

Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving

## Verantwoordingsrapportage Verrijkte Verkeersintensiteiten juni 2014

### Definitief

Datum	14 juli 2014
Kenmerk	WVL011/Bae/0023.02
Eerste versie	24 juni 2014

## 1 Oplevering

Deze rapportage is onderdeel van de oplevering van het verrijkingsproject rijks-  
hoofdwegennet 2014 ten behoeve van milieustudies. Binnen het project zijn vanuit  
verschillende bronnen vier verrijkte verkeersnetwerken gegenereerd:

- verkeersnetwerk 2013 vanuit INWEVA 2013;
- verkeersnetwerk 2015 vanuit afgeleid 'INWEVA 2015';
- verkeersnetwerk 2020 vanuit NRM2014 jaar 2020;
- verkeersnetwerk 2030 vanuit NRM2014 jaar 2030.

De verrijkte verkeersgegevens zijn daarnaast doorgekoppeld en overgeheveld naar  
de NSL-milieunetwerken die opgenomen zijn in de NSL Monitoringstool 2014. Dit  
verantwoordingsdocument gaat verder in op de manier waarop de verrijking,  
koppeling en het overhevelen van de verkeersintensiteiten plaatsgevonden heeft.

### 1.1 Resultaatbestanden

Als resultaat zijn aan Rijkswaterstaat de volgende uitleveringen gedaan:

#### *Verrijkte verkeersnetwerken*

- INWEVA2013lijst\_verrijkt\_corr.shp (bestandsdatum: 6 juni 2014);
- INWEVA2015verrijkt\_corr.shp (bestandsdatum: 6 juni 2014);
- bp14\_20\_ge\_verrijkt.shp (bestandsdatum: 15 mei 2014);
- bp14\_30\_ge\_verrijkt.shp (bestandsdatum: 15 mei 2014).

Deze bestanden bevatten ook de verkeersinformatie, zoals deze op 16 mei is inge-  
laden in de monitoringstool van het NSL.



#### *Verrijkte NSL-milieunetwerken*

- segment\_mt2014\_j2013verrijkt.shp (bestandsdatum: 19 mei 2014);
- segment\_mt2014\_j2015v2\_verrijkt.shp (bestandsdatum: 26 mei 2014);
- segment\_mt2014\_j2020verrijkt.shp (bestandsdatum: 19 mei 2014);
- segment\_mt2014\_j2030verrijkt.shp (bestandsdatum: 19 mei 2014).

## **1.2 Bronbestanden**

Om de resultaatbestanden te kunnen genereren, zijn bronbestanden gebruikt die door de opdrachtgever zijn aangeleverd.

#### *Jaar 2013*

- INWEVA\_2013\_obv\_def\_lijt\_RD\_proj\_rev01.shp (bestandsdatum: 6 mei 2014);
- INWEVA\_2013\_Werkdag\_01.shp (bestandsdatum: 11 maart 2014);
- definitief01\_INWEVA\_2013\_spits.xls (bestandsdatum: 25 maart 2014).

#### *Jaar 2015*

- NSL\_Weekdag\_2015.shp (bestandsdatum: 14 maart 2014);
- NSL\_Werkdag\_2015.shp (bestandsdatum: 14 maart 2014).

#### *Jaar 2020*

- BP14N03\_20\_GE.net (bestandsdatum: 9 april 2014);
- BP14O03\_20\_GE.net (bestandsdatum: 14 april 2014);
- BP14W04\_20\_GE.net (bestandsdatum: 16 april 2014);
- BP14Z03\_20\_GE.net (bestandsdatum: 10 april 2014).

#### *Jaar 2030*

- BP14N01\_30\_GE.net (bestandsdatum: 21 februari 2014);
- BP14O01\_30\_GE.net (bestandsdatum: 21 februari 2014);
- BP14W02\_30\_GE.net (bestandsdatum: 16 april 2014);
- BP14Z01\_30\_GE.net (bestandsdatum: 21 februari 2014).

## **2 Verrijken verkeersnetwerken**

De verkeersnetwerken zijn verrijkt met verkeersinformatie die noodzakelijk is voor het uitvoeren van milieuonderzoek op het gebied van luchtkwaliteit, stikstofdepositie en geluid.

Door de opdrachtgever is besloten om voor de jaren 2013 en 2015 van INWEVA uit te gaan, voor de jaren 2020 en 2030 van de regionale NRM-netwerken van NRM2014. Als verkeersbronnen zijn toegepast:

- INWEVA2013 voor de geometrie en verkeersintensiteiten huidige situatie 2013;
- INWEVA2015 voor de geometrie en verkeersintensiteiten zichtjaar 2015;
- NRM2014 voor de geometrie en verkeersintensiteiten zichtjaren 2020 en 2030.

Elk (zicht)jaar heeft zijn eigen type bronbestanden, en vereist daarmee een eigen, unieke werkwijze om te komen tot de verrijkte verkeersgegevens. Alleen voor de jaren 2020 en 2030 is de werkwijze identiek.

## 2.1 Voorgaand kalenderjaar 2013

De volgende attributen zijn aan het bronnetwerk van 2013 toegevoegd:

variabelenaam	omschrijving	thema
<b>lv_etm</b>	weekdagintensiteit licht verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 1)	lucht + geluid
<b>mv_etm</b>	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 2)	lucht + geluid
<b>zv_etm</b>	weekdagintensiteit zwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 3)	lucht + geluid
<b>stagf_lv</b>	stagnatiefactor licht verkeer, weekdag	lucht
<b>Stagf_mv</b>	stagnatiefactor middelzwaar verkeer, weekdag	lucht
<b>stagf_zv</b>	stagnatiefactor zwaar verkeer, weekdag	lucht

Aan de verrijkte verkeersgegevens heeft INWEVA2013 (Inschatting Wegvakintensiteiten) ten grondslag gelegen. INWEVA is een product van Rijkswaterstaat, waarin per wegvak op het rijkshoofdwegennet is aangegeven wat de verkeersintensiteit is. In de voorgaande jaren is gebruik gemaakt van gemodelleerde verkeersintensiteiten uit het *INWEVA-model*. Dit jaar is gebruik gemaakt van de *INWEVA-lijst*. In de INWEVA-lijst zijn de verkeersgegevens deels gebaseerd op tellingen en deels op inschattingen/modelwaarden. De INWEVA-lijst heeft de voorkeur gekregen boven het model vanwege:

- De opmerkingen die de regionale directies van Rijkswaterstaat hebben geplaatst op de conceptversie van INWEVA. Deze zijn niet in de modelversie verwerkt, en wel in de definitieve lijstversie van INWEVA.
- Consistentie met SWUNG. Het ministerie van IenM streeft er naar, de uitgangspunten voor de verschillende milieuprogramma's zo veel mogelijk gelijk te houden. Dat betekent dat, waar het kan, de uitgangspunten van het NSL en SWUNG op elkaar worden afgestemd. Voor 2014 is voor de beide programma's de lijstversie als meest geschikt beoordeeld.

