



**Akoestisch onderzoek trans-
formatie politiebureau aan
de Brink 1 te Haaksbergen.**

Adviseur : ing. Wim Buijvoets
Opdrachtgever : BJZ.nu B.V.
Twentepoort Oost 16A
7609 RG Almelo
Contactpersoon : dhr. Lex Bechtel
Datum : 24 september 2018
Werknummer : 18.183



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 WEGVERKEERSLAWAAL	3
2.1 Verkeerscijfers	3
2.2 Berekening geluidbelasting	3
2.3 Maatregelen reductie geluidbelasting	4
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van BJZ.nu B.V. is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeerslawaai op de gevels van de te verbouwen politiebureau tot 5 appartementen aan de Brink 1 te Haaksbergen.

Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende gegevens :

- situatie en luchtfoto, ontwerptekeningen d.d. 22-5-18
- verkeersgegevens 2030 van de gemeente Haaksbergen.

De situatie en plattegrond zijn opgenomen in de tekeningen in bijlage I.

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 Wro-procedure een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg/spoorweg en/of industrielawaai wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg/spoorweg/industrieterrein gesitueerd is. De bestaande woning op de verdieping is ongewijzigd.

Wegverkeer

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 :

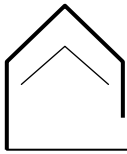
Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De 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).

Het gebouw ligt in "stedelijk" gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Buurserstraat, De Brink, Sterrebosstraat en de Zeedijk.



1.2 Grenswaarden

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

Onder bepaalde voorwaarden kan, indien voor een bouwplan 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 Haaksbergen heeft geen geluidbeleid en volgt de Wet geluidhinder. Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dient voor wegverkeerslawaai de procedure gevolgd. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

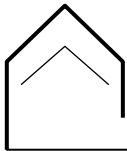
30 km uur wegen

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. De Jhr. von Heijdenstraat en Klaashuisstraat hebben een lage intensiteit (<100 mtvgn/etm) en zijn niet relevant.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de studio 's invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012, 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 rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg en de immissiepunten (geplande appartementen).



2 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over minimaal 10 jaar (2028). De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente Haaksbergen met een prognose voor het jaar 2030 zoals opgenomen in bijlage I. In dit geval is voor het maatgevende jaar 2028 als “worst case” scenario de prognose van de etmaalintensiteit voor 2030 aangehouden.

TABEL I : overzicht weg- en verkeersgegevens				
omschrijving	Buuserstraat	De Brink	Sterrebosstraat	Zeedijk
- etmaalintensiteit 2030 weekd.	1515	1529 ¹	6885	6447
- dag/avond/nachtuurintensit. %	6.54//3.91/0.74	6.54//3.91/0.74	6.53//3.91/0.75	6.53//3.91/0.75
- perc. lichte motorvoert. D/A/N	88.58/89.46/93.11	88.69/89.56/93.19	92.44/93.05/95.52	92.73/93.32/95.70
- perc. middelzw vrachtw. D/A/N	8.79/7.91/4.96	8.71/7.83/4.91	5.82/5.21/3.23	5.6/5.01/3.1
- perc. zware vrachtw. D/A/N	2.62/2.64/1.93	2.6/2.61/1.91	1.74/1.74/1.25	1.67/1.67/1.20
- wettelijke rijsnelheid km/uur	50	50	50	50
- wegdektype	DAB	klinkers keperverb.	DAB	DAB

1 De Brink splitst zich in 2 rijbanen

2.2 Berekening geluidbelasting

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

Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg. De Sterrebosstraat/Zeedijk en de De Brink/Buuserstraat liggen in het verlengde en zijn als één weg beschouwd.

Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder worden verminderd met 5 dB (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) voor wegen met een wettelijke maximum snelheid tot 70 km/uur.

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” ex art 110d van de wet geluidhinder, methode II. De geluidbelasting is berekend op de gevels waarachter zich verblijfsgebieden bevinden op een waarneemhoogte van 1.5, 4.5 en 7.5 m boven het maaiveld.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V.4.30) zijn schematisch opgenomen :

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

Voor de rekeninvoergegevens en resultaten wordt verwezen naar de berekening in bijlage I. De geluidbelasting is berekend in meerdere waarneempunten en varieert.

Een hogere waarde kan worden verleend per appartement/kadastraal perceel. Omdat de kadastrale splitsing nog moet worden gerealiseerd wordt per weg voor de 5 appartementen



de hoogste geluidbelasting toegepast. Daarbij zal uit het complete onderzoek moeten blijken welke (gecumuleerde) geluidsbelasting op de diverse beoordelingspunten en hoogten wordt bereikt.

De geluidbelasting L_{DEN} t.g.v. de Buurserstraat/De Brink en Sterrebosstraat/Zeedijk is maximaal 52 respectievelijk 60 dB waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

2.3 Maatregelen reductie geluidbelasting

In art 110a lid 5 van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid is bepaald dat een hogere grenswaarde alleen kan worden verleend indien maatregelen ter beperking van de geluidbelasting zijn onderzocht.

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

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 de samenstelling van het verkeer, de intensiteit, snelheid enz.

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

Wanneer de klinkers van de Brink worden vervangen door stil elementenverharding kan aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. De kosten voor het 50 m lange wegvak bedragen minimaal € 50.000,- incl. BTW.

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

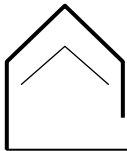
Reductie wegdek t.o.v. DAB	SMA 05	dunne deklaag A	dunne deklaag B
Snelheid 50 km/uur	1.0	2.2	3.2

Het aanbrengen van stil asfalt op de drukke Sterrebosstraat/Zeedijk levert onvoldoende reductie op waar mee nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats vindt.

De kosten van het toepassen van stille wegdekken bedragen bij een prijs van € 70,-/m² excl. BTW en een oppervlakte van ca (60 x 7 = 420 m²) ±€ 30.000,- incl. BTW. De wegbeheerder zal niet instemmen voor de aanpak van een klein wegdeel omdat dit onderhoudstechnisch en bij de gladheidsbestrijding tot problemen leidt. Stil asfalt over een korte lengte kan uit civieltechnisch oogpunt niet wordt verlangd. Wanneer de Brink wordt aangepast, waarvoor plannen bestaan, kan worden overwogen stiller asfalt toe te passen.

Vergroten afstand

Het gaat om transformatie van een bestaand gebouw waarbij de afstand niet kan worden vergroot. Het verleggen van de Brink met enkele meters heeft geen significant effect.



Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen (geluidschermen, wallen) langs de weg(en) zijn niet reëel en/of effectief. Voor voldoende effect moet een scherm over een grote lengte zijn aangebracht en met voldoende hoogte (>5 m) om ook de bovenste bouwlaag af te schermen.

Bovendien is een scherm uit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst en zijn de kosten onevenredig hoog.

Maatregelen aan de gevels

Wanneer een hogere grenswaarde wordt verleend zijn maatregelen aan de gevels noodzakelijk gebaseerd op de cumulatieve belasting excl. aftrek. De vereiste geluidwering $G_{A,k}$ voor de gevels waarvoor een hogere grenswaarde nodig is varieert van 21 tot 32 dB. Tot een geluidwering van ca 29 dB kan met normale dubbele HR++ beglazing in de belaste zijgevels worden volstaan. Voor de westgevel met een geluidbelasting van 65 dB moet rekening worden gehouden met geluidwerende beglazing. De meerkosten voor een goede kierdichting en beglazing worden geraamd op ca € 5.000,-. Wanneer wordt gekozen voor een natuurlijke toevoer via openingen in de geluidbelaste gevel zijn suskasten noodzakelijk. De suskasten komen dan i.p.v. normale roosters. De meerkosten voor de suskasten voor 5 appartementen bedragen ca € 3.000,-. De 2^e verdieping is een extra bouwlaag. De meerkosten voor kozijnen bij nieuwbouw zijn relatief gering. Voor het hellende dak moet rekening worden gehouden met een geluidisolerend dakelement of een geluidwerend plafond. De totale meerkosten incl. een post onvoorzien wordt geraamd op € 15.000,- incl BTW.

