



**Akoestisch onderzoek woningen
bestemmingsplan Berkelstraat
te Almelo.**

Adviseur : ing. Wim Buijvoets
Opdrachtgever : BJZ.nu
Twentepoort Oost 16A
7609 RG Almelo
Contactpersoon : dhr. Niels van Benthem
Datum : 9 mei 2012
Werknummer : 12.030



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	1
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden	2
1.3 Berekening geluidbelasting	2
2 GELUIDBELASTING	3
2.1 Verkeerscijfers	3
2.2 Berekende geluidbelasting en toetsing	3
2.3 Rekenmodel en resultaten	3
2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting	5
2.5 Ontheffingscriteria hogere grenswaarden (3.2. nota)	6
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van de BJZ.nu is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeerslawaai op de gevels van het plan voor woningen op de hoek Berkelstraat-Bornsestraat te Almelo.

Voor de locatie is in 2007 een hogere grenswaarde vastgesteld van maximaal 60 dBA voor de bouw van 52 appartementen. Deze hogere grenswaarde procedure is gevoerd ten gunste van een concreet bouwplan (artikel 19 WRO oud). De hogere grenswaarden zijn aldus nog niet geborgd in het bestemmingsplan. Reden om voor onderstaand bouwplan, naast de procedure wijziging bestemmingsplan, ook een hogere grenswaarde procedure te doorlopen.

1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of vaststelling van een projectafwijkingsbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gesitueerd is. In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel.

Wettelijke geluidszones van wegen :

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De "Regeling bepaling geluidzones langs wegen" van 30 maart 1993 geeft aan waar de zone van een weg begint. De zone is gelegen aan weerszijden van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- of fietspaden en vluchtstroken worden niet tot de weg gerekend en vallen binnen de zone. De zone langs een weg omvat het gebied waarbinnen extra aandacht moet worden geschonken aan het geluid afkomstig van de betrokken weg. Binnen een zone moet worden gestreefd naar een akoestisch optimale situatie. Dit betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het opstellen van bestemmingsplannen, het verlenen van (individuele) bouwvergunningen en het aanleggen van infrastructurele werken, het akoestische aspect van de plannen direct in kaart moet worden gebracht. Zodoende kan in een vroeg stadium worden onderkend of plannen doorgang kunnen vinden danwel of maatregelen nodig zijn om een akoestisch gunstig klimaat te creëren.

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor :

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2);

De woningen liggen in "stedelijk" gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van een aantal wegen.



1.2 Grenswaarden

De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een woning t.g.v. een weg bedraagt 48 dB.

Onder bepaalde voorwaarden kan, indien voor de geplande bouw een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB in stedelijk gebied. Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden :

- de optredende geluidbelasting moet lager zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting, in dit geval 63 dB (art 83 lid 2 van de Wgh),
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

De gemeente Almelo heeft het beleid t.a.v. de voorkeursgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting opgenomen in de "gebiedsgericht geluidbeleid gemeente Almelo" d.d. 19-8-09.

Het geluidbeleid staat op de locatie hogere waarden toe. Daarbij ligt het plan (op de kaart) in een gebied met de gebiedstypering wonen, maar ook binnen het gebied dat wordt aangeduid met "opgerekte binnenstad". Gelet op de omschrijving kan de Berkelstraat ook vallen onder de typering "Mengvorm wonen en werken". het is een hoofdas van en naar het centrum. De bovengrens is dan 63 dB, na een "zwaarwegende afweging en compensatie".

De in het beleid gestelde voorwaarden hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dient voor wegverkeerslawaaai de procedure gevolgd. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

30 km uur wegen

Volgens jurisprudentie blijkt een 30 km/uur weg in de beoordeling te moeten worden meegenomen, indien vooraf aangenomen had kunnen worden dat deze weg een geluidbelasting veroorzaakt die hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). De toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening, het geluidbeleid geeft dat ook aan. Deze belangenafweging moet worden gemaakt bij het wijzigen van een bestemmingsplan, in dit geval voor de Rijnstraat.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de uitbreiding invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006, standaard-methode I of II. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van de rekenmethode II.

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijnsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg en de immissiepunten (geplande woninggevel).



2 GELUIDBELASTING

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens in de toekomstige situatie over 10 jaar (2022).

De weg- en verkeersgegevens uit de VMK 2020 zijn afkomstig van de gemeente Almelo als in de bijlage I opgenomen. Voor het jaar 2022 is gerekend met een autonome groei van 3% t.o.v. het jaar 2020, dat is een "worst case" scenario.

2.2 Berekende geluidbelasting en toetsing

Berekend is de invallende geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van appartementen, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode.

Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg en per appartement.

Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de grenswaarde mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder (i.v.m. stiller worden van verkeer) worden verminderd met :

- 2 dB voor wegen met een wettelijke maximum snelheid van 70 km/uur en hoger (Van Rechteren Limpurgsingel).
- 5 dB voor wegen met een wettelijke maximum snelheid tot 70 km/uur (overige wegen)

2.3 Rekenmodel en resultaten

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V1.91) zijn schematisch opgenomen :

- de weg met intensiteiten,
- de bouwblokken, objecten en verharde bodemgebieden,
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5, 4.5, 7.5 en 10.5 m boven het maaiveld.

De Van Rechteren Limpurgsingel, Berkelstraat/Violierstraat en Bornsestraat worden als afzonderlijke wegen getoetst. Voor de rekeninvoergegevens wordt verwezen naar de berekening in bijlage I.

De geluidbelasting L_{DEN} incl. de tijdelijke aftrek t.g.v. alle onderzochte wegen, uitgezonderd de Rijnstraat, is hoger dan de voorkeursgrenswaarde als weergegeven in de tabel I t/m 3.

Alleen de hoogste belasting per weg en appartement is in de tabellen opgenomen.

In gevolge art. 110 lid g van de Wet geluidhinder is de aftrek bij het vaststellen van de noodzakelijke geluidwerende maatregelen 0 dB en wordt gerekend met de cumulatieve belasting van alle wegen welke is opgenomen in de plot in bijlage I.



TABEL I: overzicht berekende geluidbelasting L_{DEN} Berkelstraat/Violierstraat				
puntnr	verdieping	hoogte H_w	incl. aftrek	overschrijding grenswaarde 36 x
1a	Beg.gr	1.5	50	2
3a	Beg.gr	1.5	58	10
4a	Beg.gr	1.5	58	10
5a	Beg.gr	1.5	59	11
6a	Beg.gr	1.5	59	11
7a	Beg.gr	1.5	59	11
10a	Beg.gr	1.5	58	10
1b	1 ^e verd.	4.5	52	4
3b	1 ^e verd.	4.5	59	11
4b	1 ^e verd.	4.5	59	11
5b	1 ^e verd.	4.5	59	11
6b	1 ^e verd.	4.5	59	11
7b	1 ^e verd.	4.5	59	11
8b	1 ^e verd.	4.5	59	11
9b	1 ^e verd.	4.5	59	11
10b	1 ^e verd.	4.5	58	10
12b	1 ^e verd.	4.5	52	4
13b	1 ^e verd.	4.5	51	3
14b	1 ^e verd.	4.5	49	1
1c	2 ^e verd.	7.5	52	4
3c	2 ^e verd.	7.5	59	11
4c	2 ^e verd.	7.5	59	11
5c	2 ^e verd.	7.5	59	11
6c	2 ^e verd.	7.5	59	11
7c	2 ^e verd.	7.5	59	11
8c	2 ^e verd.	7.5	59	11
9c	2 ^e verd.	7.5	59	10
10c	2 ^e verd.	7.5	58	10
12c	2 ^e verd.	7.5	52	4
13c	2 ^e verd.	7.5	51	3
14c	2 ^e verd.	7.5	50	2
10d	3 ^e verd.	10.5	58	10
15d	3 ^e verd.	10.5	51	3
16d	3 ^e verd.	10.5	51	3
17d	3 ^e verd.	10.5	51	3
18d	3 ^e verd.	10.5	50	2

1 voor puntnrs zie plots in bijlage I



puntnr	verdieping	hoogte H_w	incl. aftrek	overschrijding grenswaarde 6x
1a	Beg.gr	1.5	50	2
2a	Beg.gr	1.5	50	2
1b	1 ^e verd.	4.5	51	3
2b	1 ^e verd.	4.5	51	3
1c	2 ^e verd.	7.5	51	3
2c	2 ^e verd.	7.5	51	3

puntnr	verdieping	hoogte H_w	incl. aftrek	overschrijding grenswaarde 4x
11c	2 ^e verd.	7.5	49	1
12c	2 ^e verd.	7.5	49	1
11d	3 ^e verd.	10.5	50	2
19d	3 ^e verd.	10.5	49	1

De ambitiewaarde van 48 dB uit het geluidbeleid wordt op alle woningen overschreden, de bovengrens van 63 dB wordt niet overschreden.

2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Slechts wanneer voldoende gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is of niet aan de hoofd- en locatie specifieke criteria kan worden voldaan, kan een hogere grenswaarde worden toegekend. Er zal dus uitgezocht moeten worden welke maatregelen mogelijk zijn de geluidbelasting te reduceren.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren worden onderzocht in de volgorde bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen.

Vergroten afstand

Door een grotere afstand tussen de gevels en de weg ontstaat een lagere geluidbelasting. Voor een significante afname van 2 dB moet de afstand $\pm 50\%$ worden vergroot. Het gaat dan om grote afstanden waar geen ruimte voor is. Kleine verschuivingen hebben geen significant effect.

Bronmaatregelen

Het geluid door een voertuig wordt veroorzaakt door motor- en bandengeluid. In de loop der jaren zijn voertuigen, met name vrachtwagens veel stiller geworden, daar is in de rekenmethode al rekening mee gehouden. De verwachting is dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Door toepassing van de zgn tijdelijke aftrek wordt daar rekening mee gehouden. De initiatiefnemer van het bouwplan ten behoeve waarvan dit akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het motor- en bandengeluid aan het voertuig evenals op het verminderen van de verkeersintensiteit.

Wel is het mogelijk een reductie te krijgen op het bandengeluid door aanpassing van het wegdektype.



In de onderstaande tabel staan de reducties van een aantal stillere wegdekken bij snelheden van 50 km/uur t.o.v. DAB waar mee is gerekend.

Reductie wegdek t.o.v. DAB	SMA 0/6	dunne deklaag A	dunne deklaag B
Snelheid 50 km/uur	0.9	3.3	4.3

Op de Van Rechteren Limpurgsingel is al stil asfalt toegepast. Het aanbrengen van stil asfalt op de Berkelstraat en Bornsestraat, excl het kruispunt, over een totale afstand van ca 250 m geeft een reductie van ca 4 dB waar mee voor de Berkelstraat nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats vindt. Stillere asfalt over een kleine lengte kan uit civieltechnisch oogpunt niet wordt verlangd.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen (geluidschermen, wallen) langs de weg(en) zijn niet reëel. Voor voldoende effect moet een scherm over voldoende lengte en hoogte zo dicht mogelijk op de weg zijn geprojecteerd, dat is in dit geval niet op eigen grond realiseerbaar.

Maatregelen aan de gevels

Wanneer een hogere grenswaarde wordt verleend zijn maatregelen aan de gevels noodzakelijk. De vereiste geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt maximaal $(64 - 33 =) 31$ dB voor de voorgevels langs de Berkelstraat.

De kosten van de maatregelen zijn afhankelijk van de keuze voor het ventilatiesysteem. Wanneer wordt gekozen voor een natuurlijke toevoer via openingen in de geluidbelaste gevel zijn susroosters noodzakelijk. De suskasten voor de verblijfsruimten komen dan i.p.v. normale roosters. De meerkosten voor de susroosters bedragen ca € 40.000,- excl. BTW uitgaande dat zo veel mogelijk via de minder belaste gevels wordt geventileerd.

Tot een geluidwering van 27-28 dB kan met normale dubbele HR++ beglazing in de belaste gevels worden volstaan. In dit geval moet voor de voorgevels rekening worden gehouden met geluidwerend glas en een verbeterde kierdichting. Voor de voorgevels aan de Rijnstraat en Bornsestraat gaat het voornamelijk om zwaardere beglazing met meerkosten van ca € 5000,- excl BTW. Voor de voorgevels aan de Berkelstraat is gelaagde geluidwerende beglazing nodig met geraamde meerkosten van ca € 15.000,- excl BTW.

