



ADVIESBURO VANDERBOOM BV *sinds 1971*

Geluidbelasting wegverkeer op woning Koppelweg 1a te Doesburg

Versie 20 februari 2020

opdrachtnummer

19-236

datum

20 februari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6840 DG Arnhem

auteur

Ad Postma

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

telefoon

0575-544756

fax

0575-545648

website

www.vanderboomadvies.nl

e-mail

info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086





INHOUDSOPGAVE

bladzijde

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	3
2.4 Criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde	4
2.5 30 km/u-wegen	4
2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	4
3 RESULTATEN	5
3.1 Verkeerscijfers	5
3.2 Rekenmodel	5
3.3 Resultaten	6
4 CONCLUSIES	8
4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden	8
4.2 Maatregelen	8
4.3 Toetsing geluidbeleid gemeente Doesburg	9
4.4 Hogere waarden	9
4.5 Toets ruimtelijke ordening	9
4.6 Eis geluidwering	9

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina i

datum
20 februari 2020



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op een locatie van een nieuw te realiseren woning aan de Koppelweg 1a te Doesburg. De woning ligt binnen de bebouwde kom van Doesburg op ca. 14 meter uit de as van de Koppelweg en op ca. 38 m uit de as van de Barend Ubbinkweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximumsnelheid op de wegen bedraagt 50 km/uur.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Koppelweg bedraagt ten hoogste 51 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De geluidbelasting door wegverkeer op de Barend Ubbinkweg bedraagt ten hoogste 50 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee door wegverkeer op deze wegen overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De wegen zijn reeds voorzien van stil asfalt. De verkeerssnelheid kan niet worden teruggebracht gezien het karakter van de weg. Afscherming van alle woonlagen van de woning is op deze locatie stedenbouwkundig ongewenst. Voor de woning dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 51 dB voor wegverkeer op de Koppelweg en van 50 dB voor wegverkeer op de Barend Ubbinkweg conform tabel III.2 en III.3.

Aan de voorwaarden uit het geluidbeleid van de gemeente Doesburg voor een woning op een bedrijventerrein, met een ambitieniveau in de klasse onrustig (max. 53 dB) kan worden voldaan.

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij de toetsingskaders van de Wgh en het gemeentelijk beleid als hierboven omschreven. Aan deze kaders wordt voldaan. Er zal voor het aspect geluid sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woning wordt voldaan aan de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente Doesburg als hierboven omschreven en aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Een aantal gevels van de woning zal een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek gaan ondervinden. Voor deze gevels zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De maximale geluidbelasting op de zuidgevel bedraagt 58 dB zonder aftrek. De benodigde geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt dan 25 dB(A).

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 1

datum
20 februari 2020



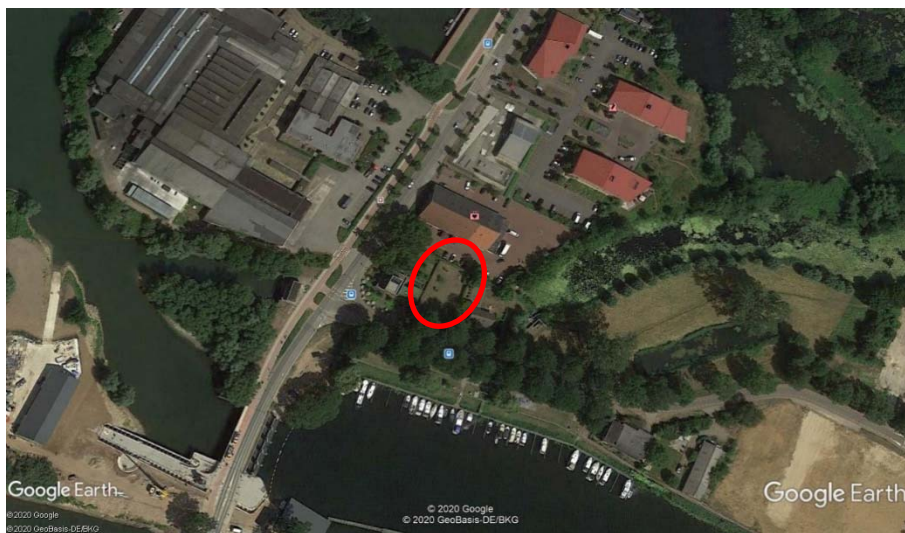
1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op een locatie van een nieuw te realiseren woning aan de Koppelweg 1a te Doesburg.

