

Akoestisch onderzoek
Geluidbelasting Prinsenweg 10a Nijkerk
Functiewijziging tot woonfunctie
20.090.01 versie 01

Behandeld door:

Ing. R. Herik

Opdrachtgever:

Bouwkundig Ontwerp- en Tekenburo Ad van de Vis B.V.
Baron van Nagellstraat 4A
3781 AR VOORTHUIZEN

Hengelo 16 juni 2021



Inhoudsopgave

<u>Inhoudsopgave</u>	<u>2</u>
<u>1 Inleiding</u>	<u>3</u>
<u>2 Situatie</u>	<u>4</u>
<u>3 Geraadpleegde bronnen</u>	<u>4</u>
<u>4 Wet Geluidhinder</u>	<u>5</u>
4.1 Algemeen	5
4.2 Wegverkeerslawaaï	5
<u>5 Gegevens voor de berekeningen</u>	<u>7</u>
5.1 Verkeersgegevens	7
5.2 Overige invoergegevens	7
<u>6 Berekeningsresultaten</u>	<u>8</u>
<u>7 Conclusie</u>	<u>8</u>

FIGUREN EN BIJLAGEN

Figuur 1:	situatie en ligging van het plan
Figuur 2:	rekenmodel met rekenresultaten na aftrek ex art. 110G
Figuur 3:	rekenmodel met nummering objecten en bodemgebieden
Bijlage 1:	overzicht verkeersgegevens
Bijlage 2:	invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3:	rekenresultaten met en zonder aftrek ex artikel 110g



1 Inleiding

In opdracht van Bouwkundig Ontwerp- en Tekenburo Ad van de Vis B.V heeft Akoestisch Buro Tideman een akoestisch onderzoek verricht ten behoeve van een plan aan de Prinsenvweg 10A te Nijkerk. De initiatiefnemer wil de bestaande recreatiewoning in gebruik nemen voor permanente bewoning.

Om de wijziging van recreatiewoning naar permanente bewoning mogelijk te maken, moet er inzicht worden verkregen in de geluidbelasting op het pand door het wegverkeerslawaaï.

Het voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidbelasting door wegverkeer binnen zones langs wegen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het doel van het akoestisch onderzoek is het berekenen en het toetsen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer. Volgens de Wet geluidhinder moeten hierin toekomstige ontwikkelingen worden betrokken. De geluidbelasting moet worden bepaald in het maatgevend jaar dat is vastgesteld op het tiende jaar na het onderzoek, in dit geval 2031. De geluidbelasting kan, mede om deze reden, alleen rekenkundig worden vastgesteld.

De geluidsbelasting wordt getoetst aan de streef- en grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Toetsing vindt plaats op basis van een 'nieuwe situatie', waarbij 48 dB de voorkeurs-grenswaarde is voor wegverkeerslawaaï.

In dit rapport worden de situatie, de relevante onderdelen van de Wet geluidhinder en de rekenresultaten toegelicht. Vervolgens wordt een conclusie gegeven.



2 Situatie

In figuur 1-1 in de bijlagen is de situatie in detail weergegeven. Het plan ligt binnen de zone van de Prinsenweg die direct voor de woning loopt. De afstand van het plan tot aan de ten westen gelegen N303 en de zuidelijk gelegen N344 (r101) is groter dan 250 meter. De geluidbelasting van deze wegen zijn voor dit plan daarom niet relevant.

Het onderzoek vanwege het wegverkeerslawaaï beperkt zich tot het verkeerslawaaï vanaf de Prinsenweg.

In figuur 1-2 is de woning op nummer 10a nader aangegeven. In figuur 1-3 is de indeling weergegeven en het gevelaanzicht vanaf de weg.

Aan de hand van de bekende omgevingskenmerken en de verkeersintensiteiten kan de geluidbelasting worden berekend. Hierbij is gebruik gemaakt van de Standaard Rekenmethode II zoals beschreven in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012, Bijlage III" uit 2012 (afgekort met RMW-2012). Per weg dient de berekende geluidbelasting te worden getoetst aan de richtwaarden genoemd in de Wet Geluidhinder.

