en landschap

Het plangebied is gelegen binnen stedelijk gebied. Het maakt geen onderdeel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten. Het plangebied zelf heeft geen bijzondere natuurwaarden.

4.8.2 Stikstof

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten te worden uitgesloten, waardoor onder andere onderzoek plaats dient te vinden naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Na de uitspraak van de Raad van State (d.d. 29 mei 2019) mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten die stikstof uitstoten worden gebruikt. Daarom moet per activiteit duidelijk worden gemaakt dat beschermde natuurgebieden daardoor niet worden aangetast. Het beoogde project mag geen negatieve effecten veroorzaken op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is gelegen op ca. 1,3 km afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Boschhuizerbergen). Vanwege deze ruime afstand en vanwege de kleinschaligheid van het plan (beperkte verkeersaantrekkende werking tijdens zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van 1 woning), kan er redelijkerwijs vanuit gegaan worden dat dit plan niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied.

4.8.3 Flora en fauna

Op de site van de Provincie Limburg (www.natuurgegevensprovincielimburg.nl) zijn de actuele natuurgegevens (flora en avifauna) van de provincie Limburg ontsloten. Uit deze gegevens blijkt dat op de locatie geen rode lijst soorten of aandachtsoorten voorkomen.

Gezien het huidige gebruik van de locatie is het de verwachting dat er alleen algemene soorten planten en dieren aanwezig zijn. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Limburg een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb); deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

In het gebied kunnen vleermuizen aanwezig zijn. Het betreft dan alleen vleermuizen die hier kunnen foerageren. Ook na realisering van de extra woning kunnen vleermuizen hier foerageren en zullen er mogelijk nieuwe plekken voor kraamkolonies ontstaan. Verder kunnen algemene soorten zoals een veldmuis, mol, konijn en egel van het gebied gebruik blijven maken. Overigens kunnen al deze dieren ook in tuinen leven, waardoor de ingreep (op termijn) zelfs positief zal zijn. Gezien het gebruik van het gebied en het ontbreken van geschikte wateren is dit gebied niet geschikt voor amfibieën of reptielen.

Gelet op het ontbreken van beschermde soorten planten en broedvogels op de bouwlocatie vindt er geen verstoring plaats. Vervolgonderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk.

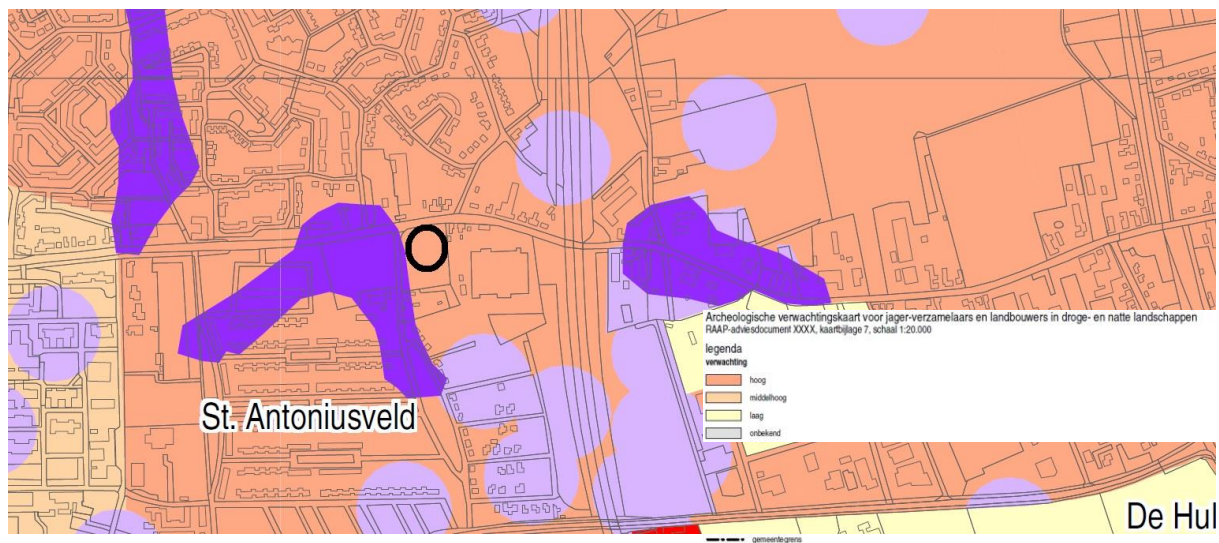
4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen rijks -of gemeentelijke monumenten gelegen. Ook ligt het plangebied niet binnen een molenbiotop.

4.9.2 Archeologie

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Venray is het plangebied gelegen in een gebied van monumentale (zeer hoge) waarde /historische kern alsook een gebied met een hoge archeologische verwachting. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk indien er een bodemingreep plaatsvindt van meer dan 50 cm –mv en er vervolgens een oppervlak van meer dan 250 m² resp. 500 m² verstoord wordt.



Uitsnede archeologische beleidskaart

In de planregels zal via de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 2 en 4 geborgd worden dat bouwen boven de ter plaatse geldende verstoringsgrenzen (250 m²/500 m²) niet plaatsvindt, tenzij uit een overlegd onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden verstoord worden.

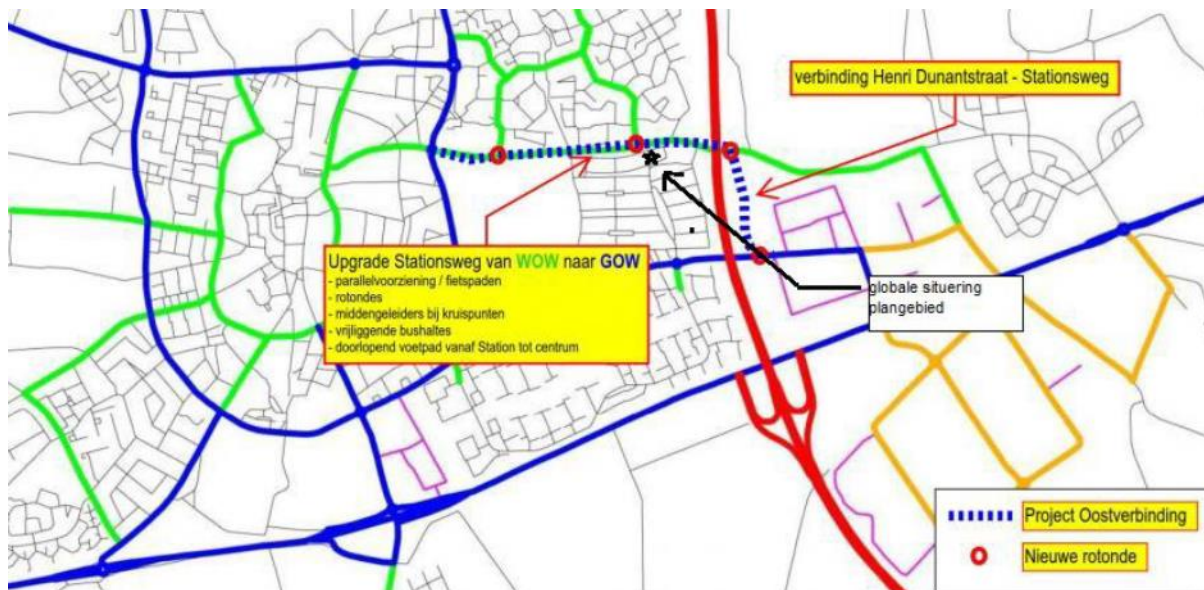
4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1 Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de Stationsweg. Deze weg heeft verkeerskundig nu nog een functie als wijkontsluitingsweg (WOW). Het bestaande profiel is op deze functie afgestemd. Ter hoogte van het plangebied geldt een maximum snelheid van 50 km/u.

De gemeente Venray heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73; het project Oostverbinding. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden. De Stationsweg wordt om deze reden opgewaardeerd van een wijkontsluitingsweg (WOW) naar een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Dit betekent ook een verandering van het wegprofiel.

Zo zullen er parallelvoorzieningen/afgescheiden fietspaden komen, een doorlopend voetpad van het station naar het centrum, middengeleiders bij kruispunten en vrijliggende bushaltes. Ook worden de grote kruisingen omgebouwd tot rotondes. In de directe nabijheid van het plangebied zal een rotonde gerealiseerd worden ter plaatse van de kruising van de Stationsweg met de Klaproos en de Wilhelmina Druckerstraat.



Schematische weergave project Oostverbinding

Het project is met de realisatie van 1 woning zodanig kleinschalig dat de extra verkeersaantrekkende werking beperkt blijft. Het extra bewoners- en bezoekersverkeer is zo beperkt dat dit zal opgaan in het totale verkeersbeeld ter plaatse. De huidige mogelijkheid voor autoverkeer om rechtstreeks vanaf de Stationsweg de aanliggende (woon)percelen veilig op en af te rijden verandert niet.

4.10.2 Parkeren

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de 'Beleidsnota Parkeernormen Venray'. In deze beleidsnota zijn de parkeercijfers van het CROW vertaald naar parkeernormen voor de Gemeente Venray. De normen staan weergegeven in bijlage 3 van de Beleidsnota. In de beleidsnota staan verder de uitgangspunten en toepassingsregels m.b.t. parkeren. De woningbouwlocatie valt onder de zone 'Rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied'. De Beleidsnota Parkeernormen Venray kent een specifieke parkeercijfer voor wonen in deze zone, namelijk **2,0 pp /woning**.

In het kader van dit plan zullen derhalve minimaal 2 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig moeten zijn. In de norm van 2 pp/woning zit een factor 0,3 dat formeel een openbaar karakter mee moet krijgen. Bij individuele verdichtingsplannen – zoals het onderhavige plan – is het niet mogelijk om 0,3 pp in de openbare ruimte aan te leggen, maar omdat er normaal gesproken voldoende parkeercapaciteit is, is er sprake van acceptatie omdat de openbare ruimte meestal nog wel de ruimte heeft om het parkeren van bezoek op incident niveau op te vangen.

In de directe omgeving van het plangebied zijn echter weinig mogelijkheden om in de openbare ruimte te parkeren. Bovendien is het niet wenselijk om langs de Stationsweg zelf – vanwege haar toekomstige verkeerskundige rol als gebiedsontsluitingsweg (GOW) – te parkeren. Desondanks gaat het hier om het incidenteel parkeren van bezoekers en kan in de meeste gevallen (>90%) voorzien worden in het normale parkeren op eigen terrein.

Mede gezien de recente en toegestane individuele verdichtingsplannen, wordt een norm van 2 pp/woning ook hier geaccepteerd. Echter de toekomstige gebruikers dienen zich te realiseren weten dat er enige parkeerhinder geaccepteerd dient te worden en dat - wanneer de parkeerbehoefte groter wordt - deze op eigen terrein moet worden opgevangen.

Het plangebied c.q. het nieuw te vormen woonperceel is zodanig ruim bemeten dat op het nieuwe voor- en zijerf van de beoogde woning meer dan voldoende ruimte is om een veel groter aantal auto's (evt. ook naast elkaar) te parkeren dan de minimale norm van 2.

HOOFDSTUK 5 WATERPARAGRAAF

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water; dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is één van de instrumenten om dit te bereiken. Het proces is er om waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Een van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is het watertoetsproces. Het watertoetsproces moet ervoor zorgen dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten die relevant zijn voor de waterhuishouding.

5.1 Regelgeving, beleid en uitgangspunten

5.1.1 Waterbeheerplan Waterschap Limburg

De gemeente Venray valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap Limburg is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. In het waterbeheerplan 2016-2021 is de koers uitgezet voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en wordt aangegeven hoe het waterschap invulling zal geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn:

1. het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen;
2. het aanpakken van knelpunten van wateroverlast;
3. herstellen van beken;
4. het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Voor het aan de orde zijnde plan en plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

5.1.2 Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende Legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatergangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen. Op 1 april 2019 heeft het Waterschap een nieuwe Keur vastgesteld.

5.1.3 Toetsingspunten waterparagraaf in de toelichting van bestemmingsplannen

Het Waterschap Limburg hanteert sinds 1 april 2019 de volgende uitgangspunten voor haar toetsing met betrekking tot de behartiging van waterhuishoudkundige belangen binnen een bestemmingsplan alsmede voor de toetsing van de waterparagraaf van een bestemmingsplan:

1. Circa 10% van het plangebied reserveren voor water. Doorgaans zijn lager gelegen gebiedsdelen het meest geschikt. Nagaan of plangebied nodig is voor wateropgave van omliggende gebieden; zorgen dat geen logische waterstructuren worden geblokkeerd.
2. Rekening houden met hoogteverschillen in plangebied en omgeving. Voorkomen van wateroverlast en erosie door afstromend water vanuit de omgeving naar het plangebied en andersom.
3. Uitvoeren van bodem- en infiltratieonderzoek en bepalen grondwaterstand. Input voor ontwerpen van het hemelwatersysteem. Denk ook aan bodemverontreinigingen.
4. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwaliteit. Schoonhouden, scheiden, zuiveren.

5. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit. Hergebruik water, vasthouden in de bodem (infiltratie), tijdelijk bergen, afvoeren naar oppervlaktewater, afvoeren naar gemengd of DWA-riool.
6. Toepassen voorkeurstabel afkoppelen. Verantwoorde systeemkeuze conform voorkeurstabel; maatwerk per situatie. Bij voorkeur toepassen van bovengrondse waterhuishoudkundige voorzieningen. Bij diepte-infiltratie gelden zeer strenge randvoorwaarden; liever geen diepte-infiltratie toepassen.
7. Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan dimensioneren op 100 mm per etmaal voor Noord Limburg (ten noorden van Sittard) en 80 mm per twee uur ten zuiden van Sittard met een beschikbaarheid van de gehele berging binnen 24 uur. Voldoende opvangcapaciteit en een duurzame leegloop realiseren.
8. Beheer en onderhoud regelen. Denk aan bereikbaarheid, controlemogelijkheid, verantwoordelijkheid.
9. Watersysteem verankeren in het bestemmingsplan.

5.1.4 Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022-2025

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022-2025 is het beleid voor het beheer van de gemeentelijke riolering voor de periode 2022 tot en met 2025 vastgelegd. Het plan bevat een beschrijving van de huidige situatie, een evaluatie van de aan het plan voorafgaande periode en een beschrijving van de te verwachten toekomstige ontwikkelingen. In het GRP wordt onder andere ingegaan op hemelwater- en oppervlaktewaterafvoer.

In het kader van het GRP is onderzoek gedaan naar de geschiktheid van het uitvoeren van afkoppelprojecten binnen de gemeente. Op basis van de bodemgesteldheid, de hoogte van de grondwaterstand en de aanwezigheid van oppervlaktewater is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor afkoppeling: uit het onderzoek blijkt dat in het overgrote deel van de gemeente Venray voldoende mogelijkheden voor afkoppeling aanwezig zijn. Bij afkoppelprojecten wordt in de eerste plaats gekeken naar openbare verharde oppervlakken. Daarbij wordt opgemerkt dat afkoppelen als maatregel slechts wordt uitgevoerd in combinatie met wegwerkzaamheden (onder andere reconstructies van wegen) of rioolvervangingen, dit gezien de kosten die dergelijke ingrepen met zich meebrengen. Het afkoppelen van particuliere oppervlakten wordt slechts in uitzonderlijke situaties meegenomen.

Bij particuliere duurzame waterhuishoudkundige systemen, zoals bergings- en infiltratievoorzieningen hanteert de gemeente Venray de volgende voorwaarden:

1. infiltratievoorziening dient minimaal een neerslaggebeurtenis van 60 mm te kunnen verwerken;
2. de infiltratievoorziening dient een leeglooptijd te hebben van 24 uur of minder;
3. noodoverloop gaat via maaiveld - en niet via ondergrondse buizen of leidingen - naar de openbare riolering.

5.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied

Afvoerend verhard oppervlak en riolering

Het plangebied heeft een oppervlakte van 1518 m². Het plangebied bestaat uit een grasveld/gazon en halfverharding (grintpaden). Het plangebied is geheel onbebouwd. Het nieuwe bestemmingsplan maakt woningbouw met bijbehorende bouwwerken. Omdat op dit moment een concreet woningbouwplan ontbreekt kan de oppervlakte van het af te koppelen dakoppervlak en erfverharding nog niet bepaald worden.

Ter plaatse van de Stationsweg ligt een gescheiden rioolstelsel.

Bodem en grondwater

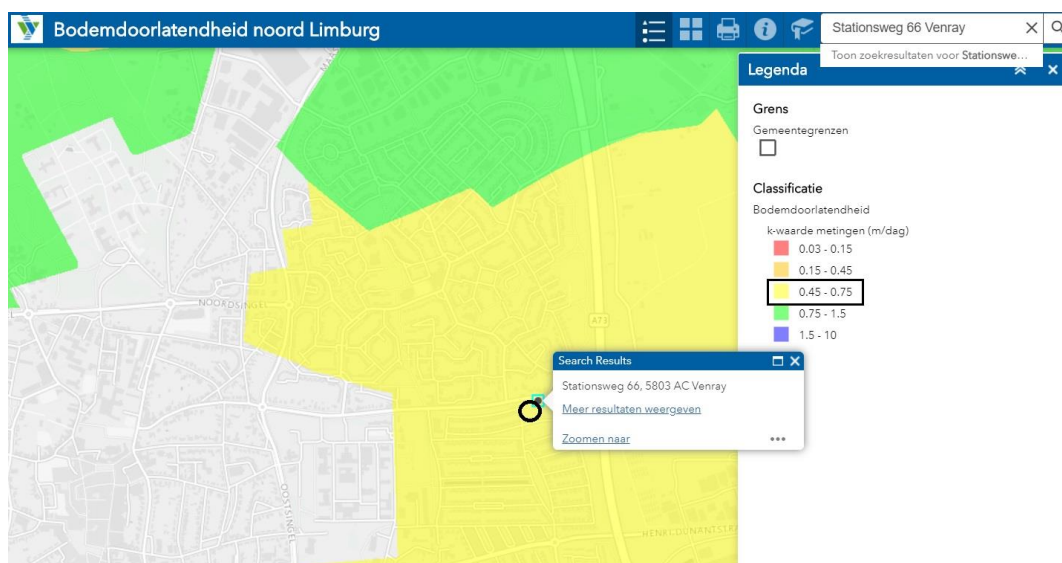
De bodem bestaat volgens Bodemkundig Informatie Systeem Nederland (BIS) uit hoge zwarte enkeerdgronden en lemig fijn zand. Het maaiveld ligt op een hoogte van 24 meter boven NAP, net als de omliggende gronden.

Een grondwatertrap geeft een indicatie van de absolute grondwaterstand en de fluctuatie hiervan. De trappen zijn gedefinieerd op basis van de gemiddeld hoogste grondwaterstand en gemiddeld laagste grondwaterstand. Voor het plangebied geldt grondwatertrap VII (H 80-140 L > 120)

Er staan geen peilbuizen in de directe omgeving van het plangebied. Er zijn geen klachten bekend van grondwateroverlast in de omgeving. Het plangebied heeft verder geen specifieke status als grondwaterbeschermingsgebied.

Geohydrologie

De K-waarde (geeft de mate van infiltratiegeschiktheid aan) van het plangebied e.o. bedraagt volgens de kaart inzake de bodemdoorlatendheid (K-waarde) van de gemeente Venray van het waterschap **0,45 - 0,75 m/dag**.



Onderstaande tabel geeft de classificatie van de waterdoorlatendheid van bodemlagen weer:

K-waarde (m/dag)	Classificatie (*A)
< 0,1	slecht doorlatend
0,1-0,5	matig doorlatend
0,5-1,0	vrij goed doorlatend
1,0-10	goed doorlatend
> 10	zeer goed doorlatend
(*A)	Classificatie k-waarde (m/d) (bron: Cultuurtechnisch Vademecum, 2000)

De onderhavige gronden zijn derhalve 'vrij goed doorlatend' en daarmee geschikt voor hemelwaterinfiltratie.

Oppervlaktewater

Oppervlaktewater en waterlopen zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Het plangebied ligt buiten het stroomvoerende en bergend rivierbed van de Maas, een en ander zoals geregeld in de beleidsregels "Grote Rivieren" alsmede buiten het dal van beken met een specifieke of algemene ecologische functie.

5.3 Duurzame verwerking van regenwater

Omdat op dit moment er nog geen concreet woningbouwplan ontwikkeld is, kan een volledig uitgewerkt systeem van duurzame hemelwaterverwerking nog niet gepresenteerd worden. Het aanleggen en in stand houden van een systeem van duurzame hemelwaterverwerking op eigen terrein is echter als een voorwaardelijke verplichting juridisch geborgd in de planregels van het bestemmingsplan (artikel 3.1.1 onder d. jo artikel 8.3).

De technische uitwerking van het uiteindelijk te realiseren watersysteem zal plaatsvinden in het kader van de aanvraag - omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

De voorzieningen die - op basis van de locatiespecifieke kenmerken en de beslismethodiek – geschikt zijn voor de onderhavige situatie zijn:

1. wadi, greppel, infiltratievijver;
2. infiltratiekragen, -koffers, -sleuf, -riool;
3. infiltratie door waterpasserende verharding;
4. diepte-infiltratie.

De voorkeur van zowel de gemeente Venray als het waterschap Limburg gaat uit naar een open bovengrondse infiltratievoorziening. In deze voorzieningen worden eventuele verontreinigingen in de bovengrond gebonden. Door de toplaag periodiek te vervangen wordt de kans op het ontstaan van een bodem- of grondwaterverontreiniging en het dichtslibben van de voorziening tot een minimum beperkt. Een voorbeeld van zo'n voorziening is een wadi, infiltratiesloot of infiltratievijver.

Bij de bepaling van de kwantitatieve bergingscapaciteit van een te realiseren bergende – en infiltrerende-voorziening zal uitgegaan worden van de onderstaande invoerparameters:

1. een minimale K-waarde van 0,45 m/dag;
2. veiligheidsfactor van 0,5 m;
3. absoluut infiltratiesysteem met een dimensionering voor 60 mm berging/etmaal;
4. 100% afkoppeling van het totaal afvoerend verhard dakoppervlak ;
5. hemelwater vanaf erfverharding afstromen naar de tuin.

huishoudelijk afvalwater

Onder de Stationsweg ligt een gescheiden rioolstelsel. Het huishoudelijk afvalwater vanaf de woning zal op het vuilwaterriool geloosd worden.

bouwmaterialen

De gemeente Venray streeft naar het terugdringen van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen (zoals koper, zink e.d.). Dit aspect is als aanbeveling opgenomen in het pakket duurzaam bouwen. Van de bouwende partij wordt daarom, voorzover relevant, gevraagd geen gebruik te maken van uitlogende bouwmaterialen.

5.4 Overleg met waterschap

Vooroverleg met en advies van het waterschap Limburg maakt onderdeel uit van de watertoets.

HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE VORMGEVING

6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de ontwikkeling van het beschreven plan. De nadere juridische invulling is gedetailleerd geregeld. Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

1. plantoelichting (inclusief bijlagen);
2. planregels;
3. verbeelding.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Waar dat noodzakelijk was, is afgeweken van de standaard en is het plan specifiek toegesneden op de feitelijke situatie in het onderhavige plangebied. Verder voldoet dit bestemmingsplan aan de digitale eisen uit het 'Uitbestedingsprotocol digitale bestemmingsplannen gemeente Venray (versie 090305)'. De plansystematiek voldoet - onder meer - aan de volgende RO-standaarden 2012:

1. Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012;
2. PraktijkRichtlijn BestemmingsPlannen (PRBP) 2012;
3. Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI) 2012.

6.2 Planmethodiek

Er is, volgens de Wro, gekozen voor een analoge en digitale verbeelding van het plan. Aan de bestemmingen zijn bouw- en gebruiksregels gekoppeld die direct inzichtelijk maken welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Verbeelding en regels bieden een directe bouwtitel voor bebouwing en gebruik.

6.3 Toelichting op de verbeelding

In de analoge en digitale verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis ingevolge het voorliggende plan, indien en voor zover deze in de regels daaraan wordt gegeven. Als een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis heeft, is deze niet opgenomen in de verbeelding.

Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan wel op een topografische ondergrond gelegd. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn bij de verbeelding opgenomen in een renvooi.

Opgemerkt wordt nog dat de analoge en digitale verbeelding qua verschijning van elkaar kunnen verschillen, immers de wijze van raadplegen is ook verschillend. Inhoudelijk zijn er echter geen verschillen te vinden.

6.4 Toelichting op de regels

De planregels zijn ondergebracht in inleidende regels, in bestemmingsregels, in algemene regels en in overgangs- en slotregels. De Inleidende regels bestaan uit begrippen en de wijze van meten, teneinde te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de Begrippen (artikel 1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels gehanteerde begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik. In het artikel over de Wijze van meten (artikel 2) worden de te gebruiken meetmethodes vastgelegd.

De bestemmingsregels van een bestemmingsplan bevatten regels omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Per onderscheiden bestemming is een apart artikel gemaakt. Het onderhavige bestemmingsplan bevat de enkelbestemming 'Wonen' en de dubbelbestemmingen 'Leiding-Water', 'Waarde-Archeologie-2' en 'Waarde-Archeologie-4' (artikelen 3 t/m 6). Per bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven welke doeleinden binnen die bestemming zijn toegestaan.

In de bouwregels wordt verder aangegeven welke bebouwing mogelijk is binnen de betreffende bestemming. Tevens kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en de inrichting van gronden. Daarnaast zijn in de voorkomende gevallen per bestemming flexibiliteitsregels opgenomen, in de vorm van een afwijkingsmogelijkheid voor het bevoegd gezag om in nader aangegeven gevallen van de bouw-of gebruiksregels te kunnen afwijken.

In de Algemene regels zijn opgenomen de Anti-dubbeltelbepaling (artikel 7), de algemene bouwregels (artikel 8), een algemene gebruiksregel (artikel 9), de algemene aanduidingsregels voor een aanwezig radarverstoringgebied (artikel 10), de algemene afwijkings- en wijzigingsregels (artikelen 11 en 12) en de overige regels (artikel 13). In de Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht (artikel 14) en de slotregel (artikel 15) opgenomen.

HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van het plan geschiedt voor rekening van de initiatiefnemers. Het plangebied is ook geheel in eigendom van de initiatiefnemers.

De initiatiefnemers en de gemeente Venray hebben samen een anterieure overeenkomst (inclusief planschadeverhaalsclausule) gesloten ten behoeve van het gemeentelijk kostenverhaal en de afwenteling van eventuele planschadeclaims op de initiatiefnemers. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

7.2 Handhaving

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan een sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de planregels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Bewust zijn in het plan geen detailbepalingen opgenomen die – hoewel misschien op zichzelf niet onwenselijk – in de praktijk niet kunnen worden gehandhaafd. In het verlengde daarvan is zoveel mogelijk afgezien van bepalingen die door de bewoners en andere gebruikers als een onnodige beperking van hun vrijheid kunnen worden gevoeld. Hoe minder knellend de planregels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen omgevingsvergunning voor het bouwen verlenen.

Gebruiksregels zijn opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

Het gemeentebestuur draagt de verantwoordelijkheid om toe te zien op de naleving van de opgenomen regels in het bestemmingsplan.

7.3 Procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.3.1 Bekendmaking ex artikel 1.3.1. Bro

Op 2023 hebben burgemeester en wethouders van Venray - op grond van artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening - bekendgemaakt dat zij het voornemen hebben om het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' voor te bereiden.

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk overleg zal onder meer overleg plaatsvinden met het waterschap Limburg en de provincie Limburg.

7.3.3 Omgevingsdialoog

Als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening verzoekt de gemeente Venray aan de initiatiefnemers met betrekking tot dit plan een zorgvuldige omgevingsdialoog te voeren met omwonenden en andere belanghebbenden. Hierbij geldt dat de uitkomst van de omgevingsdialoog geen toetsingsgrond vormt voor het wel of niet meewerken aan de verlening van dit plan. De gemeente beoordeelt *uitsluitend* of de omgevingsdialoog op een (voldoende) zorgvuldige wijze is gevoerd.

De initiatiefnemers hebben een omgevingsdialoog gevoerd met omwonenden. Het verslag is als bijlage 3 bij deze plantoelichting gevoegd.

7.3.4 Procedure ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van tot en met In deze periode was het voor eenieder mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het plan. In deze periode zijn wel/ geen zienswijzen ontvangen.

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

BIJLAGE 1

AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2

BEPERKTE GROEPSRISICOVERANTWOORDING

BIJLAGE 3

VERSLAG OGD



ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

NIEUWBOUWWONING STATIONSWEG TE VENRAY



Geluid



Onderzoek wegverkeerslawaaï

Nieuwbouwwoning Stationsweg te Venray

Opdrachtgever	Dhr. H.C.W. Jeuken Stationsweg 66 5803 AC Venray
Rapportnummer	13920.001
Versienummer	D3
Status	Eindrapportage
Datum	6 maart 2023
Vestiging	Limburg Rijksweg Noord 39 6071 KS Swalmen 088 - 5001600 swalmen@econsultancy.nl
Opsteller	Q. Duong, BEng 06-17809272 Q.Duong@econsultancy.nl
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	De heer N. Berends, BSc
Paraaf	

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING.....	1
1 INLEIDING	2
2 TOETSINGSKADER.....	3
2.1 Wet geluidhinder.....	3
2.2 Hogerwaardenbeleid	3
2.3 Samenvatting toetsingskader	4
3 UITGANGSPUNTEN	5
3.1 Brongegevens.....	5
3.2 Plangegevens.....	6
4 BEREKENINGSRESULTATEN EN TOETSING	7
5 MAATREGELENAFWEGING	8
5.1 Bronmaatregelen	8
5.2 Overdrachtsmaatregelen	8
5.3 Cumulatieve geluidsbelasting.....	8
5.4 Aanvraag hogere waarden	9
5.5 Conclusie	9

BIJLAGEN:

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

SAMENVATTING

Naast de woning aan de Stationsweg 66 te Venray wordt een extra woonperceel gerealiseerd. Ter plaatse ligt in het vigerend bestemmingsplan al een woonbestemming, maar nog geen bouwvlak. Econsultancy heeft voor het postzegelplan een onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd in het kader van de voorgenomen realisatie van een bouwvlak ten behoeve van de bouw van een vrijstaande woning. Bij de projectie van een nieuwe geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg is een akoestisch onderzoek verkeerslawaai noodzakelijk. De geluidgevoelige bestemming is gelegen in de geluidszone van de A73, Klapproos en de Stationsweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (Aletta Jacobsstraat, Sint Antoniusveldweg en de Wilhelmina Druckerstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

Voor het plangebied is nog geen tekening opgesteld met de projectie van de woning. In het onderzoek is uitgegaan van een bouwvlak met de volgende kenmerken:

1. woning zal uit één laag met een kap bestaan;
2. maximale goothoogte is 4 meter;
3. de voorgevel van het hoofdgebouw dient in of ten hoogste 3 meter achter de voorgevelrooilijn te worden gebouwd;
4. de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen bedraagt minimaal 3 meter aan beide zijden;
5. de maximale diepte van het hoofdgebouw bedraagt 20 meter.