Omdat de woning gerealiseerd wordt binnen de geluidzone van één of meer wegen is een akoestisch onderzoek nodig (art 77 Wgh). Het onderzoek maakt deel uit van een RO-procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woning ligt binnen de bebouwde kom van Doesburg op ca. 14 meter uit de as van de Koppelweg en op ca. 38 m uit de as van de Barend Ubbinkweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximumsnelheid op de wegen bedraagt 50 km/uur.

Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving



onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 2

datum
20 februari 2020

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 en 2 in bijlage II.



2 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader voor het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting door wegverkeer wordt in grote lijnen bepaald door de Wet Geluidhinder (Wgh), de Wet Ruimtelijke ordening (Wro) en het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2.1 Wet Geluidhinder

Er ligt langs wegen veelal een planologisch aandachtsgebied, de geluidzone. Binnen deze zone biedt de Wet Geluidhinder (Wgh) in een aantal gevallen bescherming tegen verkeerslawaaï aan geluidgevoelige bestemmingen. Er ligt geen zone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonef.

2.2 Omvang geluidzone

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74. En afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving, te weten stedelijk of buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de bebouwde kom. De zone langs een auto(snel)weg is echter altijd buitenstedelijk gebied, ongeacht of deze zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Tabel II.1 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.1: Breedte van de geluidzone vanaf de as van de weg (Wgh art 74)		
Aantal rijstroken	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelastingbedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op ander geluidgevoelige gebouwen (Bgh art 3.1).

Het bevoegd gezag kan van dit beschermingsniveau afwijken door voor woningen een hogere waarde vast te stellen tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83), zoals gegeven in tabel II.2.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 3

datum
20 februari 2020



TABEL II.2: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs wegen (Wgh art 83)		
Gebouw	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
Woning	63 dB	53 dB
Agrarische woning	63 dB	58 dB
Vervangende nieuwbouw	68 dB	58 dB / 63 dB ¹

¹ 63 dB langs auto(snel)wegen binnen de bebouwde kom

De maximale ontheffingswaarden voor overige geluidgevoelige objecten bedragen (Bgh art 3.2) 53 dB buiten de bebouwde kom en 63 dB binnen de bebouwde kom. Voor geluidgevoelige terreinen bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 4

datum
20 februari 2020

2.4 Criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde

De gemeente Doesburg heeft de criteria voor het afwijken van de voorkeursgrenswaarde vastgelegd in de "Nota hogere grenswaarden gemeente Doesburg" van 15 maart 2007.

2.5 30 km/u-wegen

Wegen op woonerven en 30 km/u-wegen hebben geen geluidzone. De geluidbelasting door wegverkeer op deze wegen wordt dan ook formeel niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen kan echter wel van belang zijn bij de beoordeling of sprake is van een "goede ruimtelijke ordening", bijvoorbeeld bij drukke 30 km/u-wegen.

2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De rekenmethode is gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en het bepalen van de geluidoverdracht tussen de weg en het immissiepunt (woninggevel).

De geluidbelasting wordt berekend in hoofdstuk 3.



3 RESULTATEN

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

De weg- en verkeersgegevens van de Koppelweg en de Barend Ubbinkweg zijn in tabel III.1 weergegeven. Bij de berekeningen is uitgegaan van het verkeersmodel voor 2028 zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst Regio Arnhem. Voor het zichtjaar 2030 zijn de gegevens voor 2028 uit het model opgehoogd met 1% autonome groei per jaar.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens		
	Informatie meest nabijgelegen wegvak	
Omschrijving	Koppelweg	Barend Ubbinkweg
- etmaalintensiteit jaar 2028	1770	7863
- etmaalintensiteit jaar 2030	1806	8021
- daguurintensiteit [%]	6,54	6,52
- avonduurintensiteit [%]	381	3,86
- nachtuurintensiteit [%]	0,79	0,79
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	89,85/92,51/91,97	96,03/97,17/97,17
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	8,14/5,77/6,42	3,37/2,33/2,36
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	2,01/1,73/1,61	0,60/0,50/0,47
- rijsnelheid [km/uur]	50	50
- type wegdek	SMA-NL8	SMA-NL8
- obstakel binnen 100 m	Nee	Nee
- geregelde kruising	Nee	Nee

3.2 Rekenmodel

De op de geplande woning invallende geluidbelasting is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van rekenmethode II.