De verkeersgegevens over 2013 zijn geprojecteerd op het NWB van oktober 2013, en zijn op uurniveau beschikbaar voor de gemiddelde weekdag en de gemiddelde werkdag, met onderscheid naar de drie voertuigcategorieën (licht, middelzwaar, zwaar).

Op de 2013-cijfers is, ten opzichte van de definitieve INWEVA-versie, een handmatige correctie toegepast op:

- de wisselstrook A1 vanwege inconsistenties in spits- en werkdagintensiteiten;
- N2 traverse Maastricht vanwege vereenvoudigde situatie modelnetwerk ten opzichte van de werkelijke situatie.



De verkeersgegevens uit INWEVA zijn verrijkt met een berekening van het aantal voertuigen in file. De Standaardrekenmethode congestie, zoals beschreven in de Leidraad verkeerskundige input milieustudies (RWS, april 2008), is toegepast. Als pae-factor voor vrachtverkeer is een waarde van 1,75 worden gebruikt, wat consistent is met de MT2013 en de omschaling van motorvoertuigen naar personenauto-equivalenten binnen de INWEVA-toedeling. De benodigde wegvakcapaciteiten zijn overgenomen uit de INWEVA-netwerken. De stagnatiefactoren per voertuigcategorie zijn bepaald door:

- de I/C-waarden te bepalen voor de ochtend- en avondspits;
- het aantal voertuigen in file op een gemiddelde werkdag te bepalen op basis van de I/C-waarden;
- het aantal voertuigen in file voor de gemiddelde werkdag om te rekenen naar een gemiddelde weekdag (\* 5/7);
- het aantal voertuigen in file voor de gemiddelde weekdag om te zetten naar stagnatiefactor door deling op de weekdagintensiteit.

## 2.2 Zichtjaar 2015

De volgende attributen zijn aan het bronnetwerk van 2015 toegevoegd:

variabelenaam	omschrijving	thema
lv_etm	weekdagintensiteit licht verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 1)	lucht + geluid
mv_etm	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 2)	lucht + geluid
zv_etm	weekdagintensiteit zwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 3)	lucht + geluid
stagf_lv	stagnatiefactor licht verkeer, weekdag	lucht
Stagf_mv	stagnatiefactor middelzwaar verkeer, weekdag	lucht
stagf_zv	stagnatiefactor zwaar verkeer, weekdag	lucht

Voor het zichtjaar 2015 is vanuit INWEVA2013 een toekomstprognose gemaakt. Hiervoor is door de opdrachtnemer van INWEVA2013 (Antea Group) een netwerk 2015 gegenereerd en zijn de matrices 2013 generiek opgehoogd met 3,5% om de groei tussen 2013 en 2015 te prognosticeren. Rijkswaterstaat heeft hiervoor gebruik gemaakt van de trendprognose die is opgesteld door het KIM. Deze kent geen onzekerheidsmarge. Om toch te kunnen uitgaan van een 'worst case'-benadering, is de trendgroei vermeerderd met een opslag van ongeveer 0,5% per jaar. Deze opslag is gebaseerd op de bandbreedte tussen de verkeersontwikkeling van het lage en hoge groeiscenario.

Op eenzelfde wijze als de toedeling van 2013 zijn de 2015-matrices toegedeeld aan het 2015-netwerk. Daarmee zijn verkeerscijfers 2015 beschikbaar gekomen op uur-niveau voor de gemiddelde werk- en weekdag met onderscheid naar licht, middelzwaar en zwaar verkeer.



Na controle van de toedeling 2015 is gebleken dat er sprake is van een fout in de toedeling op de N2/traverse Maastricht. Dit is het gevolg van een vereenvoudiging in het modelnetwerk ten opzichte van de werkelijke situatie. Voor de fout is in het verrijkte netwerk gecorrigeerd.

## 2.3 Zichtjaren 2020 en 2030

De volgende attributen zijn aan de bronnetwerken van 2020 en 2030 toegevoegd:

variabelenaam	omschrijving	thema
we_lv_et	weekdagintensiteit licht verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 1)	lucht + geluid
we_mv_et	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 2)	lucht + geluid
we_zv_et	weekdagintensiteit zwaar verkeer etmaalperiode (0-24 cat. 3)	lucht + geluid
we_lv_da	weekdagintensiteit licht verkeer dagperiode (7-19 cat. 1)	geluid
we_lv_av	weekdagintensiteit licht verkeer avondperiode (19-23 cat. 1)	geluid
we_lv_na	weekdagintensiteit licht verkeer nachtperiode (23-7 cat. 1)	geluid
we_mv_da	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer dagperiode (7-19 cat. 2)	geluid
we_mv_av	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer avondperiode (19-23 cat. 2)	geluid
we_mv_na	weekdagintensiteit middelzwaar verkeer nachtperiode (23-7 cat. 2)	geluid
we_zv_da	weekdagintensiteit zwaar verkeer dagperiode (7-19 cat. 3)	geluid
we_zv_av	weekdagintensiteit zwaar verkeer avondperiode (19-23 cat. 3)	geluid
we_zv_na	weekdagintensiteit zwaar verkeer nachtperiode (23-7 cat. 3)	geluid
we_flv	stagnatiefactor licht verkeer, weekday	lucht
we_fmV	stagnatiefactor middelzwaar verkeer, weekday	lucht
we_fzv	stagnatiefactor zwaar verkeer, weekday	lucht
landsdeel	codering voor NRM (1=Noord, 2=Oost, 3=West, 4=Zuid)	administratief

Voor de zichtjaren 2020 en 2030 is er door Rijkswaterstaat voor gekozen om, in lijn met het voorgaande jaar, gebruik te maken van de geactualiseerde basisprognoses uit het NRM2014. Dit betekent dat per landsdeel de verkeersgegevens van het desbetreffende vigerende NRM verrijkt zijn.