3 Geraadpleegde bronnen

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Situatie en kadastrale informatie opgenomen als figuur 1;
- Verkeersgegevens verstrekt door de gemeente Nijkerk;
- Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Gerekend is met het programma GEOMILIEU, versie 2020-2.



4 Wet Geluidhinder

4.1 ALGEMEEN

Als een gemeentebestuur via het bestemmingsplan de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is er sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder. Indien een geluidsgevoelige bestemming, zoals een woning die binnen de geluidszone van een weg wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidsbelasting afkomstig van die weg.

4.2 WEGVERKEERSLAWAAI

In de Wet Geluidhinder is bepaald dat iedere weg een geluidszone heeft. Een zone is in feite een akoestisch aandachtsgebied. De breedte van de zone wordt bepaald door het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Het binnen- en buitenstedelijk gebied is als volgt gedefinieerd:

- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- binnenstedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De volgende wegen zijn echter vrijgesteld van een zone:

- wegen, die liggen binnen een woonerf;
- wegen, waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

De vraag of een perceel al dan niet binnen de bebouwde kom ligt is van feitelijke aard. Niet de plaats van het verkeersbord dat de bebouwde kom aangeeft, is bepalend, maar de aard van de omgeving.

De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg. Aan het uiteinde van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de zonebreedte, met de breedte die zij had aan het einde van de weg. Bij verschillende zonebreedten van één weg, loopt het breedste zonedeel door over een derde van de grootste zone-afstand en sluit dan met een loodlijn aan op de kleinere zone. Het akoestisch onderzoek richt zich op de te verwachten geluidbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen in de geluidszone.

Volgens Artikel 74 lid 1 van de Wet Geluidhinder heeft een weg een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

a.in stedelijk gebied:

- 1°.voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 meter;
- 2°.voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 meter;

b.in buitenstedelijk gebied:

- 1°.voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 250 meter;
- 2°.voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken of drie of meer sporen: 400 meter;
- 3°.voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter.

De Prinsenweg 10A is verder dan 250 meter van de overige wegen gelegen. Alleen de Prinsenweg is voor dit onderzoek van belang.

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer bedraagt voor nieuwe woningen 48 dB. In bepaalde gevallen mogen hogere waarden worden toegepast. De maximaal toegestane waarde bedraagt 63 dB in stedelijk en 53 dB in buitenstedelijk gebied. Bij vervangende bouw liggen deze maxima 5 dB hoger.



Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt (betere uitlaat/stillere motoren), wordt op grond van artikel 110 g van de Wet geluidhinder een aftrek op de rekenresultaten toegestaan alvorens te toetsen aan de wettelijke waarden. Deze aftrek bedraagt 5 dB voor wegen waarop met een snelheid van minder dan 70 km/uur wordt gereden.

Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, bedraagt de aftrek op basis van artikel 110g Wgh (art. 3.4, lid 1):

4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.

3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;

2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting en 2 dB of meer voor wegen waarop 70 km/uur of meer wordt gereden.

Bij toetsing aan het Bouwbesluit en voor wegen met een rijsnelheid van 30 km/u of lager bedraagt de aftrek 0 dB.

Indien een hogere waarde wordt toegepast, moet door middel van een gevelisolatieberekening worden aangetoond dat de geluidsbelasting binnen de woning de maximaal toelaatbare waarde niet overschrijdt. Bij een nieuwe woning maakt de gevelisolatieberekening onderdeel uit van de bouwaanvraag.



5 Gegevens voor de berekeningen

Voor het uitvoeren van de berekeningen zijn de volgende gegevens nodig:

- uurintensiteiten van de diverse categorieën van het verkeer;
- de verkeerssnelheden;
- de situering van het te onderzoeken pand ten opzichte van de omringende wegen en bebouwing;
- het type wegdek
- de invloed van de bodem op de geluidoverdracht.