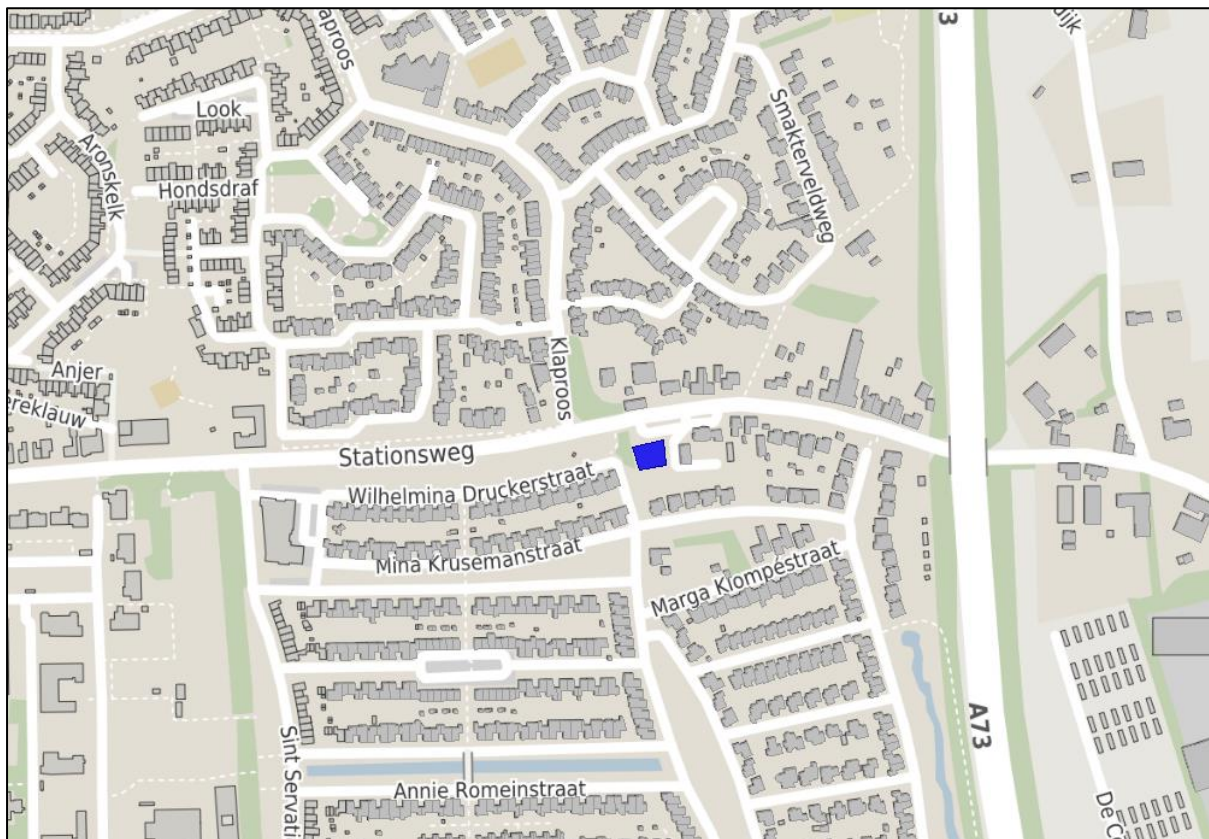
Voor elke zijde van het bouwvlak zijn toetspunten ten behoeve van maximaal twee bouwlagen gemedeld. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2022.41.

De geluidsbelasting op de randen van het bouwvlak bedraagt ten hoogste 57 dB. Alleen ten gevolge van de Stationsweg treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Deze wordt met ten hoogste 9 dB overschreden. De maximaal te ontheffen waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de Stationsweg is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen is niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

1 INLEIDING

Naast de woning aan de Stationsweg 66 te Venray wordt een extra woonperceel gerealiseerd. Ter plaatse ligt in het vigerend bestemmingsplan al een woonbestemming, maar nog geen bouwvlak. Econsultancy heeft voor het postzegelplan een onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd in het kader van de voorgenomen realisatie van een bouwvlak ten behoeve van de bouw van een vrijstaande woning. In figuur 1.1 is een globale situering van het bouwvlak weergegeven.



Figuur 1.1 Situering bouwvlak

© OpenStreetMap

Bij de projectie van een nieuwe geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg is een akoestisch onderzoek verkeerslawaai noodzakelijk. De geluidgevoelige bestemming is gelegen in de geluidszone van de A73, Klappros en de Stationsweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (Aletta Jacobsstraat, Sint Antoniusveldweg en de Wilhelmina Druckerstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

2 TOETSINGSKADER

Het toetsingskader wordt voor het akoestisch onderzoek gevormd door de Wet geluidhinder. Het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Venray, heeft een geluidbeleid opgesteld voor het vaststellen van hogere waarden voor wegverkeerslawaai. In paragraaf 2.2 wordt nader ingegaan op de voorwaarden voor het verlenen van hogere waarden.

2.1 Wet geluidhinder

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

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

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

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

2.2 Hogerewaardenbeleid

Hogere waarden kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijk of financiële aard. Daarnaast gelden de volgende voorwaarden voor het verlenen van hogere waarden:

- De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidniveau. Het geluidniveau op deze gevel is niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen of de hogere waarde minus 10 dB.
- Bij een geluidbelasting hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting + 5 dB geldt aangaande de woningindeling dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde(n) liggen en dat ten minste één slaapkamer aan een geluidluwe zijde ligt.
- Indien de woning beschikt over een balkon of loggia, dan dient deze bij voorkeur te zijn gelegen aan een geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder gevel niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe gevel of de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Daarnaast dient de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt. De gemeente Venray vindt de geluidsbelasting acceptabel als deze ten hoogste 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

2.3 Samenvatting toetsingskader

Het toetsingskader voor het akoestisch onderzoek is in tabel 2.1 samengevat. Uitgangspunt voor het toetsingskader is de realisatie van een bouwvlak binnen de bebouwde kom van Venray.

Tabel 2.1 Samenvatting toetsingskader

geluidsbron	zonebreedte [m]	ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting [dB]	maximaal te ontheffen geluidsbelasting [dB]
A73	400	48	53
Klaproos	200	48	63
Stationsweg	200	48	63
Sint Antoniusveldweg	-	48	-
Aletta Jacobsstraat	-	48	-
Wilhelmina Druckerstraat	-	48	-

3 UITGANGSPUNTEN

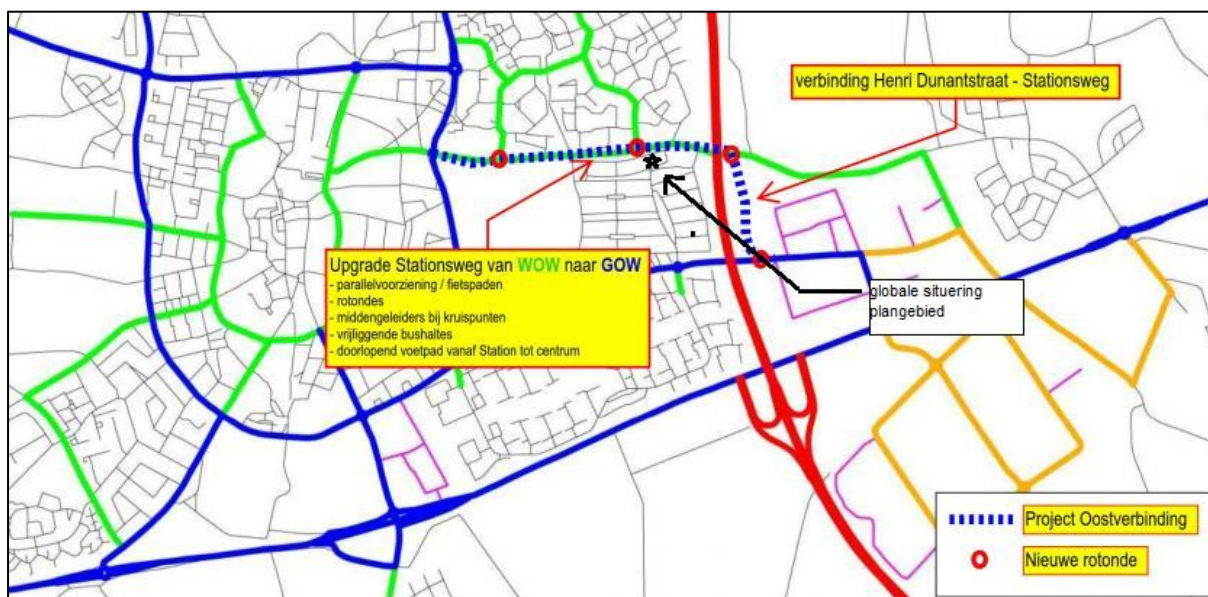
3.1 Brongegevens

De voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke gegevens van de wegen zijn afkomstig van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg. Het verkeersmodel betreft etmaalintensiteiten van de prognosejaren 2030 en 2040. De voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke brongegevens van de A73 zijn afkomstig van het geluidregister (gedownload op 27 februari 2023). De aangeleverde gegevens van de wegbeheerder zijn opgenomen in bijlage 1.

In de omgeving van het plangebied zijn door de gemeente Venray meerdere tellingen verricht. Het telpunt C013 (telstraat Stationsweg) is relevant voor het akoestisch onderzoek. Voor de situering van de tellingen wordt verwezen naar bijlage 1.

Voor de etmaalintensiteiten van het peiljaar 2033 is geïnterpoleerd tussen prognosejaren 2030 en 2040. De groeipercentages van de verschillende wegvakken variëren van 0,1 tot 1,5%. Op een aantal wegvakken is zelfs een lichte afname berekend.

De gemeente Venray heeft het voornemen een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73 (zie figuur 3.1). Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden, vandaar dat de Stationsweg wordt opgewaarderd. Uitgangspunt voor de kruispunten aan deze weg is om deze vorm te geven als rotondes. In het onderzoek is ter plaatse van de kruising van de Klaproos met de Stationsweg een rotonde gemodelleerd op basis van de tekeningen van het voorlopig ontwerp¹.



Figuur 3.1 Schematische weergave project Oostverbinding

Voor de modellering van de wegvakken op de rotonde is de 'systematiek modellering rotondes' uit de regeling 'Beleidsregels vaststellen en wijzigen hogere waarden Wet geluidhinder' van de Provinciale Staten van Limburg gehanteerd. In bijlage 2 zijn de volledige invoergegevens van de wegen opgenomen.

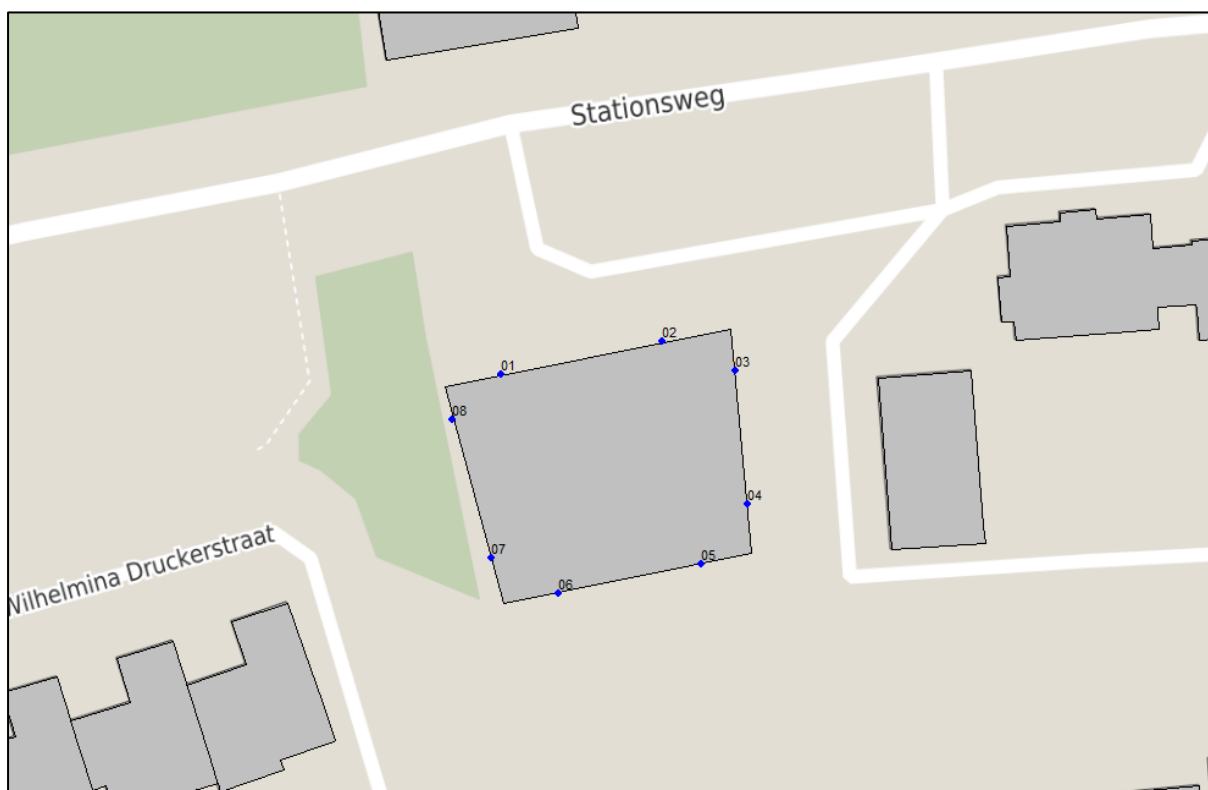
¹ Projectnummer: 366303 Tekeningnummer: 366303-T004-ONT-C03.2L0302. Datum van uitgave: 07-02-2020 en Tekeningnummer 366303-T001-ONT-D03.L02. Datum van uitgave: 13-11-2019.

3.2 Plangegevens

Voor het plangebied is nog geen tekening opgesteld met de projectie van de woning. In het onderzoek is uitgegaan van een bouwvlak met de volgende kenmerken:

- woning zal uit één laag met een kap bestaan;
- maximale goothoogte is 4 meter;
- de voorgevel van het hoofdgebouw dient in of ten hoogste 3 meter achter de voorgevelrooilijn te worden gebouwd;
- de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen bedraagt minimaal 3 meter aan beide zijden;
- de maximale diepte van het hoofdgebouw bedraagt 20 meter.

Voor elke zijde van het bouwvlak zijn toetspunten ten behoeve van maximaal twee bouwlagen gemoedeleerd. In figuur 3.1 is het bouwvlak met de toetspunten weergegeven.



Figuur 3.2 Bouwvlak met toetspunten

4 BEREKENINGSRESULTATEN EN TOETSING

De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2022.41. Alle resultaten zijn inclusief een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven. Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, mag bij de bepaling van de geluidsbelasting als gevolg van deze wegen wel worden aangesloten bij art.110g en het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012) wat betreft de toe te passen aftrek². De berekende geluidsbelastingen zijn per zijde beknopt in tabel 4.1 weergegeven. De volledige berekeningsresultaten zijn in bijlage 3 opgenomen.

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

toetspunt	A73	Klaproos	Stationsweg	St Antonius- veldweg	Aletta Jacobsstr	Wilhelmina Druckerstr
01-02 / noordzijde	46	45	57	25	0	21
03-04 / oostzijde	47	33	53	21	12	16
05-06 / zuidzijde	48	33	37	38	16	11
07-08 / westzijde	44	45	53	41	14	37

De geluidsbelasting op de randen van het bouwvlak bedraagt ten hoogste 57 dB. Alleen ten gevolge van de Stationsweg treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Deze wordt met ten hoogste 9 dB overschreden. De maximaal te ontheffen waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de Stationsweg is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

² ABRvS 201304862/3/R2 d.d. 29 juli 2015 onder punt 5 en punt 8 van de uitspraak.

5 MAATREGELENAFWEGING

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

5.1 Bronmaatregelen

Het beperken van de rijnsnelheid of de verkeersintensiteiten van de Stationsweg zijn onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregelen. Integendeel, de Stationsweg zal in de toekomst worden opgewaardeerd om meer verkeer te kunnen verwerken.

De huidige Stationsweg beschikt over een referentiewegdek (AC 16 surf). Als worstcasescenario wordt vanuit gegaan dat de Stationsweg na de opwaardering ook over een referentiewegdek beschikt. De aanleg van een geluidsreducerend wegdek over een beperkte lengte en in de nabijheid van de rotonde zal in verband met beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten. Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) kan een reductie van 1 dB behaald worden. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over minstens 165 meter lengte van de Stationsweg het wegdektype te worden vervangen. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 43.300,-. Een dergelijke investering is gezien de beperkte reductie voor één woning niet doelmatig.

5.2 Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidsscherm kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Het realiseren van overdrachtsmaatregelen langs een gemeentelijke weg zal snel als bezwaarlijk worden gezien. De Stationsweg is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg en tevens een route voor het openbaar vervoer. Daarnaast wordt met het project 'Oostverbinding' vrijliggende fietspaden langs de Stationsweg aangelegd. Het realiseren van een geluidsscherm ter plaatse van het plangebied wordt vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk geacht. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

5.3 Cumulatieve geluidsbelasting

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en volgens het gemeentelijk geluidbeleid is inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting wenselijk. Maatgevend voor de cumulatieve geluidsbelasting is het wegverkeer over de Stationsweg. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 63 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB (66 dB). De cumulatieve geluidsbelasting wordt derhalve acceptabel geacht. In bijlage 4 is de cumulatieve geluidsbelasting per toetspunt en -hoogte weergegeven.

5.4 Aanvraag hogere waarden

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

- bron- en overdrachtsmaatregelen voor de Stationsweg zijn niet doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard;
- de berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB;
- de cumulatieve geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 63 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB;
- aan de zuidzijde van het bouwvlak is de geluidsbelasting niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen;
- ten gevolge van de overige wegen vinden geen overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB plaats;
- bij de woningindeling geldt dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde liggen en dat ten minste één slaapkamer aan de geluidluwe zijde ligt;
- indien de toekomstige woning beschikt over een balkon of loggia, dan dient deze bij voorkeur te zijn gelegen aan een geluidluwe zijde;
- middels een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels wordt de vereiste binnenniveau conform het Bouwbesluit 2012 gewaarborgd.

5.5 Conclusie

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen is niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Bijlage 1. Opgave brongegevens wegbeheerder

Aan Rick Meelkop HMB BV	Datum 3 februari 2023
Kopie aan Johan Roerink, Ruud Verhaegh (beiden gemeente Venray)	Van Gerben Voorhorst
Onderwerp Uw verzoek om verkeersinformatie	Team Civiel en Verkeer

UW VRAAG

In verband met een uit te voeren akoestisch onderzoek aan de Mgr. Hanssenstraat 1a te Oostrum ben ik op zoek naar de verkeersgegevens van de:

- Mgr. Hanssenstraat;
- Stationsweg (beide wegvakken).

De gegevens van railverkeer zal ik ontlenen aan het geluidregister.

Overige wegen lijken mij hier akoestisch niet relevant.

Het betreft de verkeersintensiteiten (uitgesplitst naar voertuigcategorie en etmaalperiode), toegestane rijksnelheden en het aanwezige wegdektype, alles voor prognosejaar 2033 (danwel een prognose voor de autonome groei).

MEEGEZONDEN INFORMATIE

Ter beantwoording van uw vraag treft u de volgende informatie aan:

- deze memo (met als bijlage een toelichting op de viewer van het "Verkeersmodel 2018-2030")
- detailinformatie in een pdf-bestand voor een selectie van telpunten

INHOUDELIJKE TOELICHTING EN/OF OPMERKINGEN

Niet van alle gevraagde wegen hebben we verkeerstellingen, wel van enkele wegen in de nabije omgeving. Met behulp van die informatie + die van het verkeersmodel kunt u zelf een prognose voor de onderhavige locatie en het door u gewenste jaar opstellen.

De gemeente Venray heeft gemeentelijk geluidbeleid voor zover dit betrekking heeft op de procedure rondom hogere grenswaarden. Dit kunt u hier vinden: <https://www.venray.nl/hogere-grenswaarden-geluid>

TOELICHTING KENMERKEN

De gevraagde verkeersinformatie vindt u in de bijlage(n).

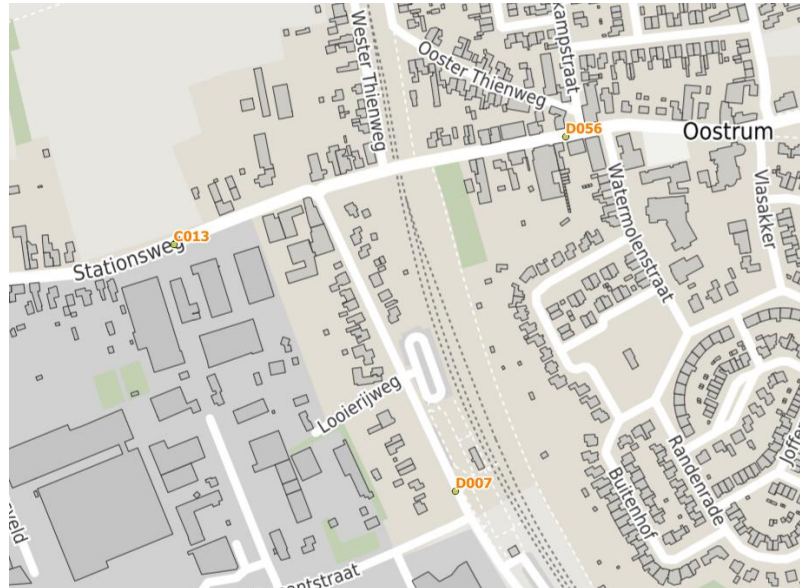
- Kenmerken verkeersinformatie:
 - Voor VERKEER is de informatie gebaseerd op WERKdagen (maandag tot en met vrijdag).
 - Voor GELUID is de informatie gebaseerd op WEEKdagen (maandag tot en met zondag).
- Wanneer u op een gedetailleerder niveau wilt kunnen rekenen en/of analyseren, zijn de spreadsheets met de telresultaten per teldag beschikbaar. Indien gewenst, dan graag opgave van telpuntnummer, jaar en week.
- Naast de verkeersintensiteiten, samenstelling en verdeling over periodes, wordt per telpunt tevens aangegeven of er bijzondere verkeersmaatregelen zijn en wat de wegfunctie, de verharding en de toegestane maximumsnelheid is.
Let op: Deze gegevens zijn uitsluitend van toepassing op het wegvak waar het telpunt is gelegen.

Interne mededeling

TELPUNTEN EN HUN LIGGING

De aangeleverde verkeersinformatie betreft de volgende telpunten:

Telpunt	Locatie
C013	Stationsweg
D007	Stationsweg
D056	Mgr. Hanssenstraat



Opmerkingen:

- ✓ De verstrekte verkeersinformatie betreft alleen de gemeentelijke wegen.
- ✓ Verkeersgegevens voor de provinciale wegen kunt u raadplegen via de provinciale verkeersmonitor. Ga hiervoor naar "www.limburg.nl - Kaarten en Cijfers - Atlas Limburg" en gebruik daarna de link met als titel "Bezoek de Atlas Limburg Viewer". De website geeft verder aan waar u de gevraagde informatie kunt vinden.
- ✓ Verkeersgegevens van de A73 kunt u opvragen bij de NDW via deze link: <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata>

VERKEERSMODEL

Voor de beantwoording van uw vraag is het wellicht nodig zelf een prognose te maken. Het vigerende verkeersmodel van de Gemeente Venray heeft als basisjaar 2018 en als prognosejaar 2030. Er worden geen plots van het verkeersmodel meegezonden, de benodigde informatie is via de viewer te benaderen. Deze IM geeft aan hoe die viewer benaderd kan worden en geeft toelichting op hoe met de viewer kan worden gewerkt.

LET OP: het verkeersmodel betreft een gemiddelde **WERK**dag!

INLOGGEGEVENS

Link: <https://rhk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=3e6546386b0344408324633c154d11d5>
 Ook te bereiken via: [Verkeersmodel Noord-Limburg Online](#)
 Gebruikersnaam: NoordLimburg
 Wachtwoord: RHDHV2020

VERKEERSMODEL 2040

Het verkeersmodel 2040 is recent beschikbaar gekomen. Deze is via een tijdelijke inlog bereikbaar.

Link: [WebportalNebula](#)
 Gebruikersnaam: NL Venray1 (let op de spatie!)
 Wachtwoord: Venray245

CONTACTPERSONEN ROYAL HASKONINGDHV

1. ing. Sander Hoen, Adviseur Verkeer
 T +31 88 348 78 05 | M +31 6 11 31 51 39 | E sander.hoen@rhdhv.com
 Postbus 302, 6199 ZN Maastricht-Airport | Amerikalaan 110, 6199 AE Maastricht-Airport, Nederland.

2. Michel Meulenberg, Adviseur Mobiliteit
 M +31 6 82 50 60 23 | T +31 88 348 31 64 | E michel.meulenberg@rhdhv.com
 Postbus 80007, 5600 JZ Eindhoven | Larixplein 1, 5616 VB Eindhoven

Indien contact met RHDHV wordt gezocht inzake het verkeersmodel, dan graag via de mail en in cc naar gerben.voorhorst@venray.nl

TOT SLOT

De bijgevoegde informatie is verstrekt ter beantwoording van de vraag zoals in de aanhef van deze IM is verwoord. Als u de verkeersinformatie voor andere doeleinden wenst te gebruiken, dan graag eerst overleg.

Interne mededeling

Wij hebben veel zorg besteed aan de betrouwbaarheid en actualiteit van de verkeersinformatie. Het kan echter zijn dat een enkel gegeven onvolledig of onjuist is. Gebruik van deze verkeersinformatie is voor eigen risico van de gebruiker.

NOG VRAGEN?

Vragen kun u per mail stellen aan Gerben Voorhorst, Beheerder gegevens openbare ruimte (gerben.voorhorst@venray.nl)

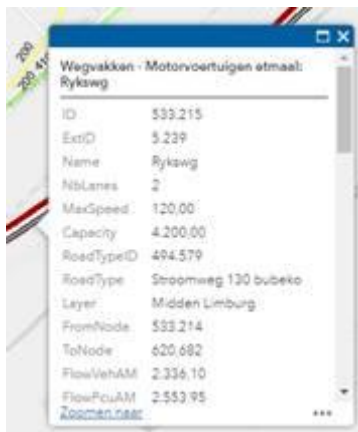
BIJLAGE: TOELICHTING OP DE VIEWER

INVOER EN UITVOER BEKIJKEN

Alle invoergegevens (snelheid, capaciteit, wegtype, kruispunttype, zone-vulling en tellingen) en uitvoergegevens (intensiteiten (per periode en per voertuigtype) en I/C-verhouding) kunnen bekeken worden. Kies de gewenste laag met de lagen knop rechtsboven en selecteer welke lagen/gegevens u wilt bekijken.



Door op een onderdeel te klikken opent een pop-up venster met alle bijbehorende gegevens:



LEGENDA

Voor alle gegevens is een legenda beschikbaar, zodat duidelijk is wat er visueel wordt weergegeven:



TOELICHTING OP DE VELDNAMEN

Veldnaam	Omschrijving		Veldnaam	Omschrijving
ID	ID		VCRatioAM	I/C verhouding Ochtendspits
ExtID	External ID		VCRatioPM	I/C verhouding Avondspits
Name	Straatnaam		VCRatioRD	I/C verhouding Restdagperiode
NbLanes	Aantal rijstroken		CntVehAM	Telling Motorvoertuigen Ochtendspits
MaxSpeed	Maximum snelheid		CntCarAM	Telling Personenauto's Ochtendspits
Capacity	Capaciteit		CntTrkAM	Telling Vrachtauto's Ochtendspits
RoadTypeID	Wegtype ID		CntVehPM	Telling Motorvoertuigen Avondspits
RoadType	Wegtype		CntCarPM	Telling Personenauto's Avondspits
Layer	Laag		CntTrkPM	Telling Vrachtauto's Avondspits
FromNode	Van knoop		CntVehRD	Telling Motorvoertuigen Restdagperiode
ToNode	Naar knoop		CntCarRD	Telling Personenauto's Restdagperiode
FlowVehAM	Motorvoertuigen per uur Ochtendspits		CntTrkRD	Telling Vrachtauto's Restdagperiode
FlowPcuAM	PAE's per uur Ochtendspits		CntVehETM	Telling Motorvoertuigen Etmaal
FlowCarAM	Personenauto's per uur Ochtendspits		CntCarETM	Tellingen Personenauto's Etmaal
FlowTrkAM	Vrachtauto's per uur Ochtendspits		CntTrkETM	Telling Vrachtauto's Etmaal
FlowVehPM	Motorvoertuigen per uur Avondspits		FileDuurAM	Fileduur Ochtendspits
FlowPcuPM	PAE's per uur Avondspits		FileDuurPM	Fileduur Avondspits
FlowCarPM	Personenauto's per uur Avondspits		TrkPercAM	Percentage Vrachtverkeer Ochtendspits
FlowTrkPM	Vrachtauto's per uur Avondspits		TrkPercPM	Percentage Vrachtverkeer Avondspits
FlowVehRD	Motorvoertuigen per uur Restdagperiode		TrkPercRD	Percentage Vrachtverkeer Restdagperiode
FlowPcuRD	PAE's per uur Restdagperiode		TrkPercETM	Percentage Vrachtverkeer Etmaal
FlowCarRD	Personenauto's per uur Restdagperiode			
FlowTrkRD	Vrachtauto's per uur Restdagperiode		Inwoners	Inwoners
FlowVehETM	Motorvoertuigen per Etmaal		Huishouds	Huishoudens
FlowPcuETM	PAE's per Etmaal		ArbDetail	Arbeidsplaatsen Detailhandel
FlowCarETM	Personenauto's per Etmaal		ArbOverig	Arbeidsplaatsen Overig
FlowTrkETM	Vrachtauto's per Etmaal		ArbIndus	Arbeidsplaatsen Industrie
BannedCar	Auto verbod		ArbDienst	Arbeidsplaatsen Dienstverlening
BannedTrk	Vracht verbod		ArbOndw	Arbeidsplaatsen Onderwijs
EnvCat	Milieu Categorie		ArbZorg	Arbeidsplaatsen Zorg
EnvCatNr	Milieu Categorie nummer		LLP	Leerlingplaatsen

Selectie tbv: Rick Meelkop | HMB BV

C. KERN VENRAY: EVEN JAREN | NAJAAR

C013: Oostrum | Telstraat: Stationsweg | Wegvak: Mgr. Hanssenstraat - Oostrumsveld

- | Richting A->B: Venray | Richting B->A: Oostrum

INFO OVER TELLING			KENMERKEN TELPUNT				VERKEER (o.b.v. werkdag)									GELUID (o.b.v. weekdag)							
jaar wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	INTENSITEIT					SAMENSTELLING			SNELHEID			INTENSITEIT				SAMENSTELLING		
						A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2014 38	-	WOW	-	W00 Referentiewegdek / DAB	50	3.393	3.380	6.773	7,1%	9,3%	91,7%	7,5%	0,8%	45,3	56,4	66,1%	5.027	916	322	6.266	92,5%	6,8%	0,7%
2016 39	Let op: werkzaamheden Mgr. Hansenstraat tussen N270 en Hoefslag	WOW	-	W11 Dunne deklaag A	50	2.877	3.008	5.885	6,7%	9,5%	91,8%	7,5%	0,7%	44,2	55,1	72,9%	4.451	762	259	5.471	92,5%	6,9%	0,6%
2018 15	-	WOW	-	W11 Dunne deklaag A	50	3.465	3.416	6.881	6,7%	9,4%	92,4%	6,9%	0,6%	44,9	55,0	73,4%	5.129	881	328	6.338	92,9%	6,5%	0,6%
2018 38	-	WOW	-	W11 Dunne deklaag A	50	3.216	3.143	6.359	7,0%	9,5%	91,9%	7,3%	0,8%	45,1	53,3	70,6%	4.719	831	305	5.855	92,3%	7,0%	0,7%
2020 39	-	WOW	-	W11 Dunne deklaag A	50	3.181	3.133	6.314	6,3%	9,3%	91,9%	7,3%	0,7%	45,1	55,1	72,7%	4.739	780	316	5.835	92,9%	6,5%	0,6%
2022 40	-	WOW	-	W11 Dunne deklaag A	50	2.513	2.440	4.953	6,9%	9,6%	91,6%	7,5%	0,9%	44,9	56,3	68,1%	3.688	570	249	4.507	92,3%	6,9%	0,8%