Voordat de verrijking heeft plaatsgevonden, is het rijkswegennet binnen de vier studiegebieden van de NRM's samengevoegd tot één compleet netwerk op basis van de gebiedscodering in de vier netwerken. Door introductie van een codering voor het landsdeel is op wegvakniveau in het netwerk herkenbaar uit welk NRM de verkeersintensiteiten afkomstig zijn. Het netwerk is op juistheid gecontroleerd om te voorkomen dat dubbelingen of gaten in het netwerk aanwezig zijn.

Per zichtjaar zijn de werk/week-verhouding en opdeelfactoren voor de dagdelen en voertuigcategorieën op wegvakniveau bepaald door middel van een 'INWEVA2011'-toedeling op alle afzonderlijke NRM-netwerken. De verhoudingen en opdeelfactoren zijn eenvoudig overgezet naar het 'landelijke NRM-netwerk'.



De stagnatiefactoren zijn bepaald op basis van de Standaardrekenmethode congestie.

### **3 Koppelen verkeersnetwerken aan NSL2014**

#### **3.1 INWEVA2013 en 2015 aan NSL2014**

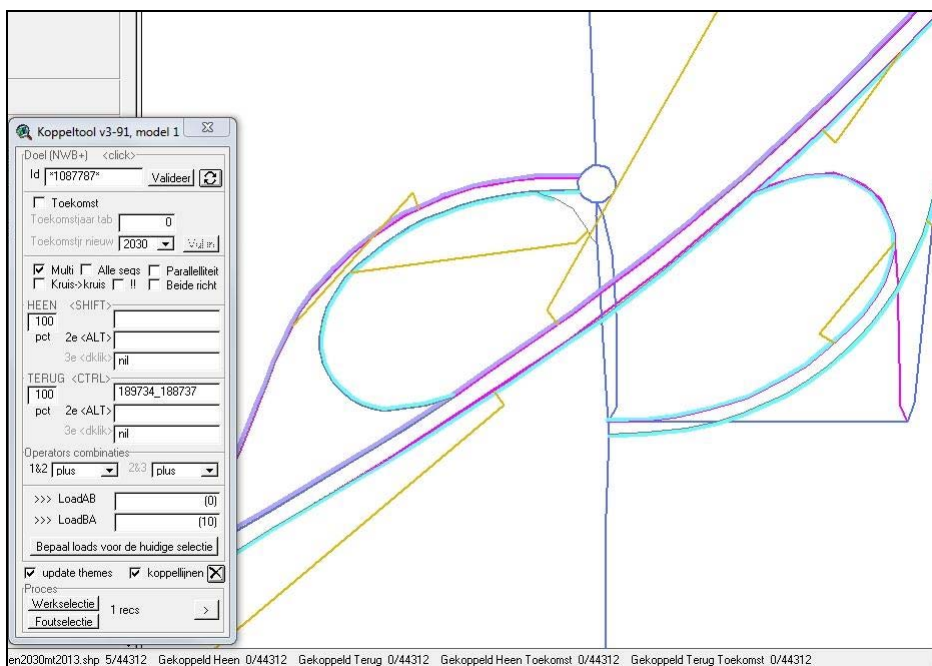
Vanuit NSL was een koppeling beschikbaar van INWEVA2012 en bijbehorende 2015 naar de NSL2013-netwerken. Deze koppelingen zijn als basis gebruikt, en geactualiseerd ter plaatse van veranderingen in INWEVA of in de NSL-netwerken.

#### **3.2 NRM2014 aan NSL2014**

Vanuit NSL was een koppeling beschikbaar voor de jaren 2020 en 2030 van NRM2013 naar de NSL2013-netwerken. Tussen NRM2013 en NRM2014 heeft een grootschalige actualisering plaatsgevonden. Het basisjaar is opgetild van 2004 naar 2010 en daarbij voorzien van infrastructuur uit het NWB van 2010. Deze actualisering is gepaard gegaan met het genereren van een compleet nieuwe knoopnummering. De bestaande koppelingen van NRM2013 naar MT zijn gebaseerd op deze knoopnummering, en zijn daarmee onbruikbaar geworden.

Het genereren van een nieuwe koppeling tussen de NRM-verkeersnetwerken en de NSL-milieunetwerken heeft in twee stappen plaatsgevonden:

- *Automatisch genereren koppelingen*  
De koppelingen voor de jaren 2020 en 2030 zijn in eerste instantie automatisch gegenereerd met behulp van een door Goudappel Coffeng ontwikkelde overheveltool. Deze tool kan geavanceerde koppelingen maken tussen een bron- en een doelnetwerk. Hierbij zijn wegvakken binnen zelf in te stellen marges automatisch aan elkaar gekoppeld, waarbij de koppeling richtingsspecifiek heeft plaatsgevonden. Wegvakken waar binnen de ingestelde marges geen automatische koppelingen voor gemaakt konden worden, zijn handmatig aangevuld.
- *Visuele controle met behulp van een slimme handmatige koppeltool*  
Na de automatisch gegenereerde koppeling is het hele hoofdwegennet visueel langs gelopen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de door Goudappel Coffeng BV ontwikkelde handmatige koppeltool. Deze tool is beschikbaar in een GIS-omgeving en biedt slimme tools, zoals het visualiseren van een verbindinglijn tussen het gekoppelde bron- en doelwegvak en het, bij correcties, verwerken van de juiste richtingspecifieke koppeling. Dit voorkomt invoer fouten.