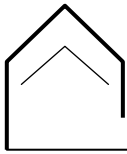
De totale meerkosten voor geluidwerende maatregelen aan de gevels worden geraamd op ca € 60.000,- excl. BTW.

2.5 Ontheffingscriteria hogere grenswaarden (3.2. nota)

In art 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is bepaald dat een hogere grenswaarde alleen kan worden verleend indien :

Toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

In de beleidsnota van de gemeente Almelo is vastgelegd wat de gemeente hieronder verstaat.



Locatie specifieke criteria (5.6.2. nota)

Ieder verzoek om een hogere grenswaarde wordt in ieder geval aan de voornoemde criteria getoetst. Daarnaast worden bij de afweging over het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde ook de locatiespecifieke kenmerken betrokken. De onderstaande locatiespecifieke kenmerken worden in overwegingen als positief aspect meegenomen dan wel als zwaarwegend argument meegenomen.

- de locatie bevindt zich in de nabijheid van een bus- of treinstation;
- de nieuwbouw ter plaatse dient ter vervanging van bestaande bebouwing;
- de nieuwbouw zorgt voor afscherming van het achterliggende gebied;
- de locatie is opgenomen in herstructureringsplannen;
- de nieuwbouw vult een open plek op tussen aanwezige bebouwing;
- de huidige functie komt niet meer overeen met de gewenste functie;
- de beoogde ontwikkeling vormt een markant punt of een markante lijn, dat dient ter versterking van de stedenbouwkundige structuur
- met de ontwikkeling van de betreffende locatie worden één of meerdere andere milieuknelpunten (bijv luchtkwaliteit, bodemsanering, overige hindersituatie) elders opgelost.

Voor de nieuwe appartementen geldt het volgende locatiespecifieke kenmerk :

- de nieuwbouw vult een open plek op tussen aanwezige bebouwing;
- de beoogde ontwikkeling vormt een markant punt of een markante lijn, dat dient ter versterking van de stedenbouwkundige structuur;

Een aanvullend argument is dat er in 2007 een hogere grenswaarde is vastgesteld voor 52 woningen. Het Meet en rekenvoorschrift 2006 geeft in artikel 3.8 het volgende aan : "Indien een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een weg in dB(A) is vastgesteld, wordt die waarde omgerekend tot de waarde van de geluidsbelasting in dB door de getalswaarde van de vastgestelde waarde te verminderen met het verschil tussen de heersende geluidsbelasting in dB(A) en de heersende geluidsbelasting in dB." De gemeente Almelo heeft voor de intensiteiten uit 2006 die berekening uitgevoerd. Daar blijkt geen verschil in te zitten. D.w.z. de hogere grenswaarde van 60 dB(A) in 2007 komt overeen met 60 dB. De hoogste waarde t.g.v. de Berkelstraat oor 2022 is 59 dB, de geluidbelasting veranderd niet significant.

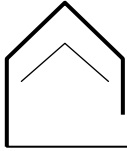
Er wordt een hogere grenswaarde aangevraagd voor (zie ook tabellen 1 t/m 3) :

- 36 woningen m.b.t. de Berkelstraat/Violierstraat met een hogere grenswaarde van 50 t/m 59 dB
- 6 woningen m.b.t. de Bornsestraat met een hogere grenswaarde van 50 en 51 dB
- 4 woningen m.b.t. de Van Rechteren Limpurgsingel met een hogere grenswaarde van 49 en 50 dB.

Voorwaarden voor het verlenen van een hogere grenswaarde (3.2.3 nota)

Wanneer het verzoek tot een hogere grenswaarde getoetst is op de hiervoor genoemde hoofdcriteria en locatiespecifieke criteria wordt gekeken aan welke voorwaarden moet worden voldaan.

Indien aangetoond is dat op alle niveaus het verzoek tot een hogere grenswaarde voldoet aan de hoofd- en locatiespecifieke criteria kan onder voorwaarden een hogere grenswaarde worden verleend. De gemeente Almelo past hierbij primair akoestische compensatiemaatregelen toe. Deze zijn per geluidklasse verschillend.



In hoofdstuk 1.2 wordt aangegeven dat voor het gebied, langs een hoofdas van en naar het centrum, de bovengrens 63 dB is, na een "zwaarwegende afweging en compensatie".

Criteria voor het toekennen van een hogere grenswaarde tot en met de geluidklasse "lawaaig"

Bij het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen tot en met de geluidsklasse "lawaaig" worden aanvullend ook de volgende criteria bij de afweging betrokken :

1. in de geluidsklasse "lawaaig" wordt slechts in het geval van een enkele woning voor het opvullen van een open plek tussen bestaande bebouwing en/of ter plaatse van vervangende nieuwbouw, nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen gebouwd;
2. de lucht- en contactgeluidisolatie-index tussen woningen/appartementen wordt met één geluidsklasse van 5 dB verhoogd;
3. naast de akoestische compensatie wordt bij grotere bouwplannen ook niet-akoestische compensatie toegepast (bijvoorbeeld veel groen, een kinderspeelplaats of nabijheid van openbaar vervoer).

Criteria 1 is niet van toepassing omdat het meerdere appartementen betreft. Aan criterium 2 kan worden voldaan door de zwaardere woningscheidende constructies en een zwevende vloer.

Wat betreft niet-akoestische compensatie het volgende : In de nieuwe situatie worden alle parkeerplaatsen aan de straatzijde vervangen door een groenstrook. Bewoners kunnen achter het gebouw parkeren. Het gebouw ligt in de nabijheid van openbaar vervoer.

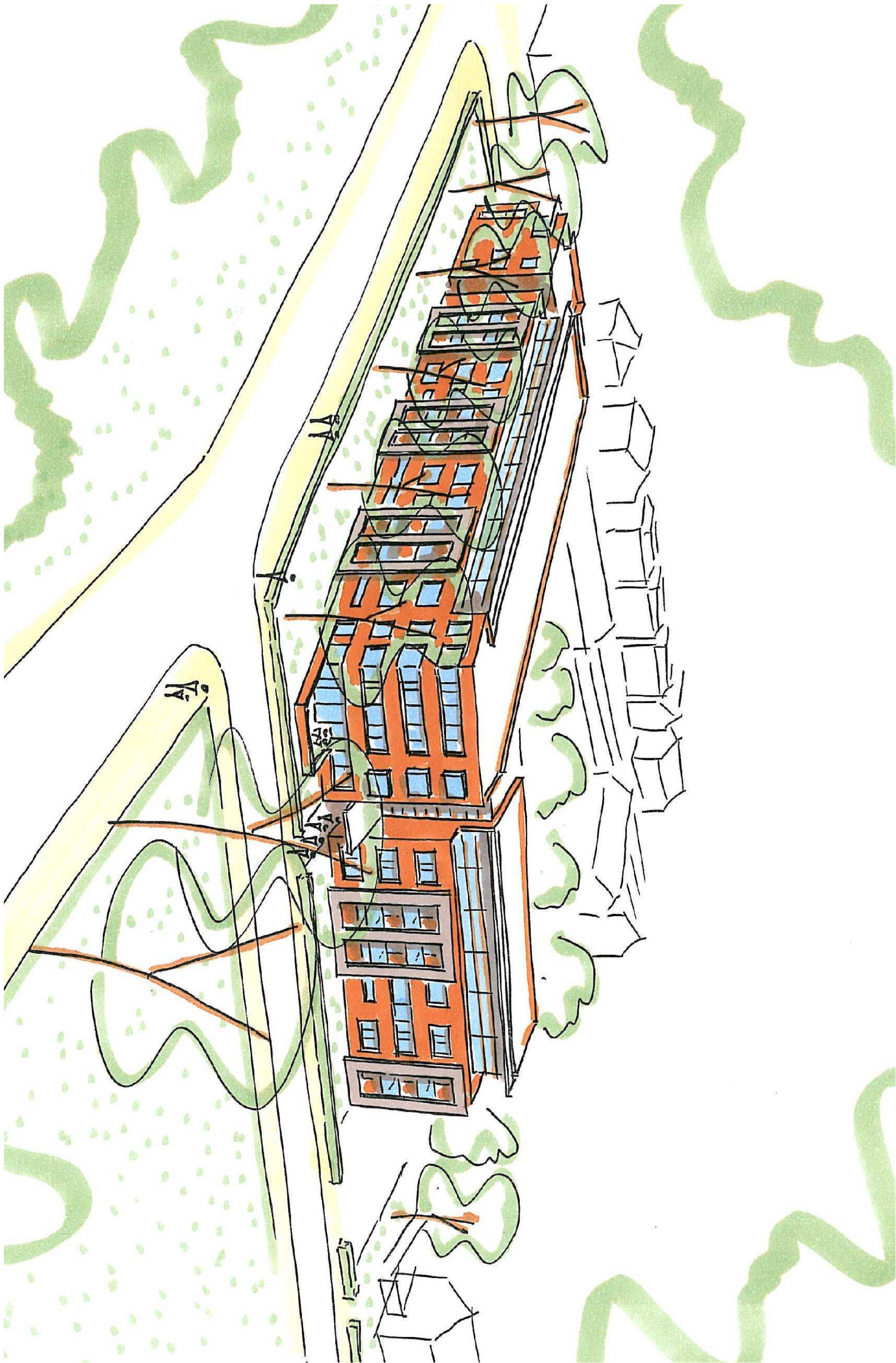
Ing. Wim Buijvoets.



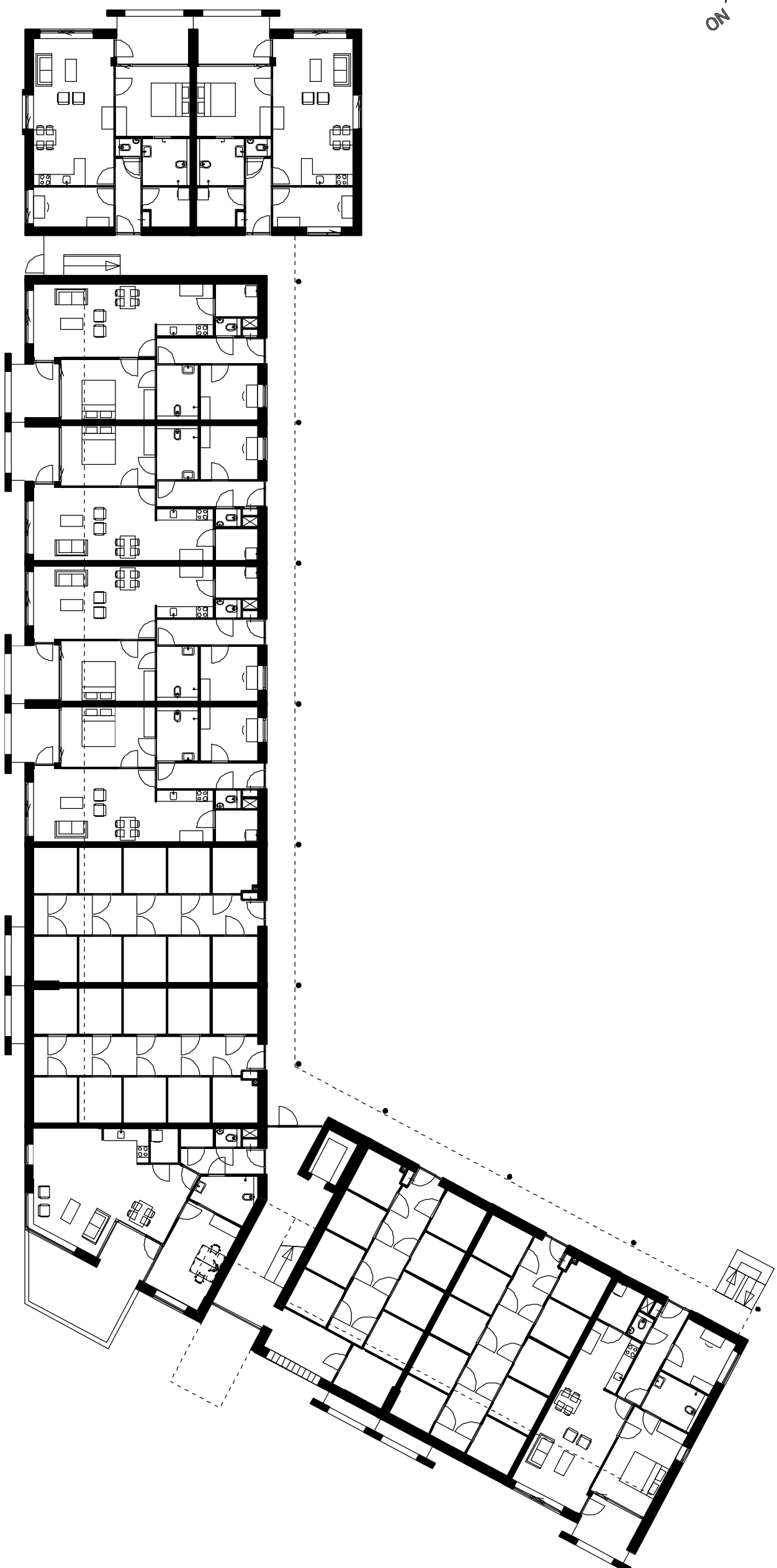
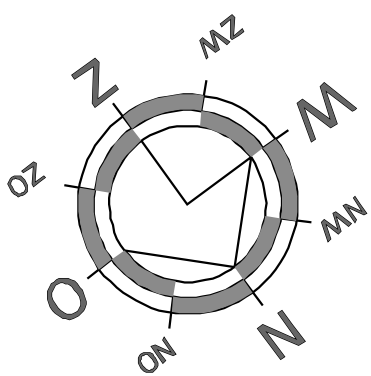
Bijlage I