Conclusie maatregelen

De maatregelen die voor de appartementen getroffen dienen te worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. De ontheffingsgrond is :

- ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing (transformatie)

Er wordt een ontheffing aangevraagd voor een hogere waarde t.g.v. verkeer op de :

- Buuserstraat/De Brink : 52 dB voor maximaal 5 appartementen
- Sterrebosstraat/Zeelijk : 60 dB voor maximaal 5 appartementen

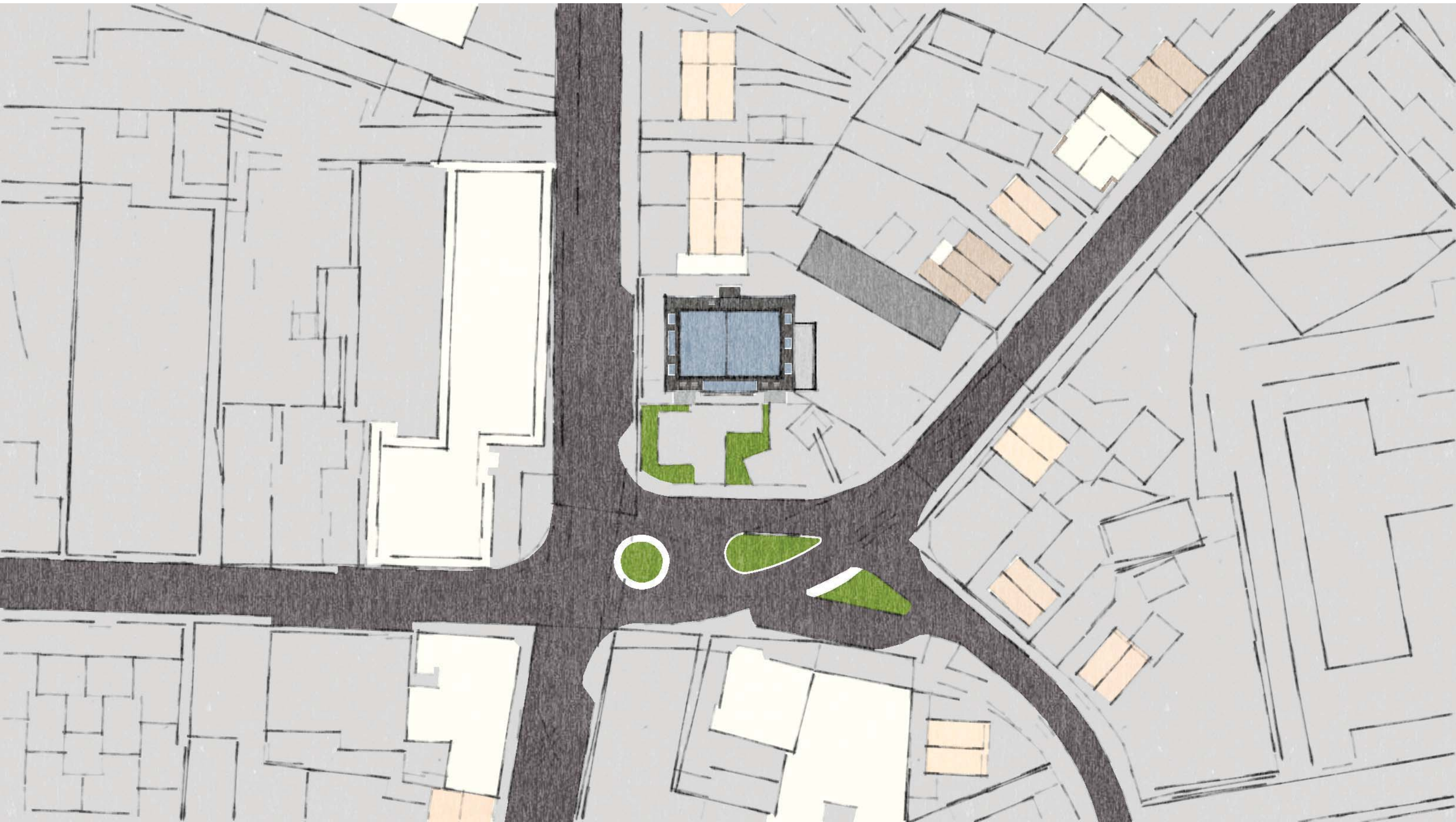
In alle gevallen waarin ontheffing wordt verleend, worden eisen gesteld aan het binnenniveau en de indeling van de woning. De binnenwaarde, waaraan bij het realiseren van de nieuwe woning zal moeten worden voldaan, bedraagt 33 dB. Na dat het definitieve ontwerp gereed is kunnen de noodzakelijke geluidwerende maatregelen worden vastgesteld.

Ing. Wim Buijvoets.