Voorbeeld handmatige koppeltool

### 3.3 Kwaliteitscontroles

Aan de koppelingen vanuit de verkeersnetwerken naar de NSL-netwerken heeft de opdrachtgever hoge kwaliteitseisen gesteld. Verkeerde koppelingen kunnen grote gevolgen hebben ten aanzien van berekende luchtconcentraties en/of geluidniveaus. De volgende kwaliteitscontroles zijn uitgevoerd:

- **Controle op knooppunten met voldoende verschillende koppelingen**  
 Als in het NSL-netwerk meerdere wegvakken bij een knoop samenkomen (bijvoorbeeld bij een aansluiting tussen een afrit en de hoofdrijbaan van een auto-snelweg) is het te verwachten dat de koppelingen en daarmee de intensiteiten op de aanliggende wegvakken van de knoop verschillend zijn. Per knoop is vastgesteld hoeveel wegvakken op de knoop aantakken en hoeveel verschillende koppelingen er zijn. Is het aantal verschillende koppelingen lager dan het aantal wegvakken, dan is deze locatie nagelopen en, indien nodig, de koppeling bijgesteld.
- **Vergelijking gekoppelde intensiteit INWEVA/NRM2014 met NSL2013**  
 Met behulp van de koppelingen zijn de verrijkte verkeersintensiteiten overgeheveld. Deze intensiteiten zijn vergeleken met de intensiteiten die in de vigerende NSL2013-netwerken aanwezig zijn. De verwachting is dat per wegvak de oude en nieuwe intensiteiten ongeveer een gelijke orde van grootte hebben. Grote afwijkingen kunnen duiden op een onjuiste koppeling, waardoor deze nagelopen zijn.

- *Extra controle van wegen met hele hoge intensiteit*  
Nederland kent enkele zeer drukke wegen met intensiteit van meer dan 150.000 voertuigen per etmaal (doorsnede). Verkeerde koppelingen op deze locaties kunnen leiden tot een normoverschrijding. Deze locaties hebben extra aandacht gekregen bij de controles.

## 4 Overhevelen intensiteiten naar NSL2014

De verrijkte verkeersintensiteiten zijn met behulp van de koppelvelden overgeheveld naar de NSL2014-netwerken, die binnen een ander project parallel aan de verrijkte verkeersgegevens ontwikkeld zijn. Er is rekening gehouden met het gegeven dat de wegvakken in de INWEVA- en NRM-verkeersnetwerken het verkeer voor één rij/richting beschrijven, en de wegvakken in de NSL-netwerken het verkeer voor de wegdoorsnede (twee richtingen) beschrijven. Dit betekent dat op wegvakken die in twee richtingen bereden mogen worden, de intensiteiten opgeteld zijn tot doorsnede-cijfers, en de file-informatie ook is gewogen tot informatie voor de doorsnede.

### *Dynamisch snelheidsregime*

Vanaf het jaar 2012 is sprake van de aanwezigheid van 130 km/h op specifieke trajecten op de autosnelwegen. Op een deel van deze trajecten geldt permanent 130 km/h, op een groot deel geldt 130 km/h alleen gedurende specifieke dagdelen. Tijdens de overige uren geldt een andere wettelijke snelheid. In de luchtberekeningen voor de NSL-monitoringstool wordt rekening gehouden met deze dynamische snelheden.

Op locaties waar een dynamische snelheid geldt, zijn de etmaalintensiteiten voor lichte voertuigen opgesplitst in een intensiteit voor de dagperiode (07.00-19.00 uur) en een intensiteit voor de avond/nachtperiode (19.00-07.00 uur). De dagintensiteit is opgenomen in de kolom 'int\_lv', de avond/nachtintensiteit is opgenomen in 'int\_lv\_dyn'. De locaties waar een dynamische snelheid geldt, zijn gekenmerkt door de snelheidswaarde in de kolom 'maxs\_p\_dyn'.

*De hoeveelheid stagnerend licht verkeer blijft constant.* De hoeveelheid stagnerend verkeer is geen vaste waarde in de NSL-netwerken, maar volgt uit de vermenigvuldiging van de stagnatiefactor ('stag\_lv') met de intensiteit ('int\_lv'). Bij dynamische trajecten is de intensiteit licht verkeer echter opgesplitst, waardoor in de kolom 'int\_lv' alleen de dagperiode-intensiteit is vastgelegd. Vermenigvuldiging van de stagnatiefactor met de intensiteit levert een te laag aantal voertuigen in file op. De stagnatiefactor is dan ook gecorrigeerd om te komen tot de juiste hoeveelheid stagnerend verkeer. Hiervoor is eerst in absolute zin de hoeveelheid stagnerend verkeer terugerekend en deze vervolgens gedeeld door de dagperiode-intensiteit (alles specifiek voor de categorie licht verkeer).





$$\text{Gecorrigeerde stagnatiefactor} = \frac{\text{(oorspronkelijke stagnatiefactor * etmaalintensiteit)}}{\text{dagperiode-intensiteit}}$$

In bijlage 1 is de beschrijving opgenomen van alle variabelen die in de NSL-netwerken voorkomen (bron: Handleiding Monitoring NSL, april 2014). Ten behoeve van geluidsberekeningen is de informatie in de NSL-netwerken uitgebreid met negen intensiteitskolommen voor de gewenste drie dagdelen en drie voertuigcategorieën.