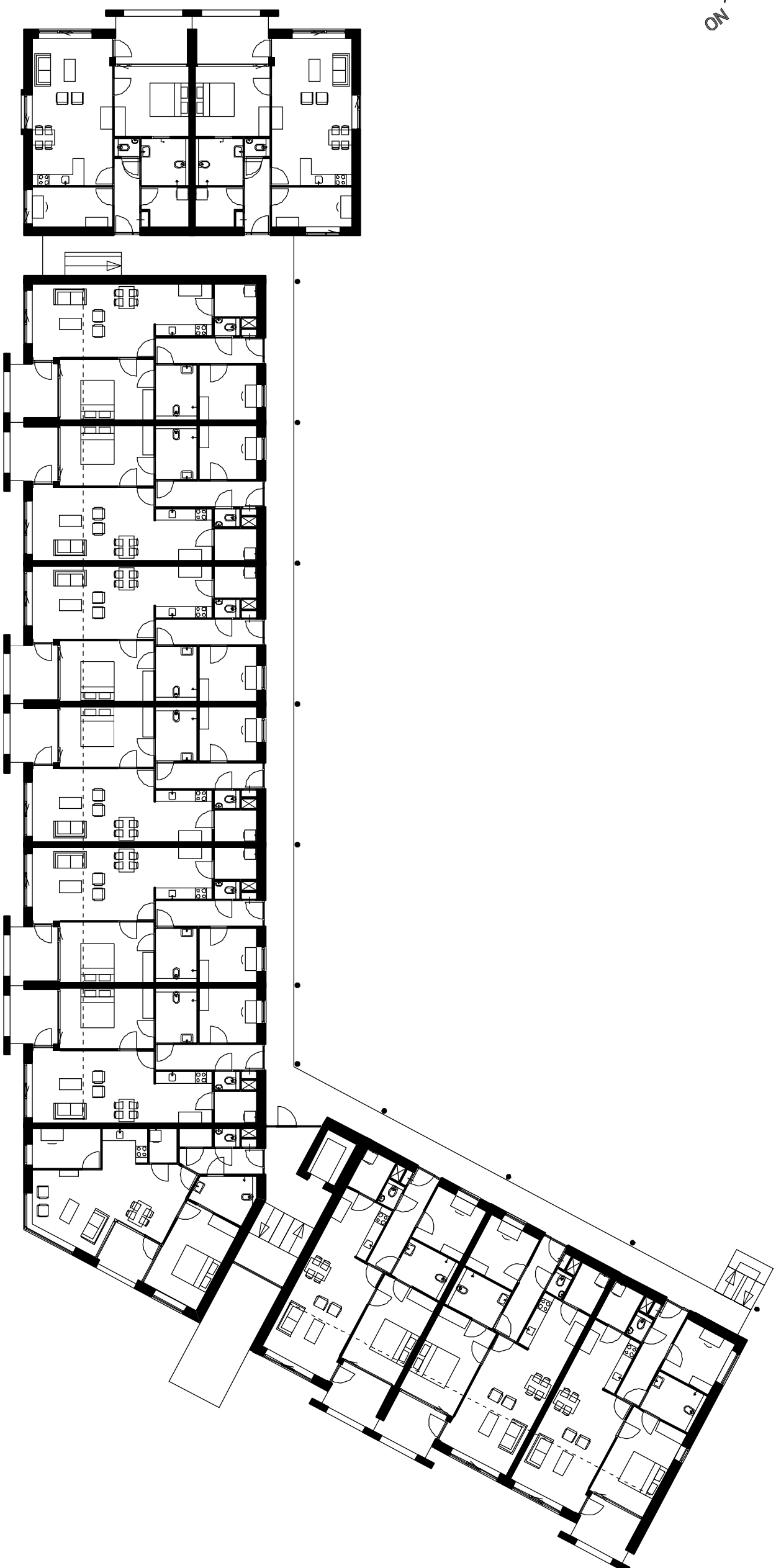
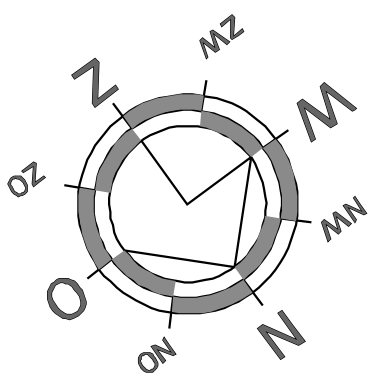
Tekeningen + verkeersgegevens

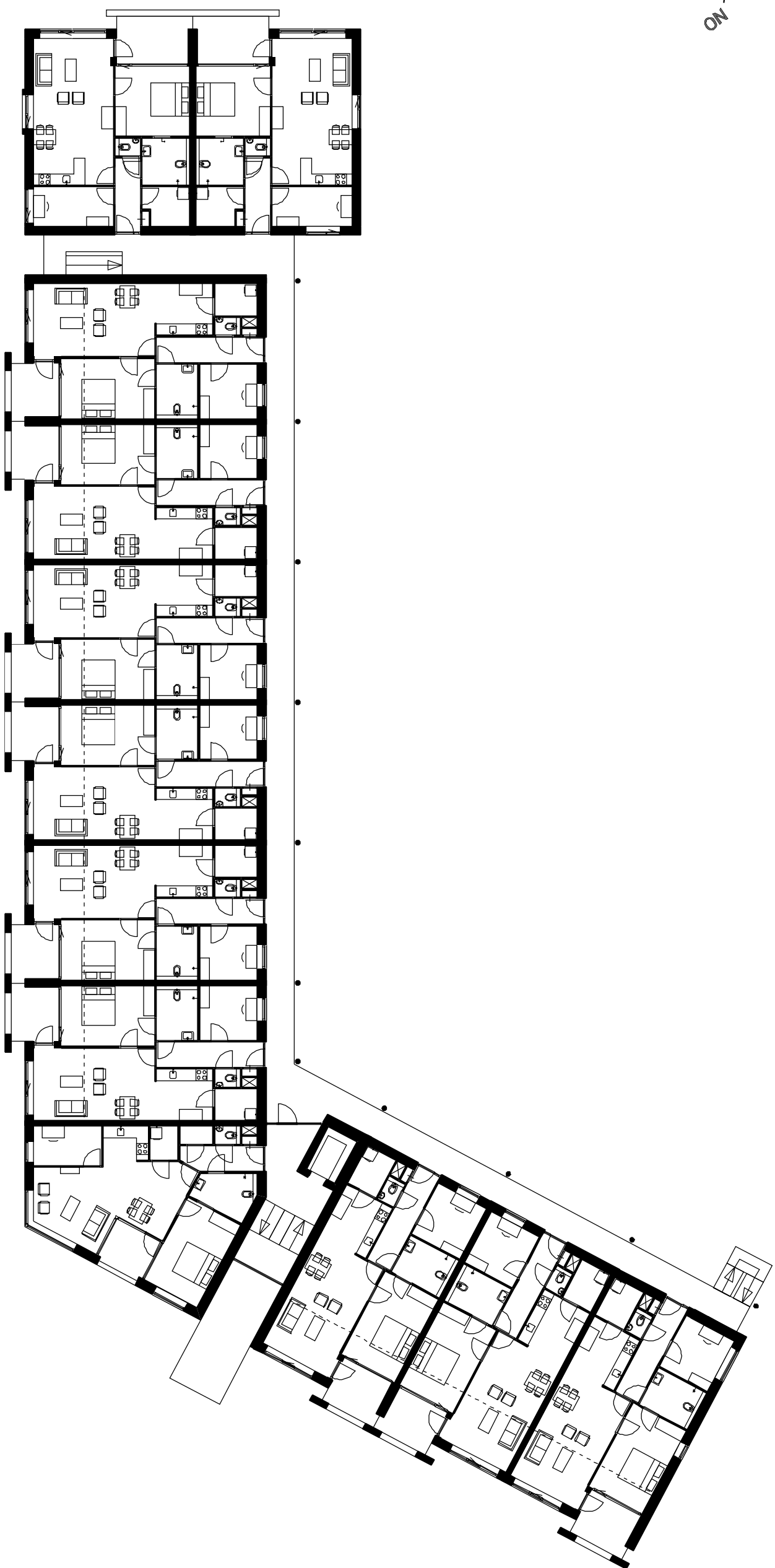
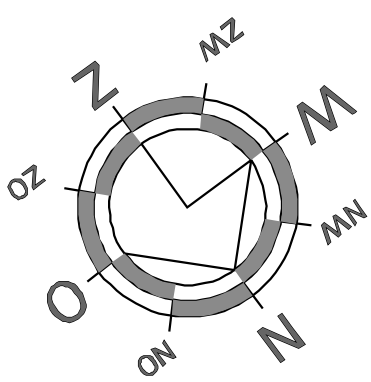
Gegevens rekenmodel en resultaten

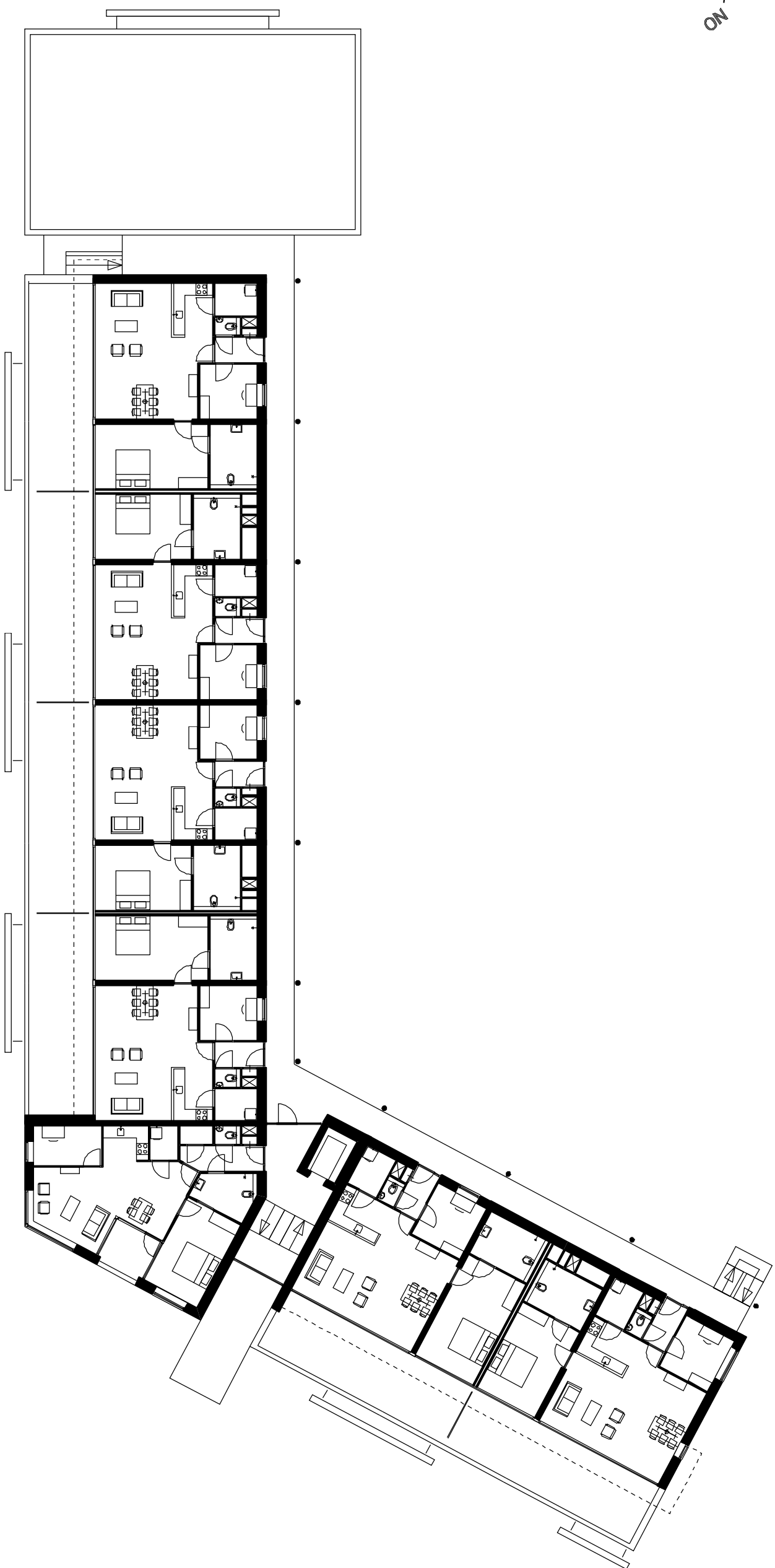
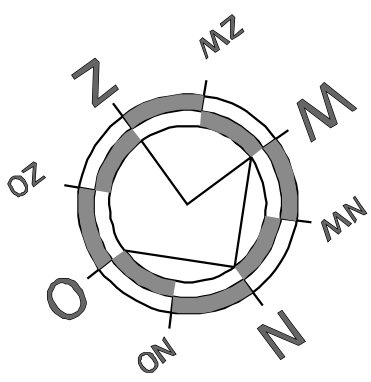














Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17090-168365, Start/End 0/10000 Berkelstraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24278734853011_0001							
Opmerkingen linkerzijde	2							
Opmerkingen rechterzijde	1,1a,1b,3,132							
Wegvaklengte	90,9							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Wijkontsluiting	Wegtype			Wijkontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	50	50			50			
idem voor vrachtverkeer	50	50			50			
idem voor bussen	50	50			50			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	4018			4782				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000		
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4400			4400				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,52	3,92	0,76	6,52	3,90	0,77		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	97,6	97,8	98,6	98,2	98,3	98,9		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	1,8	1,6	1,0	1,4	1,3	0,8		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen bus intensiteit	13			13				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000		
Etm. Busint. (gespiegeld)	13			13				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,74	3,44	0,67	6,74	3,44	0,67		
Wegdekverharding	referentiewegdek			Wegdekhoopte	0,0			
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte	0,0			
				Breedte harde berm	0,0			
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0	0,0			Won	Corr	Won	Corr
Afstand weg-as-gevel [m]	16,0	12,3	Eengezinswoningen		0	0,0	3	0,0
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	10,0	8,8	Woningen begane grond		0	0,0	0	0,0
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0	0,0	Woningen 1e etage		0	0,0	0	0,0
Bebouwingsfractie	0,77	0,85	Woningen 2e etage		0	0,0	0	0,0
Waarneemhoopte speciaal	0,0	0,0	Woningen 3e etage		0	0,0	0	0,0
Schermhoopte	0,0	0,0	Woningen 4e etage en hoger		0	0,0	0	0,0
Tophoek scherm			Speciale woningen		0	0,0	0	0,0
Busbaan	Wegas	Dek	Trambaan		Wegas	Dek		
Aan linkerzijde	0,0 [m]	referentiewegdek	Links niet aanwezig					
Aan rechterzijde	0,0 [m]	referentiewegdek	Rechts niet aanwezig					

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17128-168365, Start/End 4625/10000Berkelstraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24285504853668_0002							
Opmerkingen linkerzijde	11,13,15,17,19,21							
Opmerkingen rechterzijde	122,124,126,128,130..146,148,150,152							
Wegvaklengte	53,8							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Wijkontsluiting	Wegtype			Wijkontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	50	50			50			
idem voor vrachtverkeer	50	50			50			
idem voor bussen	50	50			50			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	4904			4230				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	4567			4567				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,52	3,90	0,77	6,52	3,92	0,76		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	98,2	98,3	98,9	97,7	97,8	98,6		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	1,4	1,3	0,8	1,8	1,6	1,0		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen bus intensiteit	13			13				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etm. Busint. (gespiegeld)	13			13				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,74	3,44	0,67	6,74	3,44	0,67		
Wegdekverharding	SMA 0/6			Wegdekhoogte		0,0		
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte		0,0		
				Breedte harde berm		0,0		
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0		0,0		Won Corr		Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]	24,0		44,7		Eengezinswoningen		7 0,0 16 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	12,8		10,7		Woningen begane grond		0 0,0 0 0,0	
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0		0,0		Woningen 1e etage		0 0,0 0 0,0	
Bebouwingsfractie	0,97		0,81		Woningen 2e etage		0 0,0 0 0,0	
Waarneemhoogte speciaal	0,0		0,0		Woningen 3e etage		0 0,0 0 0,0	
Schermhoogte	0,0		0,0		Woningen 4e etage en hoger		0 0,0 0 0,0	
Tophoek scherm					Speciale woningen		0 0,0 0 0,0	
Busbaan	Wegas	Dek		Trambaan		Wegas	Dek	
Aan linkerzijde	0,0 [m]	SMA 0/6		Links niet aanwezig				
Aan rechterzijde	0,0 [m]	SMA 0/6		Rechts niet aanwezig				

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17086-17090, Start/End 3358/10000 Violierstraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24271384852025_0002							
Opmerkingen linkerzijde	195							
Opmerkingen rechterzijde	2,2a,2b,4,6,8,10							
Wegvaklengte	103,1							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Wijkontsluiting	Wegtype			Wijkontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	50	50			50			
idem voor vrachtverkeer	50	50			50			
idem voor bussen	50	50			50			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	3246			3366				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	3306			3306				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,51	3,93	0,77	6,51	3,93	0,77		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	98,8	98,9	99,3	99,0	99,1	99,4		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	0,9	0,8	0,5	0,8	0,7	0,4		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
Wegdekverharding	referentiewegdek			Wegdekhogte	0,0			
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte	0,0			
				Breedte harde berm	0,0			
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0		0,0		Won Corr		Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]	65,2		10,4		Eengezinswoningen		1 0,0 8 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	12,2		10,4		Woningen begane grond		0 0,0 0 0,0	
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0		0,0		Woningen 1e etage		0 0,0 0 0,0	
Bebouwingsfractie	0,16		0,77		Woningen 2e etage		0 0,0 0 0,0	
Waarneemhoogte speciaal	0,0		0,0		Woningen 3e etage		0 0,0 0 0,0	
Schermhogte	0,0		0,0		Woningen 4e etage en hoger		0 0,0 0 0,0	
Tophoek scherm				Speciale woningen		0 0,0 0 0,0		
Busbaan	Wegas	Dek		Trambaan	Wegas	Dek		
Links niet aanwezig				Links niet aanwezig				
Rechts niet aanwezig				Rechts niet aanwezig				

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17090-17092, Start/End 2526/8281 Bornsestraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24264884853462_0003							
Opmerkingen linkerzijde	161,163,165,167,169..187,189,191,193							
Opmerkingen rechterzijde	112,112a,114							
Wegvaklengte	160,5							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Wijkontsluiting	Wegtype			Wijkontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	50	50			50			
idem voor vrachtverkeer	50	50			50			
idem voor bussen	50	50			50			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	1755			1288				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	1521			1521				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,51	3,93	0,77	6,52	3,90	0,77		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	98,8	98,9	99,3	98,2	98,3	98,9		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	0,9	0,8	0,5	1,4	1,3	0,8		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen bus intensiteit	13			13				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etm. Busint. (gespiegeld)	13			13				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,74	3,44	0,67	6,74	3,44	0,67		
Wegdekverharding	SMA 0/6			Wegdekhoopte		0,0		
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte		0,0		
				Breedte harde berm		0,0		
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0	0,0			Won	Corr	Won	Corr
Afstand weg-as-gevel [m]	12,3	29,6	Eengezinswoningen		17	0,0	3	0,0
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	10,6	13,7	Woningen begane grond		0	0,0	0	0,0
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0	0,0	Woningen 1e etage		0	0,0	0	0,0
Bebouwingsfractie	0,98	0,58	Woningen 2e etage		0	0,0	0	0,0
Waarneemhoopte speciaal	0,0	0,0	Woningen 3e etage		0	0,0	0	0,0
Schermhoopte	0,0	0,0	Woningen 4e etage en hoger		0	0,0	0	0,0
Tophoek scherm			Speciale woningen		0	0,0	0	0,0
Busbaan	Wegas	Dek	Trambaan		Wegas	Dek		
Aan linkerzijde	0,0 [m]	SMA 0/6	Links niet aanwezig					
Aan rechterzijde	0,0 [m]	SMA 0/6	Rechts niet aanwezig					

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 168365-168367, Start/End 3168/6764Rijnstraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24275794854316_0002							
Opmerkingen linkerzijde	11,13,15,17,19,21,23,25,27,29,31							
Opmerkingen rechterzijde	1,2,4,6,8,10,12							
Wegvaklengte	79,5							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Buurtontsluiting	Wegtype			Buurtontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	30	30			30			
idem voor vrachtverkeer	30	30			30			
idem voor bussen	30	30			30			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	170			260				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	215			215				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,56	4,04	0,64	6,56	4,04	0,64		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	98,1	98,3	98,9	98,6	98,8	99,2		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	1,7	1,5	1,0	1,2	1,1	0,7		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
Wegdekverharding	gewone elementenverharding			Wegdekhogte	0,0			
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte	0,0			
				Breedte harde berm	0,0			
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0		0,0		Won Corr		Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]	10,8		7,2		11 0,0		7 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	5,2		5,1		Eengezinswoningen		0 0,0	
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0		0,0		Woningen begane grond		0 0,0	
Bebouwingsfractie	1,00		0,77		Woningen 1e etage		0 0,0	
Waarneemhoogte speciaal	0,0		0,0		Woningen 2e etage		0 0,0	
Schermhogte	0,0		0,0		Woningen 3e etage		0 0,0	
Tophoek scherm	0,0		0,0		Woningen 4e etage en hoger		0 0,0	
					Speciale woningen		0 0,0	
Busbaan	Wegas	Dek		Trambaan	Wegas	Dek		
Links niet aanwezig				Links niet aanwezig				
Rechts niet aanwezig				Rechts niet aanwezig				

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17134-145043, Start/End 6859/10000 Rechteren Limpurgsngl						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen	24283704855115_0002					
Opmerkingen linkerzijde	22,37					
Opmerkingen rechterzijde	98,98,98,98,98,98..130,132,134,136					
Wegvaklengte	68,4					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
Wegtype	80km/u fiets op rijb. 2*1	Wegtype		80km/u fiets op rijb. 2*1		
Gemeente	Almelo	Gemeente		Almelo		
	DAG	AVOND		NACHT		
Snelheid voor geluid	70	70		70		
idem voor vrachtverkeer	70	70		70		
idem voor bussen	70	70		70		
idem voor trams	0	0		0		
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	12074			11578		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	11826			11826		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,49	4,05	0,74	6,49	4,05	0,74
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	94,6	94,4	93,9	94,4	94,1	93,7
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,5	2,8	2,4	3,7	2,9	2,5
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,9	2,8	3,6	2,0	2,9	3,8
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Wegdekverharding	ZSA-SD		Wegdekhogte	0,0		
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte	0,0		
			Breedte harde berm	0,0		
	Linkerzijde	Rechterzijde		Linkerzijde	Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0	0,0		Won	Corr	Won
Afstand weg-as-gevel [m]	61,2	31,6	Eengezinswoningen	2	0,0	20
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	19,4	10,2	Woningen begane grond	0	0,0	0
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0	0,0	Woningen 1e etage	0	0,0	0
Bebouwingsfractie	0,80	0,74	Woningen 2e etage	0	0,0	0
Waarneemhoogte speciaal	0,0	0,0	Woningen 3e etage	0	0,0	0
Schermhogte	0,0	0,0	Woningen 4e etage en hoger	0	0,0	0
Tophoek scherm			Speciale woningen	0	0,0	0
Busbaan	Wegas	Dek	Trambaan	Wegas	Dek	
Links niet aanwezig			Links niet aanwezig			
Rechts niet aanwezig			Rechts niet aanwezig			