Gebruik is gemaakt van gegevens uit het verkeersmodel RVMK 2019, 2028 hoog, zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst Regio Arnhem.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 5

datum
20 februari 2020



3.3 Resultaten

Tabel III.2 geeft voor de Koppelweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh.

TABEL III.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv de Koppelweg na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	51	51	51
2	Westgevel	46	46	46
3	Westgevel	39	41	41
4	Noordgevel	31	33	33
5	Oostgevel	39	41	41
6	Oostgevel	47	47	47

De hoogste geluidbelasting van 51 dB door wegverkeer op de Koppelweg valt in de categorie “onrustig” uit het hogere waardenbeleid van de gemeente Doesburg.

Tabel III.3 geeft voor de Barend Ubbinkweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, na aftrek van 5 dB ex art 110g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv de Barend Ubbinkweg na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	45	47	47
2	Westgevel	48	49	50
3	Westgevel	48	50	50
4	Noordgevel	44	46	46
5	Oostgevel	32	33	32
6	Oostgevel	33	34	35

De hoogste geluidbelasting van 50 dB door wegverkeer op de Barend Ubbinkweg valt in de categorie “onrustig” uit het hogere waardenbeleid van de gemeente Doesburg.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 6

datum
20 februari 2020



Tabel III.4 geeft voor alle wegen samen, een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2030, zonder aftrek.

TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv alle wegen zonder aftrek				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	4,5 m
1	Zuidgevel	57	58	57
2	Westgevel	55	56	55
3	Westgevel	54	56	56
4	Noordgevel	49	51	51
5	Oostgevel	45	46	47
6	Oostgevel	52	52	53

De invoergegevens in het model en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage II.

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 7

datum
20 februari 2020



4 CONCLUSIES

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

De geluidbelasting door wegverkeer op de Koppelweg bedraagt ten hoogste 51 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee door wegverkeer op deze weg overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Barend Ubbinkweg bedraagt ten hoogste 50 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee door wegverkeer op deze weg overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Een hogere waarde voor de geluidbelasting door wegverkeer op de Koppelweg en de Barend Ubbinkweg kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard en indien de geluidbelasting de maximale hogere waarde niet overschrijdt.

4.2 Maatregelen

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de Koppelweg en de Barend Ubbinkweg op de woning zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De Koppelweg en de Barend Ubbinkweg zijn reeds voorzien van SMA-NL8. De weg is dus reeds voorzien van een stil wegdek.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Koppelweg en de Barend Ubbinkweg bedraagt 50 km/uur. Het verder terugbrengen van de verkeerssnelheid ligt niet voor de hand gezien het karakter van de wegen.

Afscherming van de woning: geluidschermen

Woningen kunnen in principe van een weg worden afgeschermd door het aanbrengen van een verdiepinghoge afscherming (geluidscherm). De hoogte van het geluidscherm dient voor een effectieve afscherming van alle woonlagen ca. 4,5 – 7,5 meter te bedragen. Een scherm met een dergelijke hoogte op deze locatie is echter stedenbouwkundig ongewenst gezien de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Bovendien dient de woning te worden ontsloten aan de zijde van de Koppelweg. Dit gaat ten koste van de afscherming die ter plaatse van de toegang moet worden onderbroken.

onderwerp

geluidbelasting

opdrachtnummer

19-236

bestand

19-236r1

bladzijde

pagina 8

datum

20 februari 2020



4.3 Toetsing geluidbeleid gemeente Doesburg

De gemeente Doesburg heeft een aantal voorwaarden aan maatregelen van akoestische aard opgenomen.

De locatie ligt binnen het gebiedstype bedrijventerrein met als ambitiewaarde de klasse “onrustig” (max. 53 dB) en als bovengrens de klasse “lawaaig” (max. 53 dB). De aan te vragen hogere waarde ligt voor beide wegen in de klasse “onrustig” en voldoet daarmee aan de ambitiewaarde.