D. INCIDENTEEL | VARIABEL

D007: Oostrum | Telstraat: Stationsweg | Wegvak: Looierijweg - Mgr. Hanssenstraat

- | Richting A->B: Venray | Richting B->A: Oirlo

INFO OVER TELLING			KENMERKEN TELPUNT				VERKEER (o.b.v. werkdag)									GELUID (o.b.v. weekdag)							
jaar wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	INTENSITEIT					SAMENSTELLING			SNELHEID			INTENSITEIT				SAMENSTELLING		
						A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2013 15	Klachten snelheid ná herinrichting Stationsomgeving	WOW	-	W04b SMA-NL8	50	1.999	1.949	3.948	7,3%	9,1%	90,7%	8,8%	0,5%	43,3	52,5	80,9%	2.959	506	201	3.667	91,6%	7,9%	0,5%
2018 15	-	WOW	-	W04b SMA-NL8	50	2.269	2.371	4.640	7,4%	9,2%	89,9%	9,2%	0,9%	39,6	48,3	92,6%	3.405	575	252	4.232	90,6%	8,6%	0,8%

D007: Venray | Telstraat: Stationsweg | Wegvak: Looierijweg - Mgr. Hanssenstraat

- | Richting A->B: Venray | Richting B->A: Oirlo

INFO OVER TELLING			KENMERKEN TELPUNT				VERKEER (o.b.v. werkdag)									GELUID (o.b.v. weekdag)							
jaar wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	INTENSITEIT					SAMENSTELLING			SNELHEID			INTENSITEIT				SAMENSTELLING		
						A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2022 19	Afwijkende telling: Stationsweg was afgesloten	WOW	-	W04b SMA-NL8	50	2.394	2.281	4.675	6,2%	9,3%	90,8%	8,2%	0,9%	40,3	48,7	91,4%	3.518	600	245	4.363	91,8%	7,4%	0,8%
2022 49	0-meting tbv project Oostverbinding	WOW	-	W04b SMA-NL8	50	2.366	2.169	4.535	7,1%	9,9%	91,1%	8,2%	0,7%	38,3	48,0	92,2%	3.424	462	244	4.130	92,0%	7,5%	0,5%

Selectie tbv: Rick Meelkop | HMB BV

D. INCIDENTEEL | VARIABEL

D056: Oostrum | Telstraat: Mgr. Hanssenstraat | Wegvak: Spoorwegovergang - Valkenkampstraat

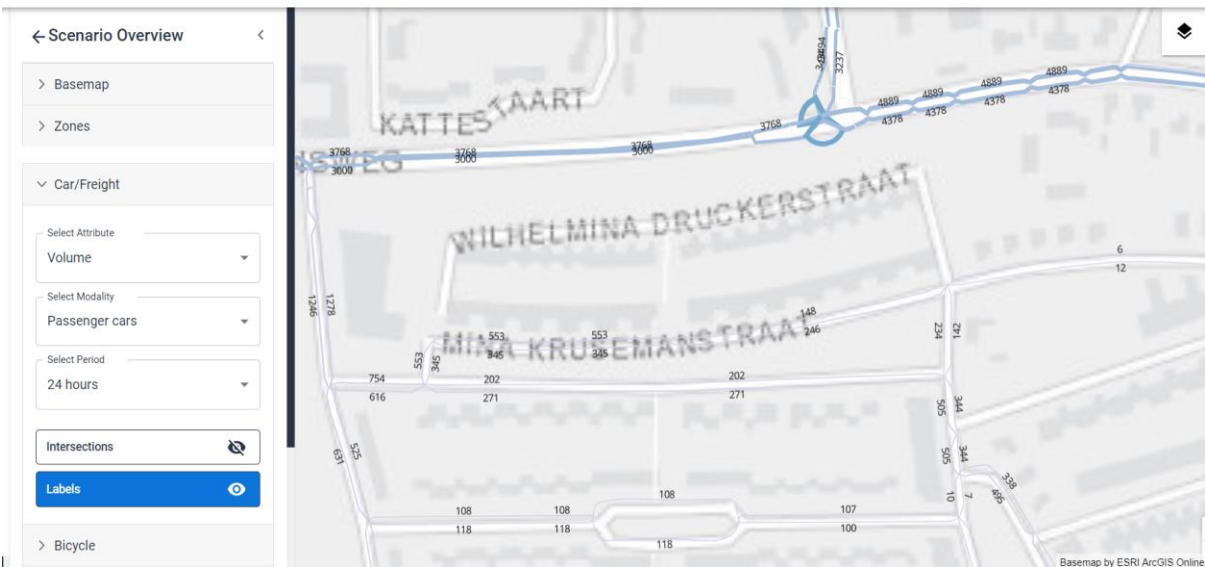
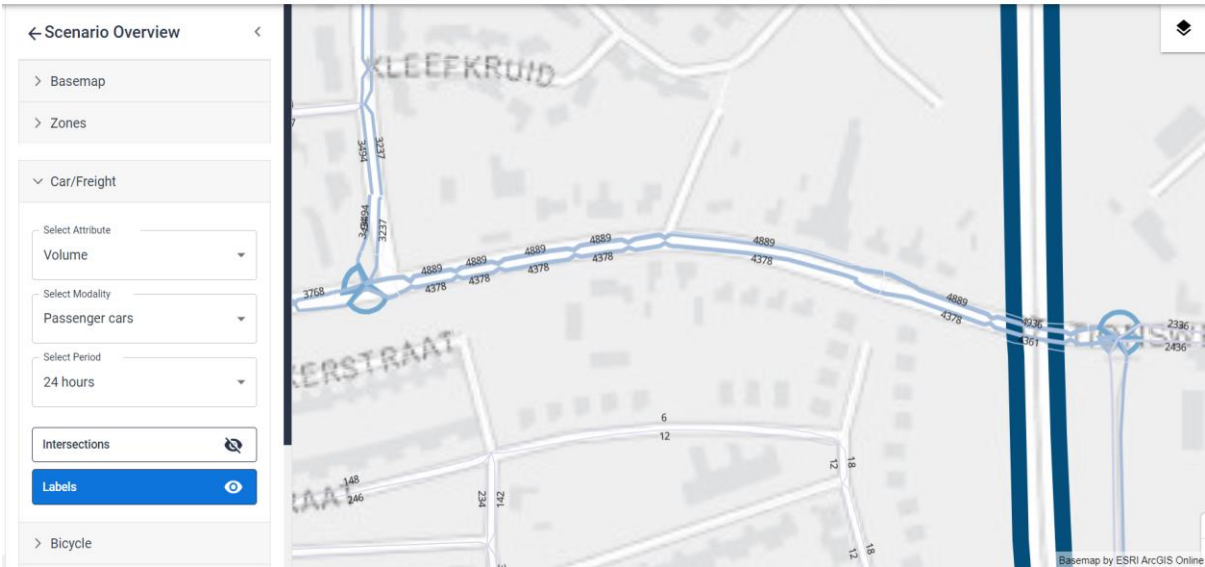
Ter hoogte van huisnr 6 | Richting A->B: Oostrum | Richting B->A: Venray

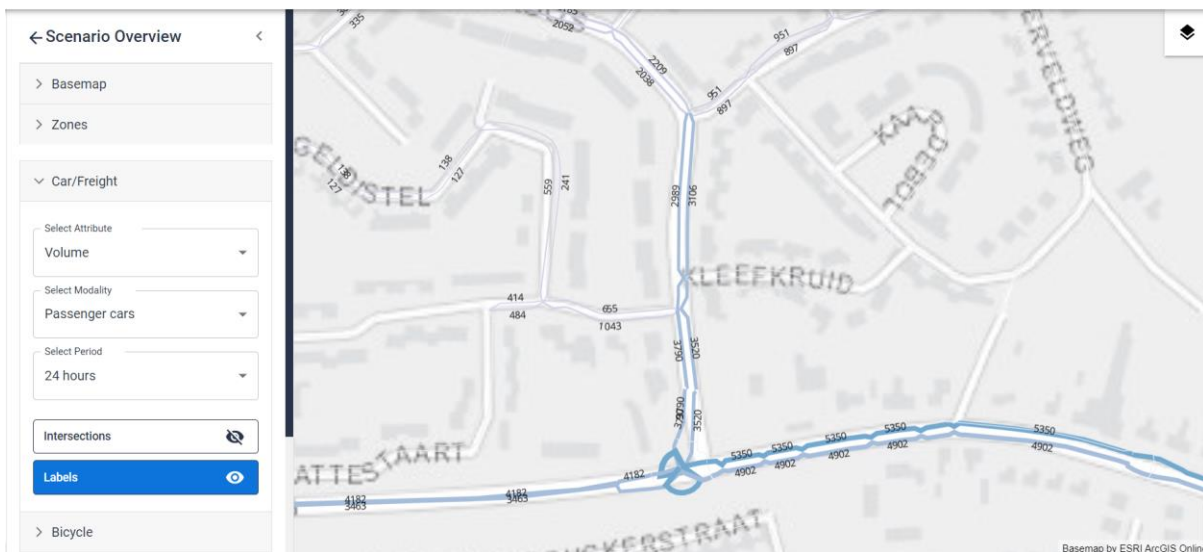
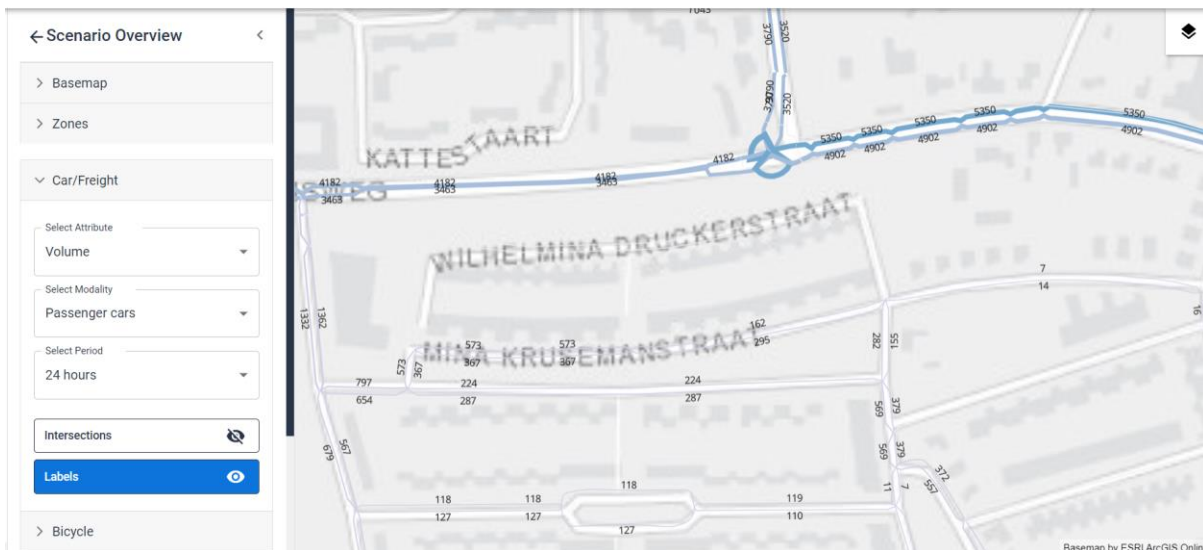
INFO OVER TELLING		KENMERKEN TELPUNT				VERKEER (o.b.v. werkdag)									GELUID (o.b.v. weekdag)								
jaar wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	INTENSITEIT			SAMENSTELLING			SNELHEID			INTENSITEIT			SAMENSTELLING					
jaar wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2015 39	0-meting i.v.m. komende herinrichting (let op: tijdens werkzaamheden Stationsweg)	ETW	-	W00 Referentiewegdek / DAB	30	829	810	1.639	5,4%	9,7%	90,5%	8,3%	1,1%	34,2	44,3	31,6%	1.122	223	66	1.411	90,6%	8,2%	1,1%
2016 15	0-meting i.v.m. herinrichting	ETW	-	W00 Referentiewegdek / DAB	30	2.447	2.400	4.847	5,7%	9,0%	94,0%	5,6%	0,4%	36,1	44,3	21,2%	3.686	700	204	4.591	94,4%	5,2%	0,4%
2018 15	Na-meting vanwege herinrichting	ETW	-	W09a Elementenverharding keperverband	30	2.297	2.345	4.642	5,6%	9,2%	93,6%	6,0%	0,4%	32,9	41,2	32,7%	3.526	674	193	4.393	93,7%	5,8%	0,4%
2020 39	Extra na-meting vanwege herinrichting	ETW	-	W09a Elementenverharding keperverband	30	2.311	2.212	4.523	5,6%	9,4%	92,6%	6,8%	0,6%	31,2	39,4	41,1%	3.507	598	181	4.286	93,6%	5,9%	0,5%

14

TOELICHTING BLAUWE BAND	TOELICHTING GELE BAND	INFO OVER TELLING	KENMERKEN TELPUNT	
De basisperiode voor een reguliere telling binnen deze groep. Voorjaar: globaal week 14, 15 of 16, tussen Pasen en Pinksteren Najaar: globaal week 38 of 39, tweede helft september	- links: nummer, kern, telstraat, wegvak - rechts: extra aanduiding, benaming telrichtingen	jaar wk Toelichting Telmoment: jaar + week Reden van telling, bijzondere omstandigheden, etc (vk-model= verkeersmodel)	Functie Maatregel Verharding V-max ETW WOW DWW GOW SW Soort (verkeers)maatregel Verhardingssoort Toegestane maximumsnelheid	Dit overzicht is alleen voor intern gebruik Door afrondingen zijn kleine verschillen mogelijk in de totalen Meer info? Per mail gerben.voorhorst@venray.nl

INTENSITEIT		SAMENSTELLING		SNELHEID		INTENSITEIT		SAMENSTELLING		LET OP!!!
A->B	intensiteit in rijrichting A->B	licht	% licht verkeer	V-gem	gemiddelde snelheid (km/h)	dag	dagperiode (07-19 uur)	licht	% licht verkeer	Kenmerken voor komende jaren zijn doorgezet vanuit de laatste bekende jaren tenzij wijzigingen bekend zijn.
B->A	intensiteit in rijrichting B->A	mdl	% middelzwaar verkeer	V-85	85%-waarde snelheid (km/h)	avond	avondperiode (19-23 uur)	mdl	% middelzwaar verkeer	
etm	etmaalperiode WERKdag (indien "-1": bijzondere informatie, geen gegevens bekend of telling is gepland)	zwr	% zwaar verkeer	% goed	% dat zich aan toegestane snelheid houdt	nacht	nachtperiode (23-07 uur)	zwr	% zwaar verkeer	
%-o	% ochtendspitsuur werkdag (periode 07-09 uur gedeeld door 2)					etm	etmaalperiode WEEKDAG			
%-m	% middagspitsuur werkdag (periode 16-18 uur gedeeld door 2)									





Bijlage 2. Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)

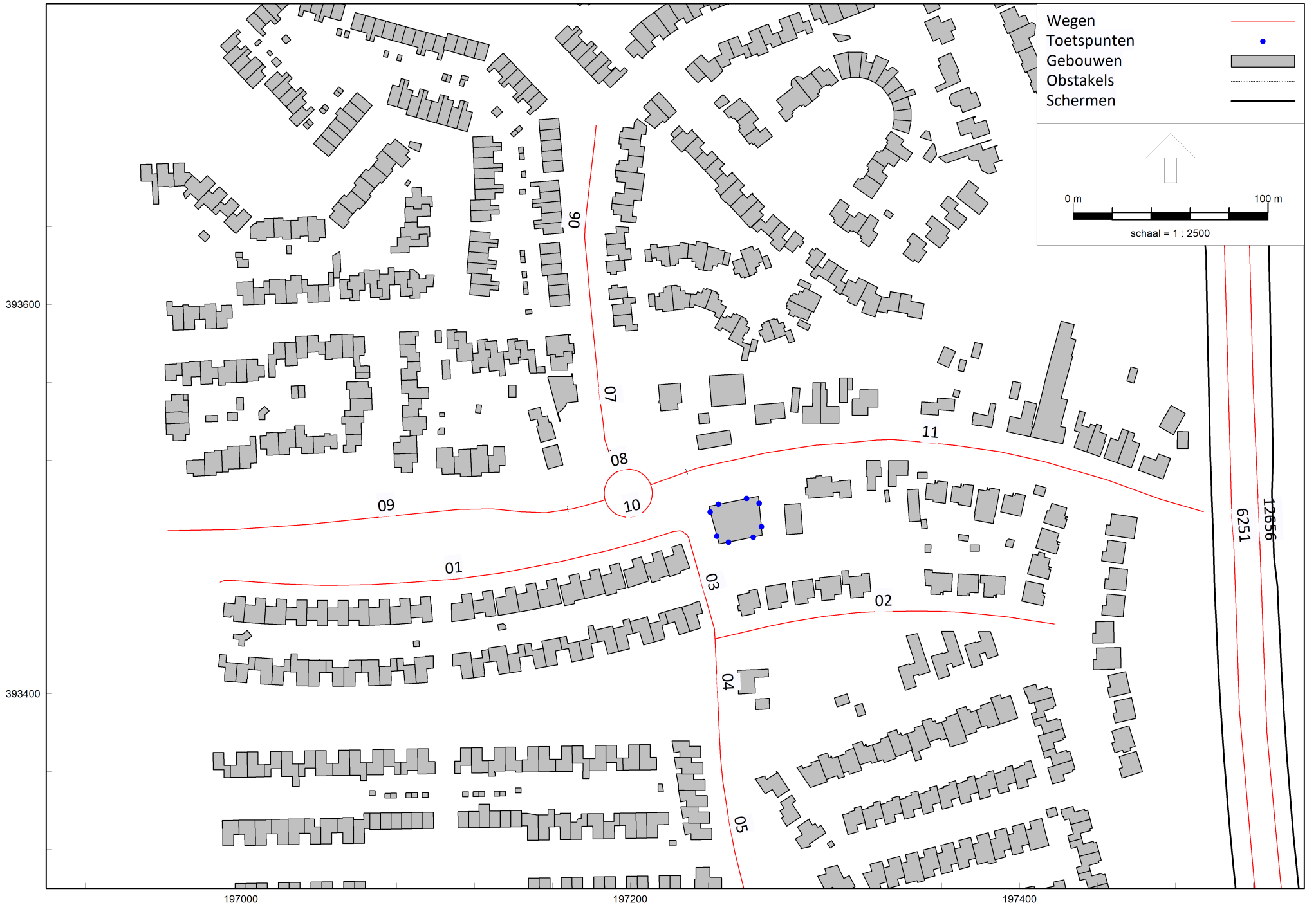
Model eigenschap

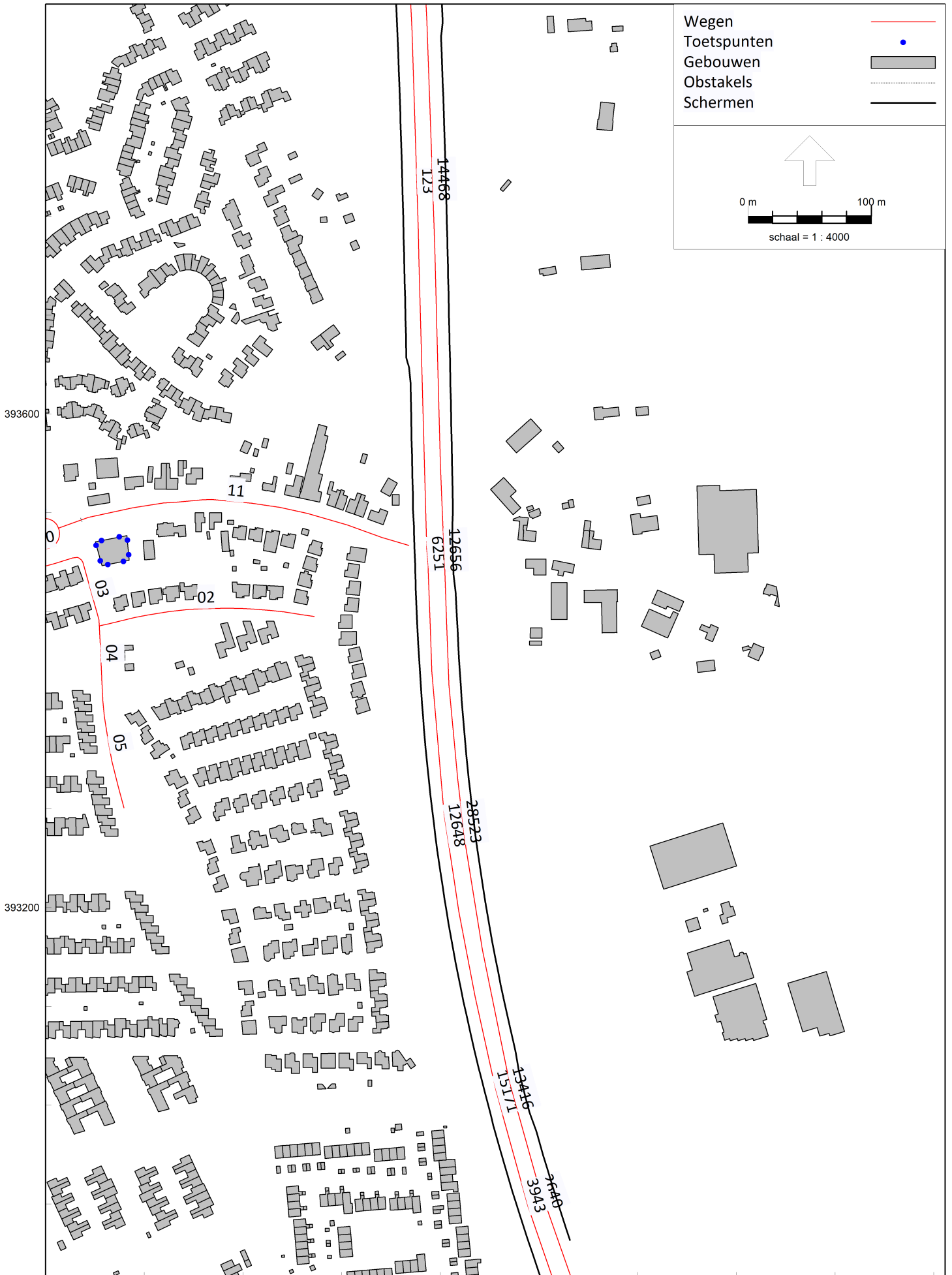
Omschrijving	bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Verantwoordelijke	Quoc Duong
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Quoc Duong op 16-10-2020
Laatst ingezien door	Quoc Duong op 3-3-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.2
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 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
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

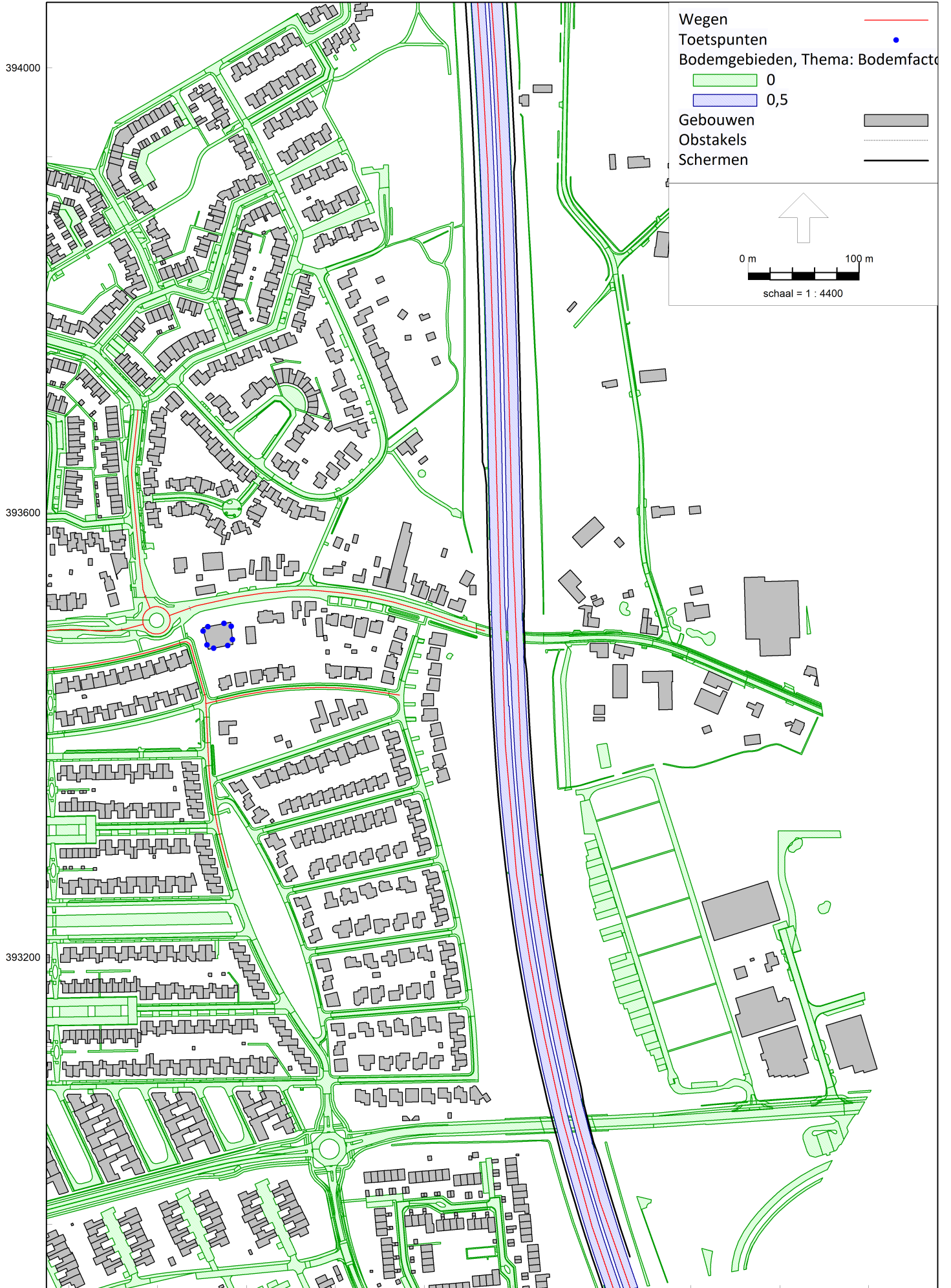
Commentaar

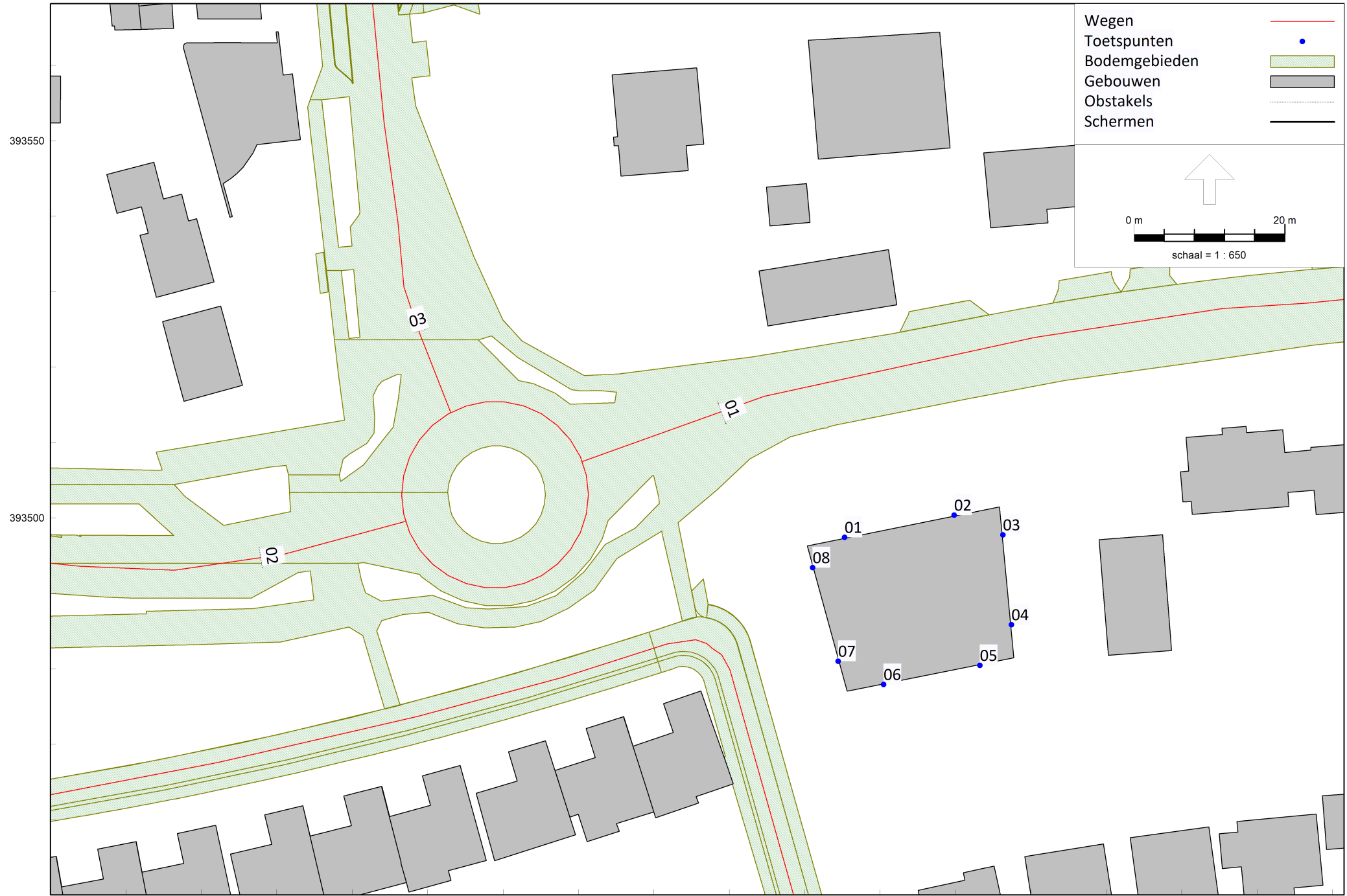
27-02-2023 16:52: Importeren Geluidregister Weg











Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
01	Wilhelmina Druckerstraat	Wilhelmina Druckerstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30
02	Aletta Jacobsstraat	Aletta Jacobsstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30
03	Sint Antoniusveldweg	Sint Antoniusveldweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30
04	Sint Antoniusveldweg	Sint Antoniusveldweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30
05	Sint Antoniusveldweg	Sint Antoniusveldweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30
06	Klaproos	Klaproos	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50
07	Klaproos	Klaproos	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50
08	Rotonde	Klaproos	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30
09	Stationsweg	Stationsweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50
10	Rotonde	Stationsweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30
11	Stationsweg	Stationsweg	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50
123	73 / 64,276 / 65,817	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
2640	73 / 63,279 / 63,803	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
3943	73 / 63,284 / 63,803	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
6251	73 / 64,245 / 64,276	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
12648	73 / 63,834 / 64,245	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
12656	73 / 64,245 / 64,276	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
13416	73 / 63,803 / 63,833	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
14468	73 / 64,276 / 65,738	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
15171	73 / 63,803 / 63,834	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100
28523	73 / 63,833 / 64,245	A73	Intensiteit	True	1,5	0,75	W1	1L ZOAB	115	115	115	100	100	100