Bijlage I

**Tekening, gegevens gemeente
en rekenmodel met resultaten**



schaal 1:500



FOCUS
ARCHITECTUUR

www.focusarchitectuur.nl



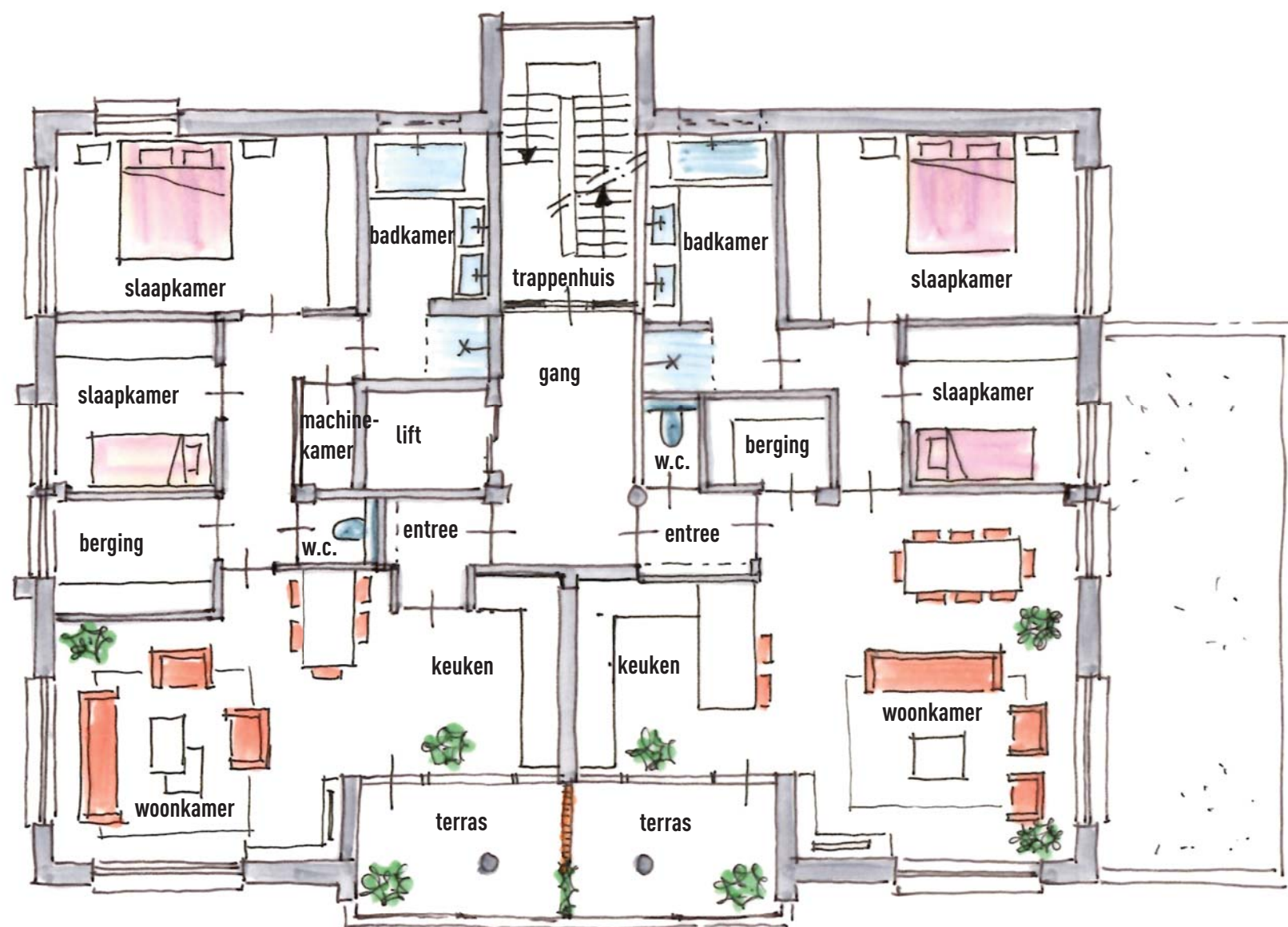
SITUATIE



appartement 1: ca. 83 m²

appartement 2: ca. 119 m²

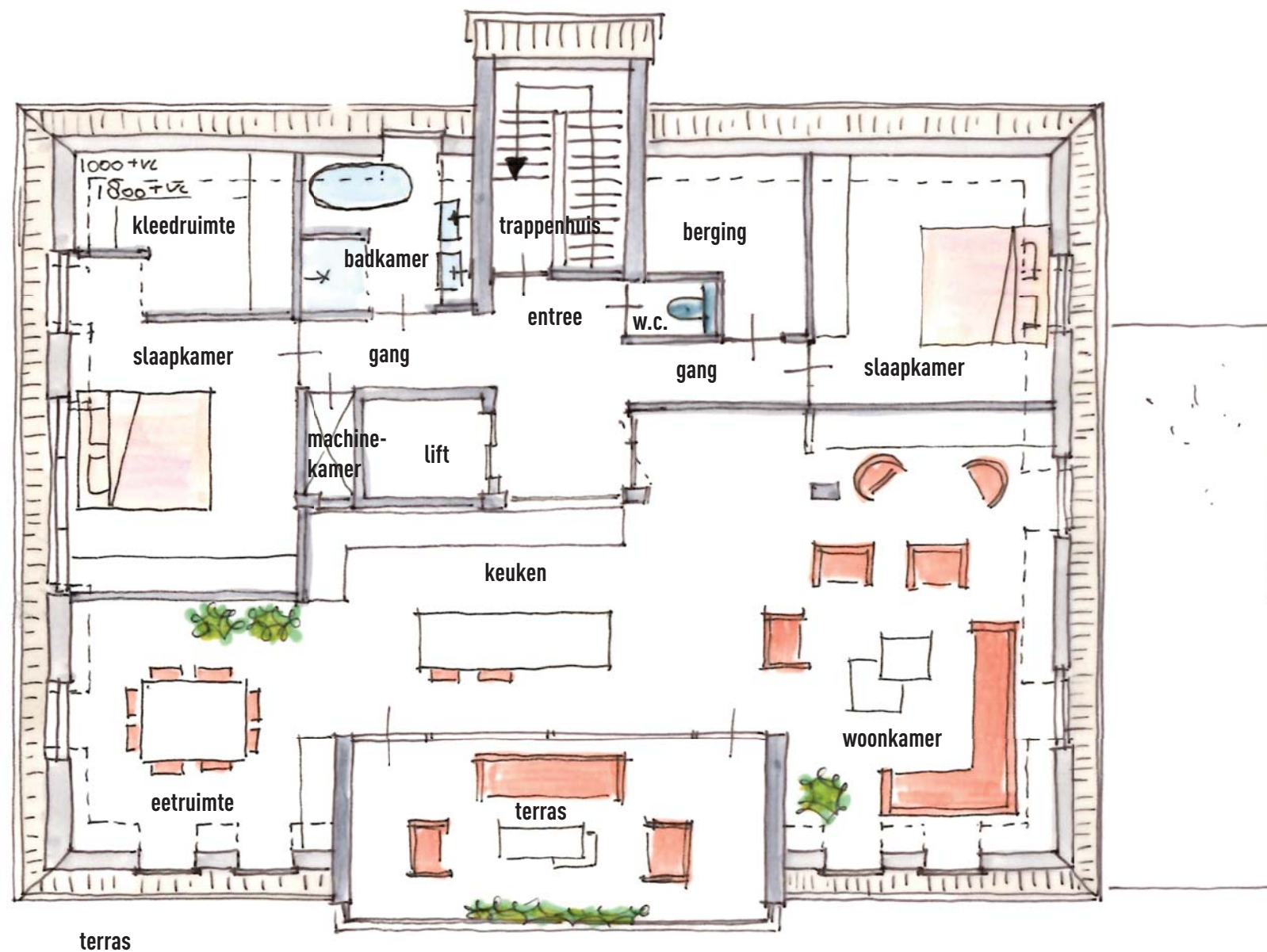




appartement 3: ca. 85 m²

appartement 4: ca. 91 m²

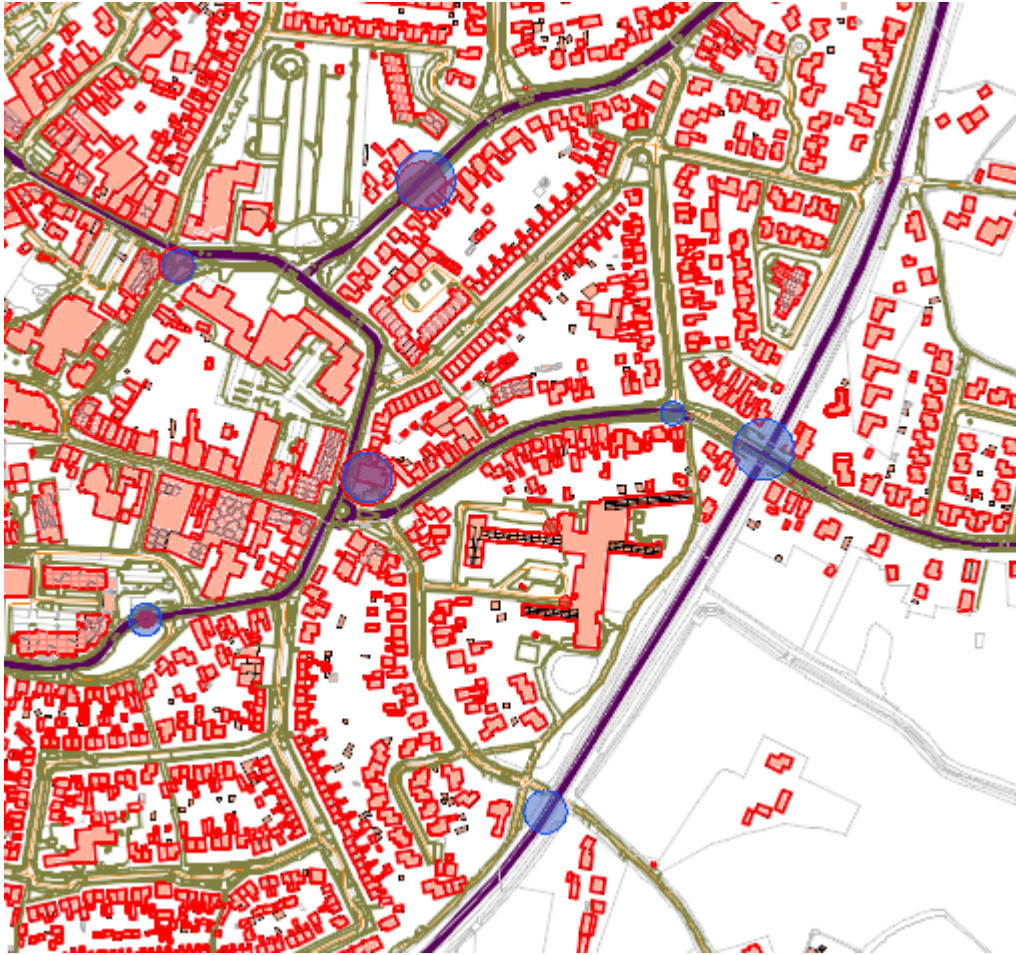




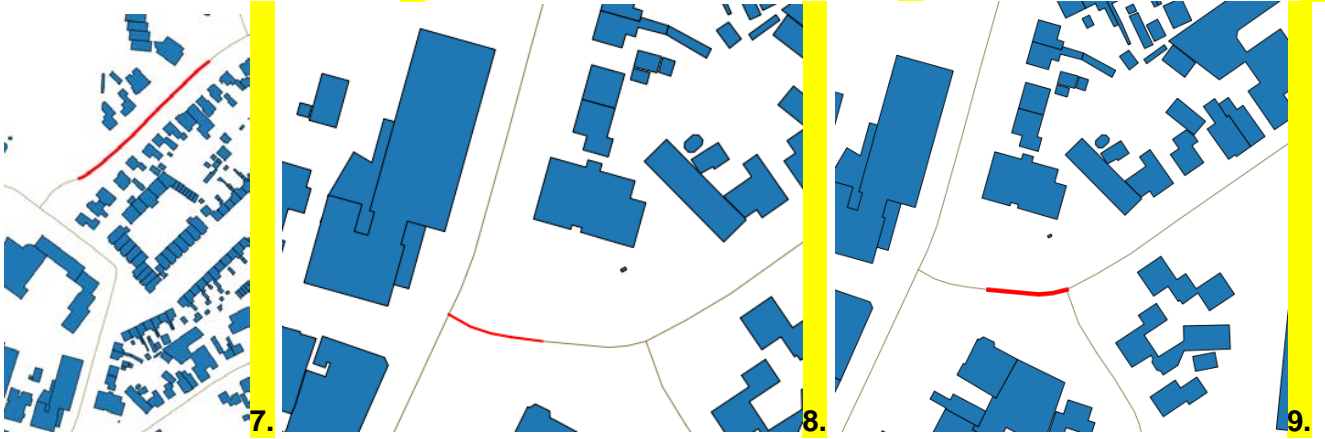
appartement 5: ca. 175 m²



Gegevens 2030

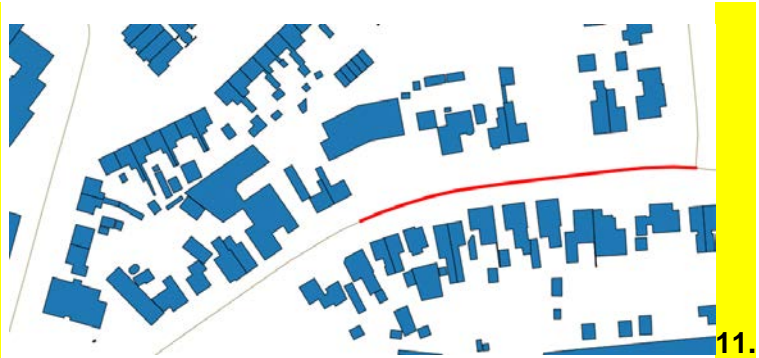