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17128-145044, Start/End 0/10000 V Rechteren Limpurgsngl						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen	24291834853555_0001					
Opmerkingen linkerzijde	12,14					
Opmerkingen rechterzijde	1,29					
Wegvaklengte	82,8					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
Wegtype	80km/u fiets op rijb. 2*1	Wegtype		80km/u fiets op rijb. 2*1		
Gemeente	Almelo	Gemeente		Almelo		
	DAG	AVOND		NACHT		
Snelheid voor geluid	70	70		70		
idem voor vrachtverkeer	70	70		70		
idem voor bussen	70	70		70		
idem voor trams	0	0		0		
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen intensiteit	10693			11389		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	11041			11041		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,49	4,05	0,74	6,49	4,05	0,74
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	94,1	93,8	93,4	94,6	94,3	93,9
Perc. midzwaar vrachtverkeer	3,9	3,1	2,7	3,5	2,8	2,4
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,1	3,1	4,0	1,9	2,8	3,7
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
	Linkerzijde			Rechterzijde		
Opgeslagen bus intensiteit	13			13		
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =	1,000
Etm. Busint. (gespiegeld)	13			13		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,74	3,44	0,67	6,74	3,44	0,67
Wegdekverharding	ZSA-SD		Wegdekhoopte	0,0		
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte	0,0		
			Breedte harde berm	0,0		
	Linkerzijde		Rechterzijde			
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0	0,0			Linkerzijde	Rechterzijde
Afstand weg-as-gevel [m]	98,8	31,1			Won	Corr
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	21,3	13,3	Eengezinswoningen		2	0,0
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0	0,0	Woningen begane grond		0	0,0
Bebouwingsfractie	0,14	0,61	Woningen 1e etage		0	0,0
Waarneemhoogte speciaal	0,0	0,0	Woningen 2e etage		0	0,0
Schermhoogte	0,0	0,0	Woningen 3e etage		0	0,0
Tophoek scherm			Woningen 4e etage en hoger		0	0,0
			Speciale woningen		0	0,0
Busbaan	Wegas	Dek	Trambaan		Wegas	Dek
Aan linkerzijde	0,0 [m]	ZSA-SD	Links niet aanwezig			
Aan rechterzijde	0,0 [m]	ZSA-SD	Rechts niet aanwezig			

Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17126-17128, Start/End 0/10000 Laan van Iserlohn							
Projectinformatie							
Algemene opmerkingen		24291614854032_0001					
Opmerkingen linkerzijde							
Opmerkingen rechterzijde							
Wegvaklengte		42,3					
Series linkerzijde		Type linkerzijde		Series rechterzijde		Type rechterzijde	
Wegtype		Wijkontsluiting		Wegtype		Wijkontsluiting	
Gemeente		Almelo		Gemeente		Almelo	
		DAG		AVOND		NACHT	
Snelheid voor geluid		50		50		50	
idem voor vrachtverkeer		50		50		50	
idem voor bussen		50		50		50	
idem voor trams		0		0		0	
		Linkerzijde		Rechterzijde			
Opgeslagen intensiteit		1790		2310			
Ophoogfactoren (beide zijden)		OphFac = 1,000		RijlFac = 1,000		CnstFac = 1,000	
Etmaalintensiteit (gespiegeld)		2050		2050			
		Dag		Avond		Nacht	
Gemiddeld uurpercentage		6,52		3,90		0,77	
Perc. motoren		0,0		0,0		0,0	
Perc. personenauto's		98,2		98,3		98,9	
Perc. midzwaar vrachtverkeer		1,4		1,3		0,8	
Perc. zwaar vrachtverkeer		0,4		0,4		0,3	
Uurintensiteit bromfietsen		0		0		0	
Wegdekverharding		referentiewegdek		Wegdekhogte		0,0	
Drempel		Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
				Breedte harde berm		0,0	
		Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde	
						Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]		0,0		0,0		Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]		0,0		0,0		0 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]		10,0		10,0		Eengezinswoningen	
Afstand weg-as-scherm [m]		0,0		0,0		0 0,0	
Bebouwingsfractie		0,00		0,00		Woningen begane grond	
Waarneemhoogte speciaal		0,0		0,0		0 0,0	
Schermhogte		0,0		0,0		Woningen 1e etage	
Tophoek scherm		0,0		0,0		0 0,0	
						Woningen 2e etage	
						0 0,0	
						Woningen 3e etage	
						0 0,0	
						Woningen 4e etage en hoger	
						0 0,0	
						Speciale woningen	
						0 0,0	
Busbaan		Wegas		Dek		Wegas	
Links niet aanwezig						Dek	
Rechts niet aanwezig						Links niet aanwezig	
						Rechts niet aanwezig	

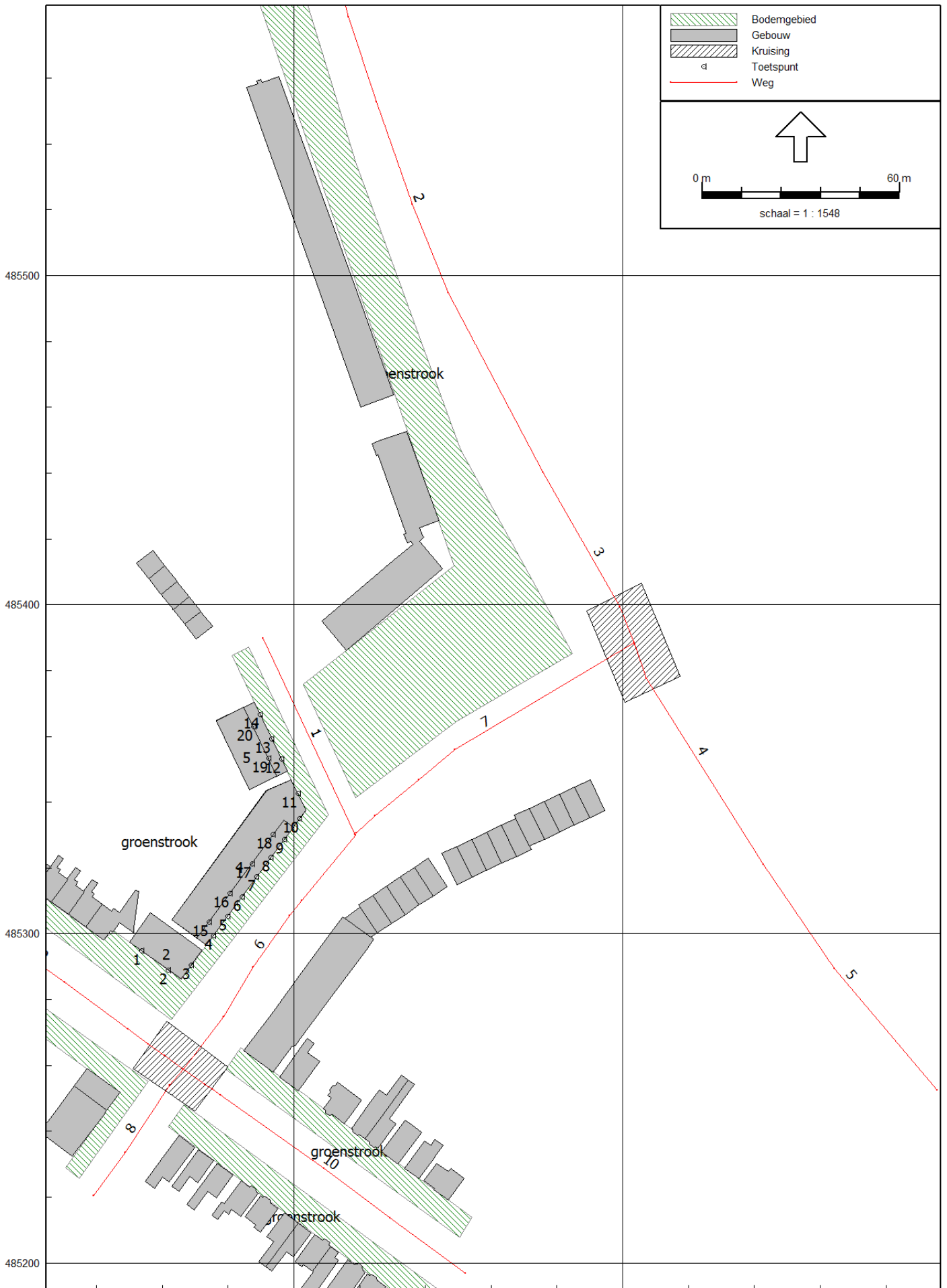
Gemeente Almelo

SerieNr.:1DC4-2D02-DF9A-32-3190

VMK Almelo

(c) 2005 Goudappel Coffeng

Wegvak 17090-144752, Start/End 0/10000 Bornsestraat								
Projectinformatie								
Algemene opmerkingen	24280464852334_0001							
Opmerkingen linkerzijde	1a,1b,132,134,136..140,142,144,146							
Opmerkingen rechterzijde	211,213,215,217,219..225,225a,227,229							
Wegvaklengte	105,9							
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde			
Wegtype	Wijkontsluiting	Wegtype			Wijkontsluiting			
Gemeente	Almelo	Gemeente			Almelo			
	DAG	AVOND			NACHT			
Snelheid voor geluid	50	50			50			
idem voor vrachtverkeer	50	50			50			
idem voor bussen	50	50			50			
idem voor trams	0	0			0			
	Linkerzijde			Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	1511			1334				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,000	RijlFac =	1,000	CnstFac =			1,000
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	1423			1423				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
Gemiddeld uurpercentage	6,52	3,92	0,76	6,52	3,92	0,76		
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Perc. personenauto's	97,3	97,5	98,4	96,8	97,1	98,1		
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,1	1,9	1,1	2,5	2,2	1,3		
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,6	0,6	0,4	0,7	0,7	0,5		
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0		
Wegdekverharding	referentiewegdek			Wegdekhogte	0,0			
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte	0,0			
				Breedte harde berm	0,0			
	Linkerzijde		Rechterzijde		Linkerzijde		Rechterzijde	
Afstand weg-as-rijlijn [m]	0,0		0,0		Won Corr		Won Corr	
Afstand weg-as-gevel [m]	14,7		17,5		Eengezinswoningen		8 0,0 11 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	8,6		9,8		Woningen begane grond		0 0,0 0 0,0	
Afstand weg-as-scherm [m]	0,0		0,0		Woningen 1e etage		0 0,0 0 0,0	
Bebouwingsfractie	0,83		0,90		Woningen 2e etage		0 0,0 0 0,0	
Waarneemhoogte speciaal	0,0		0,0		Woningen 3e etage		0 0,0 0 0,0	
Schermhoogte	0,0		0,0		Woningen 4e etage en hoger		0 0,0 0 0,0	
Tophoek scherm				Speciale woningen		0 0,0 0 0,0		
Busbaan	Wegas	Dek		Trambaan		Wegas	Dek	
Links niet aanwezig				Links niet aanwezig				
Rechts niet aanwezig				Rechts niet aanwezig				



rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: situatie 17-4-12

Model eigenschap

Omschrijving	situatie 17-4-12
Verantwoordelijke	s150
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(237254,95, 478734,09) - (247169,55, 491494,53)
Aangemaakt door	s150 op 8-1-2008
Laatst ingezien door	Werkplek 2 op 9-5-2012
Model aangemaakt met	GN-V5.40
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

modelgegevens

Model : situatie 17-4-12
versie van Gebied - Gebied
Groep : (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf
1	groenstrook	0,80
2	groenstrook	0,80
3	groenstrook	0,80
4	groenstrook	0,80
5	groenstrook	0,80

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RNM-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	HDef.	Cp	Zwevend	Ref1.	63	Ref1.	125	Ref1.	250	Ref1.	500	Ref1.	1k	Ref1.	2k	Ref1.	4k	Ref1.	8k	
1	4 bouwlagen (11 app)	8,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	3 bouwlagen (6 app)	8,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	4 bouwlagen (22 app)	8,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	3e verd (4 app)	12,10	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	3e verd (2 app)	12,10	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Corr.
1	kruispunt	1
2	kruispunt	1

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 (hoofdgroep)