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)
01	30	30	30	394,81	6,77	3,69	0,50	97,00	97,00	97,00	2,90	2,90	2,90	0,10	0,10	0,10	25,93	14,13	1,91	0,78
02	30	30	30	24,39	6,77	3,69	0,50	97,00	97,00	97,00	2,90	2,90	2,90	0,10	0,10	0,10	1,60	0,87	0,12	0,05
03	30	30	30	394,81	6,77	3,69	0,50	97,00	97,00	97,00	2,90	2,90	2,90	0,10	0,10	0,10	25,93	14,13	1,91	0,78
04	30	30	30	394,81	6,77	3,69	0,50	97,00	97,00	97,00	2,90	2,90	2,90	0,10	0,10	0,10	25,93	14,13	1,91	0,78
05	30	30	30	878,29	6,77	3,69	0,50	97,00	97,00	97,00	2,90	2,90	2,90	0,10	0,10	0,10	57,68	31,44	4,26	1,72
06	50	50	50	6110,39	6,69	3,69	0,62	95,10	95,10	95,10	4,60	4,60	4,60	0,20	0,20	0,20	388,75	214,43	36,03	18,80
07	50	50	50	7245,48	6,69	3,69	0,62	95,10	95,10	95,10	4,60	4,60	4,60	0,20	0,20	0,20	460,97	254,26	42,72	22,30
08	30	30	30	5868,02	6,64	3,78	0,65	95,20	95,20	95,20	4,40	4,40	4,40	0,40	0,40	0,40	370,93	211,16	36,31	17,14
09	50	50	50	7279,32	6,82	3,16	0,69	92,30	92,30	92,30	6,90	6,90	6,90	0,80	0,80	0,80	458,22	212,31	46,36	34,26
10	30	30	30	5868,02	6,82	3,16	0,69	92,30	92,30	92,30	6,90	6,90	6,90	0,80	0,80	0,80	369,38	171,15	37,37	27,61
11	50	50	50	10096,09	6,82	3,16	0,69	92,30	92,30	92,30	6,90	6,90	6,90	0,80	0,80	0,80	635,53	294,47	64,30	47,51
123	90	90	90	20579,60	6,46	3,06	1,28	79,30	83,20	69,43	7,39	4,00	8,04	13,31	12,81	22,53	1054,72	523,32	182,57	98,22
2640	90	90	90	17596,52	6,57	2,84	1,22	77,70	83,75	64,79	7,34	4,46	8,55	14,96	11,79	26,65	898,37	418,86	139,49	84,81
3943	90	90	90	20579,60	6,46	3,06	1,28	79,30	83,20	69,43	7,39	4,00	8,04	13,31	12,81	22,53	1054,72	523,32	182,57	98,22
6251	90	90	90	20579,60	6,46	3,06	1,28	79,30	83,20	69,43	7,39	4,00	8,04	13,31	12,81	22,53	1054,72	523,32	182,57	98,22
12648	90	90	90	20579,60	6,46	3,06	1,28	79,30	83,20	69,43	7,39	4,00	8,04	13,31	12,81	22,53	1054,72	523,32	182,57	98,22
12656	90	90	90	17596,52	6,57	2,84	1,22	77,70	83,75	64,79	7,34	4,46	8,55	14,96	11,79	26,65	898,37	418,86	139,49	84,81
13416	90	90	90	17596,52	6,57	2,84	1,22	77,70	83,75	64,79	7,34	4,46	8,55	14,96	11,79	26,65	898,37	418,86	139,49	84,81
14468	90	90	90	17596,52	6,57	2,84	1,22	77,70	83,75	64,79	7,34	4,46	8,55	14,96	11,79	26,65	898,37	418,86	139,49	84,81
15171	90	90	90	20579,60	6,46	3,06	1,28	79,30	83,20	69,43	7,39	4,00	8,04	13,31	12,81	22,53	1054,72	523,32	182,57	98,22
28523	90	90	90	17596,52	6,57	2,84	1,22	77,70	83,75	64,79	7,34	4,46	8,55	14,96	11,79	26,65	898,37	418,86	139,49	84,81

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
01	0,42	0,06	0,03	0,01	--
02	0,03	--	--	--	--
03	0,42	0,06	0,03	0,01	--
04	0,42	0,06	0,03	0,01	--
05	0,94	0,13	0,06	0,03	--
06	10,37	1,74	0,82	0,45	0,08
07	12,30	2,07	0,97	0,53	0,09
08	9,76	1,68	1,56	0,89	0,15
09	15,87	3,47	3,97	1,84	0,40
10	12,79	2,79	3,20	1,48	0,32
11	22,01	4,81	5,51	2,55	0,56
123	25,13	21,15	177,04	80,57	59,25
2640	22,29	18,41	172,97	58,97	57,38
3943	25,13	21,15	177,04	80,57	59,25
6251	25,13	21,15	177,04	80,57	59,25
12648	25,13	21,15	177,04	80,57	59,25
12656	22,29	18,41	172,97	58,97	57,38
13416	22,29	18,41	172,97	58,97	57,38
14468	22,29	18,41	172,97	58,97	57,38
15171	25,13	21,15	177,04	80,57	59,25
28523	22,29	18,41	172,97	58,97	57,38