De gegevens dienen bepaald te zijn voor de toestand zoals die is te verwachten minimaal 10 jaar na het opstellen van het rapport, in dit geval voor het jaar 2031.

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Gerekend is met het programma GEOMILIEU, versie 2020-2.

5.1 VERKEERSGEGEVENS

De verkeersgegevens van de Prinsenweg zijn door de gemeente aangeleverd via het webportaal van BVA verkeer. Van de Prinsenweg zijn geen recente gegevens voorhanden. De laatste tellingen dateren van 2012 waarbij een etmaalintensiteit van 629 mvt/etmaal werd vastgesteld. In bijlage 1 van dit onderzoek zijn alle verkeersgegevens opgenomen.

Uitgaande van een autonome groei van het wegverkeer van 1.5% per jaar kan voor het jaar 2031 worden gerekend met een etmaalintensiteit van 834.7 mvt/etmaal. De voertuig- en periodeverdeling is overgenomen van de laatste tellingen. De volgende verkeersgegevens zijn gehanteerd:

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.67	3.50	0.75	100.04
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	93.40	96.60	97.40	
Middelzware mvtg [%]	3.20	1.10	--	
Zware mvtg [%]	3.40	2.30	2.60	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit

834.70

5.2 OVERIGE INVOERGEGEVENS

In bijlage 2 zijn de invoergegevens opgenomen van het rekenmodel. Er is gerekend met een volledig harde ondergrond (bodemfactor 0) voor de wegen en het eigen terrein. In de figuren 3 is een weergave opgenomen van het rekenmodel met de objecten en bodemgebieden. Het overige terrein in de omgeving is hoofdzakelijk groen. Hier is gerekend met een standaard bodemfactor van 1.



6 Berekeningsresultaten

De geluidbelasting op het plan is bepaald op zes punten op de woning. De ligging van de waarneempunten is weergegeven in figuur 2. De hoogte van de waarneempunten is gekozen op 1.5 en 5 meter.

In figuur 2 is de geluidbelasting opgenomen als gevolg van het verkeer over de Prinsenweg. Na aftrek van 5 dB ex art. 110G van het Wet Geluidhinder bedraagt de te toetsen geluidbelasting 47 dB.

De geluidbelasting op het pand is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder. Het aspect geluid is geen beletsel voor het wijzigen van de bestemming tot een woonfunctie.

7 Conclusie

In opdracht van Bouwkundig Ontwerp- en Tekenburo Ad van de Vis B.V heeft Akoestisch Buro Tideman een akoestisch onderzoek verricht ten behoeve van een plan aan de Prinsenweg 10A te Nijkerk. De initiatiefnemer wil de bestaande recreatiewoning in gebruik nemen voor permanente bewoning.

De Prinsenweg 10A is verder dan 250 meter van de overige zone-plichtige wegen gelegen. Alleen de Prinsenweg is voor dit onderzoek van belang.