Groep: Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMM-2006

Naam	Omschr.	Maalveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
2		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
3		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
4		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
5		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
6		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
7		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
8		0,00	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
9		0,00	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
12		0,00	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13		0,00	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
16		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
17		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
18		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
19		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
20		0,00	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja

modelgegevens

Model : situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 Groep : (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMM-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(WV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)
8	V.Oliërstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	50	50	50	50	6810,00	6,51	3,93	0,77
6	Berkelstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	50	50	50	50	9064,00	6,52	3,92	0,76
7	Berkelstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W4	50	50	50	50	9408,00	6,52	3,90	0,77
9	Bornsestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W4	50	50	50	50	3133,00	6,51	3,93	0,77
10	Bornsestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	50	50	50	50	2931,00	6,52	3,92	0,76
3	V Rechteren Limpurgsng1	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	[Nieuw]	70	70	70	70	24362,00	6,49	4,05	0,74
4	V Rechteren Limpurgsng1	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	[Nieuw]	70	70	70	70	22744,00	6,49	4,05	0,74
2	V Rechteren Limpurgsng1	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	[Nieuw]	70	70	70	70	24362,00	6,49	4,05	0,74
5	V Rechteren Limpurgsng1	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	[Nieuw]	70	70	70	70	22744,00	6,49	4,05	0,74
1	Rijnstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W49a	--	30	30	30	221,00	6,56	4,04	0,64

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMM-2006

Naam	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
8	--	--	--	--	--	98,90	99,00	99,35	--	0,85	0,75	0,45	--	0,25	0,25	0,20	--	--	--	--	--
6	--	--	--	--	--	97,90	98,10	98,75	--	1,60	1,45	0,90	--	0,50	0,45	0,35	--	--	--	--	--
7	--	--	--	--	--	97,95	98,05	98,75	--	1,60	1,45	0,90	--	0,45	0,45	0,35	--	--	--	--	--
9	--	--	--	--	--	98,50	98,60	99,10	--	1,15	1,05	0,65	--	0,35	0,35	0,25	--	--	--	--	--
10	--	--	--	--	--	97,05	97,30	98,25	--	2,30	2,05	1,20	--	0,65	0,65	0,45	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	94,50	94,25	93,80	--	3,60	2,85	2,45	--	1,95	2,85	3,70	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	94,35	94,05	93,65	--	3,70	2,95	2,55	--	2,00	2,95	3,85	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	94,50	94,25	93,80	--	3,60	2,85	2,45	--	1,95	2,85	3,70	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	94,35	94,05	93,65	--	3,70	2,95	2,55	--	2,00	2,95	3,85	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	--	98,35	98,55	99,05	--	1,45	1,30	0,85	--	0,15	0,15	0,10	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model : situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 (hoofdgroep)

Groep :
 Lijst van Wegen , voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RWM-2006

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)									
8	438,45	264,96	52,10	--	3,77	2,01	0,24	--	1,11	0,67	0,10	--	84,22	84,22	89,32	94,50	94,50	98,52																						
6	578,56	348,56	68,03	--	9,46	5,15	0,62	--	2,95	1,60	0,24	--	85,60	85,60	90,87	96,34	96,34	100,09																						
7	600,83	359,76	71,54	--	9,81	5,32	0,65	--	2,76	1,65	0,25	--	83,26	83,26	86,70	92,90	92,90	100,83																						
9	200,90	121,40	23,91	--	2,35	1,29	0,16	--	0,71	0,43	0,06	--	78,35	78,35	81,80	87,79	87,79	95,94																						
10	185,46	111,79	21,89	--	4,40	2,36	0,27	--	1,24	0,75	0,10	--	80,80	80,80	86,20	91,87	91,87	95,41																						
3	1494,13	929,93	169,10	--	56,92	28,12	4,42	--	30,83	28,12	6,67	--	85,42	85,42	90,15	97,19	97,19	106,01																						
4	1392,69	866,32	157,62	--	54,62	27,17	4,29	--	29,52	27,17	6,48	--	85,14	85,14	89,88	96,93	96,93	105,74																						
2	1494,13	929,93	169,10	--	56,92	28,12	4,42	--	30,83	28,12	6,67	--	85,42	85,42	90,15	97,19	97,19	106,01																						
5	1392,69	866,32	157,62	--	54,62	27,17	4,29	--	29,52	27,17	6,48	--	85,14	85,14	89,88	96,93	96,93	105,74																						
1	14,26	8,80	1,40	--	0,21	0,12	0,01	--	0,02	0,01	--	--	76,96	76,96	72,79	79,96	79,96	83,72																						

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMM-2006

Naam	1K	2K	4K	8K	63	125	250	500	1K	2K	4K	8K	63	125	250
8	105,23	103,96	95,98	88,32	82,02	87,09	92,24	96,31	103,03	101,76	93,78	86,11	74,90	79,91	84,94
6	106,58	105,28	97,34	89,76	83,37	88,60	94,01	97,82	104,35	103,06	95,11	87,51	76,17	81,28	86,51
7	105,70	103,90	96,98	90,92	81,00	84,44	90,58	98,58	103,45	101,65	94,73	88,66	73,80	77,25	83,15
9	100,85	99,05	92,12	86,02	76,14	79,59	85,54	93,73	98,65	96,85	89,91	83,81	68,94	72,39	78,14
10	101,76	100,43	92,53	85,01	78,57	83,93	89,54	93,16	99,53	98,21	90,30	82,76	71,31	76,50	81,84
3	108,44	104,26	97,89	89,26	83,51	88,15	95,22	104,20	106,48	102,26	95,90	87,25	76,28	80,88	87,99
4	108,15	103,97	97,60	88,97	83,24	87,89	94,98	103,94	106,21	101,98	95,63	86,97	76,02	80,64	87,76
2	108,44	104,26	97,89	89,26	83,51	88,15	95,22	104,20	106,48	102,26	95,90	87,25	76,28	80,88	87,99
5	108,15	103,97	97,60	88,97	83,24	87,89	94,98	103,94	106,21	101,98	95,63	86,97	76,02	80,64	87,76
1	89,32	86,21	78,58	74,18	74,84	70,62	77,65	81,59	87,20	84,10	76,45	72,02	66,79	62,39	68,86

modelgegevens

Model: situatie 17-4-12
 versie van Gebied - Gebied
 (hoofdgroep)

Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RWM-2006

Naam	1E (N)	500	1E (N)	1K	1E (N)	2K	1E (N)	4K	1E (N)	8K	1E (P4)	63	1E (P4)	125	1E (P4)	250	1E (P4)	500	1E (P4)	1K	1E (P4)	2K	1E (P4)	4K	1E (P4)	8K	
8	89,13		95,91		94,66		86,66		78,96		--		--		--		--		--		--		--		--		--
6	90,51		97,16		95,89		87,92		80,27		--		--		--		--		--		--		--		--		--
7	91,40		96,33		94,53		87,59		81,47		--		--		--		--		--		--		--		--		--
9	86,54		91,50		89,70		82,75		76,61		--		--		--		--		--		--		--		--		--
10	85,74		92,30		91,01		83,06		75,44		--		--		--		--		--		--		--		--		--
3	97,06		99,21		94,96		88,61		79,93		--		--		--		--		--		--		--		--		--
4	96,82		98,94		94,68		88,35		79,66		--		--		--		--		--		--		--		--		--
2	97,06		99,21		94,96		88,61		79,93		--		--		--		--		--		--		--		--		--
5	96,82		98,94		94,68		88,35		79,66		--		--		--		--		--		--		--		--		--
1	73,46		79,14		76,05		68,37		63,82		--		--		--		--		--		--		--		--		--

resultaten incl aftrek Rijnstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: situatie 17-4-12
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijnstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	6,9	4,7	-3,3	7,4
1_B		4,50	7,4	5,3	-2,8	8,0
1_C		7,50	--	--	--	--
10_A		1,50	37,0	34,9	26,8	37,6
10_B		4,50	37,0	34,9	26,8	37,6
10_C		7,50	36,5	34,4	26,3	37,1
10_D		10,50	35,8	33,6	25,5	36,3
11_A		1,50	41,1	38,9	30,8	41,6
11_B		4,50	40,9	38,8	30,7	41,5
11_C		7,50	40,4	38,2	30,1	40,9
11_D		10,50	39,6	37,4	29,3	40,1
12_B		4,50	41,0	38,9	30,8	41,6
12_C		7,50	40,5	38,3	30,2	41,0
13_B		4,50	41,0	38,9	30,8	41,6
13_C		7,50	40,5	38,3	30,2	41,0
14_A		1,50	41,0	38,9	30,8	41,6
14_B		4,50	40,9	38,8	30,7	41,5
14_C		7,50	40,3	38,2	30,1	40,9
15_D		10,50	15,9	13,8	5,6	16,5
16_D		10,50	15,4	13,3	5,1	15,9
17_D		10,50	19,9	17,8	9,7	20,5
18_D		10,50	23,9	21,8	13,7	24,5
19_D		10,50	27,6	25,5	17,4	28,2
2_A		1,50	12,4	10,3	2,2	13,0
2_B		4,50	12,7	10,6	2,5	13,3
2_C		7,50	--	--	--	--
20_D		10,50	28,1	26,0	17,8	28,7
3_A		1,50	23,2	21,1	13,0	23,8
3_B		4,50	24,6	22,4	14,3	25,1
3_C		7,50	25,3	23,2	15,1	25,8
4_A		1,50	24,2	22,1	14,0	24,8
4_B		4,50	25,9	23,7	15,6	26,4
4_C		7,50	26,4	24,2	16,1	26,9
5_A		1,50	23,5	21,4	13,3	24,1
5_B		4,50	25,4	23,3	15,2	26,0
5_C		7,50	25,5	23,4	15,3	26,0
6_A		1,50	25,2	23,1	15,0	25,8
6_B		4,50	26,9	24,8	16,7	27,5
6_C		7,50	26,9	24,8	16,7	27,5
7_A		1,50	28,4	26,3	18,2	29,0
7_B		4,50	29,8	27,7	19,6	30,4
7_C		7,50	29,8	27,7	19,6	30,4
8_B		4,50	32,1	30,0	21,9	32,7
8_C		7,50	32,0	29,9	21,8	32,6
9_B		4,50	33,9	31,8	23,7	34,5
9_C		7,50	33,8	31,7	23,6	34,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

resultaten incl aftrek van Rechteren Limpurgsingel

Rapport: Resultatentabel
 Model: situatie 17-4-12
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: v Rechteren Limpurgsingel
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	34,2	32,3	25,1	35,2
1_B		4,50	35,0	33,1	25,9	36,0
1_C		7,50	--	--	--	--
10_A		1,50	45,5	43,6	36,4	46,5
10_B		4,50	46,6	44,7	37,5	47,6
10_C		7,50	47,7	45,8	38,6	48,7
10_D		10,50	48,5	46,6	39,4	49,5
11_A		1,50	46,4	44,5	37,3	47,4
11_B		4,50	47,4	45,5	38,3	48,4
11_C		7,50	48,3	46,4	39,2	49,3
11_D		10,50	49,4	47,5	40,3	50,4
12_B		4,50	47,1	45,2	37,9	48,0
12_C		7,50	47,9	46,0	38,8	48,9
13_B		4,50	46,6	44,7	37,5	47,6
13_C		7,50	47,5	45,6	38,3	48,4
14_A		1,50	45,6	43,7	36,4	46,6
14_B		4,50	46,4	44,4	37,2	47,3
14_C		7,50	47,1	45,2	38,0	48,1
15_D		10,50	43,6	41,7	34,5	44,6
16_D		10,50	44,5	42,5	35,3	45,4
17_D		10,50	44,8	42,8	35,6	45,7
18_D		10,50	43,9	42,0	34,7	44,8
19_D		10,50	48,2	46,3	39,0	49,1
2_A		1,50	35,2	33,2	26,0	36,1
2_B		4,50	35,9	34,0	26,8	36,9
2_C		7,50	--	--	--	--
20_D		10,50	47,3	45,4	38,2	48,3
3_A		1,50	42,0	40,1	32,8	42,9
3_B		4,50	42,1	40,2	32,9	43,0
3_C		7,50	43,8	41,8	34,6	44,7
4_A		1,50	42,8	40,9	33,6	43,7
4_B		4,50	42,8	40,9	33,6	43,8
4_C		7,50	44,4	42,5	35,3	45,4
5_A		1,50	43,8	41,8	34,6	44,7
5_B		4,50	43,6	41,7	34,5	44,6
5_C		7,50	44,6	42,7	35,4	45,5
6_A		1,50	44,2	42,3	35,1	45,2
6_B		4,50	44,1	42,2	35,0	45,1
6_C		7,50	45,0	43,1	35,8	45,9
7_A		1,50	44,0	42,1	34,9	45,0
7_B		4,50	44,7	42,8	35,6	45,7
7_C		7,50	45,6	43,7	36,4	46,5
8_B		4,50	45,3	43,4	36,1	46,2
8_C		7,50	46,2	44,3	37,1	47,2
9_B		4,50	45,9	43,9	36,7	46,8
9_C		7,50	46,9	45,0	37,7	47,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