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	noordzijde	197245,32	393497,40	23,90	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	noordzijde	197259,82	393500,34	23,85	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	oostzijde	197266,29	393497,74	23,89	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	oostzijde	197267,42	393485,82	24,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	zuidzijde	197263,23	393480,44	24,07	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	zuidzijde	197250,49	393477,89	24,08	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	westzijde	197244,45	393480,99	24,09	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	westzijde	197241,05	393493,39	23,96	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bf6cd3203-	waterloop	0,00
bee5a30ae-	waterloop	0,00
bdbaf610d-	waterloop	0,00
b305609bf-	waterloop	0,00
ba829e96e-	watervlakte	0,00
b7d377667-	watervlakte	0,00
b3571d4ea-	waterloop	0,00
ba478a218-	waterloop	0,00
b33bd01a2-	waterloop	0,00
b6c25a57c-	waterloop	0,00
b7d7f452b-	waterloop	0,00
bfacbfccd-	waterloop	0,00
bc0e4b9fb-	waterloop	0,00
b7cf3a68d-	waterloop	0,00
b4aa4a52c-	waterloop	0,00
beb6dbead-	waterloop	0,00
bc3302daf-	waterloop	0,00
b60f3d4bb-	waterloop	0,00
bcc29ecf6-	waterloop	0,00
b487ff9f8-	waterloop	0,00
b3956e08e-	waterloop	0,00
b54ee47ab-	waterloop	0,00
bc1b80d1a-	waterloop	0,00
bd2586740-	waterloop	0,00
b902fcc1b-	waterloop	0,00
b6c0cd157-	waterloop	0,00
b993f9c53-	waterloop	0,00
b6cbe539f-	waterloop	0,00
b65178152-	waterloop	0,00
b4c93f159-	waterloop	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b432fb3d1-	waterloop	0,00
b0c04b0b7-	waterloop	0,00
b3a435caf-	waterloop	0,00
b4be6d6b9-	waterloop	0,00
bf1cda5a0-	waterloop	0,00
b8604520d-	watervlakte	0,00
b096c8e90-	watervlakte	0,00
be1484c73-	watervlakte	0,00
b55c763d3-	waterloop	0,00
b3964c82d-	greppel, droge sloot	0,00
bf1b0915a-	greppel, droge sloot	0,00
b00d0ff1e-	watervlakte	0,00
b8b86a4d4-	waterloop	0,00
b329629ca-	waterloop	0,00
bd21a7d5e-	waterloop	0,00
b48f59c1b-	waterloop	0,00
bad3afcfb-	waterloop	0,00
b14b33f22-	greppel, droge sloot	0,00
bb78c12d8-	greppel, droge sloot	0,00
b50fa8794-	greppel, droge sloot	0,00
b6c0ed878-	waterloop	0,00
bca1899d5-	waterloop	0,00
b2d3b735a-	waterloop	0,00
b558f080f-	waterloop	0,00
b3658293f-	watervlakte	0,00
b6628d526-	watervlakte	0,00
b56cc860d-	waterloop	0,00
bbdbc9306-	rijbaan regionale weg	0,00
ba2e6935c-	rijbaan regionale weg	0,00
bddfacc3-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bb74e8746-	parkeervlak	0,00
bcd3a0ccf-	parkeervlak	0,00
b8638fd28-	parkeervlak	0,00
b180b67b5-	fietspad	0,00
bf05ad11d-	voetpad	0,00
b378b77a6-	parkeervlak	0,00
b12598a46-	rijbaan regionale weg	0,00
beeebaa12-	inrit	0,00
bd138d5e4-	voetpad	0,00
b8a174bc1-	voetpad	0,00
bda6e18a4-	rijbaan regionale weg	0,00
bed5320bf-	parkeervlak	0,00
b29436f67-	parkeervlak	0,00
bcc1f8261-	rijbaan regionale weg	0,00
b9042b553-	rijbaan regionale weg	0,00
b62d67bb3-	rijbaan regionale weg	0,00
b896b82a9-	voetpad	0,00
bb9765e45-	voetpad	0,00
b68524e2c-	rijbaan regionale weg	0,00
b84c4cb6b-	rijbaan regionale weg	0,00
b84b438c8-	voetpad	0,00
b3b1f003e-	rijbaan regionale weg	0,00
b00f8b224-	inrit	0,00
b88ffd1db-	voetpad	0,00
b86018a01-	voetgangersgebied	0,00
bc5995f55-	rijbaan regionale weg	0,00
b0cdd9ab4-	voetpad	0,00
b0150b3a7-	parkeervlak	0,00
b9a081acb-	voetpad	0,00
baf7499c7-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc5419d3-	voetpad	0,00
b35c4640c-	rijbaan regionale weg	0,00
bd681ff0e-	rijbaan regionale weg	0,00
bf0cda7c5-	inrit	0,00
bd2f61a36-	voetpad	0,00
b99bcf7d8-	inrit	0,00
ba9b4497d-	rijbaan regionale weg	0,00
be3aafb3a-	rijbaan regionale weg	0,00
b266a505d-	voetpad	0,00
bfce1e424-	rijbaan regionale weg	0,00
b6ffe404-	inrit	0,00
b917554d9-	voetpad	0,00
b6a8db056-	parkeervlak	0,00
b02b73e96-	voetpad	0,00
be9cf74c7-	parkeervlak	0,00
be893ca83-	voetpad	0,00
bdaeb6458-	rijbaan regionale weg	0,00
b02e01f0f-	parkeervlak	0,00
b2e4ef14e-	parkeervlak	0,00
bd14d6396-	voetpad	0,00
bd460a341-	transitie	0,00
bb1eaa6b3-	inrit	0,00
b9e54cdc8-	voetpad	0,00
b7f17bc05-	fietspad	0,00
b4f6dae00-	voetpad	0,00
b57184828-	rijbaan regionale weg	0,00
b3efa6627-	inrit	0,00
b34d38e4e-	parkeervlak	0,00
bd5d47f38-	voetpad	0,00
bd140ecb0-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b75754dc7-	voetpad	0,00
b6a6513d8-	parkeervlak	0,00
b944ffbc5-	parkeervlak	0,00
b81002d17-	parkeervlak	0,00
bca3ef029-	rijbaan regionale weg	0,00
bcd097d74-	rijbaan regionale weg	0,00
b014a90ec-	voetpad	0,00
b8c799258-	voetpad	0,00
b455ef8f7-	voetpad	0,00
b1abebc4c-	voetgangersgebied	0,00
b7b1851df-	rijbaan regionale weg	0,00
bde1e514a-	parkeervlak	0,00
b21cb4eea-	rijbaan regionale weg	0,00
bc0e82200-	parkeervlak	0,00
b444c76a8-	inrit	0,00
be06b26fe-	parkeervlak	0,00
b84265510-	rijbaan regionale weg	0,00
b09c63ff8-	parkeervlak	0,00
b23113514-	parkeervlak	0,00
b869f045f-	rijbaan regionale weg	0,00
b7581483e-	voetpad	0,00
bb5b55e49-	voetpad	0,00
b4bbff7f2-	parkeervlak	0,00
b90b20d75-	voetpad	0,00
bc939f8af-	voetpad	0,00
b84ea9e50-	voetpad	0,00
bec541b98-	voetpad	0,00
b5f0979e5-	inrit	0,00
b4e55ee32-	parkeervlak	0,00
bcf9c3f9b-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b3c6b70d2-	voetpad	0,00
bc88c1416-	inrit	0,00
b2a69b322-	rijbaan regionale weg	0,00
b8355de56-	voetpad	0,00
b52d6afa2-	inrit	0,00
b21d95b8a-	voetpad	0,00
b706416c0-	voetpad	0,00
bbf2c4478-	voetpad	0,00
be7113c80-	parkeervlak	0,00
b25b47010-	voetpad	0,00
ba2a53fc6-	inrit	0,00
b7a181523-	inrit	0,00
b1b2b5fe0-	voetpad	0,00
bd8b4df08-	rijbaan regionale weg	0,00
bd756d620-	rijbaan lokale weg	0,00
ba639fba7-	voetpad	0,00
bc89a8ab5-	inrit	0,00
bdb4f99c3-	rijbaan regionale weg	0,00
b564c0dbb-	rijbaan regionale weg	0,00
ba226de14-	voetpad	0,00
b77c6cde4-	voetpad	0,00
b550a5c89-	parkeervlak	0,00
b4730b6b8-	parkeervlak	0,00
b3a10f70a-	voetpad	0,00
b795cbebc-	rijbaan regionale weg	0,00
ba17ab3f4-	voetpad	0,00
b422746e9-	voetpad	0,00
b5db4b20b-	rijbaan regionale weg	0,00
b3966f9c7-	voetpad	0,00
b1b3a9b4c-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bf4856df3-	parkeervlak	0,00
b5dcb9635-	parkeervlak	0,00
b29960ba5-	rijbaan regionale weg	0,00
b8b5961d9-	inrit	0,00
bd6f11558-	parkeervlak	0,00
bfad7dfe6-	rijbaan regionale weg	0,00
b27120b30-	fietspad	0,00
b3f06680d-	inrit	0,00
b73a6c99a-	inrit	0,00
b49537b82-	rijbaan regionale weg	0,00
b5f6d0de7-	parkeervlak	0,00
b5bfca4b7-	inrit	0,00
b83c3f3fa-	rijbaan regionale weg	0,00
b2f2b38cc-	voetgangersgebied	0,00
b1c88c400-	inrit	0,00
b01b9bd12-	voetpad	0,00
b544b2e28-	inrit	0,00
b158cf0a9-	fietspad	0,00
b06c929e0-	inrit	0,00
b94292e3e-	fietspad	0,00
bf29789f7-	voetpad	0,00
bb40e57f1-	fietspad	0,00
b9848e382-	fietspad	0,00
b044ebd29-	transitie	0,00
b3a761379-	rijbaan autosnelweg	0,00
b70f524ca-	rijbaan autosnelweg	0,00
bc55c25d4-	rijbaan autosnelweg	0,00
b42e21f0f-	voetpad	0,00
b1c26ca06-	voetpad	0,00
b694648ff-	rijbaan regionale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bb7b36d02-	rijbaan regionale weg	0,00
becb345ae-	parkeervlak	0,00
b283730ed-	parkeervlak	0,00
bb1c59d41-	rijbaan regionale weg	0,00
bdd889754-	rijbaan regionale weg	0,00
b6c861da4-	rijbaan regionale weg	0,00
b74089ae0-	rijbaan regionale weg	0,00
ba0fe3b40-	parkeervlak	0,00
bb78d5695-	rijbaan regionale weg	0,00
b329dc657-	parkeervlak	0,00
bac0fae07-	rijbaan regionale weg	0,00
b44ec0e8e-	rijbaan regionale weg	0,00
bbd9e97e5-	rijbaan regionale weg	0,00
bcffcae4b-	rijbaan regionale weg	0,00
be9882432-	rijbaan regionale weg	0,00
b33a2cfbc-	parkeervlak	0,00
bd94076d0-	voetpad	0,00
bf280d1a6-	voetpad	0,00
b61022127-	fietspad	0,00
bf4aa68d5-	rijbaan regionale weg	0,00
b1fbe1b11-	parkeervlak	0,00
b34f43792-	rijbaan lokale weg	0,00
b6f09e9c2-	rijbaan lokale weg	0,00
ba010e692-	rijbaan lokale weg	0,00
bef3cadc4-	rijbaan lokale weg	0,00
b588db029-	rijbaan lokale weg	0,00
b36d90c63-	rijbaan lokale weg	0,00
b1ae52a26-	voetpad	0,00
b711cc41c-	rijbaan lokale weg	0,00
beaa32b6d-	fietspad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc3e6acf7-	fietspad	0,00
be61e0e15-	fietspad	0,00
ba902147e-	fietspad	0,00
bf60b3d62-	rijbaan lokale weg	0,00
b31638f49-	rijbaan lokale weg	0,00
b0a3b0c93-	parkeervlak	0,00
b4a56875f-	parkeervlak	0,00
bcd399d42-	parkeervlak	0,00
bccb90940-	rijbaan regionale weg	0,00
b987b2adc-	rijbaan regionale weg	0,00
b54c8420b-	parkeervlak	0,00
be8b8ba7f-	voetpad	0,00
b536429ca-	parkeervlak	0,00
b7b2dce06-	inrit	0,00
ba8c83fea-	voetpad	0,00
bd60bb8d9-	rijbaan regionale weg	0,00
ba11801ad-	rijbaan regionale weg	0,00
b3fababd0-	parkeervlak	0,00
b4df25f0d-	parkeervlak	0,00
bf29e2064-	rijbaan regionale weg	0,00
b167b6889-	voetpad	0,00
b5c8f426a-	parkeervlak	0,00
b0b5e5181-	rijbaan regionale weg	0,00
b833f54b3-	rijbaan regionale weg	0,00
bc4121898-	rijbaan regionale weg	0,00
b9978bc83-	voetpad	0,00
bc19037cb-	inrit	0,00
b210eadd6-	rijbaan regionale weg	0,00
bc7c5883a-	parkeervlak	0,00
bea4c2b80-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b725e3705-	parkeervlak	0,00
b67910095-	inrit	0,00
beef15a8f-	parkeervlak	0,00
b28ad840b-	rijbaan regionale weg	0,00
bfd1514ff-	rijbaan regionale weg	0,00
bf98a13d2-	parkeervlak	0,00
baf963d75-	voetpad	0,00
be1daff3d-	rijbaan regionale weg	0,00
b2373df8e-	voetpad	0,00
bba89ad3e-	rijbaan regionale weg	0,00
bf2108105-	rijbaan regionale weg	0,00
b255fa0cc-	voetpad	0,00
bb2816c84-	rijbaan regionale weg	0,00
b6824ecb3-	rijbaan regionale weg	0,00
b200f61e5-	rijbaan regionale weg	0,00
bf9d2cab7-	rijbaan regionale weg	0,00
b7231d6ec-	rijbaan regionale weg	0,00
bf35d738e-	rijbaan regionale weg	0,00
b7fb62756-	rijbaan regionale weg	0,00
bc988230d-	voetpad	0,00
b044ccb61-	parkeervlak	0,00
b8bbf2123-	rijbaan regionale weg	0,00
b2b71f824-	rijbaan regionale weg	0,00
bc682f869-	rijbaan regionale weg	0,00
b298e85ef-	inrit	0,00
b063714cd-	inrit	0,00
b2ce03584-	voetpad	0,00
b954afa35-	rijbaan regionale weg	0,00
b519ce4d4-	rijbaan regionale weg	0,00
bd02dfe14-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b74dc0bb4-	inrit	0,00
b390ee441-	voetpad	0,00
b7dc10a8a-	voetpad	0,00
b81002275-	voetpad	0,00
b1996eb39-	rijbaan regionale weg	0,00
bd58cc3fb-	inrit	0,00
b2dcbd80f-	rijbaan regionale weg	0,00
b82b4abd0-	parkeervlak	0,00
b86d06dae-	rijbaan regionale weg	0,00
b708d5962-	voetpad	0,00
bc2626c6a-	voetpad	0,00
b0d9a5f88-	rijbaan lokale weg	0,00
b14ba380f-	rijbaan lokale weg	0,00
b080ab79d-	rijbaan lokale weg	0,00
b80ea08ee-	parkeervlak	0,00
b0cef34c4-	transitie	0,00
b25702947-	transitie	0,00
ba707f34c-	rijbaan lokale weg	0,00
b14cec5f0-	voetpad	0,00
b33875529-	voetpad	0,00
b98d6415e-	rijbaan regionale weg	0,00
b039e36b5-	voetpad	0,00
b9d000464-	fietspad	0,00
b9be6fdc1-	fietspad	0,00
bdac61b2d-	fietspad	0,00
bdf8bf133-	rijbaan regionale weg	0,00
b269ab376-	fietspad	0,00
b0c4e5ec4-	rijbaan regionale weg	0,00
bc24e7c50-	fietspad	0,00
b04af7ab6-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bd892e7e0-	voetpad	0,00
b92c5302f-	parkeervlak	0,00
b1a9fdf08-	voetpad	0,00
b592b1127-	voetpad	0,00
ba44dcf54-	rijbaan lokale weg	0,00
b9ecf1f36-	rijbaan lokale weg	0,00
b6a90ad4d-	rijbaan lokale weg	0,00
b0047abc8-	rijbaan lokale weg	0,00
b54f605fc-	voetpad	0,00
b4a15c812-	rijbaan lokale weg	0,00
bc5f443da-	rijbaan lokale weg	0,00
be9bc5b98-	rijbaan lokale weg	0,00
b240bad5f-	voetpad	0,00
bd6d9dec9-	rijbaan lokale weg	0,00
bbd4d43eb-	voetpad	0,00
b1e47f06b-	voetpad	0,00
b9c45b82c-	voetpad	0,00
ba412a574-	parkeervlak	0,00
bb60d1fc3-	voetpad	0,00
b4fccb4d8-	rijbaan lokale weg	0,00
b9ba26588-	rijbaan lokale weg	0,00
b58e3ba7f-	rijbaan lokale weg	0,00
b270dc37d-	rijbaan lokale weg	0,00
bab28231f-	rijbaan lokale weg	0,00
bf41929b9-	rijbaan lokale weg	0,00
b78274d7e-	voetpad	0,00
b1f38ca49-	rijbaan lokale weg	0,00
ba3c813da-	rijbaan lokale weg	0,00
b221d63d0-	rijbaan lokale weg	0,00
b3764362a-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
be1127ea0-	voetpad	0,00
baaa70617-	voetpad	0,00
b18988fc1-	voetpad	0,00
bcc3f91c2-	voetpad	0,00
beb4e68c2-	voetpad	0,00
bd5cbea78-	voetpad	0,00
baa875e23-	voetpad	0,00
ba73ad597-	voetpad	0,00
b0edf28de-	voetpad	0,00
b6f5aa754-	parkeervlak	0,00
b17fda414-	rijbaan lokale weg	0,00
baffa8dcc-	voetpad	0,00
bd7a3e0c0-	voetpad	0,00
b8922e0ae-	voetpad	0,00
b22683b73-	fietspad	0,00
b6abcd290-	voetpad	0,00
bc1f0f1a2-	voetpad	0,00
b4a884b95-	voetpad	0,00
bf5b0da60-	fietspad	0,00
b73a384ec-	fietspad	0,00
b4a77345e-	rijbaan lokale weg	0,00
b880c31c0-	rijbaan lokale weg	0,00
bf1a9fe36-	rijbaan lokale weg	0,00
b84822ac8-	rijbaan lokale weg	0,00
b1c4e3b79-	rijbaan lokale weg	0,00
be8999fcb-	rijbaan lokale weg	0,00
b065ae7b5-	rijbaan lokale weg	0,00
b30195daf-	fietspad	0,00
b531ab0d9-	rijbaan lokale weg	0,00
b9954eb58-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b8007c85b-	voetpad	0,00
b5f629cdf-	voetpad	0,00
ba37676b0-	rijbaan lokale weg	0,00
b57129d10-	voetpad	0,00
ba2c3c205-	voetpad	0,00
bae804dac-	fietspad	0,00
b60b2dc3b-	fietspad	0,00
ba277ed6b-	voetpad	0,00
bd8babade-	voetpad	0,00
bdb0307eb-	rijbaan regionale weg	0,00
bb84f8d72-	inrit	0,00
b61c8c0c1-	rijbaan lokale weg	0,00
b0e130f39-	voetpad	0,00
b7ed80dd8-	rijbaan lokale weg	0,00
bd49ec70f-	rijbaan lokale weg	0,00
b185c4327-	rijbaan regionale weg	0,00
bc19e9d0d-	rijbaan lokale weg	0,00
b63c25c14-	parkeervlak	0,00
bc33cbbfc-	rijbaan regionale weg	0,00
bca793a11-	parkeervlak	0,00
b0a1a2622-	parkeervlak	0,00
bf1c07e53-	inrit	0,00
b36a55722-	voetpad	0,00
b98993aba-	rijbaan lokale weg	0,00
bbf860313-	inrit	0,00
babce3207-	inrit	0,00
b2592aa57-	inrit	0,00
bdfd26af0-	inrit	0,00
bcd17bc0-	voetpad	0,00
b52c24a16-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b990dc1c4-	rijbaan regionale weg	0,00
b0fde9acb-	rijbaan regionale weg	0,00
b15666d99-	voetpad	0,00
b8c30d92f-	voetpad	0,00
b6a9ae254-	inrit	0,00
b15b00863-	voetpad	0,00
b21ab1029-	rijbaan lokale weg	0,00
b72e42e73-	rijbaan regionale weg	0,00
b2dd7be0d-	voetpad	0,00
b307173fc-	rijbaan regionale weg	0,00
b6472890e-	voetpad	0,00
bd09552b6-	voetpad	0,00
b257e3748-	rijbaan regionale weg	0,00
b3b0dacba-	voetpad	0,00
b1a6e749c-	rijbaan regionale weg	0,00
bfee7c6c4-	inrit	0,00
b870a1402-	voetgangersgebied	0,00
bd21603fb-	voetpad	0,00
b5abf0863-	voetpad	0,00
bb893541b-	inrit	0,00
b2d1bb636-	inrit	0,00
b2a7b220e-	voetpad	0,00
b0fef0ffb-	inrit	0,00
b58ddb474-	inrit	0,00
bf8367a93-	parkeervlak	0,00
b196e6ccd-	voetpad	0,00
b0a2995ec-	parkeervlak	0,00
b0e6b4ba4-	parkeervlak	0,00
b8cdf7bc0-	inrit	0,00
bd88820e2-	transitie	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b0d5fcb20-	inrit	0,00
b974f7da8-	parkeervlak	0,00
b71b1b08a-	voetpad	0,00
b1bfcfa83-	parkeervlak	0,00
b88defed0-	voetpad	0,00
b02057588-	voetpad	0,00
b06b18b24-	voetpad	0,00
b4cf57572-	parkeervlak	0,00
b84543b61-	inrit	0,00
ba5f91edf-	parkeervlak	0,00
bf52211d7-	voetpad	0,00
bb9d8205d-	inrit	0,00
b98ea651d-	rijbaan lokale weg	0,00
b92bcd4fc-	voetpad	0,00
b60bec970-	voetpad	0,00
be42acf83-	rijbaan regionale weg	0,00
bd13e48c0-	rijbaan regionale weg	0,00
be5096049-	rijbaan regionale weg	0,00
bad09dc8a-	rijbaan regionale weg	0,00
b4c4e8a54-	transitie	0,00
b5409731f-	inrit	0,00
bfe097127-	inrit	0,00
b68d3c9af-	parkeervlak	0,00
b785d9616-	voetpad	0,00
b82546767-	inrit	0,00
bfaf2c633-	voetpad	0,00
bd73eefa0-	inrit	0,00
bac9be423-	rijbaan regionale weg	0,00
ba9ee9576-	rijbaan regionale weg	0,00
bd2c034eb-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bca81fa7d-	voetpad	0,00
b2734507b-	rijbaan regionale weg	0,00
b3a1deff7-	inrit	0,00
ba542a263-	inrit	0,00
b59c2d4b7-	voetpad	0,00
b11d6deab-	rijbaan lokale weg	0,00
b11dcfd5d-	inrit	0,00
b8acce1b1-	inrit	0,00
bde8b8e7c-	voetpad	0,00
b94f72158-	parkeervlak	0,00
b77cdb09f-	inrit	0,00
b3b6e9908-	voetpad	0,00
b6f70c4c5-	voetpad	0,00
b9ffd6617-	inrit	0,00
b5e793338-	voetpad	0,00
baceb6254-	inrit	0,00
b04736f8a-	parkeervlak	0,00
b1dc89d3d-	parkeervlak	0,00
b3f3c17fb-	inrit	0,00
b6488509c-	voetpad	0,00
bf5ef5671-	voetgangersgebied	0,00
b4ea907a9-	voetpad	0,00
b75e0ecfb-	voetpad	0,00
b08384c18-	rijbaan regionale weg	0,00
bbd90a752-	parkeervlak	0,00
b6c4834c6-	voetpad	0,00
b7a7d1f37-	inrit	0,00
b7f243179-	parkeervlak	0,00
be010b170-	inrit	0,00
b8fdb9be2-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b2a6c7c41-	voetpad	0,00
b54c7eb46-	voetpad	0,00
b7245f493-	parkeervlak	0,00
b4e6a9239-	inrit	0,00
b814571e3-	inrit	0,00
b7ddd3a9c-	voetpad	0,00
bfbe98fdb-	inrit	0,00
b819e31ba-	rijbaan regionale weg	0,00
b6933e3a8-	inrit	0,00
bbc4e3e78-	parkeervlak	0,00
b32188623-	inrit	0,00
bc0e51d56-	rijbaan regionale weg	0,00
b1eef62d9-	voetpad	0,00
b222fdd5b-	parkeervlak	0,00
b18dd8838-	voetpad	0,00
b5ff3f495-	rijbaan regionale weg	0,00
b3468cdcc-	parkeervlak	0,00
bd1f832ec-	inrit	0,00
b054d6c15-	rijbaan regionale weg	0,00
b20028908-	inrit	0,00
b233a354e-	parkeervlak	0,00
bc9bcd133-	voetpad	0,00
b75edfb00-	voetpad	0,00
bf16e24d9-	rijbaan regionale weg	0,00
b70c8f6ba-	inrit	0,00
bb4eb1dc8-	parkeervlak	0,00
b4c3a330d-	inrit	0,00
b3dc687fe-	rijbaan regionale weg	0,00
b36e7892e-	voetpad	0,00
b48bef993-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bcde96177-	rijbaan lokale weg	0,00
bc96da271-	rijbaan regionale weg	0,00
b4a4aab55-	voetpad	0,00
b3e23e020-	rijbaan regionale weg	0,00
bfb3637db-	rijbaan regionale weg	0,00
b3c192743-	parkeervlak	0,00
b6a6753a5-	inrit	0,00
b3bccca89-	voetpad	0,00
b8290dd3b-	inrit	0,00
b57292e2a-	rijbaan regionale weg	0,00
becf2e128-	rijbaan regionale weg	0,00
bf4fb8b61-	rijbaan regionale weg	0,00
b2bd48561-	voetpad	0,00
b133ca5df-	rijbaan regionale weg	0,00
bf11cd88d-	inrit	0,00
b782e17ff-	inrit	0,00
bba59697f-	inrit	0,00
bd1bdf6b4-	inrit	0,00
b5442c608-	inrit	0,00
b65d9aa7a-	inrit	0,00
b6a25cd75-	voetpad	0,00
b019b8e05-	rijbaan regionale weg	0,00
b90fb0044-	voetpad	0,00
b9766489d-	voetpad	0,00
b323b7463-	inrit	0,00
b3ce4d9a1-	voetpad	0,00
bc6f32048-	voetpad	0,00
b7b98bc29-	voetpad	0,00
b180d4a95-	rijbaan regionale weg	0,00
b6727346b-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b5121b093-	inrit	0,00
b781a2551-	rijbaan regionale weg	0,00
b688f56ab-	voetpad	0,00
ba11cdef1-	rijbaan regionale weg	0,00
b7612a641-	voetpad	0,00
bf18bca88-	inrit	0,00
bd4b1ebb3-	inrit	0,00
b809f0302-	inrit	0,00
b821219e3-	inrit	0,00
bfc19f07a-	inrit	0,00
b73562f4a-	inrit	0,00
b3ac7100e-	inrit	0,00
b79c4731c-	voetpad	0,00
becc2dc79-	voetpad	0,00
b7d073d0e-	rijbaan lokale weg	0,00
b40bde518-	rijbaan lokale weg	0,00
bd44969b3-	rijbaan lokale weg	0,00
b85d4d717-	rijbaan lokale weg	0,00
bb6defdc4-	rijbaan lokale weg	0,00
bd81f8d40-	rijbaan lokale weg	0,00
b225f4b9d-	voetpad	0,00
b6bbd4625-	voetpad	0,00
b1e788a5c-	rijbaan lokale weg	0,00
b3f896c6d-	rijbaan lokale weg	0,00
b5922e1a9-	inrit	0,00
b0ba2b82e-	voetpad	0,00
b0dfd7e1f-	voetpad	0,00
be958f21f-	voetpad	0,00
bf8b9259f-	voetpad	0,00
bded42810-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc31660a4-	inrit	0,00
b66eac866-	voetpad	0,00
b828fbd63-	rijbaan regionale weg	0,00
be8b059a3-	rijbaan regionale weg	0,00
b79436059-	voetpad	0,00
b4191fe70-	rijbaan regionale weg	0,00
b34d23c50-	voetpad	0,00
b17a966c2-	rijbaan regionale weg	0,00
bd3cf82b-	voetpad	0,00
b39f943c1-	parkeervlak	0,00
bd7d88724-	inrit	0,00
b5a9539a5-	parkeervlak	0,00
b43b0c61c-	inrit	0,00
b18fccc25-	parkeervlak	0,00
be625ed26-	voetpad	0,00
b6f69f88c-	voetpad	0,00
b7cc6814f-	parkeervlak	0,00
bf8eb3c7a-	voetpad	0,00
ba307e5be-	parkeervlak	0,00
ba12266a7-	voetpad	0,00
b92e0e68a-	voetpad	0,00
b8dec92c0-	voetpad	0,00
beaa943d5-	parkeervlak	0,00
baab5acfb-	parkeervlak	0,00
bba3e7599-	inrit	0,00
bca289889-	rijbaan regionale weg	0,00
b8b34f2d4-	rijbaan lokale weg	0,00
b3eb94fb7-	parkeervlak	0,00
b7022d79f-	parkeervlak	0,00
bf0f8b712-	fietspad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b6b1c4dc5-	voetpad	0,00
b0837dcf7-	rijbaan regionale weg	0,00
be6fee5da-	fietspad	0,00
bb9890923-	voetpad	0,00
b6aea12f1-	rijbaan regionale weg	0,00
bc1c1fca7-	voetpad	0,00
b546f611f-	fietspad	0,00
b9a31a516-	voetpad	0,00
b9d61df0d-	voetpad	0,00
b396c2699-	voetpad	0,00
bef267ca9-	parkeervlak	0,00
bac637962-	parkeervlak	0,00
b86c1ec13-	rijbaan regionale weg	0,00
b264b2a39-	inrit	0,00
b5ceca05c-	inrit	0,00
bc0c3287d-	voetpad	0,00
b3b13c32d-	fietspad	0,00
bbf112718-	inrit	0,00
b3eaeee77-	voetpad	0,00
b7d528431-	voetpad	0,00
b63030eab-	fietspad	0,00
b96cbdf0-	voetpad	0,00
ba93c1122-	voetpad	0,00
bce95bb1c-	voetpad	0,00
b8e03006e-	voetpad	0,00
b25e8eeaf-	rijbaan lokale weg	0,00
bbc508e39-	rijbaan lokale weg	0,00
b748e9cc0-	voetpad	0,00
b4835cb97-	rijbaan lokale weg	0,00
b159b4455-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b6394a85d-	voetpad	0,00
bff14f2f7-	parkeervlak	0,00
baf7f1e0a-	parkeervlak	0,00
baa3d2457-	rijbaan lokale weg	0,00
b834ee62e-	voetpad	0,00
b42233618-	rijbaan lokale weg	0,00
b538f5658-	parkeervlak	0,00
b2687aa19-	parkeervlak	0,00
b22ec022b-	voetpad	0,00
b7c0b715f-	parkeervlak	0,00
b1143984f-	rijbaan lokale weg	0,00
b07879d24-	voetpad	0,00
b2e09583f-	rijbaan lokale weg	0,00
bff927705-	voetpad	0,00
b5a9efedc-	parkeervlak	0,00
b97b5e891-	voetpad	0,00
be850b4bd-	rijbaan lokale weg	0,00
b1257470b-	rijbaan lokale weg	0,00
b518a59f7-	rijbaan lokale weg	0,00
bdac96bc1-	parkeervlak	0,00
bb7c9759a-	rijbaan lokale weg	0,00
bd4f469dc-	parkeervlak	0,00
b98b909c7-	voetpad	0,00
ba0ed6812-	voetpad	0,00
b8b15d785-	voetpad	0,00
bb76f6709-	parkeervlak	0,00
bb28b3013-	parkeervlak	0,00
bef49f9fe-	voetpad	0,00
b4c2de0af-	rijbaan lokale weg	0,00
ba7410166-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc85f6d49-	parkeervlak	0,00
bfd820e40-	voetpad	0,00
b3a763bd9-	parkeervlak	0,00
b19dc5167-	voetpad	0,00
b82959b92-	rijbaan lokale weg	0,00
b74ee6559-	parkeervlak	0,00
bf7efa21d-	voetpad	0,00
bd19f88b8-	voetpad	0,00
bcad3d2a9-	rijbaan lokale weg	0,00
b0569f94d-	rijbaan lokale weg	0,00
bbbcf8639-	rijbaan lokale weg	0,00
bfc2785ae-	rijbaan lokale weg	0,00
b0edf5517-	rijbaan lokale weg	0,00
b60b6f41a-	parkeervlak	0,00
be608d257-	rijbaan lokale weg	0,00
bdb9ac9de-	rijbaan lokale weg	0,00
b20784a42-	rijbaan lokale weg	0,00
b5ecb8136-	rijbaan lokale weg	0,00
b4fa20df5-	rijbaan lokale weg	0,00
beedec98b-	rijbaan lokale weg	0,00
bc45d20fd-	rijbaan lokale weg	0,00
b3f8970de-	voetpad	0,00
b5eccac5f-	voetpad	0,00
bf1e661ef-	rijbaan lokale weg	0,00
bbe79ff0c-	rijbaan lokale weg	0,00
b17eb5fb9-	voetpad	0,00
b7bb76dd7-	rijbaan lokale weg	0,00
b93aaed05-	rijbaan lokale weg	0,00
b0dc7c8b1-	rijbaan lokale weg	0,00
bab59645e-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b1216b594-	parkeervlak	0,00
bf8ea5d0e-	rijbaan lokale weg	0,00
be44f6bb5-	rijbaan lokale weg	0,00
b8008516f-	voetpad	0,00
b5434e9aa-	voetpad	0,00
b8d060431-	parkeervlak	0,00
b7b00cbaa-	voetpad	0,00
b1dd31a7e-	voetpad	0,00
b3a61c625-	voetpad	0,00
b177e3582-	voetpad	0,00
b15d952b2-	inrit	0,00
bc83769e7-	parkeervlak	0,00
bc7e098f7-	voetpad	0,00
b8f2aef61-	rijbaan regionale weg	0,00
b60e6f83c-	parkeervlak	0,00
b79573af8-	voetpad	0,00
beaa8e225-	parkeervlak	0,00
b733cd83f-	parkeervlak	0,00
bb4a95b70-	voetpad	0,00
bd6e716ba-	voetpad	0,00
b19a43f87-	fietspad	0,00
bcf25a547-	rijbaan lokale weg	0,00
bdcc08cb3-	voetpad	0,00
b1c66577d-	voetpad	0,00
bf6dc00c1-	voetpad	0,00
b88a6cb20-	rijbaan regionale weg	0,00
be0989aad-	rijbaan regionale weg	0,00
b576fd6b0-	voetpad	0,00
beb143774-	rijbaan regionale weg	0,00
bf6339c6f-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b773d0f57-	voetpad	0,00
bb441b247-	parkeervlak	0,00
bd0c0bf18-	voetpad	0,00
b7d26ac2d-	rijbaan regionale weg	0,00
b52222530-	parkeervlak	0,00
b68f74814-	voetpad	0,00
b5f4927d7-	voetpad	0,00
b062a04a5-	inrit	0,00
b8a84ad61-	voetpad	0,00
b76fca065-	rijbaan regionale weg	0,00
bb26fcc0a-	rijbaan regionale weg	0,00
bbce316a1-	voetpad	0,00
b4eeee940-	rijbaan regionale weg	0,00
b6504ee46-	parkeervlak	0,00
bee15a81b-	inrit	0,00
be569d4de-	rijbaan regionale weg	0,00
b57d2d8d1-	voetpad	0,00
bad4c7ead-	parkeervlak	0,00
b1378525b-	voetpad	0,00
b51e48115-	voetpad	0,00
b3173e5b9-	rijbaan lokale weg	0,00
b0f1d243c-	fietspad	0,00
b892534fc-	voetpad	0,00
ba8a94d48-	rijbaan lokale weg	0,00
b9e8bc4da-	voetpad	0,00
b04936260-	voetpad	0,00
b18dd9544-	voetpad	0,00
b7fa1504b-	voetpad	0,00
b8f4ccb3-	rijbaan lokale weg	0,00
b68c052c7-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b380fdb5-	rijbaan lokale weg	0,00
bc1621f10-	fietspad	0,00
bf8534dcf-	fietspad	0,00
ba940dc0e-	fietspad	0,00
b34e3a917-	fietspad	0,00
bb992b659-	fietspad	0,00
bdc17e56a-	rijbaan lokale weg	0,00
b6d2c3e99-	inrit	0,00
b256a11f1-	parkeervlak	0,00
b1da5806d-	rijbaan lokale weg	0,00
b5cb00eb0-	inrit	0,00
b97e3ac44-	rijbaan lokale weg	0,00
b529da3fe-	inrit	0,00
bbb29a3f5-	inrit	0,00
ba568d4ef-	voetpad	0,00
bcae02a7f-	transitie	0,00
b537100f4-	rijbaan autosnelweg	0,00
b5e2734bd-	rijbaan autosnelweg	0,00
b0a264a1a-	inrit	0,00
b66c3520b-	rijbaan regionale weg	0,00
bb9f85881-	rijbaan regionale weg	0,00
bbc0288fb-	parkeervlak	0,00
b5b43c981-	rijbaan regionale weg	0,00
b0abb4334-	rijbaan regionale weg	0,00
b99a12dcc-	inrit	0,00
bedd7ab5d-	inrit	0,00
bc31a79a7-	inrit	0,00
b9cf53bee-	rijbaan regionale weg	0,00
b840335ea-	fietspad	0,00
b33bc0f45-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b30ec3eaf-	rijbaan regionale weg	0,00
bae1be906-	rijbaan regionale weg	0,00
beb6ffb3e-	inrit	0,00
bc844bed8-	fietspad	0,00
be11a493c-	rijbaan regionale weg	0,00
bf7be1b65-	fietspad	0,00
b5c859627-	rijbaan regionale weg	0,00
b3c072c98-	parkeervlak	0,00
b67026202-	fietspad	0,00
b4da609b2-	inrit	0,00
bb2332392-	rijbaan regionale weg	0,00
bbca2ba2a-	rijbaan regionale weg	0,00
b262f9f6c-	inrit	0,00
b55e0ba66-	inrit	0,00
bb343f4be-	fietspad	0,00
ba61dd293-	rijbaan autosnelweg	0,00
ba97e3b57-	parkeervlak	0,00
b9d7d5d98-	rijbaan lokale weg	0,00
b986dd26a-	rijbaan lokale weg	0,00
b97c96465-	inrit	0,00
b49014834-	rijbaan lokale weg	0,00
b47662e3f-	fietspad	0,00
b52ff0c4f-	rijbaan lokale weg	0,00
bfd1471eb-	fietspad	0,00
bc9d792a5-	parkeervlak	0,00
b7ab92036-	fietspad	0,00
bbcf5979-	inrit	0,00
b3a613095-	fietspad	0,00
ba7e7e5e9-	voetpad	0,00
b39a2caf1-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b65707829-	parkeervlak	0,00
b3fdce591-	rijbaan lokale weg	0,00
ba54bd544-	rijbaan lokale weg	0,00
b0e13cf75-	rijbaan lokale weg	0,00
ba0b33345-	voetpad	0,00
bb496bec3-	parkeervlak	0,00
beddbd684-	parkeervlak	0,00
bab2b078a-	rijbaan lokale weg	0,00
b6c921bb9-	rijbaan lokale weg	0,00
bb16a4582-	voetpad	0,00
b84c16d23-	parkeervlak	0,00
b0d80a58b-	parkeervlak	0,00
bc12259fe-	rijbaan lokale weg	0,00
b26ab41c0-	rijbaan lokale weg	0,00
b2845251e-	parkeervlak	0,00
bec5fefb9-	parkeervlak	0,00
b810dd1b1-	parkeervlak	0,00
b73d74470-	rijbaan lokale weg	0,00
b52a7ab8f-	rijbaan lokale weg	0,00
b7744081d-	rijbaan lokale weg	0,00
b41b019f5-	parkeervlak	0,00
b0f66a905-	voetpad	0,00
bff7cdf91-	parkeervlak	0,00
bd48315f5-	rijbaan lokale weg	0,00
bfa5e8093-	inrit	0,00
b81d80521-	rijbaan lokale weg	0,00
ba79dae34-	voetpad	0,00
b497f6402-	rijbaan lokale weg	0,00
b27b3de6e-	rijbaan lokale weg	0,00
bc9e43303-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b48dba81e-	parkeervlak	0,00
b9915929a-	parkeervlak	0,00
bf1488180-	parkeervlak	0,00
bf22fdf94-	parkeervlak	0,00
b497412a3-	rijbaan lokale weg	0,00
b1c2b4454-	rijbaan lokale weg	0,00
bb2348670-	voetpad	0,00
b0638198c-	rijbaan lokale weg	0,00
ba6541e7e-	rijbaan lokale weg	0,00
b8b24e366-	parkeervlak	0,00
bcaa065fe-	rijbaan lokale weg	0,00
bee13056c-	rijbaan regionale weg	0,00
b1228b284-	rijbaan regionale weg	0,00
b84e11822-	parkeervlak	0,00
bf9653134-	parkeervlak	0,00
b8dc68d20-	parkeervlak	0,00
b3d6c1155-	parkeervlak	0,00
b0e666932-	voetpad	0,00
b0a84283c-	voetpad	0,00
bdf2e42ae-	voetpad	0,00
b6df393f4-	rijbaan regionale weg	0,00
b47ff8746-	inrit	0,00
bc8be29aa-	inrit	0,00
ba6bf7392-	voetpad	0,00
b4c95c7ae-	voetpad	0,00
b61ab653a-	inrit	0,00
b1f55cbc0-	voetpad	0,00
b3f215e27-	voetpad	0,00
bb2035864-	inrit	0,00
b2ed35fe7-	rijbaan regionale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b5eea6152-	inrit	0,00
b85630882-	voetpad	0,00
b5fc2448c-	voetpad	0,00
bade563ca-	inrit	0,00
bc5fe2444-	voetpad	0,00
b9fc72522-	parkeervlak	0,00
b4749425f-	rijbaan regionale weg	0,00
b1052ed90-	voetpad	0,00
b8ea1a986-	voetpad	0,00
bdf10bfdb-	rijbaan regionale weg	0,00
b9c921f0c-	inrit	0,00
b00b64339-	inrit	0,00
b2c677648-	rijbaan regionale weg	0,00
bcb6d0ad2-	parkeervlak	0,00
b71a94fdc-	parkeervlak	0,00
b32e2d0ea-	voetpad	0,00
b3d4b3a34-	voetpad	0,00
ba5574cd2-	inrit	0,00
b1c85366d-	rijbaan lokale weg	0,00
b3600c138-	voetpad	0,00
bc0646ee7-	voetpad	0,00
b5a4ef323-	voetpad	0,00
ba764a3fc-	parkeervlak	0,00
bd8f75462-	rijbaan lokale weg	0,00
b45ddec3d-	fietspad	0,00
b6940081b-	fietspad	0,00
b97ce5895-	fietspad	0,00
b2fcacf00-	rijbaan lokale weg	0,00
bec1808b9-	voetpad	0,00
b454bf545-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b53e73953-	rijbaan regionale weg	0,00
beca55399-	rijbaan lokale weg	0,00
b80ca2a90-	fietspad	0,00
b58366cde-	voetpad	0,00
b9b66d4ae-	rijbaan regionale weg	0,00
b9ccae1d8-	fietspad	0,00
be0a9b4dd-	rijbaan autosnelweg	0,00
b57254444-	rijbaan autosnelweg	0,00
b05a10416-	rijbaan lokale weg	0,00
b09bc98ff-	rijbaan regionale weg	0,00
b4f52a9fb-	voetpad	0,00
b6446d937-	rijbaan lokale weg	0,00
b0d3d8790-	rijbaan regionale weg	0,00
bb2800cf9-	rijbaan regionale weg	0,00
b6b8fda0a-	rijbaan regionale weg	0,00
b5e789709-	rijbaan regionale weg	0,00
bed10f662-	rijbaan lokale weg	0,00
b2c02e14e-	rijbaan regionale weg	0,00
bbf6bc3d3-	rijbaan regionale weg	0,00
b0ffc0a63-	rijbaan regionale weg	0,00
b12bad6c4-	voetpad	0,00
bef67c862-	parkeervlak	0,00
b55c0f6fe-	rijbaan regionale weg	0,00
b75155f13-	rijbaan regionale weg	0,00
b65af7de2-	voetpad	0,00
bf0b575ec-	rijbaan regionale weg	0,00
b72d9e25b-	rijbaan regionale weg	0,00
b02b484d0-	inrit	0,00
b9c715d69-	voetpad	0,00
bead4cbcb-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc4ef13f1-	rijbaan regionale weg	0,00
bc22d7e4d-	parkeervlak	0,00
b0a570aca-	voetpad	0,00
b51ba0c04-	voetpad	0,00
b28268109-	parkeervlak	0,00
bb58e4048-	rijbaan regionale weg	0,00
b3712695f-	parkeervlak	0,00
b59683355-	rijbaan regionale weg	0,00
b6fa971a9-	inrit	0,00
b7a094648-	inrit	0,00
b297eb1f2-	rijbaan regionale weg	0,00
be8cc917f-	parkeervlak	0,00
be79cf564-	voetpad	0,00
b2da72d9b-	inrit	0,00
bb882b995-	inrit	0,00
b6c9cc1d9-	rijbaan regionale weg	0,00
b0f1b4fc1-	parkeervlak	0,00
bdfcf9afe-	parkeervlak	0,00
bf9b10b4e-	inrit	0,00
b4cb9d75f-	voetpad	0,00
bdb82d6e8-	parkeervlak	0,00
b2b12710f-	inrit	0,00
bbc1fa973-	parkeervlak	0,00
b1a64eea0-	voetpad	0,00
b2052e815-	parkeervlak	0,00
b7c28f96c-	inrit	0,00
bae08c90b-	parkeervlak	0,00
bc1f3e89e-	voetpad	0,00
b3580ef94-	parkeervlak	0,00
b908ac7dc-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
ba502d403-	voetpad	0,00
bde6c627d-	voetpad	0,00
bd1df0ee1-	rijbaan regionale weg	0,00
b69bb3005-	parkeervlak	0,00
b76ffc691-	inrit	0,00
b83e41940-	parkeervlak	0,00
b93c35dc0-	voetpad	0,00
b8471ae75-	inrit	0,00
bd2f395b1-	rijbaan regionale weg	0,00
be9133c03-	parkeervlak	0,00
b2fcc3c80-	rijbaan regionale weg	0,00
b505dcf93-	voetpad	0,00
b407b142a-	voetpad	0,00
b141df4df-	voetpad	0,00
b416bd25b-	parkeervlak	0,00
b05f1098d-	rijbaan regionale weg	0,00
b2ddab5e9-	rijbaan lokale weg	0,00
bb943c693-	rijbaan lokale weg	0,00
b0e961cfa-	rijbaan lokale weg	0,00
b72c78af5-	rijbaan lokale weg	0,00
b3fa2ee0b-	rijbaan lokale weg	0,00
b088fbcc0-	rijbaan lokale weg	0,00
ba2b81905-	rijbaan lokale weg	0,00
b2d49d156-	rijbaan lokale weg	0,00
b6b507407-	rijbaan lokale weg	0,00
bbf0cf970-	rijbaan lokale weg	0,00
b69cee7d8-	inrit	0,00
b63ebe17b-	rijbaan lokale weg	0,00
bc501a098-	rijbaan lokale weg	0,00
b3327a435-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
ba4b51048-	rijbaan lokale weg	0,00
b24199115-	rijbaan lokale weg	0,00
bfec22254-	rijbaan lokale weg	0,00
b08867964-	rijbaan lokale weg	0,00
b162828b4-	rijbaan lokale weg	0,00
bbbf5aa9a-	rijbaan lokale weg	0,00
b5c112f50-	rijbaan lokale weg	0,00
b4100e72d-	rijbaan lokale weg	0,00
bf0f7a408-	voetpad	0,00
b704f9c36-	voetpad	0,00
bbb25cd85-	fietspad	0,00
b1b91336b-	voetpad	0,00
b63944eb8-	voetpad	0,00
bf85b3686-	rijbaan lokale weg	0,00
b8d8589cc-	parkeervlak	0,00
b012c0107-	voetpad	0,00
b3bfa6f40-	parkeervlak	0,00
b901cd7fe-	voetpad	0,00
b521fa732-	inrit	0,00
b994ebbae-	parkeervlak	0,00
bafd34cbd-	voetpad	0,00
b9ca8309b-	rijbaan lokale weg	0,00
b42bfc081-	voetpad	0,00
b9d41426d-	voetpad	0,00
ba5227494-	parkeervlak	0,00
bb8ea8ca9-	parkeervlak	0,00
b30647fcb-	voetpad	0,00
b596768bc-	parkeervlak	0,00
be922a0a1-	parkeervlak	0,00
b452ca66b-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bce38b425-	voetpad	0,00
ba43a6cec-	inrit	0,00
bed178ae8-	voetpad	0,00
b230dfc91-	inrit	0,00
b8db98852-	voetpad	0,00
b2590a2ae-	inrit	0,00
b994d0506-	rijbaan lokale weg	0,00
b6a302953-	parkeervlak	0,00
b725c3c37-	voetpad	0,00
ba9b71a80-	voetpad	0,00
bc9350cb-	voetpad	0,00
b0b05975a-	voetpad	0,00
b43c890d3-	parkeervlak	0,00
b1b0ea1bc-	parkeervlak	0,00
b5bca0e7c-	parkeervlak	0,00
b9eac8b87-	parkeervlak	0,00
bd0794bed-	parkeervlak	0,00
b5b5b9319-	voetpad	0,00
bd781458a-	parkeervlak	0,00
bff19bd62-	voetpad	0,00
bc1d3aeac-	parkeervlak	0,00
bf95fdd69-	voetpad	0,00
ba7bf5057-	rijbaan lokale weg	0,00
bf6b1dcbd-	rijbaan lokale weg	0,00
b16666892-	rijbaan lokale weg	0,00
b2b9abda5-	rijbaan lokale weg	0,00
b0aa70e0a-	rijbaan lokale weg	0,00
b98225405-	rijbaan lokale weg	0,00
b523a371b-	rijbaan lokale weg	0,00
bd3a3124b-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b26b8bbc7-	voetpad	0,00
b29f5a8fe-	voetpad	0,00
b5e371fb6-	rijbaan lokale weg	0,00
b062b53f3-	rijbaan lokale weg	0,00
bab9c54df-	voetpad	0,00
bb24028d4-	rijbaan lokale weg	0,00
bd4487db3-	rijbaan lokale weg	0,00
bac1cf39b-	inrit	0,00
b955b676e-	voetpad	0,00
bcb4ce1af-	voetpad	0,00
bd903a418-	voetpad	0,00
b60532546-	voetpad	0,00
bd6115296-	inrit	0,00
b6236653d-	inrit	0,00
b787fff14-	parkeervlak	0,00
bd0144b5c-	parkeervlak	0,00
b7d61aead-	voetpad	0,00
be13dac28-	voetpad	0,00
b4bca93d6-	voetpad	0,00
b54bb09b6-	voetpad	0,00
b524aa6d1-	parkeervlak	0,00
b90015b2e-	parkeervlak	0,00
b6b80ed92-	inrit	0,00
be38ec957-	parkeervlak	0,00
b02a79c88-	fietspad	0,00
b44ba8334-	rijbaan regionale weg	0,00
b15f236cb-	rijbaan regionale weg	0,00
b62f33f15-	rijbaan regionale weg	0,00
b4ccb0d36-	inrit	0,00
b21311f8f-	fietspad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bb2d0bcc9-	inrit	0,00
b45e20888-	inrit	0,00
b49fb283f-	inrit	0,00
bf3354cca-	inrit	0,00
b73a8ae00-	inrit	0,00
bcae0b747-	parkeervlak	0,00
b36848210-	inrit	0,00
b7f29872d-	fietspad	0,00
b1e50c0a3-	rijbaan regionale weg	0,00
b430fc874-	inrit	0,00
b0711ea2c-	inrit	0,00
b2c50c2fe-	inrit	0,00
b28cca1f0-	inrit	0,00
ba83ad238-	inrit	0,00
b9a4a9f34-	inrit	0,00
b7dad20b0-	inrit	0,00
b76a17388-	inrit	0,00
b68cf29f2-	inrit	0,00
bdf6fc220-	rijbaan regionale weg	0,00
b643684e3-	inrit	0,00
b466eab19-	fietspad	0,00
b154745bf-	inrit	0,00
b75c9f43a-	inrit	0,00
b17cb111c-	inrit	0,00
bff156420-	rijbaan regionale weg	0,00
b2548cf85-	inrit	0,00
bbc8af8e1-	fietspad	0,00
bcc3e7061-	rijbaan regionale weg	0,00
b4f4010f8-	inrit	0,00
b7102306a-	fietspad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b85eefb2c-	inrit	0,00
b7db7e3fa-	parkeervlak	0,00
babb85ea3-	inrit	0,00
bc0008195-	fietspad	0,00
b52a6060e-	rijbaan regionale weg	0,00
b2e8503d9-	inrit	0,00
bb10415ca-	inrit	0,00
b8b77d86-	inrit	0,00
bcc3327d1-	inrit	0,00
b9f5c3fb9-	fietspad	0,00
b85eef968-	inrit	0,00
b4d41e442-	inrit	0,00
b9ac1d0cb-	inrit	0,00
b57231bc9-	voetpad	0,00
b5d3e9360-	voetpad	0,00
be3fa4ab4-	voetpad	0,00
b5a9a8f13-	rijbaan regionale weg	0,00
bb88895f4-	parkeervlak	0,00
b4fdc76e8-	rijbaan regionale weg	0,00
b521f8eb3-	rijbaan regionale weg	0,00
b9f066ad2-	rijbaan regionale weg	0,00
b09ff12c2-	inrit	0,00
b76f2ff6a-	inrit	0,00
bf2401487-	inrit	0,00
b1412c0c5-	inrit	0,00
bee1ededc-	inrit	0,00
bace15b9f-	inrit	0,00
b614ac08a-	inrit	0,00
b652e1535-	fietspad	0,00
bfaf37fbc-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
be1fbaeea-	inrit	0,00
b57e96a5d-	inrit	0,00
beae8a131-	inrit	0,00
b5b5529aa-	rijbaan regionale weg	0,00
b888bd22e-	rijbaan regionale weg	0,00
bc1341781-	inrit	0,00
b5b26b5e3-	fietspad	0,00
b7b7b9128-	rijbaan lokale weg	0,00
bc689b3aa-	fietspad	0,00
baed253ea-	inrit	0,00
b9af6b681-	voetpad	0,00
b73d0ebc5-	voetpad	0,00
b43aa6a1e-	rijbaan lokale weg	0,00
bc71486c-	rijbaan lokale weg	0,00
be9ca3446-	rijbaan lokale weg	0,00
baf6777c5-	fietspad	0,00
bd7b15380-	fietspad	0,00
bcf32789c-	fietspad	0,00
bcbac0bce-	rijbaan lokale weg	0,00
b7fb9dc7e-	rijbaan lokale weg	0,00
b22d6c904-	fietspad	0,00
b5408bd78-	fietspad	0,00
b7b669f0b-	rijbaan lokale weg	0,00
bf7227d24-	inrit	0,00
b7a188009-	voetpad	0,00
b67afd6fc-	inrit	0,00
b943ba2e9-	inrit	0,00
b4ee10d54-	fietspad	0,00
b0176836a-	inrit	0,00
bba79672b-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b01e014b3-	voetpad	0,00
b38d24e7a-	voetpad	0,00
b879c7895-	inrit	0,00
b9a33e0e0-	fietspad	0,00
bee0ff55b-	fietspad	0,00
bffa14940-	rijbaan lokale weg	0,00
bd97f5d5c-	rijbaan lokale weg	0,00
b864aa2f1-	rijbaan lokale weg	0,00
b16199a5a-	inrit	0,00
b85ac6bdb-	rijbaan lokale weg	0,00
b99d209e3-	rijbaan lokale weg	0,00
bd2398319-	rijbaan lokale weg	0,00
b79cfe59d-	rijbaan lokale weg	0,00
b220c385f-	inrit	0,00
b823b5a75-	rijbaan lokale weg	0,00
bd7f6ecf5-	voetpad	0,00
bfdaa2ca4-	rijbaan lokale weg	0,00
b1d21bc62-	rijbaan regionale weg	0,00
b11388ed7-	rijbaan regionale weg	0,00
bc8164de1-	rijbaan regionale weg	0,00
b3d94fd2a-	rijbaan regionale weg	0,00
b6d5b0fc4-	rijbaan regionale weg	0,00
bab4dc064-	voetpad	0,00
be214693d-	rijbaan regionale weg	0,00
bad13a1e1-	voetpad	0,00
b90462394-	rijbaan regionale weg	0,00
b84160277-	rijbaan regionale weg	0,00
b1077c72d-	rijbaan regionale weg	0,00
bf1d84ee9-	fietspad	0,00
b131ab994-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b964fe757-	parkeervlak	0,00
bebdd32c8-	voetpad	0,00
b7d4e3e00-	voetpad	0,00
b1d7435d2-	rijbaan regionale weg	0,00
b11e0d35f-	voetpad	0,00
be4772534-	rijbaan regionale weg	0,00
bf69d4769-	parkeervlak	0,00
bc2913314-	inrit	0,00
b28ade24c-	rijbaan regionale weg	0,00
b03a972ad-	fietspad	0,00
b4408b182-	fietspad	0,00
b87987b76-	parkeervlak	0,00
b96b4af9b-	inrit	0,00
b6e0566db-	rijbaan regionale weg	0,00
ba2bdb8fc-	voetpad	0,00
bf336612a-	voetpad	0,00
b2182105a-	rijbaan regionale weg	0,00
ba8bc8a56-	voetpad	0,00
bfa365a4f-	inrit	0,00
b550642e9-	fietspad	0,00
bddf41f2a-	rijbaan regionale weg	0,00
bc5c677d7-	voetgangergebied	0,00
bc5fb294b-	parkeervlak	0,00
bb85985e2-	rijbaan regionale weg	0,00
bb811a57b-	rijbaan regionale weg	0,00
b2b88f9c0-	voetpad	0,00
bf648abb3-	voetpad	0,00
ba2490caf-	fietspad	0,00
b916a7a26-	voetpad	0,00
bf066a788-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bb1edcac7-	parkeervlak	0,00
b011a41b6-	rijbaan regionale weg	0,00
b82d53d5c-	rijbaan regionale weg	0,00
bebae00af-	fietspad	0,00
bd44e4d4d-	parkeervlak	0,00
b74275536-	parkeervlak	0,00
b540ef991-	voetpad	0,00
b616a4309-	rijbaan regionale weg	0,00
b6c56e99d-	rijbaan regionale weg	0,00
b3c3654c2-	parkeervlak	0,00
b95beb3ab-	voetpad	0,00
bc4d0e632-	voetpad	0,00
bfbd5f5be-	fietspad	0,00
b15833628-	parkeervlak	0,00
bcca295bf-	voetpad	0,00
bdc8b3538-	fietspad	0,00
b81cf9ad8-	voetpad	0,00
b04fbcc3b-	voetpad	0,00
bb36d61af-	rijbaan regionale weg	0,00
b19fcea84-	fietspad	0,00
b85db282d-	inrit	0,00
bfa58a23-	inrit	0,00
bdcf8fb77-	rijbaan lokale weg	0,00
bcea6f7fb-	rijbaan lokale weg	0,00
b88ad662e-	rijbaan lokale weg	0,00
bfc9daab4-	rijbaan lokale weg	0,00
b8feae42b-	rijbaan lokale weg	0,00
bc707e312-	rijbaan lokale weg	0,00
b8e726843-	rijbaan lokale weg	0,00
bd5029396-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b34de7b81-	parkeervlak	0,00
bf6b46e03-	parkeervlak	0,00
b278088cc-	rijbaan lokale weg	0,00
bf667cef6-	rijbaan lokale weg	0,00
b44b28fbc-	inrit	0,00
b88517f3f-	inrit	0,00
be095d030-	inrit	0,00
baf1e2508-	fietspad	0,00
b8412e509-	fietspad	0,00
b471a505f-	rijbaan lokale weg	0,00
bca728fcd-	rijbaan lokale weg	0,00
b03bbf4bc-	fietspad	0,00
bdd97922a-	voetpad	0,00
b4d6859c4-	fietspad	0,00
be98e234a-	rijbaan lokale weg	0,00
b595bf3bc-	voetpad	0,00
b0a427ebb-	voetpad	0,00
b077e5c69-	voetpad	0,00
b748bf2a6-	voetpad	0,00
bae471244-	voetpad	0,00
bdeb0ff00-	voetpad	0,00
b611bb26c-	parkeervlak	0,00
be4d57406-	OV-baan	0,00
b50207b16-	voetpad	0,00
b9f6ed16e-	voetpad	0,00
bdf927df3-	voetpad	0,00
b5ab1447d-	voetpad	0,00
b07002437-	voetpad	0,00
b95d838a9-	voetpad	0,00
b3771b9dd-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b13845e3b-	voetpad	0,00
b97725754-	parkeervlak	0,00
b9a607fed-	OV-baan	0,00
b660b073c-	voetpad	0,00
b0d0c7340-	voetpad	0,00
b31f51a8d-	inrit	0,00
bd8787f94-	voetpad	0,00
b95446203-	voetpad	0,00
bc84e3f11-	voetpad	0,00
b55e89eab-	inrit	0,00
be94211a8-	voetpad	0,00
b2715f1d4-	voetpad	0,00
b23443785-	voetpad	0,00
bafff3536-	voetpad	0,00
b55212cad-	inrit	0,00
b74e09556-	inrit	0,00
bac44c1c3-	inrit	0,00
b76b263a1-	rijbaan lokale weg	0,00
b28a4dac6-	rijbaan regionale weg	0,00
b6c6cf84d-	voetpad	0,00
be2c2c7c9-	inrit	0,00
b1f8d1590-	parkeervlak	0,00
ba3709cf9-	inrit	0,00
b330d61a2-	inrit	0,00
bc3e8c3d1-	voetpad	0,00
b40a2a713-	parkeervlak	0,00
ba6a225b4-	voetpad	0,00
b7fa66f7d-	inrit	0,00
b461a5b24-	parkeervlak	0,00
b5257ec0a-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b637da661-	parkeervlak	0,00
b7d0f0b1a-	voetpad	0,00
ba0431a9e-	voetpad	0,00
b445c8d22-	voetpad	0,00
beb66c951-	parkeervlak	0,00
bd5ef4080-	voetpad	0,00
bcefa67dd-	voetpad	0,00
b666f2f59-	voetpad	0,00
b93bed5db-	voetpad	0,00
b69bb4b7b-	parkeervlak	0,00
bdbe9bd64-	fietspad	0,00
b4e8c4b89-	voetpad	0,00
b9d56519e-	voetpad	0,00
b93b09456-	voetpad	0,00
ba5b11b38-	inrit	0,00
b8d04b4ea-	inrit	0,00
b5c7186ba-	parkeervlak	0,00
bea145b86-	fietspad	0,00
bf67e7fc8-	voetpad	0,00
bebe3ee52-	voetpad	0,00
b8a2cd502-	inrit	0,00
bfaf516e8-	inrit	0,00
b5ca997b2-	inrit	0,00
b45d913a8-	voetpad	0,00
b63c2e8a3-	rijbaan regionale weg	0,00
bdd9419c3-	parkeervlak	0,00
bf3d31736-	inrit	0,00
bf383196c-	inrit	0,00
be016a53c-	rijbaan regionale weg	0,00
b3aead1d5-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b4e1eb3d4-	rijbaan regionale weg	0,00
b70a054cf-	parkeervlak	0,00
b12aa4502-	inrit	0,00
b200ea740-	inrit	0,00
b88e42c66-	voetpad	0,00
b97b85506-	inrit	0,00
b22179945-	parkeervlak	0,00
be4626e69-	inrit	0,00
b50cfcca5-	voetpad	0,00
b1721c072-	inrit	0,00
b1f1d198c-	inrit	0,00
b9a00c14a-	inrit	0,00
bdb25b2be-	voetpad	0,00
b973ea3a7-	voetpad	0,00
b7d715195-	inrit	0,00
ba4934818-	inrit	0,00
b77f1e701-	parkeervlak	0,00
b7015b9f7-	parkeervlak	0,00
b95b88617-	voetpad	0,00
be512162a-	voetpad	0,00
b6ed748e1-	voetpad	0,00
bc3a8f453-	rijbaan regionale weg	0,00
b2e2c8cce-	parkeervlak	0,00
ba4972b28-	parkeervlak	0,00
bdb59f294-	voetpad	0,00
b8b80e576-	voetpad	0,00
b5b268f9b-	voetpad	0,00
b8bc5d755-	inrit	0,00
b85b522a2-	voetpad	0,00
b425d3447-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bb47a7cc4-	inrit	0,00
b391436e0-	inrit	0,00
b98dcee2e-	rijbaan lokale weg	0,00
b1ff1e3f0-	fietspad	0,00
b7cac8089-	voetpad	0,00
b18d6d29a-	fietspad	0,00
bb6986e1b-	voetpad	0,00
bcc28dec7-	parkeervlak	0,00
b1b0a2769-	rijbaan lokale weg	0,00
b033dfaf3-	parkeervlak	0,00
ba3b4466d-	rijbaan lokale weg	0,00
b24db4263-	rijbaan regionale weg	0,00
bc2d4c5cf-	voetpad	0,00
b3f4a59d7-	inrit	0,00
b7599c444-	inrit	0,00
ba1201dea-	voetpad	0,00
b2b379aab-	voetpad	0,00
beac0fcd8-	inrit	0,00
b2f74a951-	inrit	0,00
bada3ff52-	inrit	0,00
b0af77bc4-	voetpad	0,00
b4deed0fb-	inrit	0,00
b93dcc052-	voetpad	0,00
b8bef7886-	inrit	0,00
b55008d5c-	voetpad	0,00
b783edff5-	inrit	0,00
bf3e51bfa-	inrit	0,00
b3611122e-	rijbaan regionale weg	0,00
b8f142c4d-	voetpad	0,00
b63f081fb-	parkeervlak	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b0100b4d7-	voetpad	0,00
b44172cf6-	inrit	0,00
bc2bf7a94-	inrit	0,00
b6d04ee9b-	parkeervlak	0,00
b254c5927-	inrit	0,00
b29aedd83-	voetpad	0,00
b7b7d2ce7-	voetpad	0,00
b46f3b9fe-	rijbaan lokale weg	0,00
bb4069e59-	rijbaan lokale weg	0,00
b03e3f819-	rijbaan lokale weg	0,00
bf04b6ad2-	voetpad	0,00
b3dbda521-	parkeervlak	0,00
bb25e0cba-	rijbaan regionale weg	0,00
bd68908ec-	rijbaan regionale weg	0,00
b83fb9235-	voetpad	0,00
b8f048f5a-	rijbaan regionale weg	0,00
b24f342da-	parkeervlak	0,00
bc5c7f29a-	rijbaan regionale weg	0,00
b3c426f77-	rijbaan regionale weg	0,00
bf7c1834e-	voetpad	0,00
b59ab4cb7-	rijbaan regionale weg	0,00
bf4bc5a46-	rijbaan regionale weg	0,00
b8a112745-	voetpad	0,00
b4dd7617c-	inrit	0,00
b3d5c83d7-	inrit	0,00
b56b3726d-	rijbaan regionale weg	0,00
b0945f95e-	parkeervlak	0,00
b9e759928-	rijbaan regionale weg	0,00
bcc7a6c21-	rijbaan regionale weg	0,00
b989ff1b3-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bc5efac0d-	rijbaan regionale weg	0,00
b011feeac-	voetpad	0,00
b807599b3-	rijbaan regionale weg	0,00
b4094476c-	parkeervlak	0,00
beaba69fd-	voetpad	0,00
befca7ac8-	voetpad	0,00
b4a7795a6-	voetpad	0,00
b10f57ff4-	voetpad	0,00
b693d80a2-	voetpad	0,00
b9d565df3-	voetpad	0,00
b1feae266-	inrit	0,00
b0261be7a-	rijbaan regionale weg	0,00
b568a55ca-	voetpad	0,00
bb868bd26-	parkeervlak	0,00
b5253384c-	parkeervlak	0,00
be0b4d0dd-	parkeervlak	0,00
b0b1a82db-	voetgangersgebied	0,00
b29de7ff0-	rijbaan regionale weg	0,00
b5e93221a-	inrit	0,00
bc6e18496-	inrit	0,00
b6f536a64-	voetpad	0,00
bc318f34-	parkeervlak	0,00
b74ec68a0-	rijbaan regionale weg	0,00
b994caee5-	rijbaan regionale weg	0,00
bf6701afe-	inrit	0,00
b59c2d8e0-	inrit	0,00
b9aef99-	parkeervlak	0,00
b5576e0d7-	rijbaan regionale weg	0,00
b2051b685-	inrit	0,00
be41683e5-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b808f1287-	inrit	0,00
b1cf8b5e6-	voetpad	0,00
b41a92ff9-	voetpad	0,00
b3ac09104-	inrit	0,00
b46abbd9a-	voetgangersgebied	0,00
b09568b32-	voetpad	0,00
bd2271da7-	parkeervlak	0,00
b4978df5f-	inrit	0,00
b9873e803-	rijbaan regionale weg	0,00
bc3ef3cb8-	voetpad	0,00
bc8a74b6-	voetpad	0,00
bfc047ca6-	inrit	0,00
b161c71a9-	voetpad	0,00
b9182e245-	voetpad	0,00
bbe77d12b-	parkeervlak	0,00
b0a135a90-	voetpad	0,00
bdd2d0f90-	rijbaan regionale weg	0,00
b8e1fcaff-	rijbaan regionale weg	0,00
b06291d20-	parkeervlak	0,00
b77343f40-	parkeervlak	0,00
b8c9512ef-	rijbaan regionale weg	0,00
b5cd1937e-	rijbaan regionale weg	0,00
bd7144ec5-	inrit	0,00
b36621074-	inrit	0,00
bb86321ab-	rijbaan regionale weg	0,00
b5092af7b-	rijbaan regionale weg	0,00
b019c913e-	inrit	0,00
b6ed40a60-	voetpad	0,00
b95ad8e7a-	parkeervlak	0,00
bfd1220f5-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b196502fa-	inrit	0,00
b9837d66d-	parkeervlak	0,00
b68d16c1b-	rijbaan regionale weg	0,00
bae76b7d4-	inrit	0,00
b0bd5cb60-	rijbaan regionale weg	0,00
b8fa79967-	inrit	0,00
b55b03c82-	voetpad	0,00
b80c2fd8c-	inrit	0,00
b7443b66f-	voetpad	0,00
bc110a1ad-	inrit	0,00
b4ee8740e-	rijbaan regionale weg	0,00
b32fdb102-	voetpad	0,00
b7f886d15-	inrit	0,00
b7348cd18-	inrit	0,00
b8c7babf3-	rijbaan regionale weg	0,00
b918a9e45-	voetpad	0,00
b95f84ca1-	voetgangersgebied	0,00
b42fa97c9-	inrit	0,00
b3788d7c8-	parkeervlak	0,00
b9043004c-	inrit	0,00
b6631c81e-	voetpad	0,00
b789e55b2-	voetpad	0,00
b2edbbaf3-	inrit	0,00
b654924fb-	inrit	0,00
b8259be50-	parkeervlak	0,00
b4bc14483-	rijbaan regionale weg	0,00
ba5d3b355-	voetpad	0,00
b81f65c53-	voetpad	0,00
bcfaaddf3-	voetpad	0,00
bc82506f5-	inrit	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b04ab7561-	voetpad	0,00
bd6bfa75e-	rijbaan regionale weg	0,00
b337f0a04-	inrit	0,00
bd515d78c-	parkeervlak	0,00
bb0a9bfdb-	inrit	0,00
b3e4ce01c-	voetpad	0,00
b37656aa7-	rijbaan regionale weg	0,00
b17c8eacd-	rijbaan regionale weg	0,00
b6496007e-	voetpad	0,00
b76ef80f9-	parkeervlak	0,00
b95957abf-	rijbaan regionale weg	0,00
ba2d43986-	voetpad	0,00
bd5835413-	voetpad	0,00
b0e447ff3-	parkeervlak	0,00
b0215d6ce-	rijbaan regionale weg	0,00
bdf91edc4-	voetpad	0,00
b8d7be95a-	parkeervlak	0,00
ba6467f7d-	voetpad	0,00
b22ee3bd2-	inrit	0,00
b028ab70b-	inrit	0,00
b62c3f31d-	parkeervlak	0,00
b9f5d8d68-	inrit	0,00
baa3ca283-	inrit	0,00
bf67beab5-	voetpad	0,00
b414b7951-	voetpad	0,00
b6880a8d9-	voetpad	0,00
bd88721d9-	voetpad	0,00
b46eb1e49-	voetpad	0,00
b3b929176-	rijbaan lokale weg	0,00
b6bc9a654-	rijbaan lokale weg	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b99df9482-	parkeervlak	0,00
bb75449aa-	voetpad	0,00
be10a2ba7-	voetpad	0,00
bb5e50517-	voetpad	0,00
b149a5841-	voetpad	0,00
b0e4076f8-	voetpad	0,00
bcec1704c-	voetpad	0,00
b119b14e0-	rijbaan lokale weg	0,00
bfff73a4b-	voetpad	0,00
be8399834-	rijbaan lokale weg	0,00
b2b99b00b-	rijbaan lokale weg	0,00
b9bf7d4ed-	voetpad	0,00
bf36245c1-	voetpad	0,00
b696d87bb-	voetpad	0,00
bcf6aac83-	rijbaan regionale weg	0,00
b19242a33-	voetpad	0,00
bbe12c9a5-	rijbaan regionale weg	0,00
b2ca9029c-	parkeervlak	0,00
b0543c89d-	rijbaan regionale weg	0,00
be13cfafc-	voetpad	0,00
bee111964-	voetpad	0,00
bc4d53826-	voetpad	0,00
b092530bb-	voetpad	0,00
bcd8ded68-	voetpad	0,00
b5381850a-	fietspad	0,00
b422746e9-	voetpad	0,00
bac0fae07-	rijbaan regionale weg	0,00
be569d4de-	rijbaan regionale weg	0,00
b1228b284-	rijbaan regionale weg	0,00
bb6986e1b-	voetpad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
b98dcee2e-	rijbaan lokale weg	0,00
b1ff1e3f0-	fietspad	0,00
b7cac8089-	voetpad	0,00
b18d6d29a-	fietspad	0,00
b98dcee2e-	rijbaan lokale weg	0,00
b1ff1e3f0-	fietspad	0,00
b7cac8089-	voetpad	0,00
b18d6d29a-	fietspad	0,00
bb6986e1b-	voetpad	0,00
b97175fc0-	rijbaan autosnelweg	0,50
b97175fc0-	rijbaan autosnelweg	0,50
b8f4ccba3-	rijbaan lokale weg	0,00
b34e3a917-	fietspad	0,00
bc1621f10-	fietspad	0,00
b8f4ccba3-	rijbaan lokale weg	0,00
b34e3a917-	fietspad	0,00
bc1621f10-	fietspad	0,00