- 1 t/m 5 = Sterrebosstraat
- 6 en 7 Enschedesestraat
- 8 = Brink
- 9 t/m 12 = Buuserstraat
- 18 = Koningin Wilhelminastraat
- 13 t/m 17 = Klaashuisstraat
- 20 = Sterrebosstraat
- 21 t/m 23 = Zeedijk

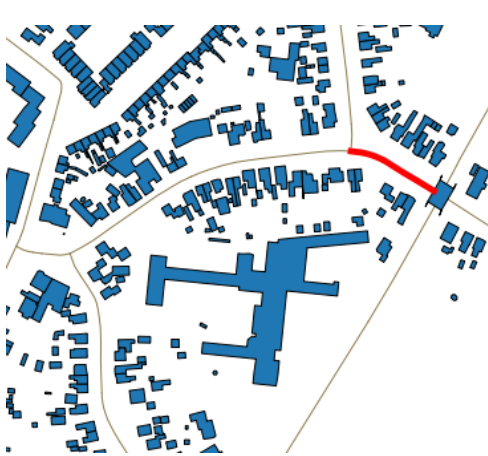




10.



11.



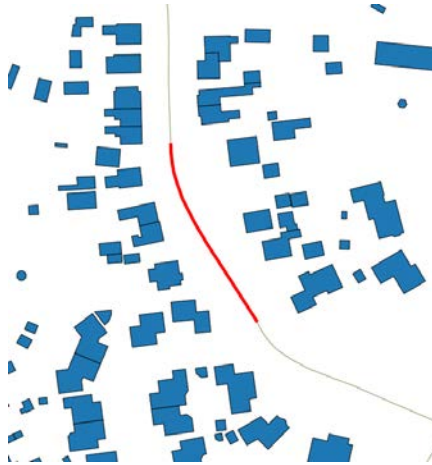
12.



13.



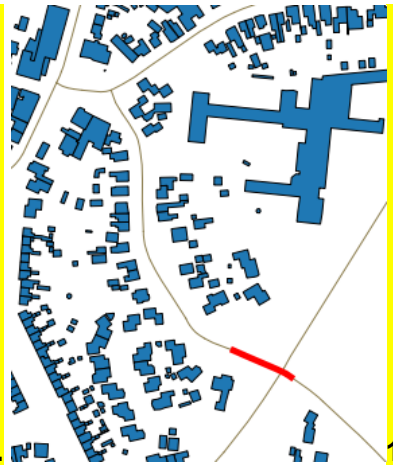
14.



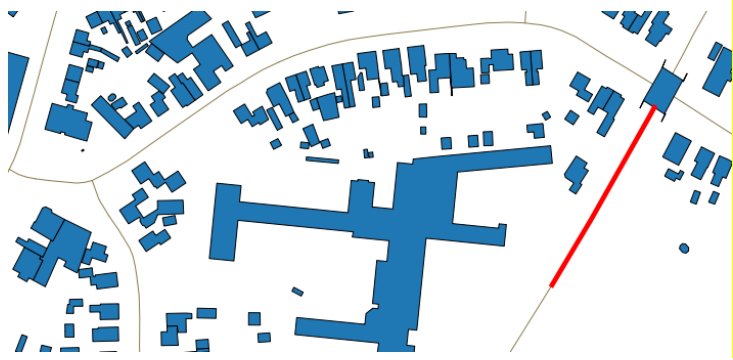
15.



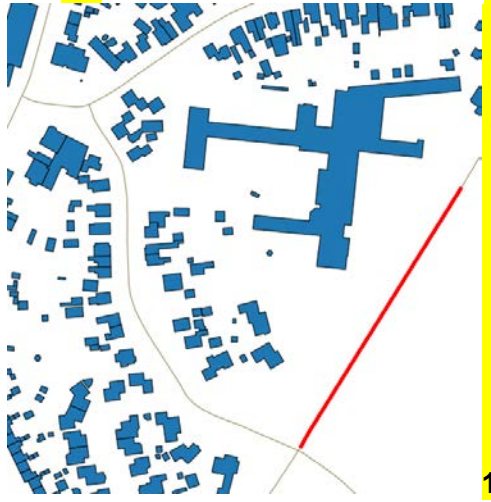
16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.