Bij de afweging voor het verlenen van een hogere waarde dient tot en met de geluidklasse “onrustig” een afweging te worden gemaakt voor het treffend van bronmaatregelen (zie paragraaf 4.2). Daarnaast dient te worden voldaan aan de ambitiewaarde voor het gebied. Daaraan wordt voldaan. Bovendien dient de binnenwaarde te voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit (zie paragraaf 4.5).

4.4 Hogere waarden

De wegen zijn reeds voorzien van stil asfalt. De verkeerssnelheid kan niet worden teruggebracht gezien het karakter van de weg. Afscherming van alle woonlagen van de woning is op deze locatie stedenbouwkundig ongewenst. Voor de woning dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 51 dB voor wegverkeer op de Koppelweg en van 50 dB voor wegverkeer op de Barend Ubbinkweg conform tabel III.2 en III.3.

Aan de voorwaarden uit het geluidbeleid van de gemeente Doesburg voor een woning op een bedrijventerrein, met een ambitieniveau in de klasse onrustig (max. 53 dB) kan worden voldaan.

4.5 Toets ruimtelijke ordening

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij de toetsingskaders van de Wgh en het gemeentelijk beleid als hierboven omschreven. Aan deze kaders wordt voldaan. Er zal voor het aspect geluid sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woning wordt voldaan aan de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente Doesburg als hierboven omschreven en aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

4.6 Eis geluidwering

In een nieuwe situatie moet volgens het Bouwbesluit de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een woning ten minste gelijk zijn aan de invallende geluidbelasting verminderd met 33 dB; voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A,k}$. De voorschriften hebben tot doel de geluidbelasting binnenshuis in de verblijfsgebieden van een woning te beperken tot 33 dB.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Een aantal gevels van de woning zal een

onderwerp
geluidbelasting

opdrachtnummer
19-236

bestand
19-236r1

bladzijde
pagina 9

datum
20 februari 2020



geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek gaan ondervinden; voor deze gevels zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De maximale geluidbelasting op de zuidgevel bedraagt 58 dB zonder aftrek. De benodigde geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt dan 25 dB(A).

Voor gevels met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek, bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor deze gevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