**Bijlage 1 Beschrijving variabelen NSL-netwerken**

	Naam	Omschrijving en vereisten	Opmerkingen en aandachtspunten
A	<b>segment_id</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gehele waarden groter dan '0' invullen (bijv. 15001).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen met een uniek nummer</li> <li>&gt; In combinatie met de geometrie en hoogte wordt segment_id gebruikt voor identificatie van het wegvak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Als het een nieuw wegvak betreft, incl. geometrie, zal de Monitoringstool het wegvak evt. hernoemen als het opgegeven nummer al gebruikt wordt voor een al bestaand wegvak in de Monitoringstool. Dat gebeurt dan gelijktijdig ook in het rekenpuntenbestand zodat de aangemaakte overdrachtslijnen intact blijven.</li> <li>&gt; Advies: geef nieuwe/gewijzigde wegvakken een unieke, sprekende naam, zodat deze eenvoudig terug te vinden zijn in het bestand</li> <li>&gt; Als gebruik wordt gemaakt van geëxporteerde bestanden van de Monitoringstool adviseren wij om de kenmerken segment_id en overheid_id <i>niet</i> te wijzigen / hernoemen.</li> <li>&gt; Op basis van de wijzigingsrechten en de ligging van het wegvak bepaalt de Monitoringstool de naam van de overheid en jurisdictiecode (overheid_id). Deze werkwijze voorkomt dat overheden in elkaars gebieden wegvakken kunnen wijzigen of aanmaken.</li> </ul>
B	<b>nwb_weg_id</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Dit is het identificatienummer van het wegvak zoals opgenomen in het Nationaal Wegenbestand (NWB).</li> <li>&gt; Als het wegvak op basis van de ligging bekend is in het Nationaal Wegenbestand (NWB) worden deze gegevens gebruikt. Dit gegeven is niet aan te passen.</li> </ul>	
C	<b>nwb_versie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Dit is het versienummer van het NWB uitgedrukt in jjmm (jaar in één of twee cijfers, maand in twee cijfers).</li> <li>&gt; Als het wegvak op basis van de ligging bekend is in het Nationaal Wegenbestand (NWB) worden deze gegevens gebruikt. Dit gegeven is niet aan te passen.</li> </ul>	
D	<b>begin_pos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Startpunt van het wegvak geprojecteerd op het NWB-wegvak. Als 'begin_pos' &lt; 'end_pos': segment heeft dezelfde digitaliseerrichting als in het NWB, anders is digitaliseerrichting tegengesteld.</li> <li>&gt; Als het wegvak op basis van de ligging bekend is in het Nationaal Wegenbestand (NWB) worden deze gegevens gebruikt. Dit gegeven is niet aan te passen.</li> </ul>	
E	<b>end_pos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Eindpunt van het wegvak geprojecteerd op het NWB wegvak. Als 'begin_pos' &lt; 'end_pos': segment heeft dezelfde digitaliseerrichting als in het NWB, anders is digitaliseerrichting tegengesteld.</li> <li>&gt; Als het wegvak op basis van de ligging bekend is in het Nationaal Wegenbestand (NWB) worden deze gegevens gebruikt. Dit gegeven is niet aan te passen.</li> </ul>	
F	<b>overheid_id</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Jurisdictiecode van betreffende overheid cq wegbeheerder.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen; al ingevulde waarden niet aanpasbaar.</li> </ul>	
G	<b>overheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; naam overheid cq wegbeheerder.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen; al ingevulde naam niet aanpasbaar want deze wordt afgeleid uit overheid_id.</li> </ul>	
H	<b>straatnaam</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Straatnaam</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen.</li> </ul>	
I	<b>straatnr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Wegnummer</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen.</li> </ul>	
J	<b>wegbeheer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Wegbeheerder, afkortingen: G = gemeente, P = provincie, R = rijk, W = waterschap en T = privaat</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken. Dit gegeven wordt gebruikt voor presentatie in de kaart.</li> </ul>	

K	<b>hoogte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gemiddelde hoogte van het wegvak t.o.v. omringend maaiveld.</li> <li>&gt; Geheel getal tussen -30 en 30 meter; in de berekening wordt conform de Rbl de hoogte afgekapt op -6 en +6 meter in geval van lagere resp. hogere opgegeven waarden.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; In combinatie met de geometrie en segment_id wordt de hoogte gebruikt voor identificatie van het wegvak.</li> <li>&gt; Voor sommige vormen (dijk, talud, etc.) gelden correcties op de in te voeren hoogte, zie bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> <li>&gt; Bij weghoogten &gt; 0 meter beschouwt de Monitoringstool deze default als 'dijk of wal met scherpe zijkanten'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Accuraat invullen voor SRM2-wegvakken want het gegeven wordt gebruikt in SRM2-berekeningen.</li> <li>&gt; Voor SRM1-berekeningen wordt dit gegeven niet gebruikt maar moet wel ingevuld worden.</li> <li>&gt; Zie beschrijving in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> <li>&gt; Een wegverhoging kan een andere vorm hebben dan 'dijk of wal met scherpe zijkanten'. Dan moet een waarde bij hoogte ingevuld worden die een zelfde correctie van <math>\sigma_0</math> oplevert als was het 'dijk of wal met scherpe zijkanten'. Bijv. een 'viaduct': werkelijke hoogte x2 als hoogte invullen en bij 'dijk of wal met vlakke zijkanten': werkelijke hoogte /2 als hoogte invullen.</li> <li>&gt; In het veld/kolom 'opmerking' kunt u een toelichting op de ingevulde hoogte vermelden.</li> </ul>
L	<b>x</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; X-coördinaat (rijksdriehoek-coördinaten) van het zwaartepunt van het wegvak</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De waarde wordt door de Monitoringstool bepaald uit de ligging zoals gegeven in kolom <i>geomet_wkt</i> (kolom AR).</li> </ul>	
M	<b>y</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Y-coördinaat (rijksdriehoek-coördinaten) van het zwaartepunt van het wegvak</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De waarde wordt door de Monitoringstool bepaald uit de ligging zoals gegeven in kolom <i>geomet_wkt</i> (kolom AR).</li> </ul>	
N	<b>Wegtype</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Geeft aan welk wegtype het betreffende wegvak is.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; Voor SRM2-wegen kiest u uit de waarden 92, 93, 94:                      92 = weg van het onderliggende wegennet (ook provinciale weg) met een breed profiel                      93 = autosnelweg van het hoofdwegennet met een breed profiel                      94 = autosnelweg van het hoofdwegennet met een breed profiel en toepassing van strikte handhaving op de snelheid                      Breed profiel = toepassingsbereik SRM2: afstand tussen wegrand en bebouwing is groter dan 3x de hoogte van de bebouwing.</li> <li>&gt; Voor SRM1-wegen kan gekozen worden uit de waarden 0, 1, 2, 3, 4. Zie opmerkingen hiernaast.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Voor SRM1-wegvakken is het wegtype zoals ingevuld in het <i>rekenpuntenbestand</i> leidend voor het uitvoeren van de SRM1-berekening. De geëxporteerde bestanden bevatten voor SRM1-wegen daarom de waarde '0'. Het doorvoeren van wijzigingen in deze kolom heeft geen effect voor de rekenresultaten bij SRM1-wegen. Voor een omschrijving van de SRM1-wegtypen, zie par. 9.6.1 en Bijlage 4.1.</li> <li>&gt; Het kan voorkomen dat een gemeentelijke weg een dusdanig breed wegprofiel heeft dat het onder de reikwijdte van SRM2 valt. Voor die situaties is wegtype 92 beschikbaar.</li> <li>&gt; Strikte handhaving betekent snelwegen waar trajectcontroles gelden. De emissiefactoren behorende bij situaties met strikte handhaving verschillen ten opzichte van de 'normale' verkeerssituatie op een snelweg.</li> </ul>