Acties											
GRPNAME	lager dan 70km/h	PFLOWMCNI	0	PCTLVDAYAB	6.02	PCTLVEVEBA	3.64				
IDENT	no name	PFLOWLVDAY	92.44	PCTLVEVEAB	3.63	PCTLVNIBA	0.72				
DESCR	no name	PFLOWLVEVE	93.05	PCTLVNIAB	0.72	PCTLTDAYBA	0.37				
HSTART	0	PFLOWLVNI	95.52	PCTLTDAYAB	0.39	PCTLVEVEBA	0.2				
HEND	0	PFLOWLTDAY	5.82	PCTLVEVEAB	0.21	PCTLVNIBA	0.02				
ISOH	0	PFLOWLTEVE	5.21	PCTLVNIAB	0.02	PCTHTDAYBA	0.11				
HDEF	0	PFLOWLTNI	3.23	PCTHTDAYAB	0.12	PCTHTEVEBA	0.07				
SRCHEIGHT	0.75	PFLOWHTDAY	1.74	PCTHTEVEAB	0.07	PCTHTNIBA	0.01				
RSURF_CODE	1	PFLOWHTEVE	1.74	PCTHTNIAB	0.01	INTMCDAYBA	0				
RSURF_DESC	referentiewegdek	PFLOWHTNI	1.25	INTMCDAYAB	0	INTMCEVEBA	0				
V_MCDAY	50	FLOWMCDAY	0	INTMCEVEAB	0	INTMCNIBA	0				
V_MCEVE	50	FLOWMCEVE	0	INTMCNIAB	0	INTLVDAYBA	14.25				
V_MCNI	50	FLOWMCNI	0	INTLVDAYAB	12.89	INTLVEVEBA	5.14				
V_LVDAY	50	FLOWLVDAY	415.6	INTLVEVEAB	4.65	INTLVNIBA	0.19				
V_LVEVE	50	FLOWLVEVE	250.49	INTLVNIAB	0.18	INTLTDAYBA	0.88				
V_LVNI	50	FLOWLVNI	49.32	INTLTDAYAB	0.83	INTLVEVEBA	0.28				
V_LTDAY	50	FLOWLTDAY	26.16	INTLVEVEAB	0.27	INTLVNIBA	0.01				
V_LTEVE	50	FLOWLTEVE	14.02	INTLVNIAB	0.01	INTHTDAYBA	0.26				
V_LTNI	50	FLOWLTNI	1.67	INTHTDAYAB	0.25	INTHTEVEBA	0.09				
V_HTDAY	50	FLOWHTDAY	7.81	INTHTEVEAB	0.09	INTHTNIBA	0				
V_HTEVE	50	FLOWHTEVE	4.68	INTHTNIAB	0	ROADTYPE	0	AVSPEED	19		
V_HTNI	50	FLOWHTNI	0.65	LOADBA	3609	WIDTH	6	STAGPCT	0		
INPUT	0	LOADAB	3275.66	GPCTDAYBA	6.53	CANHGT_L	0	ANODE	204981		
TOTINTENS	6885	GPCTDAYAB	6.53	GPCTEVEBA	3.91	CANHGT_R	0	BNODE	204984		
PFLOWDAY	6.53	GPCTEVEAB	3.91	GPCTNIBA	0.75	CANYON_WD	0	DIRECTION	0		
PFLOWEVE	3.91	GPCTNIAB	0.75	PCTMCDAYBA	0	VENT_FAC	0.01	LINKNR	12629		
PFLOWNI	0.75	PCTMCDAYAB	0	PCTMCEVEBA	0	TREE_FAC	1	STARTPCT	0		
PFLOWMCDAY	0	PCTMCEVEAB	0	PCTMCNIBA	0	WEGTYPE	0	EINDPCT	10000		
PFLOWMCEVE	0	PCTMCNIAB	0	PCTLVDAYBA	6.05	CARSPEED	NULL				

GRPNAME	lager dan 70km/h	PFLOWMCNI	0	PCTLVDAYAB	5.84	PCTLVNIBA	0.68		
IDENT	no name	PFLOWLVDAY	88.69	PCTLVEVEAB	3.52	PCTLTDAYBA	0.6		
DESCR	no name	PFLOWLVEVE	89.56	PCTLVNIAB	0.69	PCTLVEVEBA	0.32		
HSTART	0	PFLOWLVNI	93.19	PCTLTDAYAB	0.54	PCTLTNIBA	0.04		
HEND	0	PFLOWLTDAY	8.71	PCTLVEVEAB	0.29	PCTHTDAYBA	0.18		
ISOH	0	PFLOWLVEVE	7.83	PCTLTNIAB	0.03	PCTHTEVEBA	0.11		
HDEF	0	PFLOWLTNI	4.91	PCTHTDAYAB	0.16	PCTHTNIBA	0.01		
SRCHEIGHT	0.75	PFLOWHTDAY	2.6	PCTHTEVEAB	0.1	INTMCDAYBA	0		
RSURF_CODE	1	PFLOWHTEVE	2.61	PCTHTNIAB	0.01	INTMCEVEBA	0		
RSURF_DESC	referentiewegdek	PFLOWHTNI	1.91	INTMCDAYAB	0	INTMCNIBA	0		
V_MCDAY	50	FLOWMCDAY	0	INTMCEVEAB	0	INTLVDAYBA	2.86		
V_MCEVE	50	FLOWMCEVE	0	INTMCNIAB	0	INTLVEVEBA	1.04		
V_MCNIB	50	FLOWMCNI	0	INTLVDAYAB	2.94	INTLVNIBA	0.04		
V_LVDAY	50	FLOWLVDAY	88.7	INTLVEVEAB	1.06	INTLTDAYBA	0.3		
V_LVEVE	50	FLOWLVEVE	53.55	INTLVNIAB	0.04	INTLVEVEBA	0.1		
V_LVNI	50	FLOWLVNI	10.47	INTLTDAYAB	0.27	INTLTNIBA	0		
V_LTDAY	50	FLOWLTDAY	8.71	INTLVEVEAB	0.09	INTHTDAYBA	0.09		
V_LTEVE	50	FLOWLTEVE	4.68	INTLVNIAB	0	INTHTEVEBA	0.03		
V_LTNI	50	FLOWLTNI	0.55	INTHTDAYAB	0.08	INTHTNIBA	0		
V_HTDAY	50	FLOWHTDAY	2.6	INTHTEVEAB	0.03	ROADTYPE	0		
V_HTEVE	50	FLOWHTEVE	1.56	INTHTNIAB	0	WIDTH	6		
V_HTNI	50	FLOWHTNI	0.21	LOADBA	758.72	CANHGT_L	0	AVSPEED	19
INPUT	0	LOADAB	770.52	GPCTDAYBA	6.54	CANHGT_R	0	STAGPCT	0
TOTINTENS	1529	GPCTDAYAB	6.54	GPCTEVEBA	3.92	CANYON_WD	0	ANODE	204971
PFLOWDAY	6.54	GPCTEVEAB	3.9	GPCTNIBA	0.73	VENT_FAC	0.01	BNODE	205000
PFLOWEVE	3.91	GPCTNIAB	0.74	PCTMCDAYBA	0	TREE_FAC	1	DIRECTION	0
PFLOWNI	0.74	PCTMCDAYAB	0	PCTMCEVEBA	0	WEGTYPE	0	LINKNR	12628
PFLOWMCDAY	0	PCTMCEVEAB	0	PCTMCNIBA	0	CARSPEED	NULL	STARTPCT	0
PFLOWMCEVE	0	PCTMCNIAB	0	PCTLVDAYBA	5.76			EINDPCT	10000
				PCTLVEVEBA	3.49				