onderwerp

geluidbelasting

opdrachtnummer

19-236

bestand

19-236r1

bladzijde

pagina 10

datum

20 februari 2020



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

19-236

datum

20 februari 2020

Tekening nr	versiedatum
1	Februari 2020

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6840 DG Arnhem

auteur

Ad Postma



tekening 1

schaal 1:-

project-nummer : 19-236

versie : februari 2020



Situatie plangebied





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten

opdrachtnummer

19-236

datum

20 februari 2020

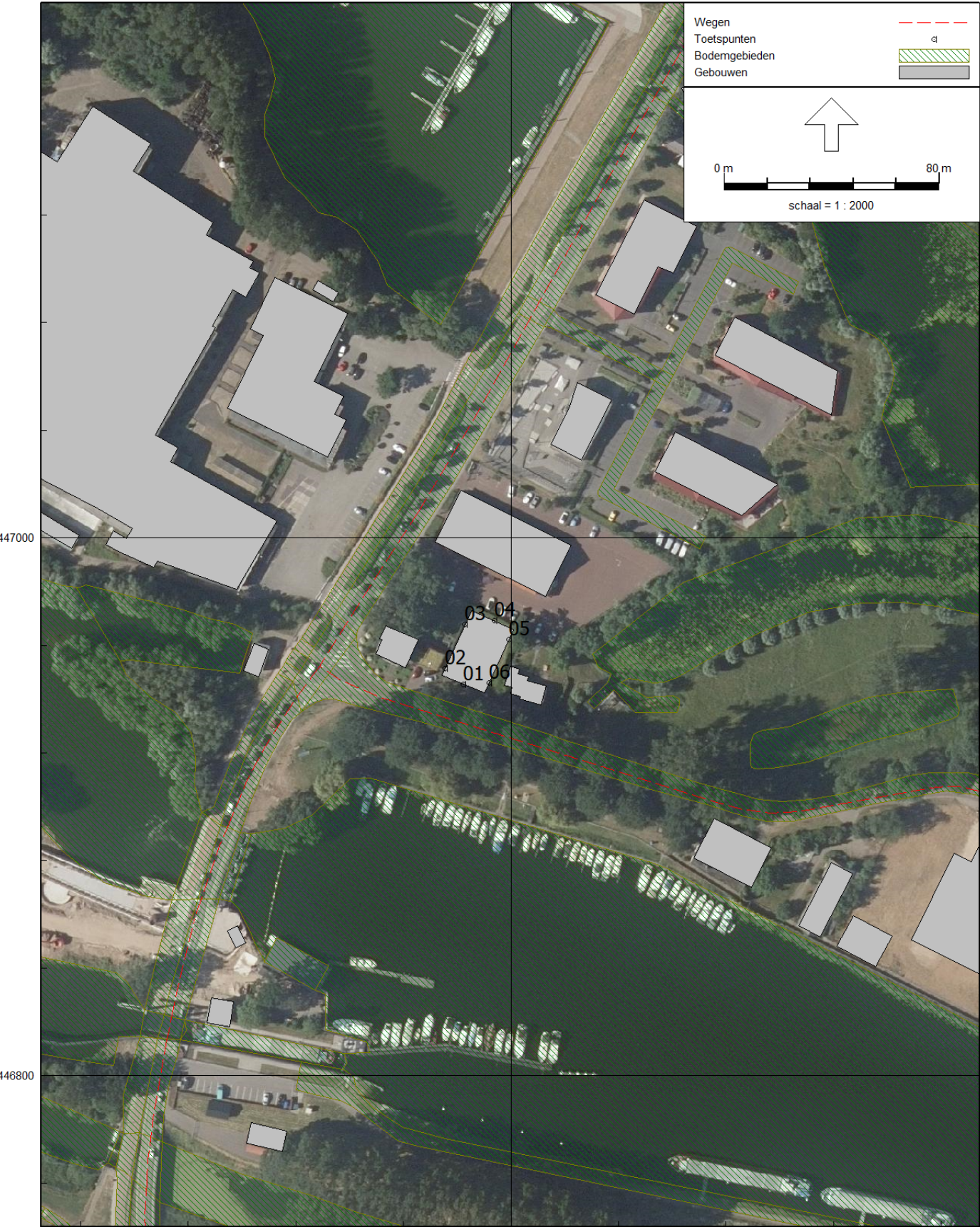
opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6840 DG Arnhem

Reken\info-Blad nr	versiedatum
Figuur 1 - 2	Februari 2020
Berekeningen	Februari 2020

auteur

Ad Postma





Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koppelweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	50,3	47,7	40,9	50,9
01_B	zuidgevel	4,50	50,6	48,0	41,2	51,3
01_C	zuidgevel	7,50	50,3	47,7	40,9	51,0
02_A	westgevel	1,50	45,2	42,6	35,8	45,8
02_B	westgevel	4,50	45,8	43,2	36,4	46,5
02_C	westgevel	7,50	45,7	43,1	36,3	46,4
03_A	westgevel	1,50	38,1	35,5	28,7	38,8
03_B	westgevel	4,50	39,9	37,3	30,5	40,6
03_C	westgevel	7,50	40,0	37,4	30,6	40,6
04_A	noordgevel	1,50	30,7	28,1	21,3	31,4
04_B	noordgevel	4,50	31,9	29,3	22,5	32,6
04_C	noordgevel	7,50	32,7	30,1	23,3	33,4
05_A	oostgevel	1,50	38,6	36,0	29,2	39,3
05_B	oostgevel	4,50	40,1	37,5	30,7	40,8
05_C	oostgevel	7,50	40,5	37,9	31,1	41,2
06_A	oostgevel	1,50	46,2	43,6	36,8	46,8
06_B	oostgevel	4,50	46,7	44,1	37,2	47,3
06_C	oostgevel	7,50	46,6	44,0	37,2	47,3