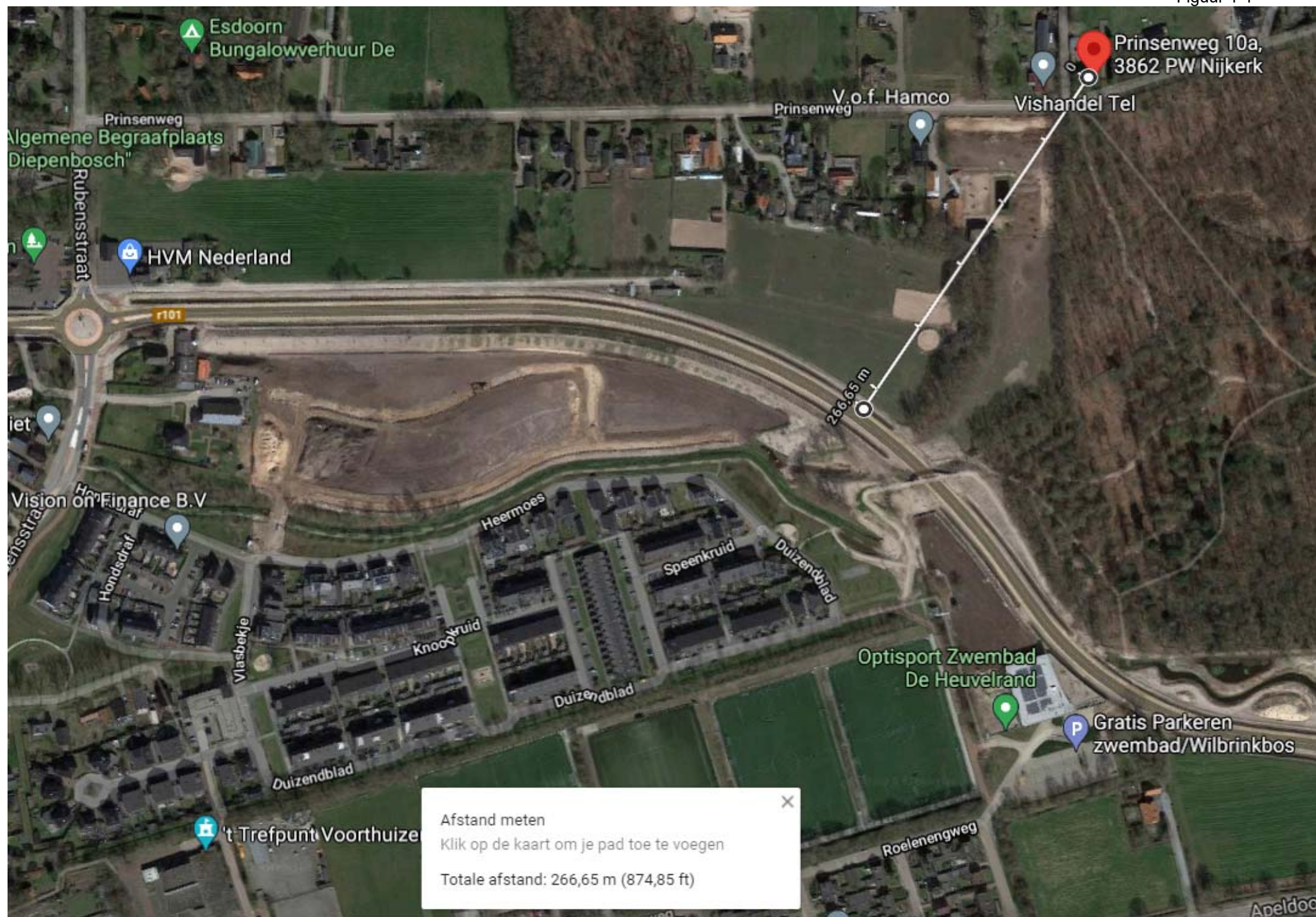
De geluidbelasting op het pand aan de Prinsenweg 10A is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder. Het aspect geluid is geen beletsel voor het wijzigen van de bestemming tot een woonfunctie.