O	<b>snellheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Deze parameter representeert welk snelheidstype een <b>SRM1</b>-wegvak heeft. De tool gebruikt aan de hand van het ingevoerde type de corresponderende emissiefactoren in de berekening.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; Vul in geval van een SRM2-wegvak de waarde b in.</li> <li>&gt; U kiest voor SRM1-wegvakken uit de waarden b, c, d, of e (in kleine letters):</li> </ul> <p>b = "buitenweg algemeen". Typisch buitenwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 60 km/h, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde km.</p> <p>c = "normaal stadsverkeer". Typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 km/h, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde km.</p> <p>d = "stagnerend stadsverkeer". Stadsverkeer met een grote mate van congestie, een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h, gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde km.</p> <p>e = "stadsverkeer met minder congestie". Stadsverkeer met een relatief groter aandeel "free-flow" rijgedrag, een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 45 km/h, gemiddeld ca. 1,5 stop per afgelegde km.</p> <p>De verouderde waarde a wordt vanaf 2012 niet langer geaccepteerd door de Monitoringstool.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Alhoewel het snelheidsaanduidingen voor SRM1-wegvakken betreffen moet er ook een waarde (b) ingevuld zijn als het om een SRM2-wegvak gaat.</li> <li>&gt; Het gehanteerde snelheidstype heeft betrekking op de 'normale' verkeerssituatie van het wegvak. Het kan voorkomen dat gedurende een bepaalde, beperkte, periode van de dag stagnatie voorkomt. Deze situatie met beperkte stagnatie kan de gebruiker specificeren door in de kolommen AG/AJ/AL/AN aan te geven welk percentage van het verkeer te maken heeft met stagnatie. Zie omschrijving van de kolommen AG/AJ/AL/AN.</li> </ul>
P	<b>tun_factor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Voor zowel SRM1 als SRM2 de aanduiding dat het wegvak in een tunnel ligt of grenst aan een tunnelmond en welke tunnelfactor er daarom geldt voor het betreffende wegvak.</li> <li>&gt; De tunnelfactor geeft de emissies die vrijkomen <i>in</i> de tunnel, toegekend aan het aansluitende wegvak, weer.</li> <li>&gt; Wanneer het wegvak in een tunnel ligt, geldt de waarde 0.</li> <li>&gt; Wanneer het wegvak <i>niet</i> op een tunnel aansluit of daarin ligt, geldt de waarde 1.</li> <li>&gt; Wanneer het wegvak wel op een tunnel aansluit maar er niet in ligt, geldt een waarde groter dan 1 (zie aandachtspunt hiernaast).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; U bepaalt de waarde voor een wegvak dat aan een tunnel grenst aan de hand van de formules 1.12 a en 1.12 b van bijlage 1 van <a href="#">de Rbl</a> – zie Bijlage 4.5.</li> <li>&gt; Vanaf monitoringsronde 2013 kent de Monitoringstool zogeheten correctievelden. Die zijn beter geschikt om resultaten uit windtunnelonderzoek te verwerken. Zie par. 8.7 voor dit onderwerp.</li> </ul>
Q	<b>boom_factor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Beschrijft in welke mate er bomen langs een SRM1-wegvak aanwezig zijn.</li> <li>&gt; De keuze bestaat uit de waarden 1 / 1.25 / 1.5.</li> <li>&gt; Voor een omschrijving van de bomenfactor, zie paragraaf 9.4.1</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; Vul bij SRM2-wegvakken altijd de waarde 1 in. Bij SRM1 kunt u volstaan met de waarde 1 of de waarde uit (leidende) rekenpuntenbestand invullen. Dat heeft alleen een administratieve waarde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De bomenfactor wordt alleen gebruikt in SRM1-berekeningen, maar moet ook voor SRM2-wegvakken ingevuld zijn.</li> <li>&gt; Voor SRM1-wegvakken is de bomenfactor zoals ingevuld in het <i>rekenpuntenbestand</i> bepalend voor de uitgevoerde SRM1-berekening. De geëxporteerde bestanden bevatten voor SRM1-wegen daarom de factor '1'.</li> <li>&gt; Het wijzigingen van de bomenfactor in deze kolom Q heeft geen effect voor de rekenresultaten bij SRM1-en SRM2 wegen.</li> </ul>