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Barend Ubbinkweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	44,6	42,1	35,2	45,3
01_B	zuidgevel	4,50	46,0	43,5	36,7	46,7
01_C	zuidgevel	7,50	46,5	44,1	37,2	47,3
02_A	westgevel	1,50	46,7	44,3	37,4	47,5
02_B	westgevel	4,50	48,5	46,0	39,1	49,2
02_C	westgevel	7,50	48,9	46,5	39,6	49,7
03_A	westgevel	1,50	47,6	45,2	38,3	48,3
03_B	westgevel	4,50	49,3	46,9	40,0	50,0
03_C	westgevel	7,50	49,4	47,0	40,1	50,2
04_A	noordgevel	1,50	42,9	40,5	33,6	43,7
04_B	noordgevel	4,50	44,9	42,5	35,6	45,7
04_C	noordgevel	7,50	45,2	42,8	35,9	46,0
05_A	oostgevel	1,50	31,5	29,1	22,2	32,3
05_B	oostgevel	4,50	32,0	29,6	22,7	32,8
05_C	oostgevel	7,50	31,7	29,3	22,4	32,5
06_A	oostgevel	1,50	32,0	29,6	22,7	32,7
06_B	oostgevel	4,50	32,9	30,4	23,5	33,6
06_C	oostgevel	7,50	34,4	32,0	25,1	35,2

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	56,3	53,7	46,9	57,0
01_B	zuidgevel	4,50	56,9	54,3	47,5	57,6
01_C	zuidgevel	7,50	56,8	54,3	47,4	57,5
02_A	westgevel	1,50	54,0	51,5	44,7	54,8
02_B	westgevel	4,50	55,4	52,9	46,0	56,1
02_C	westgevel	7,50	55,6	53,1	46,3	56,3
03_A	westgevel	1,50	53,0	50,6	43,7	53,8
03_B	westgevel	4,50	54,7	52,3	45,4	55,5
03_C	westgevel	7,50	54,9	52,5	45,6	55,7
04_A	noordgevel	1,50	48,2	45,7	38,9	48,9
04_B	noordgevel	4,50	50,1	47,7	40,8	50,9
04_C	noordgevel	7,50	50,4	48,0	41,1	51,2
05_A	oostgevel	1,50	44,4	41,8	35,0	45,1
05_B	oostgevel	4,50	45,7	43,1	36,3	46,4
05_C	oostgevel	7,50	46,0	43,4	36,6	46,7
06_A	oostgevel	1,50	51,3	48,7	41,9	52,0
06_B	oostgevel	4,50	51,8	49,2	42,4	52,5
06_C	oostgevel	7,50	51,9	49,3	42,5	52,6

Model: model_wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

Model: model_wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

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

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00
		0,00

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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
01	bouwblok	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,39	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,04	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,80	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,89	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		15,94	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,79	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,94	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		20,01	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,52	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		15,15	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,61	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,72	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		19,62	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,72	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,02	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,41	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,67	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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
		10,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		18,91	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,27	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,27	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,31	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	westgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	westgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	noordgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	oostgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	oostgevel	<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))
Koppelweg	Koppelweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W4b	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Barend Ubb	Barend Ubbinkweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--

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

Naam	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)
Koppelweg	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1806,00		6,54	3,81
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8021,00		6,52	3,86
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7997,00		6,52	3,87
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7997,00		6,52	3,87
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7997,00		6,52	3,87
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85
Barend Ubb	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9048,00		6,52	3,85

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

Naam	%Int(N)	%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)
Koppelweg	0,79	--	--	--	--	--	89,85	92,51	91,97	--	8,14	5,77	6,42	--	2,01	1,73	1,61	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	96,03	97,17	97,17	--	3,37	2,33	2,36	--	0,60	0,50	0,47	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	96,40	97,43	97,37	--	3,07	2,12	2,21	--	0,53	0,45	0,42	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	96,40	97,43	97,37	--	3,07	2,12	2,21	--	0,53	0,45	0,42	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	96,40	97,43	97,37	--	3,07	2,12	2,21	--	0,53	0,45	0,42	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--
Barend Ubb	0,79	--	--	--	--	--	94,57	96,09	96,02	--	4,51	3,13	3,25	--	0,92	0,78	0,73	--	--

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
19-236 Koppelpweg 1A Doesburg