Hengelo 16 juni 2021

Ing. R. Herik

Figuur 1-1

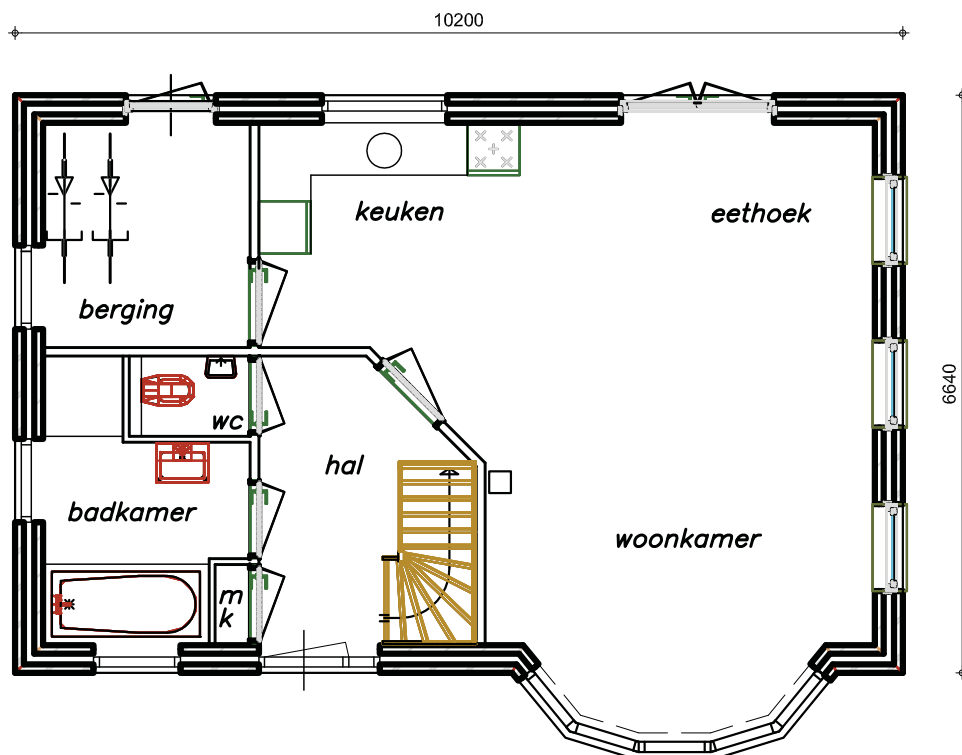


Figuur 1-2



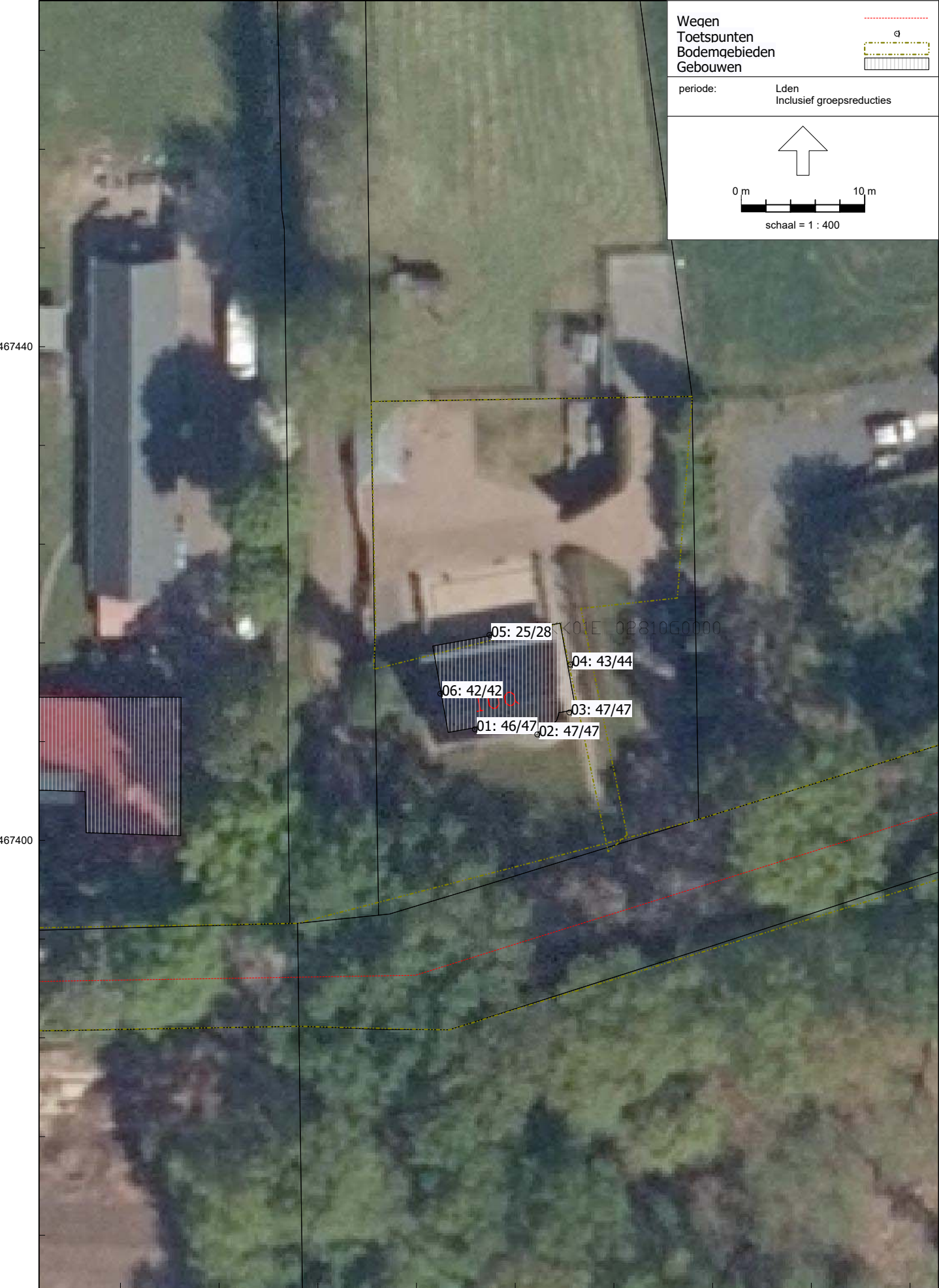


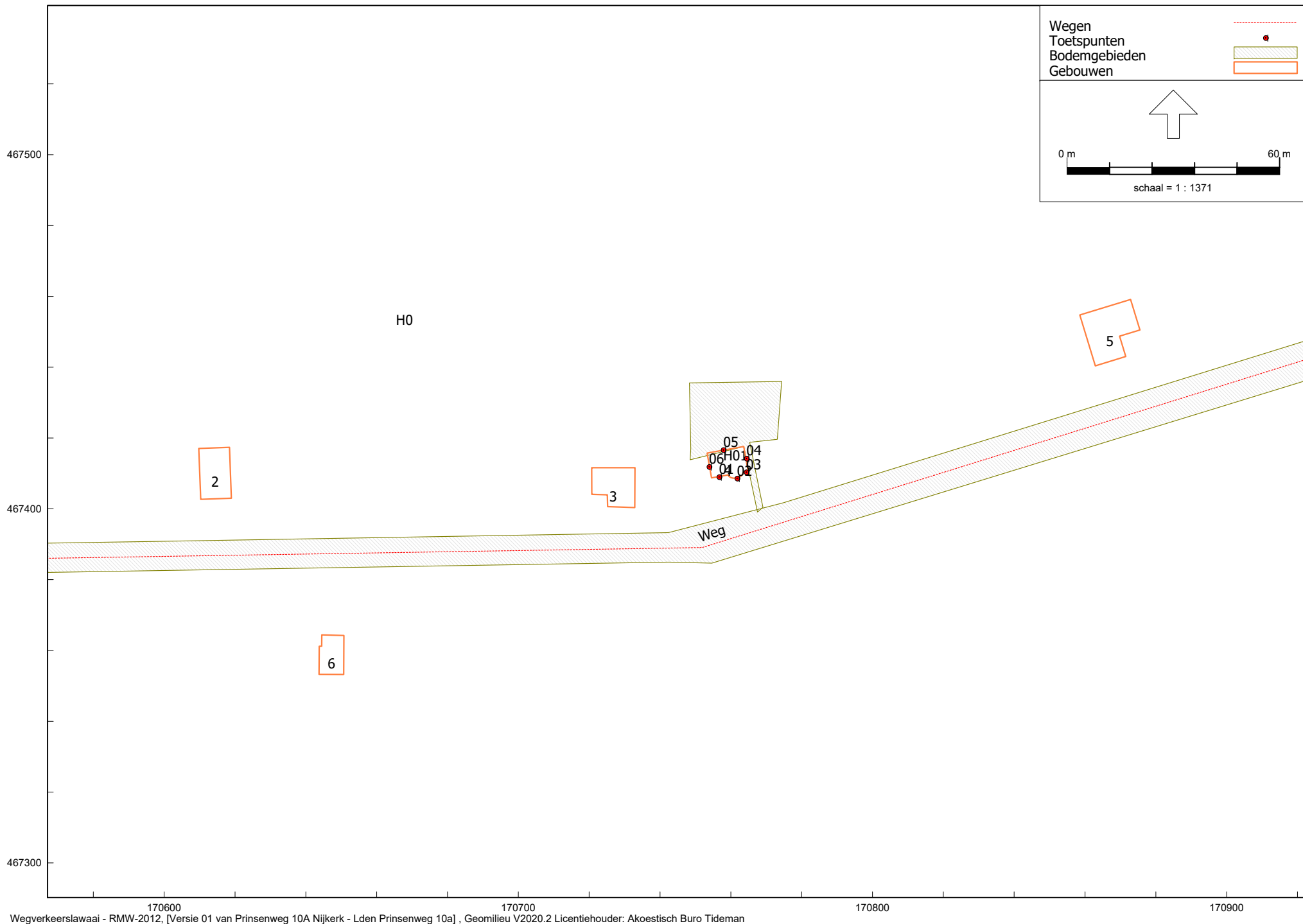
voorgevel



beganegrond

oppervlakte recreatiewoning – 62 m²
oppervlakte berging – 8 m²





LENGTE RAPPORT

Locatie
Code NKK-335-1
Naam Prinsenweg
Plaats Nijkerk
Omschrijving tussen Voorthuizerweg en Prinsenweg

Meting
Naam Okt 2012
Periode 3-10-2012
 16-10-2012
Interval 1 uur

Rijstroken

	<i>Telpuntcode</i>	<i>Teller</i>	<i>Kanaal</i>	<i>Omschrijving</i>
1	002007	3173		1 Prinsenweg - Voorthuizerweg (1)