resultaten incl aftrek Bornsestraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: situatie 17-4-12
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Bornsestraat
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	49,3	47,1	39,9	50,1
1_B		4,50	50,2	48,0	40,7	51,0
1_C		7,50	50,1	47,8	40,6	50,8
10_A		1,50	36,5	34,3	27,0	37,2
10_B		4,50	37,8	35,6	28,3	38,6
10_C		7,50	39,0	36,7	29,5	39,7
10_D		10,50	38,8	36,5	29,3	39,5
11_A		1,50	16,8	14,6	7,2	17,5
11_B		4,50	16,8	14,5	7,1	17,5
11_C		7,50	18,0	15,7	8,3	18,7
11_D		10,50	20,4	18,1	10,8	21,1
12_B		4,50	15,2	12,9	5,5	15,9
12_C		7,50	15,7	13,4	6,0	16,4
13_B		4,50	23,1	20,9	13,6	23,9
13_C		7,50	23,3	21,1	13,9	24,1
14_A		1,50	25,2	23,0	15,8	26,0
14_B		4,50	24,6	22,4	15,2	25,4
14_C		7,50	24,9	22,6	15,5	25,6
15_D		10,50	40,5	38,2	30,9	41,2
16_D		10,50	38,5	36,2	28,9	39,2
17_D		10,50	37,4	35,1	27,9	38,1
18_D		10,50	36,4	34,1	26,8	37,1
19_D		10,50	16,6	14,4	7,0	17,3
2_A		1,50	49,4	47,2	40,0	50,2
2_B		4,50	50,3	48,1	40,9	51,1
2_C		7,50	50,3	48,0	40,8	51,0
20_D		10,50	25,1	22,9	15,7	25,9
3_A		1,50	45,5	43,3	36,0	46,3
3_B		4,50	46,8	44,6	37,3	47,6
3_C		7,50	47,1	44,9	37,6	47,8
4_A		1,50	43,1	40,9	33,6	43,8
4_B		4,50	44,8	42,6	35,3	45,6
4_C		7,50	45,1	42,9	35,6	45,9
5_A		1,50	41,7	39,5	32,2	42,4
5_B		4,50	43,5	41,3	34,0	44,3
5_C		7,50	43,9	41,7	34,4	44,7
6_A		1,50	40,4	38,1	30,9	41,1
6_B		4,50	42,1	39,9	32,6	42,9
6_C		7,50	42,8	40,6	33,3	43,6
7_A		1,50	39,3	37,0	29,8	40,0
7_B		4,50	40,9	38,6	31,4	41,6
7_C		7,50	41,8	39,6	32,3	42,5
8_B		4,50	39,9	37,7	30,4	40,7
8_C		7,50	41,0	38,7	31,5	41,7
9_B		4,50	38,9	36,7	29,4	39,6
9_C		7,50	40,0	37,8	30,6	40,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

resultaten incl aftrek Berkelstr

Rapport: Resultatentabel
 Model: situatie 17-4-12
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Berkelstr/Violierstr
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	49,5	47,2	40,0	50,2
1_B		4,50	51,0	48,8	41,5	51,8
1_C		7,50	50,8	48,6	41,4	51,6
10_A		1,50	57,0	54,7	47,5	57,8
10_B		4,50	57,6	55,3	48,1	58,3
10_C		7,50	57,5	55,2	48,0	58,2
10_D		10,50	57,2	54,9	47,7	57,9
11_A		1,50	53,0	50,8	43,6	53,8
11_B		4,50	53,7	51,4	44,3	54,5
11_C		7,50	53,7	51,4	44,2	54,4
11_D		10,50	53,5	51,2	44,0	54,2
12_B		4,50	51,2	48,9	41,7	51,9
12_C		7,50	51,3	49,1	41,9	52,1
13_B		4,50	49,9	47,6	40,4	50,6
13_C		7,50	50,1	47,9	40,7	50,9
14_A		1,50	46,7	44,5	37,3	47,5
14_B		4,50	48,6	46,3	39,2	49,4
14_C		7,50	49,0	46,7	39,6	49,7
15_D		10,50	50,0	47,7	40,5	50,7
16_D		10,50	49,8	47,6	40,4	50,6
17_D		10,50	49,8	47,6	40,4	50,6
18_D		10,50	49,2	47,0	39,8	50,0
19_D		10,50	45,9	43,6	36,5	46,6
2_A		1,50	52,3	50,0	42,8	53,0
2_B		4,50	53,0	50,8	43,5	53,8
2_C		7,50	53,0	50,7	43,5	53,7
20_D		10,50	45,0	42,7	35,6	45,8
3_A		1,50	57,5	55,2	48,0	58,2
3_B		4,50	58,0	55,7	48,5	58,7
3_C		7,50	57,8	55,5	48,3	58,5
4_A		1,50	57,7	55,5	48,2	58,5
4_B		4,50	58,2	56,0	48,7	59,0
4_C		7,50	58,1	55,8	48,6	58,8
5_A		1,50	57,9	55,7	48,4	58,7
5_B		4,50	58,4	56,2	48,9	59,2
5_C		7,50	58,2	56,0	48,8	59,0
6_A		1,50	57,9	55,6	48,4	58,6
6_B		4,50	58,3	56,1	48,9	59,1
6_C		7,50	58,2	55,9	48,7	58,9
7_A		1,50	57,8	55,5	48,3	58,5
7_B		4,50	58,3	56,0	48,8	59,0
7_C		7,50	58,1	55,9	48,6	58,9
8_B		4,50	58,0	55,8	48,6	58,8
8_C		7,50	57,9	55,6	48,4	58,6
9_B		4,50	57,9	55,6	48,4	58,6
9_C		7,50	57,7	55,5	48,3	58,5

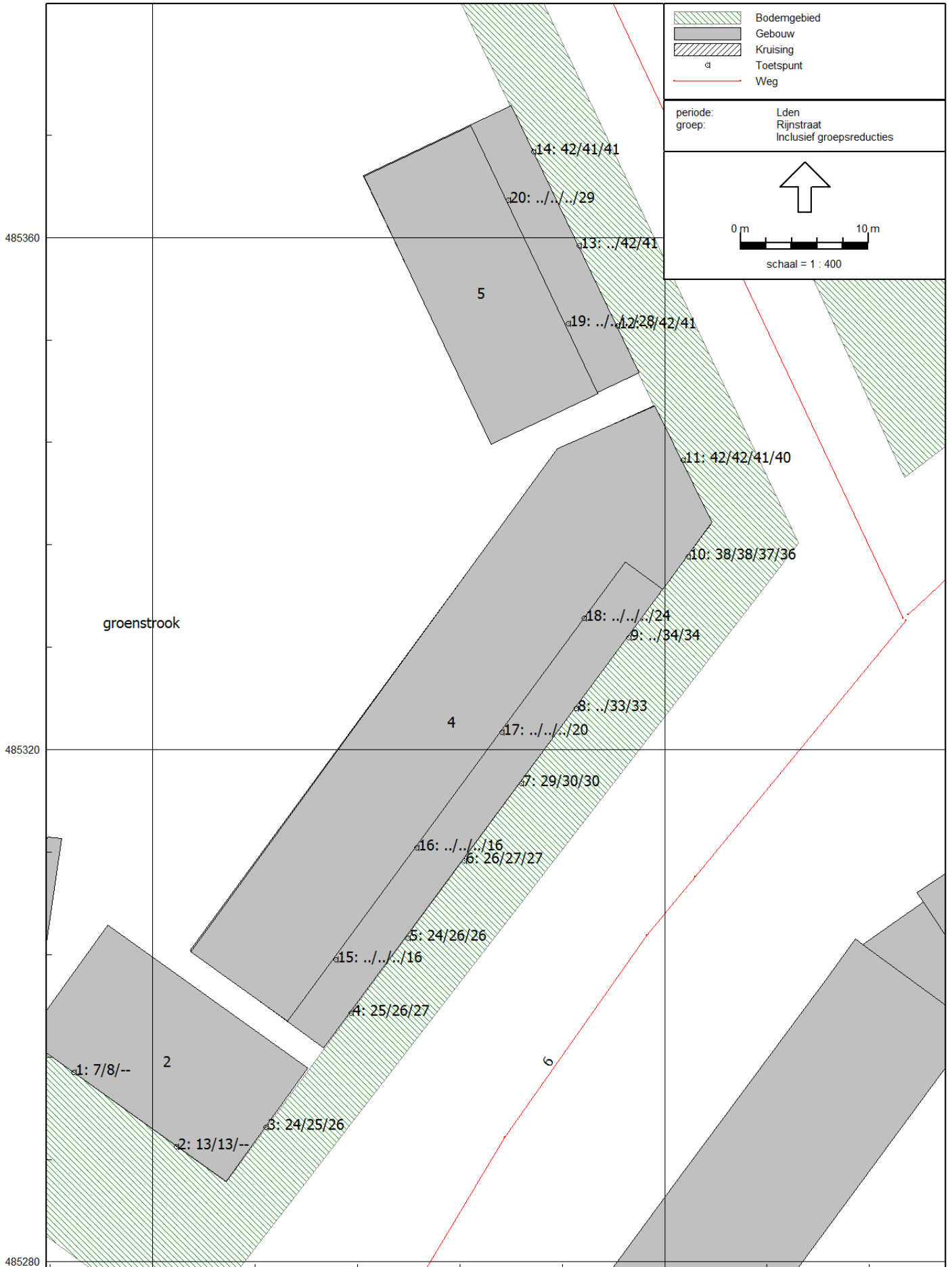
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

resultaten excl aftrek alle wegen

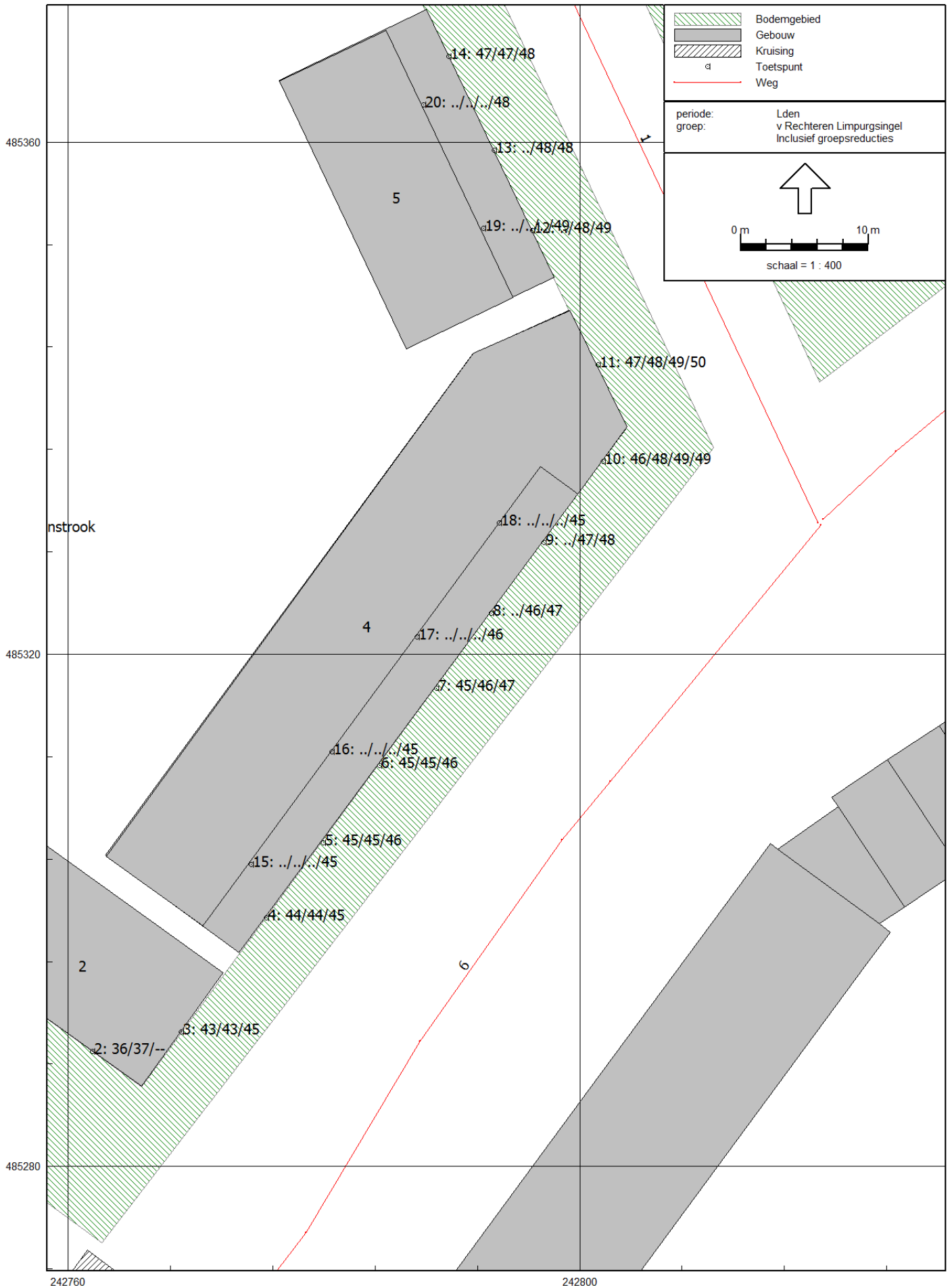
Rapport: Resultatentabel
 Model: situatie 17-4-12
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

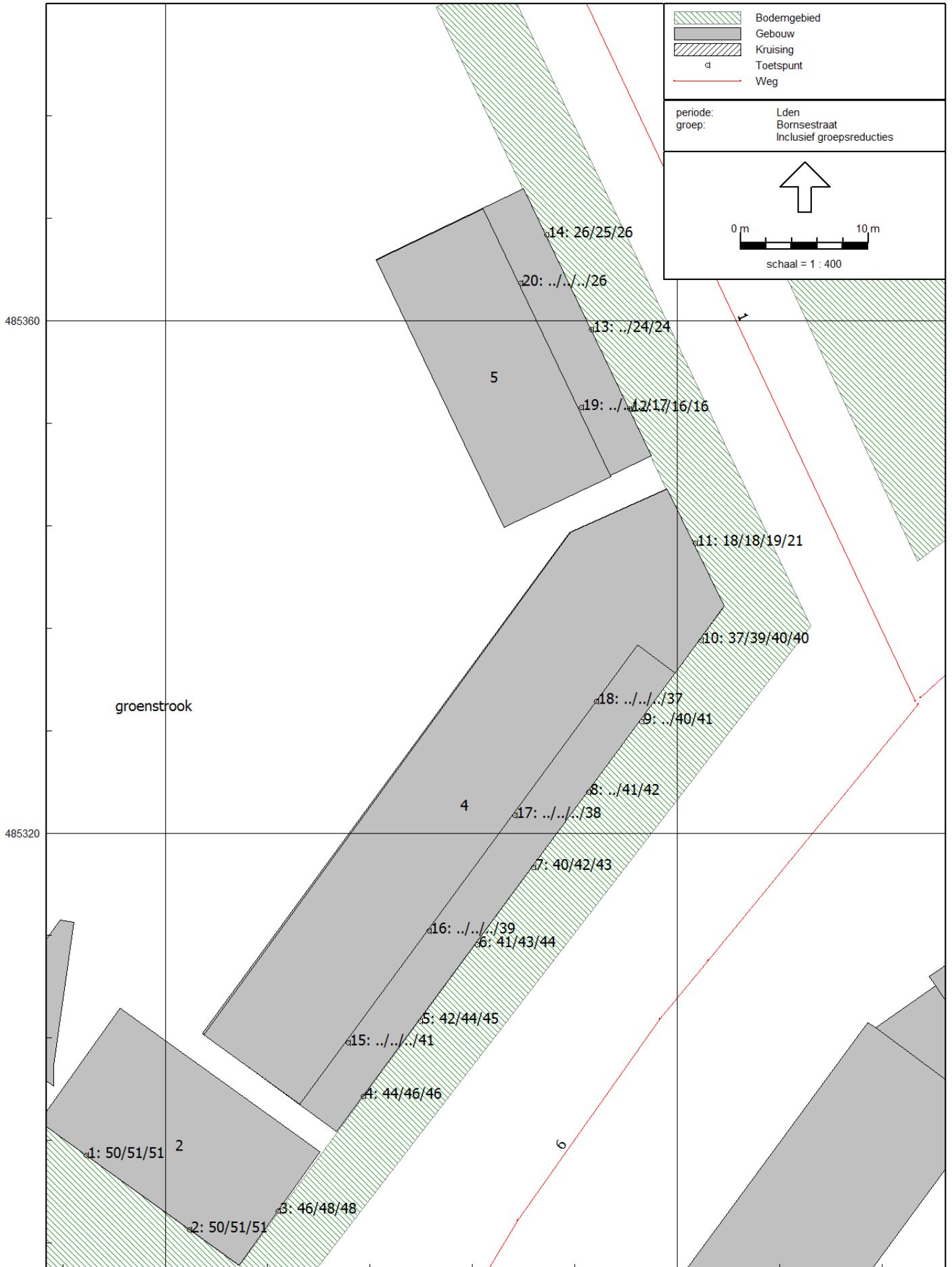
Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	57,4	55,2	48,0	58,2
1_B		4,50	58,7	56,4	49,2	59,4
1_C		7,50	58,5	56,2	49,0	59,2
10_A		1,50	62,2	60,0	52,8	63,0
10_B		4,50	62,8	60,6	53,4	63,6
10_C		7,50	62,8	60,5	53,3	63,5
10_D		10,50	62,5	60,3	53,1	63,3
11_A		1,50	58,7	56,5	49,3	59,5
11_B		4,50	59,4	57,2	49,9	60,2
11_C		7,50	59,4	57,2	50,0	60,2
11_D		10,50	59,4	57,2	50,0	60,2
12_B		4,50	57,3	55,1	47,8	58,1
12_C		7,50	57,5	55,3	48,1	58,3
13_B		4,50	56,2	54,1	46,8	57,0
13_C		7,50	56,5	54,4	47,1	57,3
14_A		1,50	53,9	51,8	44,5	54,7
14_B		4,50	55,3	53,1	45,8	56,1
14_C		7,50	55,6	53,5	46,2	56,4
15_D		10,50	55,9	53,6	46,4	56,6
16_D		10,50	55,7	53,5	46,3	56,5
17_D		10,50	55,7	53,5	46,2	56,4
18_D		10,50	55,0	52,8	45,6	55,8
19_D		10,50	53,6	51,5	44,3	54,4
2_A		1,50	59,1	56,9	49,7	59,9
2_B		4,50	59,9	57,7	50,4	60,7
2_C		7,50	59,8	57,6	50,4	60,6
20_D		10,50	52,7	50,6	43,4	53,6
3_A		1,50	62,8	60,6	53,3	63,6
3_B		4,50	63,4	61,1	53,9	64,1
3_C		7,50	63,2	61,0	53,7	64,0
4_A		1,50	63,0	60,7	53,5	63,7
4_B		4,50	63,5	61,2	54,0	64,2
4_C		7,50	63,4	61,1	53,9	64,1
5_A		1,50	63,1	60,9	53,6	63,9
5_B		4,50	63,6	61,4	54,1	64,4
5_C		7,50	63,5	61,2	54,0	64,2
6_A		1,50	63,0	60,8	53,6	63,8
6_B		4,50	63,5	61,3	54,1	64,3
6_C		7,50	63,4	61,1	53,9	64,1
7_A		1,50	62,9	60,7	53,5	63,7
7_B		4,50	63,4	61,2	54,0	64,2
7_C		7,50	63,3	61,1	53,9	64,1
8_B		4,50	63,2	61,0	53,8	64,0
8_C		7,50	63,1	60,9	53,7	63,9
9_B		4,50	63,1	60,8	53,6	63,8
9_C		7,50	63,0	60,8	53,6	63,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

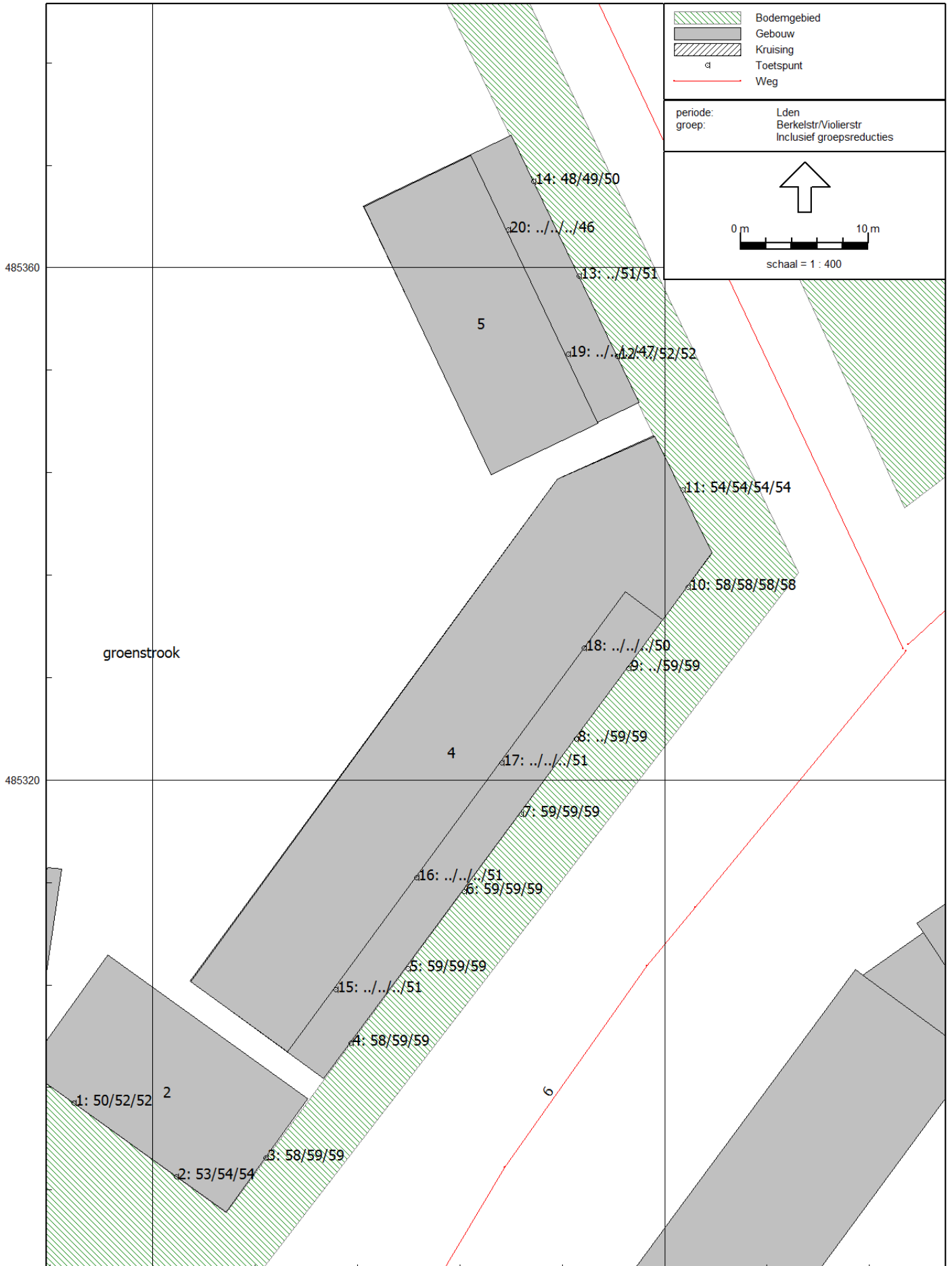


belasting incl aftrek van Rechteren Limpurgsingel





belasting incl aftrek Berkelstr op 1.5/4.5/7.5/10.5 m



cummulative belasting alle wegen excl afrek tbv GA;k