Bijlage II februari 2020
Lijst van wegen

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

Naam	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)	LE (D)	63
Koppelpweg	--	--	--	106,12	63,65	13,12	--	9,61	3,97	0,92	--	2,37	1,19	0,23	--	77,15	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	502,21	300,85	61,57	--	17,62	7,21	1,50	--	3,14	1,55	0,30	--	82,06	
Barend Ubb	--	--	--	502,63	301,53	61,51	--	16,01	6,56	1,40	--	2,76	1,39	0,27	--	81,94	
Barend Ubb	--	--	--	502,63	301,53	61,51	--	16,01	6,56	1,40	--	2,76	1,39	0,27	--	81,57	
Barend Ubb	--	--	--	502,63	301,53	61,51	--	16,01	6,56	1,40	--	2,76	1,39	0,27	--	81,57	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	83,00	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	83,00	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	83,00	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	
Barend Ubb	--	--	--	557,90	334,73	68,63	--	26,61	10,90	2,32	--	5,43	2,72	0,52	--	82,68	

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

Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
Koppelweg	84,56	91,62	95,43	100,73	97,08	90,72	82,18	74,27	81,48	88,30	92,71	98,22	94,45	88,10
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20
Barend Ubb	88,97	95,28	100,70	106,70	102,77	96,44	86,77	79,47	86,20	92,22	98,22	104,35	100,36	94,03
Barend Ubb	88,80	95,02	100,60	106,66	102,71	96,38	86,62	79,38	86,07	92,02	98,16	104,32	100,32	93,99
Barend Ubb	88,67	94,94	100,52	107,11	103,67	96,90	87,02	78,99	85,93	91,91	98,07	104,79	101,31	94,53
Barend Ubb	88,67	94,94	100,52	107,11	103,67	96,90	87,02	78,99	85,93	91,91	98,07	104,79	101,31	94,53
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20
Barend Ubb	90,07	96,64	101,53	107,34	103,49	97,15	87,81	80,32	87,20	93,49	98,99	104,95	101,02	94,69
Barend Ubb	90,07	96,64	101,53	107,34	103,49	97,15	87,81	80,32	87,20	93,49	98,99	104,95	101,02	94,69
Barend Ubb	90,07	96,64	101,53	107,34	103,49	97,15	87,81	80,32	87,20	93,49	98,99	104,95	101,02	94,69
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20
Barend Ubb	89,97	96,58	101,45	107,77	104,39	97,63	88,16	79,97	87,08	93,41	98,91	105,40	101,97	95,20

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
19-236 Koppelweg 1A Doesburg

Bijlage II februari 2020
Lijst van wegen

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa i - RMW-2012

Naam	LE (A) 8k	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 (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500
Koppelweg	79,17	67,51	74,78	81,67	85,90	91,40	87,66	81,31	72,45	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--
Barend Ubb	84,07	72,57	79,31	85,33	91,32	97,45	93,46	87,13	77,18	--	--	--	--
Barend Ubb	83,96	72,49	79,20	85,16	91,25	97,42	93,42	87,09	77,08	--	--	--	--
Barend Ubb	84,41	72,09	79,06	85,06	91,17	97,88	94,42	87,63	77,52	--	--	--	--
Barend Ubb	84,41	72,09	79,06	85,06	91,17	97,88	94,42	87,63	77,52	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--
Barend Ubb	85,02	73,45	80,34	86,65	92,10	98,07	94,15	87,81	78,15	--	--	--	--
Barend Ubb	85,02	73,45	80,34	86,65	92,10	98,07	94,15	87,81	78,15	--	--	--	--
Barend Ubb	85,02	73,45	80,34	86,65	92,10	98,07	94,15	87,81	78,15	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--
Barend Ubb	85,41	73,10	80,22	86,57	92,02	98,52	95,09	88,32	78,54	--	--	--	--

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
19-236 Koppelweg 1A Doesburg

Bijlage II februari 2020
Lijst van wegen

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

Naam	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Koppelweg	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--
Barend Ubb	--	--	--	--

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
Barend Ubbinkweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Koppelweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
19-236 Koppelweg 1A Doesburg

Bijlage II februari 2020
Lijst van rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	ad op 19-2-2020
Laatst ingezien door	ad op 19-2-2020
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.50
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	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale 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