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		7.61	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.82	24.11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.64	23.48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.07	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.06	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.99	23.72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.38	23.54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.20	23.63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.59	23.54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.29	23.19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.66	23.33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	23.76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.72	23.42	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.67	23.93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.03	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.05	23.98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.98	23.97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.67	24.28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.22	24.11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.69	24.29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.35	24.25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.80	24.21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.72	24.19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.68	24.00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.44	23.51	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.93	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.02	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.50	24.33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.59	24.27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.38	24.33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.06	24.25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.75	23.71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.41	23.47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.77	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.33	23.70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.70	23.66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.80	23.66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.69	23.67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.87	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.02	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.02	23.69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.80	23.71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.93	23.54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.93	23.80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.65	23.72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.72	23.30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.88	23.31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.74	23.23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.33	23.35	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.34	23.32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.63	23.60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.66	23.57	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.03	23.67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.85	23.64	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.63	23.60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.61	23.60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.64	23.59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.50	23.40	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.80	23.57	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.61	23.59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.25	23.45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.99	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.36	23.48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.67	24.00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.83	23.98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.86	23.99	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.68	24.00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.21	23.91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.54	23.90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.67	23.76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.75	23.71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.76	23.73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.73	23.72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.76	23.73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.76	23.73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.61	23.74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.01	23.86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.81	23.76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.80	23.53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.06	23.52	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		7,25	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,27	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,42	23,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	23,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,37	23,47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,45	23,47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,41	23,45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,66	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,86	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,87	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,94	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,96	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,17	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,40	23,49	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,41	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,39	23,53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,06	23,75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,12	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,51	23,51	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,29	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,41	23,40	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,14	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,99	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,86	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,23	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,14	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,73	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,74	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,78	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,13	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,18	23,72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	23,75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,65	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,64	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,65	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,83	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	23,46	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,45	23,45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,61	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,64	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,77	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,77	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,01	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,19	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,81	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,69	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,71	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,97	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,46	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,64	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,39	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,96	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,28	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,32	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,43	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,38	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,12	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,38	23,44	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,19	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,56	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,23	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8.66	23.64	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.31	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.86	23.70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.08	23.85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.12	23.95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.91	23.93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.98	24.06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.29	23.83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.24	23.80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.00	23.82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.58	23.83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.68	23.82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.47	23.88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.38	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.67	23.55	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.61	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.02	23.58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.74	23.78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.64	23.84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.68	23.77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.70	23.94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.87	24.11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.89	24.14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.78	24.14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.85	24.13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.95	24.14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.87	24.14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.52	23.43	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.59	23.45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.86	23.76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.36	23.77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.25	23.52	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.90	23.87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.84	23.85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.91	24.09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.92	24.05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.31	23.95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.12	24.03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.95	24.09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	24.09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.68	24.10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.93	24.10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.19	24.01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.48	24.00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.29	24.32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.63	24.32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.32	24.08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.62	24.04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.77	24.01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.91	24.08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	24.08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.97	24.08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.25	24.16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.19	24.21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.25	24.13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.37	23.87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.51	23.91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.56	23.90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.30	23.94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.30	23.98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.14	24.02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.61	23.32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.91	23.48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.10	23.51	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.38	23.49	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.31	23.82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.31	23.90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.45	23.88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.06	23.88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.15	23.88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.27	23.75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.14	23.46	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.59	23.47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.07	23.49	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.92	23.45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.23	23.76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.30	23.75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.51	23.93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.24	23.51	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.36	23.37	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.31	23.84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.28	23.86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		7,29	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,21	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,97	23,75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,58	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,42	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,40	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,41	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,35	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,33	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,33	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,30	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,33	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,77	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,00	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,68	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,84	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,64	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,46	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,67	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,73	23,60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,64	23,60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,63	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,02	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,71	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,73	23,65	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,38	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,32	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,22	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,83	23,75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,39	23,62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,54	23,62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,68	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,67	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,55	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,75	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,74	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,69	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,94	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,79	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,94	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,63	23,65	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,76	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,66	23,56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,33	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,17	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,32	23,56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,93	23,67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,14	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,10	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,10	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,67	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,36	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,73	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,73	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,03	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,09	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	23,60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,75	23,60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,93	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,74	23,53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,75	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,81	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,62	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,66	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,74	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		7.84	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.57	23.67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.80	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.88	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.76	23.67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.94	23.88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.12	24.16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.08	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.00	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.95	24.18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.91	23.68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.85	23.70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.44	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.37	23.60	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.32	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.47	23.63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.28	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.89	24.28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.63	24.29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.62	24.30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.67	24.29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		6.94	23.46	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.93	23.84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.03	23.90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.27	23.91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.27	23.92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.37	23.95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.30	23.94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.15	23.85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		6.72	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		6.76	23.87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		6.68	23.85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.05	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.15	24.15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.10	24.16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.03	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.05	24.16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.88	24.19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.91	24.18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.96	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.05	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.86	23.78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.05	24.17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.05	24.18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.08	24.18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.79	23.50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.41	23.63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.65	23.47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		5.60	23.84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.37	23.44	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		3.01	23.34	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.65	23.40	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.21	23.56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.64	23.64	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.63	23.70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.01	23.71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.70	23.72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.33	23.58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.88	23.30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.21	23.92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.54	23.41	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		5.81	24.12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.85	23.77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		7.87	23.78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.42	23.89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.20	23.62	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.19	23.64	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.30	23.65	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.01	24.27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.73	24.26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.00	23.91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.88	24.26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.98	24.20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.03	24.20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		9.01	24.21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.97	24.21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.02	24.20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.03	24.20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.04	24.20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.20	23.52	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.22	23.53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
0984100000		8.28	23.94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		6,67	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,67	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,81	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,16	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,99	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,40	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,42	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,68	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		4,62	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,28	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,25	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,07	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,07	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,41	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,15	23,52	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,37	23,52	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,97	23,55	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,18	23,56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,03	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,89	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,02	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,96	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	23,67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,94	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,05	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,91	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,56	23,97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,44	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,76	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,09	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,75	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,34	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,49	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,65	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,68	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,63	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,76	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,76	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,71	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,71	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,71	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,75	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,06	23,44	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,81	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,89	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,79	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,09	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,78	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,70	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,08	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,16	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,34	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,43	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		7,78	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,95	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,31	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,29	23,72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,19	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,13	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,14	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,16	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,14	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,05	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,13	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,00	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,82	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,84	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,15	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,98	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,05	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,43	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,32	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,78	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,86	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,89	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,90	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,30	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,39	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,35	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,44	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,37	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,89	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,29	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,73	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,85	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,91	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,94	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,67	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,89	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,94	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,68	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,48	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,35	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,03	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,93	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,65	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,61	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,62	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,48	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,41	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,05	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,08	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,16	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,50	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,78	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,41	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,03	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,95	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,87	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,77	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,53	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8.66	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.66	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.91	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.79	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.97	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.89	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.90	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.76	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.71	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.15	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.88	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.68	23,99	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.81	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.83	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.83	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.82	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.49	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.66	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.69	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.77	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.48	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.08	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.39	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.34	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.33	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.65	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.85	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.48	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.62	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.67	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.10	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.23	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.24	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.98	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.96	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.87	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.94	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.01	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.66	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.85	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.77	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.80	23,99	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.81	23,97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.70	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.70	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.84	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.12	23,82	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.86	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.78	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.77	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.80	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.84	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.77	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.87	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.33	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.38	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.31	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.35	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3.32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.81	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.85	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.78	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.78	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.85	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.84	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.44	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.31	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.99	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.70	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.73	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.32	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.69	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.42	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.63	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.50	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.74	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8,69	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,92	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,81	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,77	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,58	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,70	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,75	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,63	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,55	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,78	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,71	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,78	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,30	23,53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,46	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,60	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,22	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,11	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,20	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,22	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,91	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,95	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,39	23,56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,59	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,93	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,96	23,48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,82	23,48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,68	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,72	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,62	23,67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,34	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,33	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,70	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,98	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,14	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,88	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,60	23,64	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,67	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,63	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,60	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,62	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,89	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,03	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,15	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,98	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,08	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,14	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,47	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,70	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,64	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,97	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,70	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,69	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,74	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,72	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,89	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,90	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,90	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,90	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,64	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,07	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,75	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,61	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,79	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,16	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,68	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,17	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,91	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,18	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,21	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,01	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,98	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,94	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8,86	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,00	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,02	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,90	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,44	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,45	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,65	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,68	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,73	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,93	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,76	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,78	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,78	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,78	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,72	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,85	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,84	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,90	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,71	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,71	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,67	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,84	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,88	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,07	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,97	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	23,97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	23,97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	23,97	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,70	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,83	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,87	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,07	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,34	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,84	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,81	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,67	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,83	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,36	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,53	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,09	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,06	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,67	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,66	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,00	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,04	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,67	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,25	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,83	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,72	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2,71	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,88	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,85	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,99	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,67	23,72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,89	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,77	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,24	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,25	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,87	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,82	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8,06	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,28	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,90	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,88	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,08	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,03	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,06	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,87	23,63	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,90	23,41	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,40	23,53	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,57	23,51	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,25	23,55	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,03	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,06	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,84	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,84	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,06	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,13	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,50	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,68	23,45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,62	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,02	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,08	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,87	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,09	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,17	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9,10	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,04	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,06	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,13	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,57	23,99	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,77	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,83	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,83	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,85	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,34	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,33	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,82	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,83	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,65	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,32	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		3,37	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,58	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,66	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,61	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,30	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,33	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,32	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,48	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,31	24,11	Relatief					0	1	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,18	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,60	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		4,68	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,97	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,08	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,13	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,98	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,09	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,11	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,10	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7,97	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,11	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,80	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,09	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6,06	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,29	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,26	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,25	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5,59	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,59	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,01	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,66	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,72	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8,67	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		8.64	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.62	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.98	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.03	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.92	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.83	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.16	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.85	24,18	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.04	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.04	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.04	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.90	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.84	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.99	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.89	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.64	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.68	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.97	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.88	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.94	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.90	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.94	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.68	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.61	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.55	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.49	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.58	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.79	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.60	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.62	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.13	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.51	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.63	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.08	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.09	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.10	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.23	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.97	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.18	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.41	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.24	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.07	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.14	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.44	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.08	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.14	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.95	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		9.01	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.93	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.63	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.74	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.68	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.37	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.34	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.13	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.01	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.10	24,31	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.15	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.05	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.72	24,25	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.73	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.78	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.17	24,13	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.47	23,48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.32	23,48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.49	23,69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.26	24,30	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.34	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		5.97	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.36	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.51	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.95	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		6.23	23,48	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.32	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.16	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.53	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.74	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		7.89	23,81	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegveerkerlawaaai - RMG-2012, wegveerker

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80
0984100000	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
9984100000		2.67	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.64	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.61	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.70	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.53	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.82	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.72	23,75	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.77	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.88	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.61	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.80	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.60	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.56	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		4.33	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		5.05	23,46	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.38	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.92	23,55	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.48	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.64	24,26	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.52	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.51	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.48	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.52	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		1.96	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.93	24,29	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.77	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.70	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		4.70	23,67	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		3.18	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.77	23,66	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.55	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.55	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.52	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.51	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.67	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.67	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.71	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		4.53	23,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.51	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.56	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.62	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.71	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	23,84	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.72	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.70	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.40	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.53	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.55	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.49	23,72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.50	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,74	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.55	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.52	23,76	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.53	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.54	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.68	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.71	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.68	23,99	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.75	24,06	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.73	24,05	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.67	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.68	24,10	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.67	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.69	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9984100000		2.66	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100000		2.65	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.66	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.69	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.70	24,14	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.94	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.55	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.52	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.52	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.67	24,07	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.55	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.54	23,93	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.56	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.54	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.54	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.54	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.56	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.55	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.56	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.56	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.55	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.99	23,41	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.49	23,72	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.59	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.54	23,69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.49	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.53	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.67	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.66	24,09	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.65	24,08	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.49	23,69	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.67	23,61	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.51	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.53	23,95	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.70	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.68	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.66	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.68	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.70	23,79	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.85	23,57	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.16	23,50	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.38	23,98	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.68	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.63	23,78	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.62	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.57	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		2.58	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.30	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.34	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.43	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100000		8.16	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3.87	24,04	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.62	23,94	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		8.41	23,56	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.62	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.51	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.73	24,24	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		8.07	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		6.79	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3.73	23,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.85	24,33	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.57	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.54	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.66	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.96	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.33	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.62	24,27	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.49	24,22	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.25	23,85	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.25	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.35	23,86	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.51	23,88	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		8.56	23,80	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.55	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.56	23,73	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.60	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.74	24,16	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.73	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.80	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.84	24,19	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3.53	23,47	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2.62	23,83	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3.97	23,45	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
0984100001		2,69	23,71	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,66	23,70	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,50	23,91	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,55	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,65	23,96	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,67	24,37	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,58	24,01	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3,14	24,02	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,50	23,54	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,76	23,59	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,58	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,60	24,03	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3,51	23,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		8,00	23,77	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		5,12	24,32	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,53	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		3,05	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,15	23,87	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,62	24,20	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,53	24,21	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,56	24,23	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,52	24,15	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,89	23,92	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,10	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,88	24,17	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,63	23,43	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,93	24,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,20	23,68	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,49	23,58	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,44	23,90	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,29	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,44	24,12	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,28	24,11	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0984100001		2,17	23,89	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	bouwvlak	6,00	23,92	Relatief	Woonfunctie				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam Omschr.