R	<b>maxsnelh_p</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De wettelijke maximumsnelheid (in km/u) die geldt voor <i>personenauto's</i> op het betreffende SRM2-wegvak.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarde <math>\geq 0</math> en <math>\leq 130</math>.</li> <li>&gt; In geval van dynamische maximum snelheden vult u hier de lage maximum snelheid in, die betrekking heeft op de kolommen AG (stagf_lv) en AH (int_lv). De hoge maximum snelheid en bijbehorende intensiteit vult u in de kolommen S (maxs_p_dyn) en AI (int_lv_dyn) in.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aan de hand van de ingevoerde waarde kiest de tool de emissiefactor van een bepaalde SRM2- snelheids-categorie: <ul style="list-style-type: none"> <li><math>\leq 80</math> = categorie 80 km/u</li> <li><math>&gt; 80 \leq 100</math> = categorie 100 km/u</li> <li><math>&gt; 100 \leq 120</math> = categorie 120 km/u</li> <li><math>&gt; 120 \leq 130</math> = categorie 130 km/u</li> </ul> </li> <li>&gt;De maximumsnelheid wordt alleen gebruikt in SRM2-berekeningen, maar moet ook voor SRM1-wegvakken altijd een waarde <math>\geq 0</math> ingevuld zijn. De ingevulde waarde heeft geen invloed op de SRM1-berekening.</li> </ul>
S	<b>maxs_p_dyn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De dynamische (maximale) snelheid (in km/u) die geldt voor <i>personenauto's</i> op het betreffende SRM2-wegvak.</li> <li>&gt; niet verplicht in te vullen; alleen bij betreffende <b>SRM2</b>-wegvakken gebruiken.</li> <li>&gt; Gehele waarde <math>\geq 0</math> en <math>\leq 130</math></li> <li>&gt; in deze kolom vult u de hoge maximum snelheid in van de dynamische maximum snelheden. Deze heeft betrekking op de motorvoertuigen zoals opgegeven in kolom AI (int_lv_dyn).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Heeft allen effect op SRM2-wegvakken</li> <li>&gt; Zie opmerkingen bij kolom R en AG, en par. 9.3.5</li> </ul>
T	<b>maxsnelh_v</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De wettelijke maximumsnelheid (in km/u) die geldt voor <i>vrachtauto's</i> op het betreffende SMR2-wegvak.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarde <math>\geq 0</math> en <math>\leq 80</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zie omschrijving kolom R.</li> </ul>
U	<b>a_rand_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De afstand tussen de weg van het wegvak en de rand van de linkerkant van het wegvak (in meters).</li> <li>&gt; Met ingang van 2012 niet meer verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> <li>&gt; Waarde <math>\geq 0</math>. Evt. tot op 1 decimaal nauwkeurig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De ingevoerde waarde heeft geen effect op het rekenresultaat.</li> </ul>
V	<b>a_gevel_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De afstand tussen de weg van het wegvak en de gevel aan de linkerkant van het wegvak (in meters).</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	
W	<b>bebdicht_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bebouwingsfractie aan de linkerkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	
X	<b>a_toepas_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De afstand tussen de weg van het wegvak en het rekenpunt met inachtneming van het toepasbaarheidbeginsel aan de linkerkant van de weg (in meters).</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; U kunt gebruik maken van het toepasbaarheidbeginsel door het rekenpunt buiten de toepasbaarheidafstand te plaatsen.</li> </ul>
Y	<b>a_scherm_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Geeft aan of er een (geluid)scherm langs de linkerkant van een SRM2-wegvak aanwezig is en welke afstand (in meters) er is tussen de weg en het scherm.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. Alleen als er een scherm aan de linkerkant van het wegvak is.</li> <li>&gt; Waarden groter dan 0 invullen, tot op 1 decimaal nauwkeurig, of leeg laten.</li> <li>&gt; Alleen schermen tot een afstand van 50 meter hebben effect in berekening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gebruiken als een geluidscherm langs de linkerkant van een SRM2-wegvak aanwezig is.</li> <li>&gt; Is er geen geluidscherm aan de linkerkant van de SRM2-weg aanwezig, dan geen waarde invullen.</li> <li>&gt; Zie beschrijving in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> </ul>

Z	<b>s_hoogte_l</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Geeft aan wat de hoogte van het (geluid)schermb langs de linkerkant van een SRM2-wegvak (in meters).</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. Alleen als er een scherm aan de linkerkant van het wegvak is.</li> <li>&gt; Waarden groter dan 0 invullen, tot op 1 decimaal nauwkeurig, of leeg laten.</li> <li>&gt; De maximale rekenhoogte van een scherm is 6 meter. Hogere waarden worden in de berekening behandeld als een scherm van 6 meter, conform de Rbl.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gebruiken als een geluidsschermb langs de linkerkant van een SRM2-wegvak aanwezig is.</li> <li>&gt; Is er geen geluidsschermb langs de linkerkant aanwezig, dan geen waarde invullen.</li> <li>&gt; Zie beschrijving in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> <li>&gt; Vul in geval van een 'aarden wal' als scherm de halve hoogte in voor een juiste verwerking van het effect. De Monitoringstool behandelt een scherm standaard als 'schermb' met bijbehorend effect zoals beschreven in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> </ul>
AA	<b>a_rand_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De afstand tussen as en rand, als bij kolom 'U' maar aan de rechterkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Met ingang van 2012 niet meer verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> <li>&gt; Waarde <math>\geq 0</math>. Evt. tot op 1 decimaal nauwkeurig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De ingevoerde waarde heeft geen effect op het rekenresultaat.</li> </ul>
AB	<b>a_gevel_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De afstand tot de gevel als bij kolom 'V' maar aan de rechterkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	
AC	<b>bebdicht_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bebouwingsfractie als bij kolom 'W' maar aan de rechterkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	
AD	<b>a_toepas_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Afstand incl. toepasbaarheidbeginsel, als bij 'X' maar aan de rechterkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. De Monitoringstool gebruikt dit gegeven niet in berekeningen.</li> </ul>	
AE	<b>a_schermb_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Afstand tot een (geluid)schermb langs de rechterkant van een SRM2-wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. Alleen als er een scherm aan de rechterkant van het wegvak is.</li> <li>&gt; Waarden groter dan 0 invullen, tot op 1 decimaal nauwkeurig, of leeg laten.</li> <li>&gt; Alleen schermen tot een afstand van 50 meter hebben effect in berekening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zie opmerkingen bij kolom Y</li> <li>&gt; Zie beschrijving in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> </ul>
AF	<b>s_hoogte_r</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schermhoogte als bij kolom 'Z' maar aan de rechterkant van het wegvak.</li> <li>&gt; Niet verplicht in te vullen. Alleen als er een scherm aan de rechterkant van het wegvak is.</li> <li>&gt; Waarden groter dan 0 invullen, tot op 1 decimaal nauwkeurig, of leeg laten.</li> <li>&gt; De maximale rekenhoogte van een scherm is 6 meter. Hogere waarden worden in de berekening behandeld als een scherm van 6 meter, conform de Rbl.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zie opmerkingen bij kolom Z</li> <li>&gt; Zie beschrijving in bijlage II van de <a href="#">Rbl</a></li> </ul>
AG	<b>stagf_lv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hier geeft u aan of een bepaald deel van de verkeersintensiteit van <i>licht verkeer</i> op het wegvak te maken heeft met stagnatie of files. Bijvoorbeeld omdat er gedurende een bepaalde, beperkte, periode van de dag stagnatie voorkomt.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-wegvakken</b>. Een waarde tussen 0 en 1 invullen: = 0: bij geen stagnatie / files; &gt; 0: bij stagnatie / files.</li> <li>&gt; De opgegeven stagnatie heeft betrekking op de voertuigen uit kolom AH (int_lv); niet op die uit kolom AI (int_lv_dyn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Het betreft de <i>etmaalgemiddelde</i> fractie van de verkeersintensiteit van licht verkeer dat stagneert.</li> <li>&gt; Wanneer in kolom 'O' de 'gemiddelde' verkeerssituatie van een SRM1-wegvak als stagnerend is gekwalificeerd, voert u in deze kolom AF een waarde '0' in.</li> <li>&gt; Deze parameter is een verdere verfijning van de opgegeven snelheid in kolom 'O'.</li> <li>&gt; Zie verder Bijlage 4.4</li> </ul>