Acties

GRPNAME	lager dan 70km/h	PFLOWMCNI	0	PCTLVEEAB	3.49	PCTLVNIBA	0.69		
IDENT	no name	PFLOWLVDAY	88.69	PCTLVNIAB	0.68	PCTLTDAYBA	0.54		
DESCR	no name	PFLOWLVEVE	89.56	PCTLTDAYAB	0.6	PCTLTEVEBA	0.29		
HSTART	0	PFLOWLVNI	93.19	PCTLTEVEAB	0.32	PCTLTNIBA	0.03		
HEND	0	PFLOWLTDAY	8.71	PCTLTNIAB	0.04	PCTHTDAYBA	0.16		
ISOH	0	PFLOWLVEVE	7.83	PCTHTDAYAB	0.18	PCTHTEVEBA	0.1		
HDEF	0	PFLOWLTNI	4.91	PCTHTEVEAB	0.11	PCTHTNIBA	0.01		
SRCHEIGHT	0.75	PFLOWHTDAY	2.6	PCTHTNIAB	0.01	INTMCDAYBA	0		
RSURF_CODE	49	PFLOWHTEVE	2.61	INTMCDAYAB	0	INTMCEVEBA	0		
RSURF_DESC	entenverharding keper	PFLOWHTNI	1.91	INTMCEVEAB	0	INTMCNIBA	0		
V_MCDAY	50	FLOWMCDAY	0	INTMCNIAB	0	INTLVDAYBA	2.94		
V_MCEVE	50	FLOWMCEVE	0	INTLVDAYAB	2.86	INTLVEVEBA	1.06		
V_MCNI	50	FLOWMCNI	0	INTLVEVEAB	1.04	INTLVNIBA	0.04		
V_LVDAY	50	FLOWLVDAY	88.7	INTLVNIAB	0.04	INTLTDAYBA	0.27		
V_LVEVE	50	FLOWLVEVE	53.55	INTLTDAYAB	0.3	INTLTEVEBA	0.09		
V_LVNI	50	FLOWLVNI	10.47	INTLTEVEAB	0.1	INTLTNIBA	0		
V_LTDAY	50	FLOWLTDAY	8.71	INTLTNIAB	0	INTHTDAYBA	0.08		
V_LTEVE	50	FLOWLVEVE	4.68	INTHTDAYAB	0.09	INTHTEVEBA	0.03		
V_LTNI	50	FLOWLTNI	0.55	INTHTEVEAB	0.03	INTHTNIBA	0		
V HTDAY	50	FLOWHTDAY	2.6	INTHTNIAB	0	ROADTYPE	0	AVSPEED	19
V_HTEVE	50	FLOWHTEVE	1.56	LOADBA	770.52	WIDTH	6	STAGPCT	0
V_HTNI	50	FLOWHTNI	0.21	GPCTDAYBA	6.54	CANHGT_L	0	ANODE	205085
INPUT	0	GPCTDAYAB	6.54	GPCTEVEBA	3.9	CANHGT_R	0	BNODE	205095
TOTINTENS	1529	GPCTEVEAB	3.92	GPCTNIBA	0.74	CANYON_WD	0	DIRECTION	0
PFLOWDAY	6.54	GPCTNIAB	0.73	PCTMCDAYBA	0	VENT_FAC	0.01	LINKNR	12652
PFLOWEVE	3.91	PCTMCDAYAB	0	PCTMCEVEBA	0	TREE_FAC	1	STARTPCT	0
PFLOWNI	0.74	PCTMCEVEAB	0	PCTMCNIBA	0	WEGTYPE	0	EINDPCT	10000
PFLOWMCDAY	0	PCTMCNIAB	0	PCTLVDAYBA	5.84	CARSPEED	NULL		
PFLOWMCEVE	0	PCTLVDAYAB	5.76	PCTLVEEBA	3.52				

GRPNAME	lager dan 70km/h	PFLOWMCNI	0	PCTLVDAYAB	5.76	PCTLVNIBA	0.69		
IDENT	no name	PFLOWLVDAY	88.58	PCTLVEEAB	3.49	PCTLTDAYBA	0.55		
DESCR	no name	PFLOWLVEVE	89.46	PCTLVNIAB	0.68	PCTLVEEBA	0.29		
HSTART	0	PFLOWLVNI	93.11	PCTLTDAYAB	0.6	PCTLTNIBA	0.03		
HEND	0	PFLOWLTDAY	8.79	PCTLVEEAB	0.32	PCTHTDAYBA	0.16		
ISOH	0	PFLOWLTDAY	8.79	PCTLTNIAB	0.04	PCTHTEVEBA	0.1		
HDEF	0	PFLOWLTDAY	8.79	PCTHTDAYAB	0.18	PCTHTNIBA	0.01		
SRCHEIGHT	0.75	PFLOWLTDAY	8.79	PCTHTEVEAB	0.11	INTMCDAYBA	0		
RSURF_CODE	20	PFLOWHTDAY	2.62	PCTHTNIAB	0.01	INTMCEVEBA	0		
RSURF_DESC	oppervlaktbewerking	PFLOWHTEVE	2.64	INTMCDAYAB	0	INTMCNIBA	0		
V_MCDAY	50	PFLOWHTNI	1.93	INTMCEVEAB	0	INTLVDAYBA	2.89		
V_MCEVE	50	FLOWMCDAY	0	INTMCEVEAB	0	INTLVEEBA	1.04		
V_MCNI	50	FLOWMCEVE	0	INTMCEVEAB	0	INTLVNIBA	0.04		
V_LVDAY	50	FLOWMCNI	0	INTLVDAYAB	2.85	INTLVNIBA	0.04		
V_LVEVE	50	FLOWLVDAY	87.74	INTLVNIBA	0.04	INTLTDAYBA	0.27		
V_LVNI	50	FLOWLVEVE	52.98	INTLTDAYAB	0.3	INTLVEEBA	0.09		
V_LTDAY	50	FLOWLVNI	10.37	INTLVEEAB	1.03	INTLTNIBA	0		
V_LTEVE	50	FLOWLTDAY	8.71	INTLVNIBA	0.04	INTHTDAYBA	0.08		
V_LTNI	50	FLOWLTDAY	8.71	INTLTNIBA	0	INTHTEVEBA	0.03		
V_HTDAY	50	FLOWLTDAY	8.71	INTHTDAYAB	0.09	INTHTNIBA	0		
V_HTEVE	50	FLOWLTDAY	8.71	INTHTNIBA	0	ROADTYPE	0		
V_HTNI	50	FLOWLTDAY	8.71	INTHTNIBA	0	WIDTH	6	AVSPEED	19
INPUT	0	FLOWHTDAY	2.6	INTHTNIBA	0	CANHGT_L	0	STAGPCT	0
TOTINTENS	1515	FLOWHTEVE	1.56	INTHTNIBA	0	CANHGT_R	0	ANODE	205082
PFLOWDAY	6.54	FLOWHTNI	0.21	GPCTDAYBA	6.54	CANYON_WD	0	BNODE	205085
PFLOWEVE	3.91	LOADAB	755.94	GPCTEVEBA	3.9	VENT_FAC	0.01	DIRECTION	0
PFLOWNI	0.73	GPCTDAYAB	6.54	GPCTNIBA	0.74	TREE_FAC	1	LINKNR	12650
PFLOWMCDAY	0	GPCTEVEAB	3.92	PCTMCDAYBA	0	WEGTYPE	0	STARTPCT	0
PFLOWMCEVE	0	GPCTNIAB	0.73	PCTMCEVEBA	0	CARSPEED	NULL	EINDPCT	10000
		PCTMCDAYAB	0	PCTMCNIBA	0				
		PCTMCEVEAB	0	PCTLVDAYBA	5.83				
		PCTMCNIAB	0	PCTLVEEBA	3.51				

GRPNAME	lager dan 70km/h	PFLOWMCNI	0	PCTLVDAYAB	6.05	PCTLVEVEBA	3.65
IDENT	no name	PFLOWLVDAY	92.73	PCTLVEVEAB	3.65	PCTLVNIBA	0.72
DESCR	no name	PFLOWLVEVE	93.32	PCTLVNIAB	0.72	PCTLTDAYBA	0.36
HSTART	0	PFLOWLVNI	95.7	PCTLTDAYAB	0.37	PCTLTEVEBA	0.2
HEND	0	PFLOWLTDAY	5.6	PCTLTEVEAB	0.2	PCTLTNIBA	0.02
ISOH	0	PFLOWLTEVE	5.01	PCTLTNIAB	0.02	PCTHTDAYBA	0.11
HDEF	0	PFLOWLTNI	3.1	PCTHTDAYAB	0.11	PCTHTEVEBA	0.06
SRCHEIGHT	0.75	PFLOWHTDAY	1.67	PCTHTEVEAB	0.07	PCTHTNIBA	0.01
RSURF_CODE	1	PFLOWHTEVE	1.67	PCTHTNIAB	0.01	INTMCDAYBA	0
RSURF_DESC	referentiewegdek	PFLOWHTNI	1.2	INTMCDAYAB	0	INTMCEVEBA	0
V_MCDAY	50	FLOWMCDAY	0	INTMCEVEAB	0	INTMCNIBA	0
V_MCEVE	50	FLOWMCEVE	0	INTMCNIAB	0	INTLVDAYBA	13.39
V_MCNI	50	FLOWMCNI	0	INTLVDAYAB	12.1	INTLVEVEBA	4.83
V_LVDAY	50	FLOWLVDAY	390.38	INTLVEVEAB	4.37	INTLVNIBA	0.18
V_LVEVE	50	FLOWLVEVE	235.23	INTLVNIAB	0.16	INTLTDAYBA	0.8
V_LVNI	50	FLOWLVNI	46.27	INTLTDAYAB	0.74	INTLVEVEBA	0.26
V_LTDAY	50	FLOWLTDAY	23.57	INTLVEVEAB	0.24	INTLTNIBA	0.01
V_LTEVE	50	FLOWLTEVE	12.64	INTLTNIAB	0.01	INTHTDAYBA	0.24
V_LTNI	50	FLOWLTNI	1.5	INTHTDAYAB	0.22	INTHTEVEBA	0.09
V_HTDAY	50	FLOWHTDAY	7.03	INTHTEVEAB	0.08	INTHTNIBA	0
V_HTEVE	50	FLOWHTEVE	4.21	INTHTNIAB	0	ROADTYPE	0
V_HTNI	50	FLOWHTNI	0.58	LOADBA	3384.22	WIDTH	6
INPUT	0	LOADAB	3062.67	GPCTDAYBA	6.53	CANHGT_L	0
TOTINTENS	6447	GPCTDAYAB	6.53	GPCTEVEBA	3.91	CANHGT_R	0
PFLOWDAY	6.53	GPCTEVEAB	3.91	GPCTNIBA	0.75	CANYON_WD	0
PFLOWEVE	3.91	GPCTNIAB	0.75	PCTMCDAYBA	0	VENT_FAC	0.01
PFLOWNI	0.75	PCTMCDAYAB	0	PCTMCEVEBA	0	TREE_FAC	1
PFLOWMCDAY	0	PCTMCEVEAB	0	PCTMCNIBA	0	WEGTYPE	0
PFLOWMCEVE	0	PCTMCNIAB	0	PCTLVDAYBA	6.06	CARSPEED	NULL
						AVSPEED	19
						STAGPCT	0
						ANODE	204968
						BNODE	204971
						DIRECTION	0
						LINKNR	12625
						STARTPCT	0
						EINDPCT	10000



rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	Wim
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wim op 19-9-2018
Laatst ingezien door	Wim op 24-9-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	le kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n
Sterrebosstraat-Zeedijk	12	1	12:36, 21 sep 2018	-1	2	1	Sterrebostraat	Polylijn	247970,65	463786,03	247953,17
Sterrebosstraat-Zeedijk	13	1	12:36, 21 sep 2018	-3	2	2	Zeedijk	Polylijn	247953,17	463729,34	247939,84
De Brink-Buurserstraat	14	2	09:03, 24 sep 2018	-5	2	3	Brink	Polylijn	247955,97	463734,94	248003,37
De Brink-Buurserstraat	15	2	12:34, 21 sep 2018	-7	2	4	Brink	Polylijn	247950,60	463723,51	248003,48
De Brink-Buurserstraat	26	2	12:34, 21 sep 2018	-13	2	5	Buurserstraat	Polylijn	248003,93	463729,11	248027,46

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten
Sterrebosstraat-Zeedijk	463729,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	3
Sterrebosstraat-Zeedijk	463701,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	2
De Brink-Buurserstraat	463729,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	5
De Brink-Buurserstraat	463728,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	7
De Brink-Buurserstraat	463745,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	2

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
Sterrebosstraat-Zeedijk	59,40	59,40	6,57	52,84	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Sterrebosstraat-Zeedijk	30,72	30,72	30,72	30,72	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
De Brink-Buurserstraat	49,38	49,38	6,31	27,40	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
De Brink-Buurserstraat	55,69	55,69	4,36	13,31	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
De Brink-Buurserstraat	28,72	28,72	28,72	28,72	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Wegdek.	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
Sterrebosstraat-Zeedijk	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50
Sterrebosstraat-Zeedijk	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50
De Brink-Buurserstraat	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50
De Brink-Buurserstraat	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50
De Brink-Buurserstraat	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Crow965	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	50	50	50	--	False	6885,00	6,53	3,91	0,75	--	--	--	--	--	92,44
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	50	50	50	--	False	6447,00	6,53	3,91	0,75	--	--	--	--	--	92,73
De Brink-Buurserstraat	--	50	50	50	--	False	765,00	6,54	3,91	0,74	--	--	--	--	--	88,69
De Brink-Buurserstraat	--	50	50	50	--	False	765,00	6,54	3,91	0,74	--	--	--	--	--	88,69
De Brink-Buurserstraat	--	50	50	50	--	False	1515,00	6,54	3,91	0,74	--	--	--	--	--	88,58

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
Sterrebosstraat-Zeedijk	93,05	95,52	--	5,82	5,21	3,23	--	1,74	1,74	1,25	--	--	--	--	--	415,60	250,49	49,32
Sterrebosstraat-Zeedijk	93,32	95,70	--	5,60	5,01	3,10	--	1,67	1,67	1,20	--	--	--	--	--	390,38	235,24	46,27
De Brink-Buurserstraat	89,56	93,19	--	8,71	7,83	4,91	--	2,60	2,61	1,91	--	--	--	--	--	44,37	26,79	5,28
De Brink-Buurserstraat	89,56	93,19	--	8,71	7,83	4,91	--	2,60	2,61	1,91	--	--	--	--	--	44,37	26,79	5,28
De Brink-Buurserstraat	89,46	93,11	--	8,79	7,91	4,96	--	2,62	2,64	1,93	--	--	--	--	--	87,77	52,99	10,44

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	26,17	14,03	1,67	--	7,82	4,68	0,65	--	82,17	89,56	96,43	100,81	106,77
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	23,58	12,63	1,50	--	7,03	4,21	0,58	--	81,80	89,18	96,02	100,46	106,47
De Brink-Buurserstraat	--	4,36	2,34	0,28	--	1,30	0,78	0,11	--	81,38	89,37	95,65	96,49	100,01
De Brink-Buurserstraat	--	4,36	2,34	0,28	--	1,30	0,78	0,11	--	81,38	89,37	95,65	96,49	100,01
De Brink-Buurserstraat	--	8,71	4,69	0,56	--	2,60	1,56	0,22	--	76,49	84,07	91,24	94,91	100,46

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal
Sterrebosstraat-Zeedijk	103,43	96,70	87,62	109,65	79,81	87,15	93,94	98,51	104,52	101,16	94,42	85,25	107,38
Sterrebosstraat-Zeedijk	103,12	96,39	87,26	109,34	79,45	86,77	93,54	98,17	104,21	100,85	94,11	84,89	107,06
De Brink-Buurserstraat	93,06	87,87	80,36	103,40	78,99	86,93	93,15	94,16	97,74	90,77	85,57	77,95	101,07
De Brink-Buurserstraat	93,06	87,87	80,36	103,40	78,99	86,93	93,15	94,16	97,74	90,77	85,57	77,95	101,07
De Brink-Buurserstraat	97,20	90,51	81,97	103,50	74,11	81,64	88,74	92,59	98,19	94,91	88,21	79,57	101,20

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
Sterrebosstraat-Zeedijk	71,95	79,07	85,51	90,86	97,18	93,76	87,00	77,35	99,92	--	--	--
Sterrebosstraat-Zeedijk	71,61	78,71	85,11	90,53	96,89	93,46	86,69	77,01	99,62	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	70,90	78,62	84,52	86,31	90,27	83,21	77,98	69,82	93,31	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	70,90	78,62	84,52	86,31	90,27	83,21	77,98	69,82	93,31	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	66,03	73,34	80,13	84,75	90,73	87,36	80,63	71,45	93,59	--	--	--

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	--	--	--	--	--
Sterrebosstraat-Zeedijk	--	--	--	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	--	--	--	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	--	--	--	--	--	--
De Brink-Buurserstraat	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	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	--	--	--	--	--	Ja
7		0,00	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