- 01
- 02
- 03

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Adiffr 63	Adiffr 125	Adiffr 250	Adiffr 500	Adiffr 1k	Adiffr 2k	Adiffr 4k	Adiffr 8k	Cp
548		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1385		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1417		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1211		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1461		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2369		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2336		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2436		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2873		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2824		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2923		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2960		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
3690		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
5384		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4372		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4974		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
6114		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
5662		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
3953		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
106		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
156		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
520		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
948		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
783		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1478		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1678		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
1856		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2610		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
2692		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
3041		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
3452		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4176		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4201		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4495		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4506		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4545		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
4660		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB
5348		--	--	Eigen waarde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0 dB

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250
548	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1385	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1417	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1211	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1461	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2369	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2336	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2436	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2873	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2824	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2923	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2960	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3690	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5384	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4372	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4974	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
6114	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5662	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3953	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
106	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
156	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
520	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
948	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
783	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1478	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1678	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1856	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2610	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2692	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3041	Ja	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3452	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4176	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4201	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4495	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4506	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4545	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4660	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
5348	Ja	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
548	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1385	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1417	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1211	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1461	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2369	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2336	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2436	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2873	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2824	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2923	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2960	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3690	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5384	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4372	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4974	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
6114	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5662	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3953	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
106	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
156	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
520	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
948	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
783	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1478	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1678	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1856	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2610	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2692	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3041	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
3452	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4176	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4201	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4495	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
4506	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4545	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4660	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
5348	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3. Berekeningsresultaten

Geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeer

toetspunt	hoogte [m]	incl. aftrek [dB]																	
		A73			Klaproos			Stationsweg			Sint Antoniusveldweg			Aletta Jabosstraat			Wilhelmina Druckerstraat		
		<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som
01_A	1,5	--	42,55	42,55	43,42	--	43,42	56,36	--	56,36	23,34	--	23,34	-4,39	--	-4,39	18,04	--	18,04
01_B	4,5	--	45,77	45,77	45,18	--	45,18	57,14	--	57,14	24,94	--	24,94	-2,69	--	-2,69	19,44	--	19,44
02_A	1,5	--	42,62	42,62	41,26	--	41,26	56,20	--	56,20	19,30	--	19,30	-5,25	--	-5,25	19,48	--	19,48
02_B	4,5	--	46,25	46,25	42,87	--	42,87	57,09	--	57,09	21,59	--	21,59	-3,76	--	-3,76	21,35	--	21,35
03_A	1,5	--	42,86	42,86	31,60	--	31,60	51,31	--	51,31	19,07	--	19,07	4,33	--	4,33	12,66	--	12,66
03_B	4,5	--	47,18	47,18	33,04	--	33,04	52,70	--	52,70	21,25	--	21,25	6,92	--	6,92	15,72	--	15,72
04_A	1,5	--	42,99	42,99	27,75	--	27,75	47,62	--	47,62	19,09	--	19,09	10,00	--	10,00	12,45	--	12,45
04_B	4,5	--	47,32	47,32	29,87	--	29,87	49,52	--	49,52	21,42	--	21,42	12,07	--	12,07	16,27	--	16,27
05_A	1,5	--	43,77	43,77	32,62	--	32,62	35,61	--	35,61	32,16	--	32,16	12,58	--	12,58	8,48	--	8,48
05_B	4,5	--	47,62	47,62	33,44	--	33,44	37,30	--	37,30	34,09	--	34,09	14,95	--	14,95	11,23	--	11,23
06_A	1,5	--	43,49	43,49	17,97	--	17,97	29,19	--	29,19	37,14	--	37,14	13,84	--	13,84	8,99	--	8,99
06_B	4,5	--	47,22	47,22	19,98	--	19,98	32,02	--	32,02	38,07	--	38,07	16,23	--	16,23	9,84	--	9,84
07_A	1,5	--	40,14	40,14	41,82	--	41,82	48,49	--	48,49	40,35	--	40,35	11,51	--	11,51	35,61	--	35,61
07_B	4,5	--	43,54	43,54	43,41	--	43,41	50,03	--	50,03	40,83	--	40,83	13,90	--	13,90	36,58	--	36,58
08_A	1,5	--	39,98	39,98	43,70	--	43,70	52,19	--	52,19	37,27	--	37,27	9,29	--	9,29	35,82	--	35,82
08_B	4,5	--	42,96	42,96	45,46	--	45,46	53,01	--	53,01	38,21	--	38,21	11,45	--	11,45	36,98	--	36,98

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A73
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	42,90	39,34	36,30	44,55
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	46,11	42,52	39,55	47,77
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	42,97	39,40	36,38	44,62
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	46,59	42,99	40,02	48,25
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	43,18	39,61	36,64	44,86
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	47,51	43,93	40,96	49,18
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	43,33	39,77	36,76	44,99
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	47,66	44,08	41,09	49,32
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	44,13	40,57	37,52	45,77
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	47,96	44,37	41,40	49,62
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	43,85	40,28	37,23	45,49
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	47,56	43,96	41,00	49,22
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	40,47	36,89	33,92	42,14
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	43,86	40,23	37,35	45,54
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	40,30	36,68	33,78	41,98
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	43,28	39,64	36,77	44,96

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Aletta Jacobsstraat
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	0,47	-2,17	-10,85	0,61
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	2,17	-0,47	-9,15	2,31
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	-0,39	-3,03	-11,71	-0,25
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	1,10	-1,54	-10,22	1,24
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	9,19	6,55	-2,13	9,33
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	11,78	9,14	0,46	11,92
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	14,86	12,22	3,54	15,00
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	16,93	14,29	5,61	17,07
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	17,44	14,80	6,12	17,58
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	19,81	17,17	8,49	19,95
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	18,70	16,06	7,38	18,84
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	21,09	18,45	9,77	21,23
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	16,37	13,73	5,05	16,51
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	18,76	16,12	7,44	18,90
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	14,15	11,51	2,83	14,29
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	16,31	13,67	4,99	16,45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Klaproos
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	47,99	45,43	37,71	48,42
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	49,74	47,19	39,46	50,18
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	45,83	43,27	35,54	46,26
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	47,44	44,88	37,15	47,87
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	36,16	33,61	25,88	36,60
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	37,60	35,05	27,32	38,04
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	32,34	29,76	22,01	32,75
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	34,45	31,87	24,13	34,87
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	37,20	34,62	26,88	37,62
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	38,02	35,44	27,70	38,44
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	22,55	19,98	12,23	22,97
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	24,56	21,99	14,24	24,98
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	46,39	43,83	36,10	46,82
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	47,98	45,42	37,69	48,41
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	48,27	45,71	37,98	48,70
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	50,03	47,47	39,74	50,46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Sint Antoniusveldweg
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	28,19	25,56	16,88	28,34
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	29,80	27,17	18,48	29,94
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	24,16	21,52	12,84	24,30
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	26,44	23,81	15,13	26,59
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	23,92	21,29	12,61	24,07
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	26,11	23,47	14,79	26,25
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	23,95	21,31	12,63	24,09
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	26,28	23,64	14,96	26,42
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	37,02	34,38	25,70	37,16
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	38,95	36,31	27,63	39,09
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	42,00	39,36	30,68	42,14
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	42,93	40,29	31,61	43,07
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	45,21	42,57	33,89	45,35
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	45,69	43,05	34,37	45,83
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	42,13	39,49	30,81	42,27
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	43,07	40,43	31,75	43,21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsweg
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	61,02	57,68	51,07	61,36
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	61,80	58,46	51,85	62,14
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	60,86	57,52	50,91	61,20
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	61,75	58,41	51,80	62,09
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	55,97	52,63	46,03	56,31
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	57,36	54,02	47,41	57,70
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	52,28	48,94	42,33	52,62
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	54,18	50,84	44,24	54,52
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	40,27	36,92	30,32	40,61
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	41,96	38,62	32,01	42,30
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	33,85	30,51	23,90	34,19
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	36,68	33,34	26,73	37,02
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	53,15	49,81	43,21	53,49
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	54,69	51,35	44,74	55,03
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	56,85	53,51	46,90	57,19
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	57,67	54,33	47,72	58,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelmina Druckerstraat
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	22,90	20,26	11,58	23,04
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	24,29	21,66	12,98	24,44
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	24,34	21,70	13,02	24,48
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	26,21	23,57	14,89	26,35
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	17,52	14,88	6,20	17,66
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	20,58	17,94	9,26	20,72
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	17,31	14,67	5,99	17,45
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	21,12	18,49	9,81	21,27
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	13,34	10,70	2,02	13,48
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	16,09	13,45	4,77	16,23
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	13,85	11,21	2,53	13,99
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	14,70	12,06	3,38	14,84
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	40,47	37,83	29,15	40,61
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	41,44	38,80	30,12	41,58
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	40,68	38,04	29,36	40,82
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	41,84	39,20	30,52	41,98

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4. Cumulatieve geluidsbelasting

Rapport: Resultatentabel
Model: bouwvlak Stationsweg Venray (2033)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordzijde	197245,32	393497,40	1,50	61,29	57,99	51,41	61,66
01_B	noordzijde	197245,32	393497,40	4,50	62,17	58,88	52,33	62,56
02_A	noordzijde	197259,82	393500,34	1,50	61,06	57,74	51,18	61,43
02_B	noordzijde	197259,82	393500,34	4,50	62,03	58,72	52,22	62,42
03_A	oostzijde	197266,29	393497,74	1,50	56,24	52,90	46,54	56,66
03_B	oostzijde	197266,29	393497,74	4,50	57,83	54,48	48,33	58,31
04_A	oostzijde	197267,42	393485,82	1,50	52,84	49,49	43,43	53,35
04_B	oostzijde	197267,42	393485,82	4,50	55,10	51,73	45,99	55,71
05_A	zuidzijde	197263,23	393480,44	1,50	46,71	43,43	38,80	47,81
05_B	zuidzijde	197263,23	393480,44	4,50	49,67	46,28	42,20	50,94
06_A	zuidzijde	197250,49	393477,89	1,50	46,31	43,13	38,28	47,38
06_B	zuidzijde	197250,49	393477,89	4,50	49,13	45,80	41,63	50,39
07_A	westzijde	197244,45	393480,99	1,50	54,86	51,73	44,88	55,24
07_B	westzijde	197244,45	393480,99	4,50	56,36	53,22	46,52	56,78
08_A	westzijde	197241,05	393493,39	1,50	57,71	54,49	47,76	58,08
08_B	westzijde	197241,05	393493,39	4,50	58,70	55,50	48,81	59,09

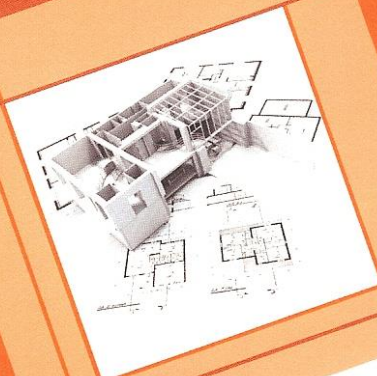
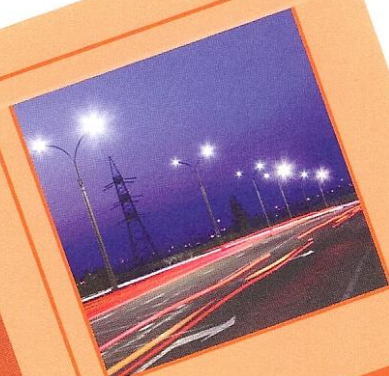
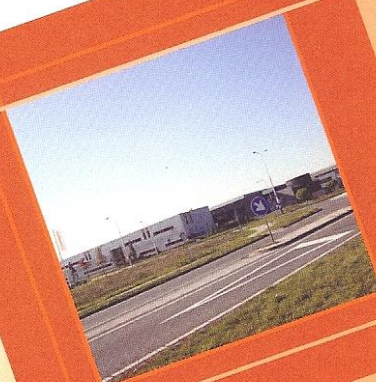
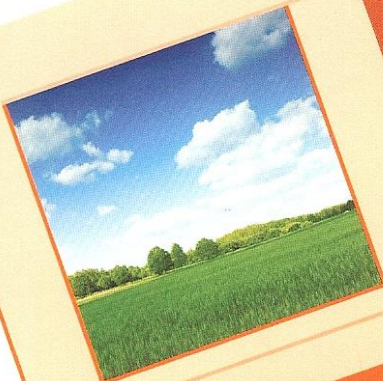
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen





BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



BEPERKTE VERANTWOORDING

GROEPSRISICO

Locatie Stationsweg 66a Venray

Gemeente Venray

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel:	Beperkte verantwoording groepsrisico locatie Stationsweg 66a Venray, gemeente Venray	
Opdrachtgever:	[REDACTED]	
Contactpersoon:	[REDACTED]	
Aantal pagina's:	11	
versie:	22-10-2020	
Opsteller:	[REDACTED]	paraaf:
Controleur:	[REDACTED]	paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl

I: www.beusmans-jansen.nl

© 2020 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

1. AANLEIDING ONDERZOEK	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Externe veiligheid: vervoer gevaarlijke stoffen A73	6
1.4 Beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico	7
2. VERANTWOORDING GROEPSRISICO	8
3. CONCLUSIE	11

1. AANLEIDING ONDERZOEK

1.1 Inleiding

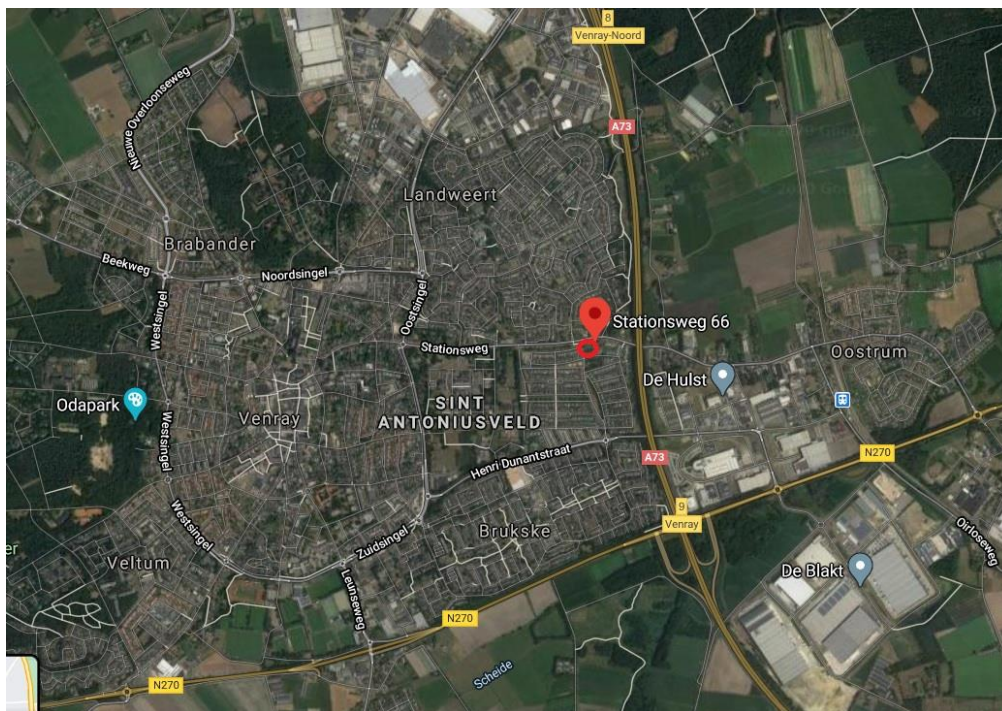
De [REDACTED], zijn eigenaren van het perceel Stationsweg 66 te Venray. Zij hebben op basis van een vaststellingsovereenkomst d.d. juli 2017 met de gemeente Venray, toestemming gekregen van de gemeente Venray om op de locatie Stationsweg 66a te Venray (op het onbebouwde deel van dit perceel) één extra vrijstaande woning te realiseren.

De beoogde bouwlocatie valt binnen het bestemmingsplan 'Venray', bestemming 'Wonen'. Binnen het bestemmingsvlak is maximaal 1 woning toegestaan binnen een bouwvlak. Ter plaatse is inmiddels al een woning aanwezig. Op de locatie waar een extra woning zou moeten komen is ook geen bouwvlak aanwezig. Hierdoor is de beoogde woonontwikkeling in strijd met het geldende bestemmingsplan.

inmiddels is er een bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' opgesteld waarin voorziet wordt in een adequate planologisch-juridische regeling ten behoeve van het beoogde project.

1.2 Ligging plangebied

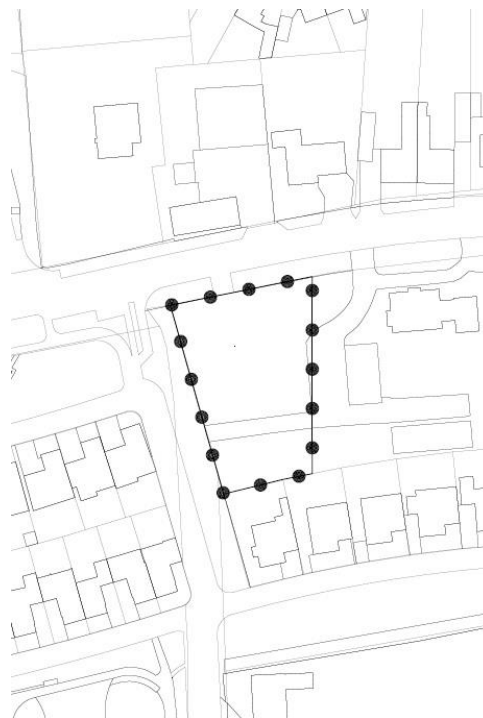
Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen het bestaande stedelijk gebied van de kern Venray. Het plangebied is gelegen binnen het zogenoemde Sint Antoniusveld. Dat is één van de oostelijke woonwijken die zijn gelegen tussen het centrumgebied en de A73. Zie voor de ligging de onderstaande afbeelding.



ligging plangebied in Venray

Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie T nr. 6142 (ged.) en plaatselijk bekend als Stationsweg 66a te Venray. Het plangebied heeft een omvang van 1518 m².

De kadastrale situatie is op de nevenstaande afbeelding hiernaast weergegeven. Tevens is de grens van het plangebied ingetekend.



planbegrenzing

1.3 Externe veiligheid: vervoer gevaarlijke stoffen A73

Binnen dit plan wordt een extra woning gerealiseerd. Het betreft hier een (beperkt) kwetsbare object in de zin van artikel 1 Bevt.

Op een afstand van **circa 240 meter** van het plangebied ligt de A73 (trajectnr. L1), waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit traject van de A73 is opgenomen in het Basisnet. Volgens de Regeling basisnet geldt voor dit traject een PR- contour van 1 meter en een plasbrandaandachtsgebied ((PAG) 30 meter).

Uit tellingen van de vervoersintensiteiten voor 2019 blijkt dat over dit traject de volgende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd worden: **LF1, LF2, LT2, GF1, GF2 en GF3**. Voor de autosnelweg wordt een wegbreedte van 25 meter aangehouden en een ongevalsfrequentie van $8,3 \cdot 10^{-8}$ /vtg km. Conform de Regeling basisnet is als weerstation Eindhoven gekozen.

Voor de stofcategorieën LF1 en LF2 betekent dit een invloedsgebied van maximaal 45 meter. Voor de stofcategorieën LT2 bedraagt het invloedsgebied 880 meter, voor GF1 40 meter, voor GF2 280 meter en voor GF3 355 meter. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A73. Er behoeft derhalve een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgesteld te worden.

1.4 Beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk met betrekking tot de risico's ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De verantwoording van het groepsrisico kan beperkt blijven tot de thema's **beheersbaarheid** en **zelfredzaamheid**. Voor een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag advies worden gevraagd bij de regionale brandweer/veiligheidsregio.

2. VERANTWOORDING GROEPSRISICO

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) verplicht het bevoegd gezag om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid mee te nemen bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid zijn gelegen van een transportas waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het voorliggend document geeft de gemeente Venray alle informatie om invulling te geven aan de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Voor deze verantwoording dient advies aangevraagd te worden bij de regionale brandweer/veiligheidsregio. De adviezen van de brandweer/veiligheidsregio dient de gemeente Venray mee te wegen in haar besluitvorming.

Bevt - Wegtransport

Op basis van het Bevt moet verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden als er sprake is van een toename van het groepsrisico als gevolg van ontwikkelingen binnen het betreffende plangebied. Indien sprake is van een groepsrisico gelegen boven de oriënterende waarde dient altijd verantwoording plaats te vinden, ook als er geen sprake is van een toename. Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART (paragraaf 2.1)) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Op grond van artikel 7 jo. artikel 8 lid 1 Bevt is echter een beperkte verantwoording groepsrisico altijd nodig voor ontwikkelingen die binnen het invloedgebied vallen van wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, doch die wel op 200 meter of meer van de risicobron(nen) zijn verwijderd.

Het invloedgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico van een weg, spoorweg of binnenwater tot de grens waarop de letaliteit van die personen 1% is. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedgebied.

In onderstaande tabellen is een opsomming van de diverse stofcategorieën en de begrenzing van het invloedgebied per stofcategorie weergegeven:

Tabel Stofcategorieën

Stofcategorie	Beschrijving
LF1	Brandbare vloeistof
LF2	Zeer brandbare vloeistof
LT1	Zeer licht toxische vloeistof
LT2	Licht toxische vloeistof
GF1	Licht brandbaar gas
GF2	Brandbaar gas
GF3	Zeer brandbaar gas
GT3	Toxisch gas
GT4	Zeer Toxisch gas

Tabel Invloedsgebied per stofcategorie

Stofcategorie	Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)			
	Weg, water	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35 ¹
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t. ²
LT4			n.v.t. ²	n.v.t. ²
GF1			40	n.v.t. ²
GF2			280 ³	65
GF3	A	460 ³	355 ³	90
GT2			245	n.v.t. ²
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de volgende gevaarlijke stoffen die over de A73 vervoerd worden:

- stofcategorieën LT2 (licht toxische vloeistoffen);
- stofcategorieën GF2 (brandbare gassen);
- stofcategorieën GF3 (zeer brandbare gassen).

In een beperkte verantwoording worden de volgende aspecten beschouwd:

- A. mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- B. zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Ad A Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Bereikbaarheid hulpverleningsdiensten

De locatie moet bereikbaar zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is. Het plangebied wordt primair ontsloten via de Stationsweg. Via deze weg en via de St. Antoniusveldweg kan het plangebied via de voor- en zijkant bereikt worden door de brandweer en andere hulpdiensten. Het plangebied voldoet aan een minimale tweezijdige bereikbaarheid.

Bluswatervoorziening

Voor de bestrijding van brand is een bluswatervoorziening nodig. Langs het plangebied is een vertakt waterleidingnet met meerdere brandkranen met een debiet van > 30 m³/uur aanwezig. De brandkranen zijn gelegen binnen 100 meter van het plangebied. De bluswatervoorziening is voldoende voor het bestrijden van een brand in het plangebied.

Brandweezorgnorm

In het Besluit Veiligheidsregio's zijn opkomsttijden vastgesteld. Conform dit besluit geldt voor een grondgebonden woning een opkomsttijd van maximaal 8 minuten. De opkomsttijd van de brandweer voor de inzet van:

- **TS** (1^e tankautospuiter) + **SI-2** (snel interventievoertuig Venray) tussen 08.00 – 17.00 uur bedraagt: 5-6 minuten in de kern Venray.

Er is wel een minimale overschrijding van de opkomsttijd buiten kantoortijd.

Ad B Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht (zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten) in veiligheid te brengen door hetzij het gebouw en/of het plangebied te ontvluchten hetzij te schuilen in het gebouw. Van belang hierbij is onder andere:

- mogelijkheden voor ontvluchting van gebied
- mogelijkheden voor ontvluchting van gebouwen;
- schuilmogelijkheden in gebouwen;
- de mobiliteit van de aanwezigen;
- communicatie en informatie / alarmering.

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het plangebied wordt een woning gerealiseerd voor de heer en mevrouw ██████, nu nog woonachtig aan de Stationsweg 66. Zij zijn beiden van middelbare leeftijd (60+) en qua geestelijke en lichamelijke gesteldheid volledig gezond. Zij kunnen derhalve als zelfredzame personen worden aangemerkt. Als vaste bewoners van de woning en bewoners van de kern Venray, kunnen zij goed geïnstrueerd worden over hoe te handelen in het geval van een calamiteit. Hierom dient aandacht te zijn voor risico-communicatie.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich buiten bevinden (PGS 3).

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de weg is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden. Eventueel aanwezige luchtbehandelingsinstallaties dienen met één handeling uitgeschakeld te worden. Aangezien het deels nieuwbouw betreft, zal voldoende aandacht geschonken worden aan de luchtdichtheid van het gebouw. Daarnaast kan aanwezig personeel de luchtbehandeling - indien noodzakelijk - uitschakelen.

Indien desalniettemin bij een toxische wolk wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn, die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn. Op basis van het bestaande wegennet nabij het plangebied kan afzijdig van de bron gevluht worden.

Risicocommunicatie

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie en risico-communicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op eerder genoemde scenario. In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de bewoners tijdig gewaarschuwd worden. De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.

3. CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde risicobeoordeling en beperkte verantwoording groepsrisico - in verband met het transport van gevaarlijke stoffen over de A73 bestaan er vanuit externe veiligheidsoverwegingen geen belemmeringen voor de realisatie van een extra woning op de locatie Stationsweg 66a te Venray.

Venray, 09-11-2023

Omgevingsdialog Stationsweg 66 A

Als direct aanwonende van perceel Stationsweg 66A, verklaren wij geen bezwaar te hebben tegen bestemmingsplanwijziging tbv de bouw van een woning:

Fam Manders
Stationsweg 135
Venray



Fam. Scholten
Alleta Jacobsstraat 1
Venray



Fam. Litjens
Alletta Jacobstraat 3
Venray

van

Wendy Litjens - Madou

Fam. Aben
Wilhelmina Druckerstraat 42
Venray

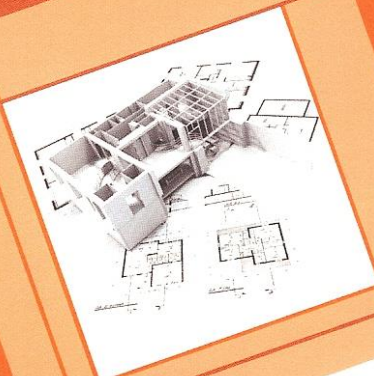
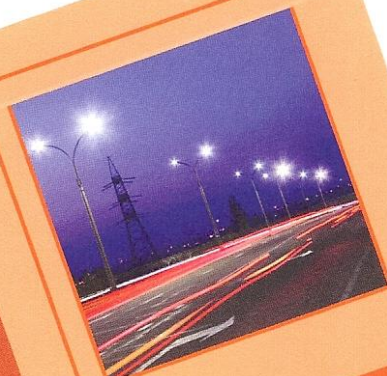
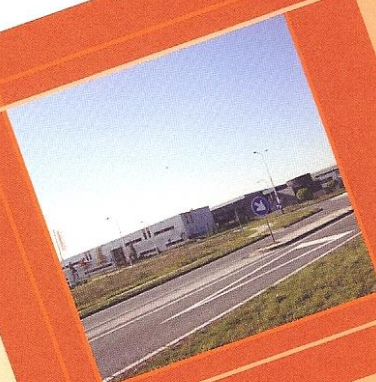
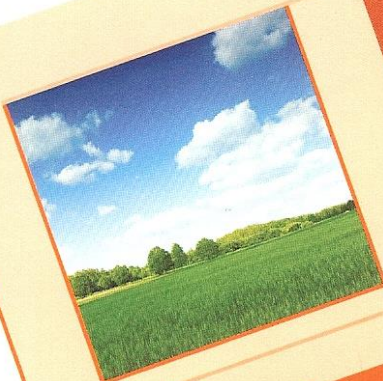
akkoord cfm concept overeenkomst.





BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



BESTEMMINGSPLAN

Stationsweg 66a, Venray

Gemeente Venray

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel: bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' gemeente Venray
Opdrachtgever: De heer en mevrouw Jeuken-Haeyen, Stationsweg 66, 5803 AC Venray
Contactpersoon: De heer H. Jeuken

Aantal pagina's: 51

Ontwerp: 27 januari 2023
Definitief: 7 november 2023

Opsteller: mr. C.A. ten Horn-Joosten paraaf:
Controleur: mr. A.W.C.M. Jansen paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996
E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2023 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

PLANREGELS

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	6
Artikel 1 Begrippen	6
Artikel 2 Wijze van meten	11
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	12
Artikel 3 Wonen	12
Artikel 4 Leiding - Water	16
Artikel 5 Waarde - Archeologie 2	18
Artikel 6 Waarde - Archeologie 4	20
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	22
Artikel 7 Antidubbelregel	22
Artikel 8 Algemene bouwregels	23
Artikel 9 Algemene gebruiksregels	24
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels	25
Artikel 11 Algemene afwijkingsregels	26
Artikel 12 Algemene wijzigingsregels	27
Artikel 13 Overige regels	28
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	29
Artikel 14 Overgangsrecht	29
Artikel 15 Slotregel	30

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

Het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a, Venray' met identificatienummer NL.IMRO.0984.BP21002-on01 van de gemeente Venray.

1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.6 bebouwingspercentage

Een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van een bouwperceel c.q. bouwvlak of bestemmingsvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

1.7 bed & breakfast

Het bieden van de mogelijkheid tot recreatief nachtverblijf en ontbijt aan personen die hun hoofdverblijf elders hebben door de eigenaar of hoofdbewoner van de desbetreffende woning.

1.8 bedrijf aan huis

Het beroepsmatig uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, in tegenstelling tot het beroep aan huis, gericht op consumentenverzorging geheel of gedeeltelijk door middel van handwerk en waarbij de omvang van de activiteiten zodanig is dat als deze in een woning en bijgebouwen wordt uitgeoefend de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd.

1.9 beroep aan huis

De uitoefening van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten aan huis op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied dat door zijn beperkte omvang in een woning en bijgebouwen met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend; hieronder dient niet te worden begrepen de uitoefening van prostitutie.

1.10 bestand

Ten tijde van de inwerkingtreding van het plan aanwezig.

1.11 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 bijgebouw

Een aangebouwd of vrijstaand gebouw of ander bouwwerk met een dak die door de vorm onderscheiden kan worden van het op hetzelfde perceel gelegen hoofdgebouw, die in architectonisch opzicht ondergeschikt zijn en functioneel dienstbaar aan dit hoofdgebouw. Een bijgebouw is een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in de Wabo.

1.14 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.15 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.16 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.17 bouwperceelgrens

De grens van een bouwperceel.

1.18 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.19 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.20 carport

Een overkapping van lichte constructie, bestemd om te dienen als overdekte stalling voor een motorrijtuig, welke geen tot de constructie behorende wanden heeft.

1.21 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.22 erf

Een gedeelte van het perceel, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw, waarbij geldt:

1. Achtererf: Erf achter de met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied evenwijdig gelegen lijn, die het hoofdgebouw raakt:
 - aan een niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijgevel, op 1 meter achter het snijpunt met de voorgevel, en,
 - aan een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijgevel, op het snijpunt met de achtergevel.
2. Voorerf: Erf dat geen onderdeel is van het achtererf.
3. Zijerf: Het gedeelte van het erf dat zich bevindt aan de zijkant van het hoofdgebouw, startend bij de voorkant en eindigend bij de achterkant van het hoofdgebouw. Het zijerf maakt onderdeel uit van het voorerf wanneer het grenst aan openbaar gebied, als dit niet zo is dan maakt het onderdeel uit van het achtererf vanaf 1 meter achter de voorgevelrooilijn.