2	002007	3173		2 Voorthuizerweg - Prinsenweg (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Tijd	Klassen <i>Lengte (m)</i>				Totaal		Fout
		< 3,7	3,7 - 7,0	> 7,0	<i>Abs.</i>	<i>Rel.</i>	
00:00		5	0	0	5	0.8	0
01:00		2	0	0	2	0.3	0
02:00		1	0	0	1	0.2	0
03:00		1	0	0	1	0.2	0
04:00		2	0	0	2	0.3	0
05:00		6	0	0	6	1.0	0
06:00		12	0	0	12	1.9	0
07:00		23	1	1	25	4.0	0
08:00		29	1	1	31	4.9	0
09:00		37	2	1	40	6.4	0
10:00		39	1	1	41	6.5	0
11:00		42	2	1	45	7.2	0
12:00		42	1	1	44	7.0	0
13:00		45	2	2	49	7.8	0
14:00		46	2	1	49	7.8	0
15:00		42	2	3	47	7.5	0
16:00		46	2	1	49	7.8	1
17:00		41	1	1	43	6.9	0
18:00		37	1	1	39	6.2	0
19:00		33	1	1	35	5.6	0
20:00		22	1	0	23	3.7	0
21:00		16	0	0	16	2.6	0
22:00		14	0	0	14	2.2	0
23:00		8	0	0	8	1.3	0

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tijd	Klassen <i>Lengte (m)</i>	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal			Fout	
		<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Abs.</i>	<i>Idx.</i>	<i>Rel.</i>		
Tot. 0-24		592	94.1	18	2.9	19	3.0	629	100.0	99.8	2	
Tot. 0-7		29	96.7	0	0.0	1	3.3	30	100.0	4.8	0	
Tot. 7-19		470	93.4	16	3.2	17	3.4	503	100.0	79.8	2	
Tot. 19-23		85	96.6	1	1.1	2	2.3	88	100.0	14.0	0	
Tot. 23-7		37	97.4	0	0.0	1	2.6	38	100.0	6.0	0	