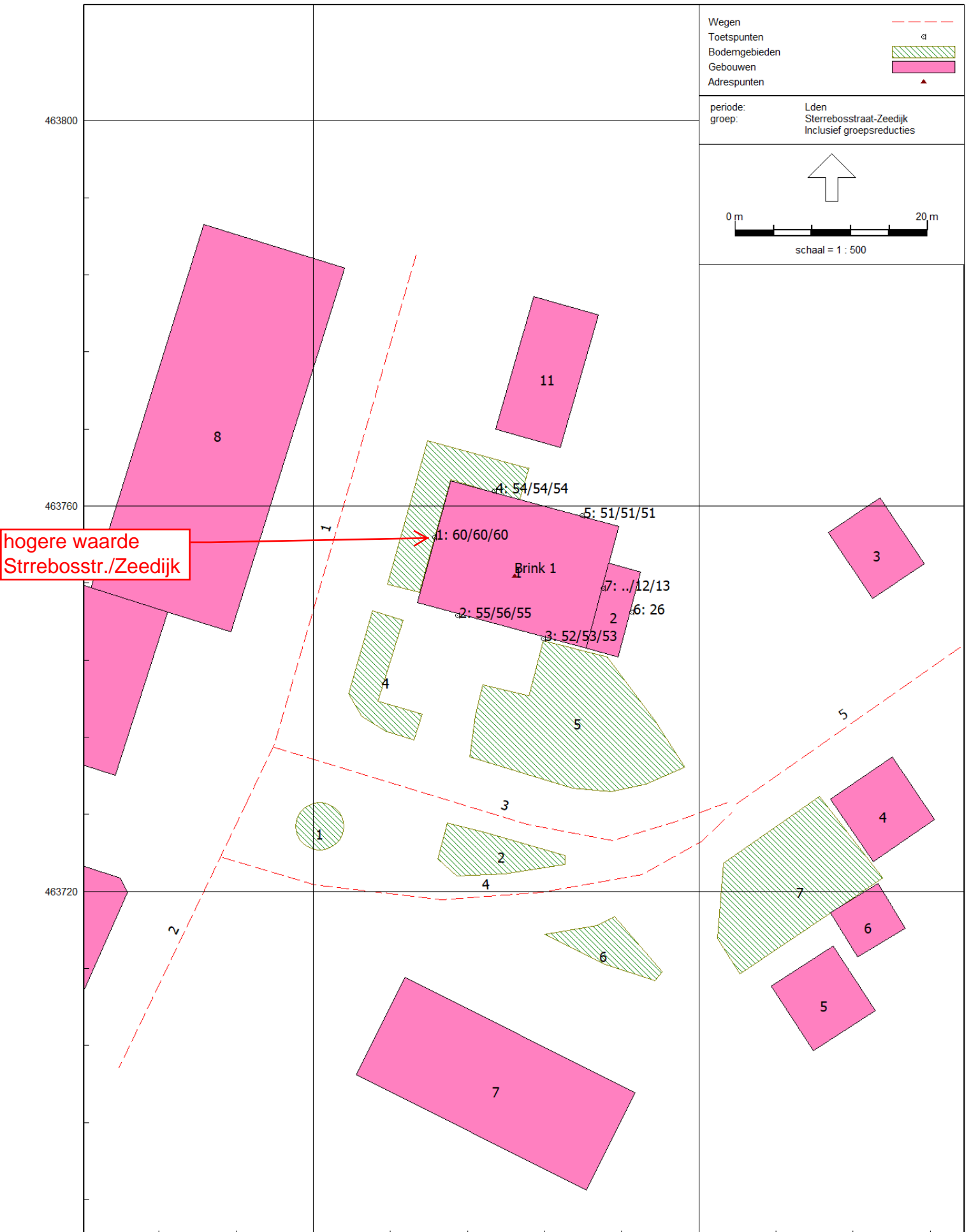
Naam	Omschr.	Bf
1	groen	1,00
2	groen	1,00
3	groen	1,00
4	groen	1,00
5	groen	1,00
6	groen	1,00
7	groen	1,00

modelgegevens

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	geplande appartementen	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	geplande appartementen	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	best gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	best gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	best gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	best gebouw	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	best gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	best gebouw	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	best gebouw	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	best gebouw	5,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	best gebouw	5,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

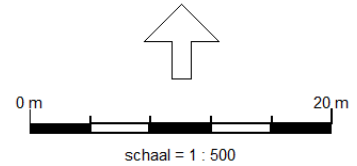
geluidbelasting Sterrebosstr./Zeedijk incl 5 dB aftrek op 1.5/4.5/7.5 m hoogte



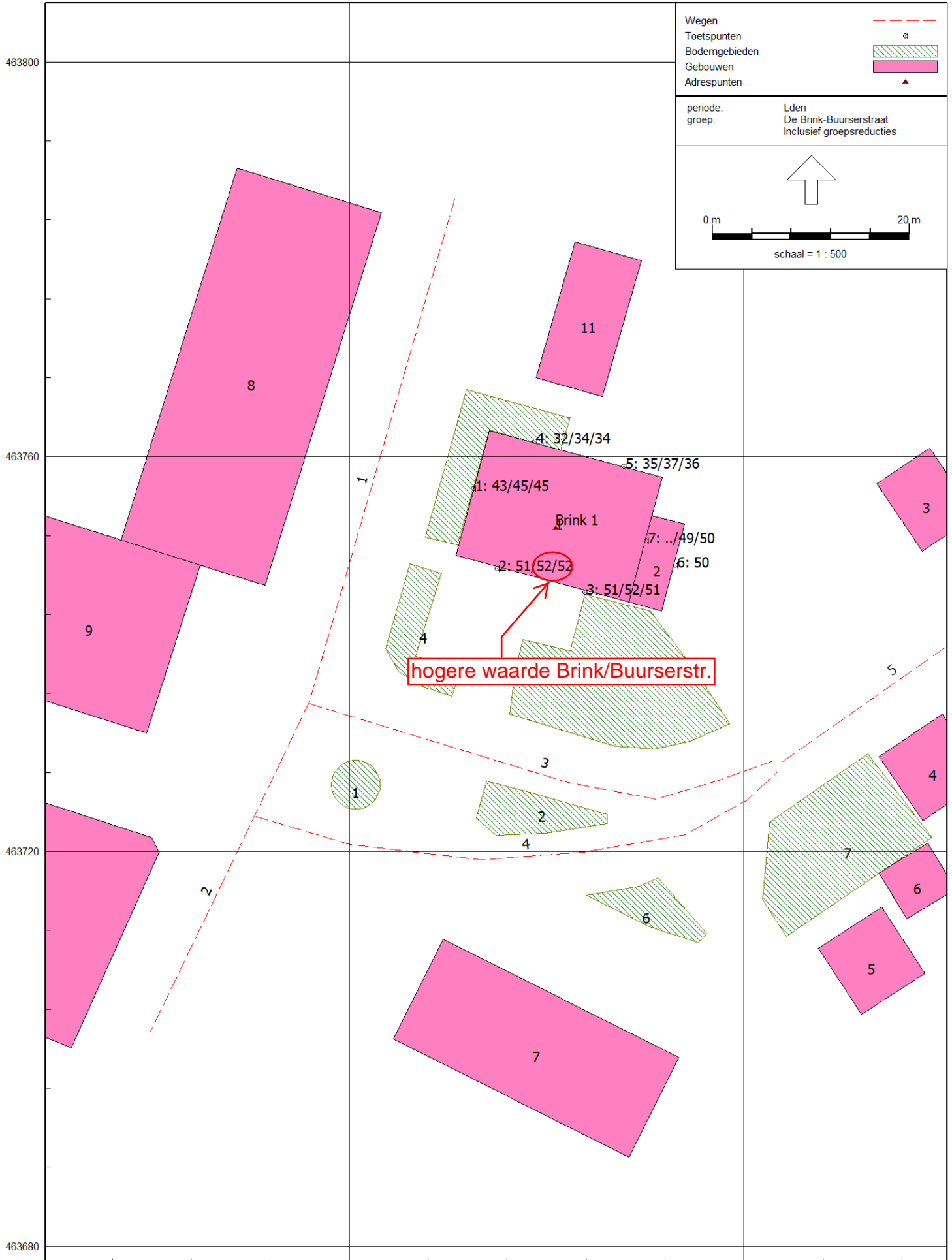
hogere waarde
Sterrebosstr./Zeedijk

Wegen	---
Toetspunten	α
Bodemgebieden	▨
Gebouwen	■
Adrespunten	▲

periode: Lden
groep: Sterrebosstraat-Zeedijk
Inclusief groepsreducties



geluidbelasting Brink/Buuserstr incl 5 dB aftrek op 1.5/4.5/7.5 m hoogte



cumulatieve geluidbelasting excl aftrek op 1.5/4.5/7.5 m hoogte