1.23 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.24 geluidgevoelige ruimte

Een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m² zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

1.25 geluidluwe gevel

Gevel waarop de gecumuleerde geluidsbelasting (bepaald volgens het Reken en meetvoorschrift geluidhinder doch inclusief de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de wet geluidhinder) kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder die geldt voor de bronsoort waarvoor de hogere grenswaarde benodigd is.

1.26 geluidwerende voorzieningen

Een (gebouwde) voorziening ten behoeve van de wering van het geluid, zoals een geluidswal, geluidscherm of bouwkundige voorzieningen aan de woning.

1.27 gevel

Buitenmuur van een gebouw, waarbij geldt:

1. Voorgevel: de gevel aan de voorzijde van een hoofdgebouw.
2. Zijgevel: de gevels van een hoofdgebouw die haaks staan op de voorgevel.
3. Achtergevel: de gevel van een hoofdgebouw die zich aan de tegenovergestelde kant van de voorgevel bevindt.

1.28 hoeksituatie

Een perceel dat met minimaal twee aaneengesloten zijden grenst aan een weg of twee kruisende wegen.

1.29 hoofdgebouw

Een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.30 horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken, het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie en/of het bedrijfsmatig verstrekken van nachtverblijf.

1.31 huishouden

Een alleenstaande, dan wel twee of meer personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voeren of willen voeren.

1.32 maaiveld

Bovenkant van het terrein dat een gebouw/bouwwerk omgeeft.

1.33 omgevingsvergunning

Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 Wabo.

1.34 ondergeschikte bouwdelen

Onderdelen van een hoofdgebouw die in architectonisch opzicht ondergeschikt zijn aan het hoofdgebouw en bijgebouwen, zoals erkers, ingangpartijen, luifels, schoorstenen en antennes.

1.35 ondergronds

Beneden het peil.

1.36 openbaar toegankelijk gebied

Weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.

1.37 overkapping

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde met een dak, dat niet of slechts aan één zijde is voorzien van een (bestaande) wand.

1.38 peil

1. Voor gebouwen waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang.
2. In andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het bestaande aansluitende afgewerkte maaiveld.

1.39 permanente bewoning

Bewoning door een persoon, gezin of andere groep van personen van een gebouw, dan wel een gedeelte daarvan als hoofdverblijf.

1.40 prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.41 seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijk gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin handelingen, vertoningen en/of voorstellingen van erotische en/of pornografische aard plaatsvinden. Hieronder wordt mede begrepen een sekswinkel, zijnde een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat is bestemd en/of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig te koop en/of te huur aanbieden, waaronder mede begrepen uitstalling, verhuren en/of leveren van seksartikelen. Een prostitutiebedrijf en bordeel zijn hieronder mede begrepen. Seks- en/of pornobedrijf is een aparte functie en valt op geen enkele wijze onder enig andere functie c.q. doeleinden c.q. bestemming zoals bedoeld dan wel omschreven in dit bestemmingsplan. Hieronder wordt mede verstaan prostitutie en raamprostitutie.

1.42 stedenbouwkundige beeld

Het beeld dat wordt bepaald door de bouwmassa's, de gevelindelingen, en de dakvormen van de bebouwing, alsmede de situering en de verschijningsvormen in zijn omgeving.

1.43 verbeelding

De plankaart van het plan.

1.44 voorgevel:

Een of meer gevel(s) van een gebouw die is / zijn gelegen aan de zijde van de openbare weg en die in ruimtelijk opzicht de voorkant(en) van een gebouw vorm(t)(en).

1.45 voorzieningen van openbaar nut

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen ondergrondse afvalvoorzieningen, bovengrondse afvalvoorzieningen, transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten, plus voorzieningen voor warmte- en koudeopslag of voorzieningen van soortgelijke aard met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.46 vrijstaande woning

Een woning zonder gemeenschappelijke wand met een andere woning.

1.47 Wabo

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.48 waterhuishoudkundige voorzieningen

Boven- en ondergrondse voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, infiltratie en waterkwaliteit.

1.49 weg

Een voor het openbaar verkeer bestemde weg of pad, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de weg of pad behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de weg liggende en als zodanig aangeduide parkeervoorzieningen.

1.50 woning/wooneenheid

Een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

1.51 woningsplitsing

Het bouwkundig en functioneel splitsen van een bestaande woning in twee of meer wooneenheden ten behoeve van de vestiging van meer dan één huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de dakhelling:

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 de goothoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 de hoogte van een windturbine:

Vanaf het peil tot aan de as van de windturbine.

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.7 de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens

Tussen de zijdelingse grenzen van een perceel en enig punt van het betreffende bouwwerk, waar de afstand het kortste is.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Wonen

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. beroepen aan huis met een maximum van 40 m²;
- c. voorzieningen van openbaar nut;

een en ander met bijbehorende voorzieningen, waaronder waterhuishoudkundige en parkeervoorzieningen, paden en verhardingen, in- en uitritten en tuinen en erven, met dien verstande dat:

- d. berging en/of infiltratie van hemelwater voldoet aan het bepaalde in artikel 8.3;
- e. parkeervoorzieningen voldoen aan het bepaalde in artikel 8.4.

3.1.2 Dubbelbestemming en aanduidingen

Voor zover de gronden tevens zijn gelegen binnen de aangewezen dubbelbestemmingen en aanduidingen zijn mede de desbetreffende regels van toepassing, met inachtneming van de voorrangregel uit artikel 14.2.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op en in de voor 'Wonen' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen;
 - b. de daarbij behorende bijgebouwen;
 - c. de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- met dien verstande dat:
- d. ongeacht het bepaalde in artikel 3.2.2, artikel 3.2.3 en artikel 3.2.4 tenminste 50% van het achtererf onbebouwd en onoverdekt dient te blijven;
 - e. voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming vast moet staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt;
 - f. minimaal één geluidsgevoelige ruimte in de vorm van een slaapkamer aan de zijde van de geluidluwe gevel gerealiseerd dient te worden.

3.2.2 Regels voor hoofdgebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. per bouwvlak is maximaal één woning toegestaan, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden', het aangeduide aantal woningen is toegestaan ;
- c. woningsplitsing is niet toegestaan;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'vrijstaand', zijn uitsluitend vrijstaande woningen toegestaan;
- e. de goothoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte (m)' is aangegeven;
- f. elke woning dient te worden afgedekt met een dak, waarvan de dakhelling minimaal 30° en maximaal 65° bedraagt;

- g. de voorgevel van een hoofdgebouw dient in of maximaal 3 meter achter de op de verbeelding aangegeven gevellijn te worden gebouwd;
- h. de voorgevelbreedte per woning mag maximaal 12 meter bedragen;
- i. de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bedraagt bij vrijstaande woningen minimaal 3 meter aan beide zijden;
- j. de diepte per woning mag maximaal 20 meter bedragen.

3.2.3 Regels voor bijgebouwen

Voor het bouwen van bijgebouwen gelden de volgende regels:

- a. voor het bouwen van bijgebouwen bij vrijstaande woningen, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. bijgebouwen mogen uitsluitend op het achtererf worden gebouwd;
 - 2. ter plaatse van de aanduiding 'vrijstaand' dient één zijerf vrij te zijn van bijgebouwen;
 - 3. tegen de achtergevel van het hoofdgebouw mag/mogen (een) bijgebouw(en) worden gebouwd over de volledige breedte van die achtergevel, met een diepte van maximaal 4 meter. De oppervlakte hiervan telt niet mee bij de berekening van de oppervlakte als bedoeld onder 4;
 - 4. bijgebouwen zijn toegestaan met een gezamenlijke oppervlakte van maximaal 50 m². De oppervlakte van carports blijft bij de berekening van die oppervlakte buiten beschouwing;
 - 5. de gezamenlijke oppervlakte als bedoeld onder 4 mag worden verhoogd tot maximaal 70 m², mits het achtererf, ook na de bouw van bijgebouwen als bedoeld onder 3 en carports, voor niet meer dan 40% wordt bebouwd;
 - 6. de goothoogte van bijgebouwen mag niet hoger zijn dan:
 - voor aangebouwde bijgebouwen: 0,3 meter boven de vloer van de tweede bouwlaag van het hoofdgebouw, of -als het hoofdgebouw geen tweede bouwlaag heeft- even hoog als het hoofdgebouw met een maximum van 3 meter;
 - voor vrijstaande bijgebouwen: 3 meter.
 - 7. de bouwhoogte van bijgebouwen mag maximaal 5 meter bedragen.
- b. In afwijking van het bepaalde lid a onder 1 mogen worden gebouwd:
 - 1. bijgebouwen in hoeksituaties op naar het openbaar gebied gekeerde zijerf, met dien verstande dat:
 - de totale bebouwde oppervlakte maximaal 30 m² mag bedragen;
 - slechts aan het hoofdgebouw aangebouwde bijgebouwen zijn toegestaan, met een breedte van maximaal 4 meter;
 - 2. carports, zowel op het voorerf als het achtererf, met dien verstande dat:
 - de oppervlakte maximaal 30 m² mag bedragen;
 - de bouwhoogte maximaal 3 meter mag bedragen;
 - de carport met minimaal één zijde of een deel daarvan tegen de zijgevel van het hoofdgebouw of tegen een voor- of zijgevel van een bijgebouw wordt gebouwd;
 - de carport maximaal 2,5 meter voor de voorgevellijn mag worden gebouwd;
 - 3. ondergeschikte bouwdelen op het voorerf, met dien verstande dat:
 - de diepte maximaal 1,2 meter bedraagt;
 - de breedte maximaal 50% bedraagt van de breedte van de gevel van het hoofdgebouw;
 - de hoogte maximaal 3 meter bedraagt.

3.2.4 Regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de maximale bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt 2 meter, met dien verstande dat de hoogte voor erf- en terreinafscheidingen voor zover gelegen vóór de voorgevellijn maximaal 1 meter mag bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a mag de hoogte van erf- en terreinafscheidingen aan de zijgevel bij woningen in hoeksituaties voor de voorgevelrooilijn maximaal 2 meter bedragen, mits:
 - 1. de afstand tot de bestemming 'Verkeer' minimaal 0,5 meter bedraagt;
 - 2. de afstand tot de voorgevel minimaal 3 meter bedraagt;
 - 3. het verkeersbelang niet onevenredig aangetast wordt;

- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde in de vorm van balkons mogen niet in de voorgevel worden gebouwd;
- d. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

3.3 Nadere eisen

Ten aanzien van het bepaalde in artikel 3.2 zijn burgemeester en wethouders bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a. de situering en afmetingen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde;
- b. de situering en afmetingen van de bouwpercelen, mits deze eisen blijven binnen de in het plan neergelegde begrenzingen en indien zulks noodzakelijk is in verband met:
 - 1. de woonsituatie;
 - 2. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - 3. de verkeers-, sociale en brandveiligheid;
 - 4. de milieusituatie;
 - 5. de gebruiksmogelijkheden in aangrenzende bestemmingen.

3.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van het bepaalde in:

- a. artikel 3.2.2 onder e voor het overschrijden van de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'maximum goothoogte (m)' tot ten hoogste 6 meter;
- b. artikel 3.2.2 onder h voor het verhogen van de maximale toegestane breedte van het hoofdgebouw;
- c. artikel 3.2.3 onder a sub 5 voor het overschrijden van de maximale oppervlakte aan bijgebouwen tot maximaal 100 m², mits:
 - 1. het achtererf, ook na de bouw van bijgebouwen als bedoeld onder 3.2.3 onder a sub 4 en carports, voor niet meer dan 40% wordt bebouwd;
- d. artikel 3.2.2 onder a. voor het bouwen van een hoofdgebouw buiten het bouwvlak, met dien verstande dat de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter;

Onder de voorwaarden dat:

- e. de belangen van de eigenaren en / of gebruikers van de nabij gelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
- f. het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig worden geschaad.

3.5 Specifieke gebruiksregels

3.5.1 Verboden gebruik

Onder gebruiken en/of het laten gebruiken in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken voor en/of als:

- a. opslag anders dan inherent aan het toegelaten gebruik;
- b. de uitoefening van detailhandel, met uitzondering van beperkte detailhandel, ondergeschikt aan het beroep aan huis als bedoeld in artikel 3.1.1 onder b;
- c. horeca
- d. zelfstandige bewoning voor zover het vrijstaande bijgebouwen betreft;
- e. gebruik van gronden voor de voorgevelrooilijn voor het stallen van voertuigen, caravans en dergelijke, anders dan op een oprit;
- f. bedrijf aan huis;
- g. recreatief (mede)gebruik;
- h. seksinrichting;
- i. kamerverhuur.

3.5.2 *Beroep aan huis*

Een beroep aan huis is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

- a. een beroep aan huis mag worden uitgeoefend in de woning of in de bijgebouwen;
- b. de woonfunctie blijft in overwegende mate gehandhaafd en de verschijningsvorm als woning wordt niet aangetast;
- c. maximaal 40 m² van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen mag als zodanig worden gebruikt;
- d. degene die de activiteiten uitvoert, is tevens de bewoner van de woning;
- e. het gebruik mag geen (ernstige of onevenredige) hinder opleveren voor het woonmilieu en geen afbreuk doen aan het woonkarakter van de omgeving;
- f. de parkeerbalans mag niet onevenredig nadelig worden beïnvloed, een en ander overeenkomstig het bepaalde in artikel 8.4;
- g. er vindt geen detailhandel plaats, met uitzondering van beperkte detailhandel, ondergeschikt aan het beroep aan huis.

3.6 **Afwijken van de gebruiksregels**

3.6.1 *Afwijken van de gebruiksregels ten behoeve van een bedrijf aan huis*

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van het bepaalde in artikel 3.5.1 onder f ten behoeve van een bedrijf aan huis, met dien verstande dat de voorwaarden zoals genoemd in artikel 3.5.2 onder a tot en met g in acht worden genomen.

3.6.2 *Afwijken van de gebruiksregels ten behoeve van een bed & breakfast*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een aanvraag omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 3.5.1 onder g van de planregels en kleinschalige verblijfsrecreatieve voorzieningen in de vorm van een bed & breakfast toestaan, uitsluitend in het hoofdgebouw en onder de voorwaarden dat:

- a. de primaire woonfunctie in ruimtelijke en visuele zin in overwegende mate wordt gehandhaafd;
- b. de voorzieningen in hun totaliteit niet groter zijn dan 100 m²;
- c. het woonmilieu niet onevenredig wordt aangetast;
- d. sprake is van een goede milieuhygiënische uitvoerbaarheid;
- e. de parkeerbalans niet onevenredig nadelig wordt beïnvloed, een en ander overeenkomstig het bepaalde in artikel 8.4;
- f. er geen detailhandel plaatsvindt, met uitzondering van beperkte detailhandel ondergeschikt aan en in direct verband met de verblijfsrecreatieve voorziening.

Artikel 4 Leiding - Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding-Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende (basis)bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van ondergrondse waterleidingen voor het transport van drinkwater en daarmee vergelijkbare doeleinden, waarbij artikel 14.3 in acht dient te worden genomen.

4.2 Bouwregels

Op de gronden met de dubbelbestemming 'Leiding-Water' mag niet worden gebouwd, met uitzondering van:

- a. bouwwerken, geen gebouw zijnde, welke noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de leidingen;
- b. overige bebouwing is uitgesloten, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouw zijnde - indien onderliggende bestemming bebouwing toelaat - en die zijn overeengekomen met de leidingbeheerder.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.2 voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, mits:

- a. de onderliggende enkelbestemming de bebouwing toelaat;
- b. de belangen in verband met de betrokken leiding(en) zich hier niet tegen verzetten;
- c. hierover tevoren schriftelijk overeenstemming is bereikt met de betrokken leidingbeheerder(s).

Indien door de bouw, de situering, dan wel de hoogte van een bouwwerk schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding wordt geen vergunning verleend.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.4.1 Verboden werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning binnen de gebieden met de dubbelbestemming 'Leiding-Water' de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het verwijderen van de bovenste bodemlaag / bodemlagen (afgraven);
- b. het opbrengen van grond van elders op de bestaande toplaag (ophogen);
- c. het verwijderen van een of meer bodemlagen en het daarna weer opbrengen van grond, bestaand uit de oorspronkelijke toplaag en/of grond van elders (vergraven);
- d. het vermengen, keren van (alle) lagen in het bodemprofiel met een diepte van minimaal 50 centimeter (gemeten vanaf het peil) ten behoeve van agrarisch gebruik (diepploegen en woelen);
- e. het verwijderen van het microreliëf in de toplaag (feitelijk een combinatie van ophogen en afgraven);
- f. het diep in de grond indrijven van heipalen of andere voorwerpen;
- g. het aanbrengen van leidingen en daarna weer terugbrengen van de grond, bestaande uit de oorspronkelijke toplaag en/of grond van elders;
- h. het aanbrengen van drainagebuizen in de grond;
- i. het bemalen van een of meerdere percelen (aanbrengen onderbemaling);
- j. het aanleggen van sloten of greppels, verbreden en/of uitdiepen van bestaande sloten of greppels;
- k. het planten van bomen en/of struiken;
- l. het aanbrengen van verhardingen van meer dan 200 m².

4.4.2 Uitzonderingen

Het in artikel 4.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en/of de normale exploitatie betreffen;
- b. beplanting betreft, die voorkomt op de beplantingslijst van de leidingbeheerder;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- d. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- e. die worden uitgevoerd ten behoeve van de instandhouding van de leiding(en);
- f. het aanbrengen van leidingen in wegbermen binnen de bestemming verkeer betreft.

4.4.3 Afwegingskader

Een in artikel 4.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien door de werken en/of werkzaamheden dan wel door de daarvan (direct of indirect) te verwachten gevolgen de functie van de gronden, zoals omschreven in de bestemmingsomschrijving van onderhavige bestemming, niet onevenredig (kunnen) worden geschaad. De beheerder van de leiding dient te zijn gehoord.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 2

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende (basis)bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden in het gebied, waarbij artikel 14.3 in acht dient te worden genomen.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen op en in de als 'Waarde - Archeologie 2' aangeduide gronden gelden de volgende regels:

- a. Op en in de als 'Waarde - Archeologie 2' aangegeven gronden mag op basis van de onderliggende bestemming worden gebouwd, waarbij de grond voor maximaal 250 m² per bouwperceel gemeten op maaiveldniveau) wordt verstoord;
- b. Indien de verstoring meer dan 250 m² per bouwperceel bedraagt en deze verstoring dieper gaat dan 50 centimeter dient de aanvrager een rapport (voortoets, bureau onderzoek, booronderzoek, proefsleuvenonderzoek, opgraving, archeologische begeleiding) te overleggen, waaruit blijkt dat de archeologische waarden niet onevenredig (kunnen) worden geschaad;
- c. Uitsluitend indien archeologische waarde is vastgesteld worden aan de omgevingsvergunning daartoe de volgende voorwaarden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden. Hierbij kan gedacht worden aan het al of niet bouwen van kelders, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag, het gebruiken van alternatieven voor het funderen van bouwwerken zoals heien, of;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
 3. de verplichting de uitvoering van de (bouw)activiteiten te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Algemeen

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het verwijderen van de bovenste bodemlaag / bodemlagen (afgraven);
- b. het verwijderen van een of meer bodemlagen en het daarna weer opbrengen van grond, bestaand uit de oorspronkelijke toplaag en/ of grond van elders (vergraven);
- c. het vermengen, keren van (alle) lagen in het bodemprofiel met een diepte van minimaal 50 centimeter (gemeten vanaf het peil) ten behoeve van agrarisch gebruik (diepploegen- en woelen);
- d. het verwijderen van het microreliëf in de toplaag (egaliseren);
- e. het diep in de grond indrijven van heipalen of andere voorwerpen;
- f. het aanbrengen van leidingen en daarna weer terugbrengen van de grond, bestaande uit de oorspronkelijke toplaag en/ of grond van elders;
- g. het aanbrengen van drainagebuizen in de grond;
- h. het bemalen van een of meerdere percelen (aanbrengen onderbemaling);
- i. het aanleggen van sloten of greppels, verbreden en/of uitdiepen van bestaande sloten of greppels;
- j. het aanplanten van gewassen of jonge bomen (ten behoeve van boomkwekerij of sierteelt).

5.3.2 *Uitzonderingen*

Het in artikel 5.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. blijkens een rapport van een door van gemeentewege erkende archeologisch deskundige (voortoets) de archeologische waarden niet onevenredig (kunnen) worden geschaad;
- c. het aanbrengen van leidingen in wegbermen binnen de bestemming verkeer betreffen, voor zover deze niet aansluit op de bestemming natuur.

5.3.3 *Afwegingskader*

Een in artikel 5.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien door de werken en/of werkzaamheden dan wel door de daarvan (direct of indirect) te verwachten gevolgen de archeologische waarden van deze gronden, zoals omschreven in de bestemmingsomschrijving van onderhavige bestemming, niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende (basis)bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden in het gebied, waarbij artikel 14.3 in acht dient te worden genomen.

6.2 Bouwregels

Voor het bouwen op en in de als 'Waarde - Archeologie 4' aangeduide gronden gelden de volgende regels:

- a. Op en in de als 'Waarde - Archeologie 4' aangegeven gronden mag op basis van de onderliggende bestemming worden gebouwd, waarbij de grond voor maximaal 500 m² per bouwperceel gemeten op maaiveldniveau) wordt verstoord;
- b. Indien de verstoring meer dan 500 m² per bouwperceel bedraagt en deze verstoring dieper gaat dan 50 centimeter dient de aanvrager een rapport (voortoets, bureau onderzoek, booronderzoek, proefsleuvenonderzoek, opgraving, archeologische begeleiding) te overleggen, waaruit blijkt dat de archeologische waarden niet onevenredig (kunnen) worden geschaad;
- c. Uitsluitend indien archeologische waarde is vastgesteld worden aan de omgevingsvergunning daartoe de volgende voorwaarden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden. Hierbij kan gedacht worden aan het al of niet bouwen van kelders, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag, het gebruiken van alternatieven voor het funderen van bouwwerken zoals heien, of;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
 3. de verplichting de uitvoering van de (bouw)activiteiten te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Algemeen

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het verwijderen van de bovenste bodemlaag / bodemlagen (afgraven);
- b. het verwijderen van een of meer bodemlagen en het daarna weer opbrengen van grond, bestaand uit de oorspronkelijke toplaag en/ of grond van elders (vergraven);
- c. het vermengen, keren van (alle) lagen in het bodemprofiel met een diepte van minimaal 50 centimeter (gemeten vanaf het peil) ten behoeve van agrarisch gebruik (diepploegen- en woelen);
- d. het verwijderen van het microreliëf in de toplaag (egaliseren);
- e. het diep in de grond indrijven van heipalen of andere voorwerpen;
- f. het aanbrengen van leidingen en daarna weer terugbrengen van de grond, bestaande uit de oorspronkelijke toplaag en/ of grond van elders;
- g. het aanbrengen van drainagebuizen in de grond;
- h. het bemalen van een of meerdere percelen (aanbrengen onderbemaling);
- i. het aanleggen van sloten of greppels, verbreden en/of uitdiepen van bestaande sloten of greppels;
- j. het aanplanten van gewassen of jonge bomen (ten behoeve van boomkwekerij of sierteelt).

6.3.2 Uitzonderingen

Het in artikel 6.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. blijkens een rapport van een door van gemeentewege erkende archeologisch deskundige (voortoets) de archeologische waarden niet onevenredig (kunnen) worden geschaad;
- c. het aanbrengen van leidingen in wegbermen binnen de bestemming verkeer betreffen, voor zover deze niet aansluit op de bestemming natuur.

6.3.3 Afwegingskader

Een in artikel 6.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien door de werken en/of werkzaamheden dan wel door de daarvan (direct of indirect) te verwachten gevolgen de archeologische waarden van deze gronden, zoals omschreven in de bestemmingsomschrijving van onderhavige bestemming, niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 7 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Algemene beschermingsregel

Geen bouwwerk mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk met het daarbij behorende bouwperceel hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

8.2 Ondergronds bouwen

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden, behoudens in deze regels opgenomen beperkingen, de volgende regels:

- a. ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan bij bestaande hoofd- en bijgebouwen met dien verstande dat ondergrondse bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan binnen de gevelgrenzen van de bestaande hoofd- en bijgebouwen;
- b. de oppervlakte van ondergrondse bouwwerken mag niet meer bedragen dan de toegestane oppervlakte van bouwwerken boven peil;
- c. de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil;
- d. de ondergrondse ruimte(n) mogen uitsluitend van binnenuit bereikbaar zijn en geen ruimtelijke uitstraling hebben.

8.3 Infiltratie

8.3.1 Infiltratieplicht

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van een nieuw gebouw, de uitbreiding van een bestaand gebouw of de verbouw van een bestaand gebouw, wordt uitsluitend verleend indien voor de aanwezige functie op eigen terrein wordt voorzien in infiltratie van hemelwater.

8.3.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van het bepaalde in artikel 8.3.1 voor zover op andere wijze in de nodige infiltratievoorziening wordt voorzien.

8.4 Parkeergelegenheid

8.4.1 Parkeernorm

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van een nieuw gebouw, de uitbreiding van een bestaand gebouw of de verbouw van een bestaand gebouw, wordt uitsluitend verleend indien op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Voldoende parkeergelegenheid betekent dat wordt voldaan aan de normen die zijn neergelegd in "Bijlage 3 Parkeernormen Venray" die als bijlage bij de "Beleidsnota parkeernormen, Gemeente Venray" hoort. Indien deze nota niet toereikend is wordt getoetst aan de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt rekening gehouden met de wijziging.

8.4.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan een omgevingsverlening verlenen voor afwijking van het bepaalde in artikel 8.4.2 indien het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Onverlet het bepaalde in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, is het (ook) verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het laten gebruiken dan wel het doen laten gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Radarverstoringsgebied

10.1.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'radarverstoringsgebied' zijn de gronden mede bestemd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van het militaire en het civiele luchtverkeer.

10.1.2 Bouwregels

Op de voor 'radarverstoringsgebied' aangewezen gronden mag, ongeacht het bepaalde elders in deze regels, de hoogte van 65 m boven NAP niet door bebouwing worden overschreden.

10.1.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 10.1.2 onder voorwaarde dat de radar niet in onaanvaardbare mate negatief wordt beïnvloed. Hierover wordt vooraf schriftelijk advies ingewonnen bij de beheerder van de radar (i.c. de regionale directie van de Dienst Vastgoed Defensie van het Ministerie van Defensie).

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

11.1 10 % regeling

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van de in deze regels voorgeschreven minimale en/of maximale maten (hoogte, oppervlakte, inhoud en afstanden) en percentages tot maximaal 10% en maximaal 1 meter van die maten en percentages indien de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad, met dien verstande dat dit niet geldt wanneer reeds op grond van deze regels een andere omgevingsvergunning is of kan worden verleend.

11.2 Meetverschillen

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van de aangeduide bouwgrenzen indien een meetverschil of onnauwkeurigheid op de kaart ten opzichte van de feitelijke situatie daartoe aanleiding geeft, mits de afwijking maximaal 3,00 meter bedraagt.

11.3 Voorzieningen van openbaar nut

Het bevoegd gezag kan, met inachtneming van het bepaalde in de dubbelbestemmingen en (gebieds)aanduidingen, een omgevingsvergunning verlenen voor afwijking van de bouw- en/of gebruiksregels voor het bouwen van kleine, niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut en voor religieuze doeleinden, zoals wachthuisjes, transformatorhuisjes, schakel huisjes, gemaalgebouwtjes, pinautomaten, afval- en glascontainers, kapellen, wegkruisen en dergelijke, met dien verstande dat:

- a. de inhoud maximaal 50 m³ mag bedragen;
- b. de hoogte maximaal 3,00 meter mag bedragen.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

12.1 Feitelijke situatie

Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen ten behoeve van het in geringe mate, tot maximaal 2,00 meter, verschuiven van de bestemmingsgrenzen, mits dit noodzakelijk is, in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden op de kaart ten opzichte van de feitelijke situatie, voor zover daarmee wordt beoogd een zo goed mogelijke overeenstemming tussen het plan en de werkelijke toestand te bereiken.

Artikel 13 Overige regels

13.1 Overtreding algemene gebruiksregels

Overtreding van het bepaalde in artikel 21 is een economisch delict in de zin van artikel 1a, sub 2° van de Wet op de economische delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

13.2 Wettelijke regelingen

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, dienen deze regelingen te worden gelezen, zoals deze luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

13.3 Verhouding enkel- en dubbelbestemmingen

Waar een enkelbestemming samenvalt met een dubbelbestemming geldt primair het bepaalde ten aanzien van de dubbelbestemming.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a, Venray' van de gemeente Venray.



LEGENDA

Plangebied



Plangebied

Enkelbestemmingen

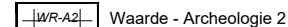


Wonen

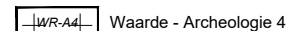
Dubbelbestemmingen



Leiding - Water

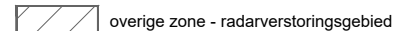


Waarde - Archeologie 2



Waarde - Archeologie 4

Gebiedsaanduidingen



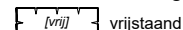
overige zone - radarverstoringsgebied

Bouwvlakken



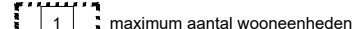
bouwvlak

Bouwaanduidingen

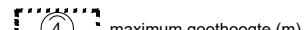


vrijstaand

Maatvoeringen



maximum aantal wooneenheden



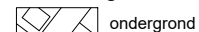
maximum goothoogte (m)

Figuren



gevellijn

Verklaringen



ondergrond

BESTEMMINGSPLAN STATIONSWEG 66A

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Locatie- en haalbaarheidsonderzoeken • Bestemmingsplannen • Ruimtelijke onderbouwingen
Plancherietekst-analyses • Begeleiding bouwprojecten
www.beusmans-jansen.nl

Gemeente Venray

NL.IMRO.0984.BP21002-on01

schaal: 1:1000 formaat: A4 concept: 22-10-2020 / LF	voorontwerp: / tekenaar ontwerp: 26-01-2023 / RM vastgesteld: / tekenaar	projectnr. OPDR: . projectnr. VWP: 20BEUSM021 bestandsnaam: 20BEUSM021-003.dwg
---	--	--



Torenallee 45
5617 BA Eindhoven



www.ruimteloket.nl

info@ruimteloket.nl

040 304 10 85

Onderwerp

Ontwerpbestemmingsplan 'Stationsweg 66A Venray'
(NL.IMRO.0984.BP21002-on01)

Datum 12 december 2023

Pagina 1 van 1

Het college van burgemeester en wethouders van Venray,

overwegende, dat ingevolge artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening de gemeenteraad de bevoegdheid heeft om voor het gehele grondgebied van de Gemeente Venray een bestemmingsplan vast te stellen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening;

dat het plan betrekking heeft op het realiseren van één vrijstaande woning gelegen aan de Stationsweg 66A te Venray op het perceel kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie T nummer 6142.

gelet op het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht en de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

In te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsweg 66A Venray'
(NL.IMRO.0984.BP21002-on01).

12 december 2023

Burgemeester en wethouders van Venray,

De burgemeester,

M.C. Uitdehaag

De gemeentesecretaris,

E.G.J. Voorn