AH	<b>int_lv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersintensiteit <i>licht verkeer</i>: het aantal lichte motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarden invullen (<math>\geq 0</math>).</li> <li>&gt; In geval van dynamische maximum snelheden: vul hier het aantal motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde) in dat met de lage snelheid (kolom R) rijdt. Het deel van de motorvoertuigen dat met de hoge snelheid rijdt, vult u in kolom AI (<i>int_lv_dyn</i>) in.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zie tabel 1 in Bijlage 4.3</li> <li>&gt; Zie opmerkingen bij kolom R (maxsnelh_p)</li> </ul>
AI	<b>int_lv_dyn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersintensiteit <i>licht verkeer</i>: het aantal lichte motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde) dat met de hoge (dynamische) maximale snelheid rijdt.</li> <li>&gt; De totale intensiteit lichte motorvoertuigen op een wegvak met dynamische maximum snelheden is de som van kolom AH en AI.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarden invullen (<math>\geq 0</math>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Heeft allen effect op SRM2-wegvakken</li> <li>&gt; Zie ook de opmerking bij kolom AH en par. 9.3.5</li> </ul>
AJ	<b>stagf_mv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hier geeft u aan of een bepaald deel van de verkeersintensiteit van <i>middelzwaar verkeer</i> op het wegvak te maken heeft met stagnatie of files.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken. Een waarde tussen 0 en 1 invullen: = 0: bij geen stagnatie / files; &gt; 0: bij stagnatie / files.</li> </ul>	Zie opmerkingen bij AG
AK	<b>int_mv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersintensiteit <i>middelzwaar verkeer</i>: het aantal middelzware motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarden invullen (<math>\geq 0</math>).</li> </ul>	Zie tabel 1 in Bijlage 4.3
AL	<b>stagf_zv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hier geeft u aan of een bepaald deel van de verkeersintensiteit van <i>zwaar verkeer</i> op het wegvak te maken heeft met stagnatie of files.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken. Een waarde tussen 0 en 1 invullen: = 0: bij geen stagnatie / files; &gt; 0: bij stagnatie / files</li> </ul>	Zie opmerkingen bij AG
AM	<b>int_zv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersintensiteit <i>zwaar verkeer</i>: het aantal zware motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarden invullen (<math>\geq 0</math>).</li> </ul>	Zie tabel 1 in Bijlage 4.3
AN	<b>stagf_bv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hier geeft u aan of een bepaald deel van de verkeersintensiteit van <i>bussen</i> op het wegvak te maken heeft met stagnatie of files.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken. Een waarde tussen 0 en 1 invullen: = 0: bij geen stagnatie / files; &gt; 0: bij stagnatie / files</li> </ul>	Zie opmerkingen bij AG
AO	<b>int_bv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersintensiteit <i>bussen</i>: het aantal bussen per etmaal (weekdaggemiddelde).</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2-</b>wegvakken.</li> <li>&gt; Gehele waarden invullen (<math>\geq 0</math>).</li> </ul>	Zie tabel 1 in Bijlage 4.3



AP	<b>opmerking</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tekstveld voor opmerkingen bij het wegsegment.</li> <li>&gt; Het veld kunt u ook gebruiken om een koppeling te leggen met bijv. een verkeersmodel. U kunt in dit veld dan aangeven, d.m.v. ID of naam, met welk wegvak in het verkeersmodel een wegvak in het wegvakkenbestand van de Monitoringstool correspondeert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zie ook par. 8.5 voor informatie over het koppelen van een verkeersmodel aan bestanden van de Monitoringstool.</li> </ul>
AQ	<b>gewijzigd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Veld waarin de Monitoringstool automatisch de datum en tijd noteert waarop een of meerdere kenmerken van het wegsegment voor het laatst gewijzigd zijn.</li> </ul>	
AR	<b>geomet_wkt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; In dit veld beschrijft u de geometrie van een wegvak in een CSV-bestand conform het Well-known-Tekst formaat.</li> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; In combinatie met de hoogte en segment_id wordt geomet_wkt gebruikt voor identificatie van het wegvak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Het wegvakkenbestand in GIS-formaat (.dbf) bevat géén kolom met geometrie omdat deze informatie in de .shape-bestanden is vastgelegd.</li> <li>&gt; Wijziging van de ligging van een wegvak kunt u het beste met een GIS-programma doen.</li> </ul>
AS	<b>actie</b>	<p>Dit gegeven is alleen van belang voor het uitvoeren van de monitoring, niet voor het uitvoeren van een berekening met de NSL-Rekentool.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>Verplicht</b> in te vullen voor <b>SRM1- en SRM2</b>-wegvakken.</li> <li>&gt; In te vullen waarden 'i', 'c', 'u' of 'd'.</li> </ul>	<p>i=insert/ c=create, als u een nieuw wegvak aanmaakt  u= update, als u de gegevens van het wegvak wijzigt  d = delete, als u het wegvak wilt verwijderen</p>