ETMAALINTENSITEIT 2031, uitgaande van 1.5% groei per jaar over 19 jaar: 834.7

Bijlage 2-1

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Lden Prinsenweg 10a

Model eigenschap

Omschrijving	Lden Prinsenweg 10a
Verantwoordelijke	Robert
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMW-2012
Aangemaakt door	Robert op 16-6-2021
Laatst ingezien door	Robert op 16-6-2021
Model aangemaakt met	Geomilieu V2020.2
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
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

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
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))
Weg	Prinsenweg	0.00	0.00	Relatief	Verdeling	False	1.5	0	W0	50	--

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
Weg	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
Weg	50	50	--	834.70	6.67	3.50	0.75	--	--	--	--

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%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)
Weg	--	93.40	96.60	97.40	--	3.20	1.10	--	--	3.40	2.30	2.60	--	--

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - 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)
Weg	--	--	--	52.00	28.22	6.10	--	1.78	0.32	--	--	1.89

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
Weg	0.67	0.16	--	73.23	80.35	87.06	92.10	97.82	94.41	87.69

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	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 (N) 63
Weg	78.51	69.46	76.29	82.46	88.59	94.77	91.28	84.52	74.71	62.64

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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
Weg	69.30	75.24	81.90	88.07	84.55	77.78	67.82	--	--

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Weg	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja
02	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja
03	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja
04	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja
05	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja
06	Prinsenweg 10a	0.00	Relatief	1.50	5.00	--	--	--	--	Ja

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
H0	Prinsenweg	0.00
H01	Toegangsweg	0.00

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp
Obj01	Gebouwen	6.00	0.00	Relatief					0	0	0	0 dB
Obj02	Gebouwen	6.00	0.00	Relatief					0	0	0	0 dB
Obj03	Gebouwen	6.00	0.00	Relatief					0	0	0	0 dB
Obj04	Gebouwen	6.00	0.00	Relatief					0	0	0	0 dB
Obj05	Gebouwen	6.00	0.00	Relatief					0	0	0	0 dB

Bijlage 2-1

Model: Lden Prinsenweg 10a
Versie 01 van Prinsenweg 10A Nijkerk - Prinsenweg 10A Nijkerk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Obj01	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
Obj02	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
Obj03	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
Obj04	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
Obj05	False	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80

Bijlage 3-1

Rapport: Toetsingstabel
Model: Lden Prinsenweg 10a
Map:
Groep: 50km
Periode: Lden

Naam	Omschrijving	Reductie [dB]	01_A resultaat	corr.	01_B resultaat	corr.	02_A resultaat	corr.	02_B resultaat	corr.	03_A resultaat
Weg	Prinsenweg	--	51.2	46.2	51.7	46.7	51.9	46.9	52.3	47.3	52.1
	Totaal		51.2	46.2	51.7	46.7	51.9	46.9	52.3	47.3	52.1
	(geen toetssoort)		--	--	--	--	--	--	--	--	--
	Overschrijding		--	--	--	--	--	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3-1

Rapport: Toetsingstabel
Model: Lden Prinsenweg 10a
Map:
Groep: 50km
Periode: Lden

Naam	Omschrijving	Reductie [dB]	03_A corr.	03_B resultaat	corr.	04_A resultaat	corr.	04_B resultaat	corr.	05_A resultaat	corr.
Weg	Prinsenweg	--	47.1	52.3	47.3	48.2	43.2	48.7	43.7	30.1	25.1
	Totaal		47.1	52.3	47.3	48.2	43.2	48.7	43.7	30.1	25.1
	(geen toetssoort)		--	--	--	--	--	--	--	--	--
	Overschrijding		--	--	--	--	--	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3-1

Rapport: Toetsingstabel
Model: Lden Prinsenweg 10a
Map:
Groep: 50km
Periode: Lden

Naam	Omschrijving	Reductie [dB]	05_B resultaat	corr.	06_A resultaat	corr.	06_B resultaat	corr.
Weg	Prinsenweg	--	32.7	27.7	46.6	41.6	47.4	42.4
	Totaal		32.7	27.7	46.6	41.6	47.4	42.4
	(geen toetssoort)		--	--	--	--	--	--
	Overschrijding		--	--	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen