



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} sinds 1971

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

telefoon
0575-544756

fax
0575-545648

website
www.vanderboomadvies.nl

e-mail
info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086



**Geluidbelasting wegverkeer
Sir Winston Churchillaan 1023a
te Rijswijk**

Versie 22 oktober 2018

opdrachtnummer

18-182

datum

22 oktober 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



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	4
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen	5
2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	6
3 WEGVERKEER	7
3.1 Verkeerscijfers	7
3.2 Rekenmodel	8
3.3 Resultaten	8
4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING	10
4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden	10
4.2 Eis geluidwering en goede ruimtelijke ordening	10

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
paginaï

datum
22 oktober 2018



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie Churchilllaan 1023a te Rijswijk. Op de locatie worden twee woningen gerealiseerd naast de reeds bestaande woning. De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Rijswijk binnen de geluidzone van de Sir Winston Churchilllaan op ten minste 77 meter van de wegas en binnen de geluidzone van het Oosteinde op ten minste 112 meter uit de as van de weg.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Sir Winston Churchilllaan bedraagt op de noordgevels ten hoogste 48 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op het Oosteinde bedraagt op de noordgevels ten hoogste 46 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Er hoeven voor de ontwikkeling geen hogere waarden te worden aangevraagd.

Het Bouwbesluit 2012 stelt alleen eisen aan de geluidwering indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt aanbevolen bij het bepalen van de benodigde geluidwering uit te gaan van de gecumuleerde geluidbelasting voor alle wegen samen. De woningen ondervinden een geluidbelasting L_{den} van ten hoogste 54 dB zonder aftrek inclusief de geluidbelasting door 30 km wegen. De benodigde karakteristieke geluidwering bedraagt dan $G_{A,k}$ 21 dB. Voor de noordgevels moet dan voor de 2^{de} verdieping worden nagegaan of aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig zijn om te voldoen aan deze eis.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina1

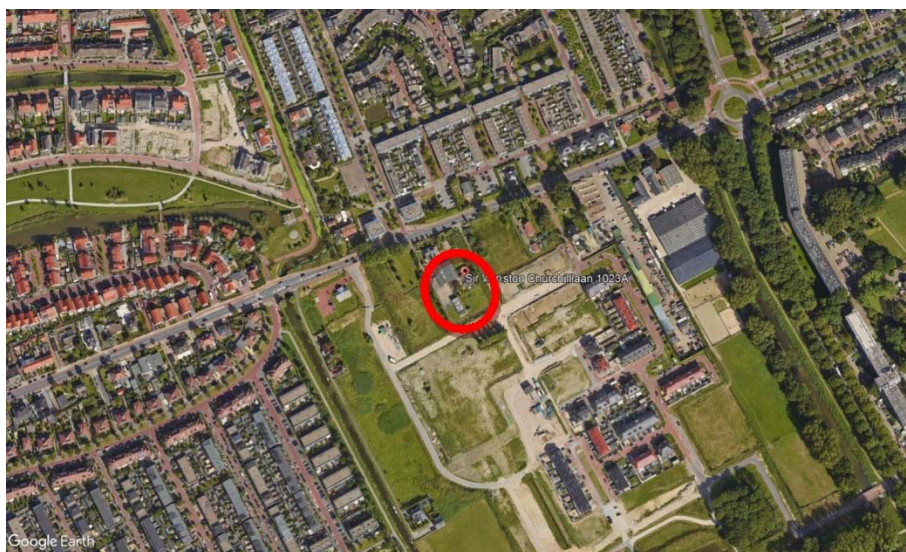
datum
22 oktober 2018



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie Churchillaan 1023a te Rijswijk. Op de locatie worden twee woningen gerealiseerd naast de reeds bestaande woning.

De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Rijswijk binnen de geluidzone van de Sir Winston Churchillaan op ten minste 77 meter van de weg en binnen de geluidzone van de Oosteinde op ten minste 112 meter uit de as van de weg.



onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
22 oktober 2018

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 – 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, spoorwegen en industrieterreinen 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 geluidzone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonerf.

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74 en is 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

Spoorwegen

Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a van het Besluit Geluidhinder de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. Tabel II.2 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
22 oktober 2018



TABEL II.2: Breedte van de geluidzone vanaf de buitenste spoorstaaf (art 1.4a Bgh)	
Hoogte geluidproductieplafond	Zonebreedte in meters
< 56 dB	100 meter
56 dB – 61 dB	200 meter
61 dB – 66 dB	300 meter
66 dB – 71 dB	600 meter
71 dB – 74 dB	900 meter
>= 74 dB	1200 meter

Industrieterreinen

De zone rond een industrieterrein is vastgelegd in een bestemmingsplan. De grootte van de zone is afhankelijk van de benodigde of gewenste geluidruimte van het gezoneerde terrein. Binnen de zone rond het industrieterrein kunnen geluidgevoelige bestemmingen liggen waarvoor een maximale hogere waarde kan worden vastgesteld.

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting bedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op andere 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. Voor wegverkeer zijn in tabel II.3 de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83) weergegeven.

TABEL II.3: 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.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina4

datum
22 oktober 2018



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

In tabel II.4 zijn voor railverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Bgh art 4.9 – 4.12) aangegeven.

TABEL II.4: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs spoorwegen (Bgh art 4.9 – 4.12)		
Gebouw	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting
Woning	55 dB	68 dB
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 dB	68 dB
Geluidsgevoelige terreinen	55 dB	63 dB

Industrielawaai

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de zone is beschreven in de Wet Geluidhinder (art 44 en 45). De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 50 dB(A). De maximale hogere waarde bedraagt voor 55 dB(A) voor geprojecteerde woningen en 60 dB(A) voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen.

Aftrek ex. art 110g Wgh

In verband met het in de toekomst naar verwachting stiller worden van het verkeer mag bij het bepalen van hogere waarde, een aftrek worden toegepast (Wgh art 110g). De tijdelijke aftrek bedraagt, conform art. 3.4 van het Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012, 5 dB bij wegen met een snelheid voor lichte voertuigen lager dan 70 km/u. Bij wegen met een snelheid van 70 km/u of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB indien de geluidbelasting 56 dB bedraagt,
- 4 dB indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt
- 2 dB bij alle overige geluidbelastingen.

2.4 Wet RO en 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”.

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” kan worden aangesloten bij het hierboven omschreven toetsingskader van de Wgh.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina5

datum
22 oktober 2018



2.5 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 rekenmethoden zijn 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 door wegverkeer en railverkeer wordt berekend in hoofdstuk 3 en 4. De benodigde geluidwerende voorzieningen zijn beschreven in hoofdstuk 5.

onderwerp

geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer

18-182

bestand

18-182r1.docx

bladzijde

pagina6

datum

22 oktober 2018



3 WEGVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

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

Bij de berekeningen is voor de weg- en verkeersgegevens uitgegaan van gegevens over 2016 uit het iCinity model van de gemeente Rijswijk zoals aangeleverd door DAT.Mobility. De gegevens zijn opgehoogd met 1,5% autonome groei per jaar tussen 2016 en 2028. De gegevens van de gezoneerde wegen zijn weergegeven in tabel III.1 en III.2. De verkeersgegevens van de 30 km wegen zijn opgenomen in bijlage II.

TABEL III.1 overzicht weg- en verkeersgegevens 2028	
Omschrijving	Sir Winston Churchillaan
- etmaalintensiteit jaar 2016	16791
- etmaalintensiteit jaar 2028	20046
- daguurintensiteit [%]	6,45
- avonduurintensiteit [%]	3,67
- nachtuurintensiteit [%]	0,99
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	97,65/99,69/97,57
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	2,75/0,99/2,76
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	0,60/0,31/0,66
- rijsnelheid [km/uur]	50
- type wegdek	Referentie wegdek
- verkeerregelininstallatie binnen 150 m	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee

TABEL III.2 overzicht weg- en verkeersgegevens 2028	
Omschrijving	Oosteinde
- etmaalintensiteit jaar 2016	17035
- etmaalintensiteit jaar 2028	20374
- daguurintensiteit [%]	6,45
- avonduurintensiteit [%]	3,66
- nachtuurintensiteit [%]	0,99
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	97,53/98,64/97,45
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	1,90/1,07/1,93
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	0,57/0,30/0,62
- rijsnelheid [km/uur]	60
- type wegdek	Referentie wegdek
- verkeerregelininstallatie binnen 150 m	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	nee

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina7

datum
22 oktober 2018



3.2 Rekenmodel

De op de geplande ontwikkeling 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.

3.3 Resultaten

Tabel III.3 geeft voor de Sir Winston Churchillaan een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2028, na 5 dB aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2028 tgv de Sir Winston Churchillaan na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	42	44	46
2	Westgevel	38	39	40
3	Oostgevel	33	40	44
4	Zuidgevel	18	19	21
5	Noordgevel	45	47	48
6	Westgevel	37	38	41
7	Oostgevel	45	47	48
8	Zuidgevel	27	28	29

onderwerp
geluidbelasting
woningen

Tabel III.4 geeft voor het Oosteinde een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2028, na 5 dB aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2028 tgv Oosteinde na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	44	45	46
2	Westgevel	43	45	45
3	Oostgevel	21	30	34
4	Zuidgevel	0	1	2
5	Noordgevel	39	40	44
6	Westgevel	40	42	44
7	Oostgevel	20	23	23
8	Zuidgevel	-	-	-

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
22 oktober 2018



Tabel III.5 geeft voor alle wegen samen (incl. 30 km wegen) een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2028, zonder aftrek art 110g Wgh.

TABEL III.5: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2028 tgv alle wegen samen, zonder aftrek				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Noordgevel	51	53	54
2	Westgevel	50	51	52
3	Oostgevel	39	48	48
4	Zuidgevel	23	24	26
5	Noordgevel	51	52	54
6	Westgevel	47	48	50
7	Oostgevel	50	52	53
8	Zuidgevel	32	33	34

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

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina9

datum
22 oktober 2018



4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

De geluidbelasting door wegverkeer op de Sir Winston Churchilllaan bedraagt op de noordgevels ten hoogste 48 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op het Oosteinde bedraagt op de noordgevels ten hoogste 46 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Er hoeven voor de ontwikkeling geen hogere waarden te worden aangevraagd.

4.2 Eis geluidwering en goede ruimtelijke ordening

Volgens het Bouwbesluit moet 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.

Het Bouwbesluit 2012 stelt alleen eisen aan de geluidwering indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt aanbevolen bij het bepalen van de benodigde geluidwering uit te gaan van de gecumuleerde geluidbelasting voor alle wegen samen. De woningen ondervinden een geluidbelasting L_{den} van ten hoogste 54 dB zonder aftrek inclusief de geluidbelasting door 30 km wegen. De benodigde karakteristieke geluidwering bedraagt dan $G_{A;k}$ 21 dB. Voor de noordgevels moet dan voor de 2^{de} verdieping worden nagegaan of aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig zijn om te voldoen aan deze eis.

De overige gevels ondervinden een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering bedraagt dan $G_{A;k}$ 20 dB. Voor deze gevels zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig die de minimumeisen uit het Bouwbesluit te boven gaan.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
woningen

opdrachtnummer
18-182

bestand
18-182r1.docx

bladzijde
pagina10

datum
22 oktober 2018



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

18-182

datum

22 oktober 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	Oktober 2018



Figuur 1

schaal -

project: 18-182

versie : oktober 2018



Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten wegverkeer

opdrachtnummer

18-182

datum

22 oktober 2018

opdrachtgever

Buro SRO bv

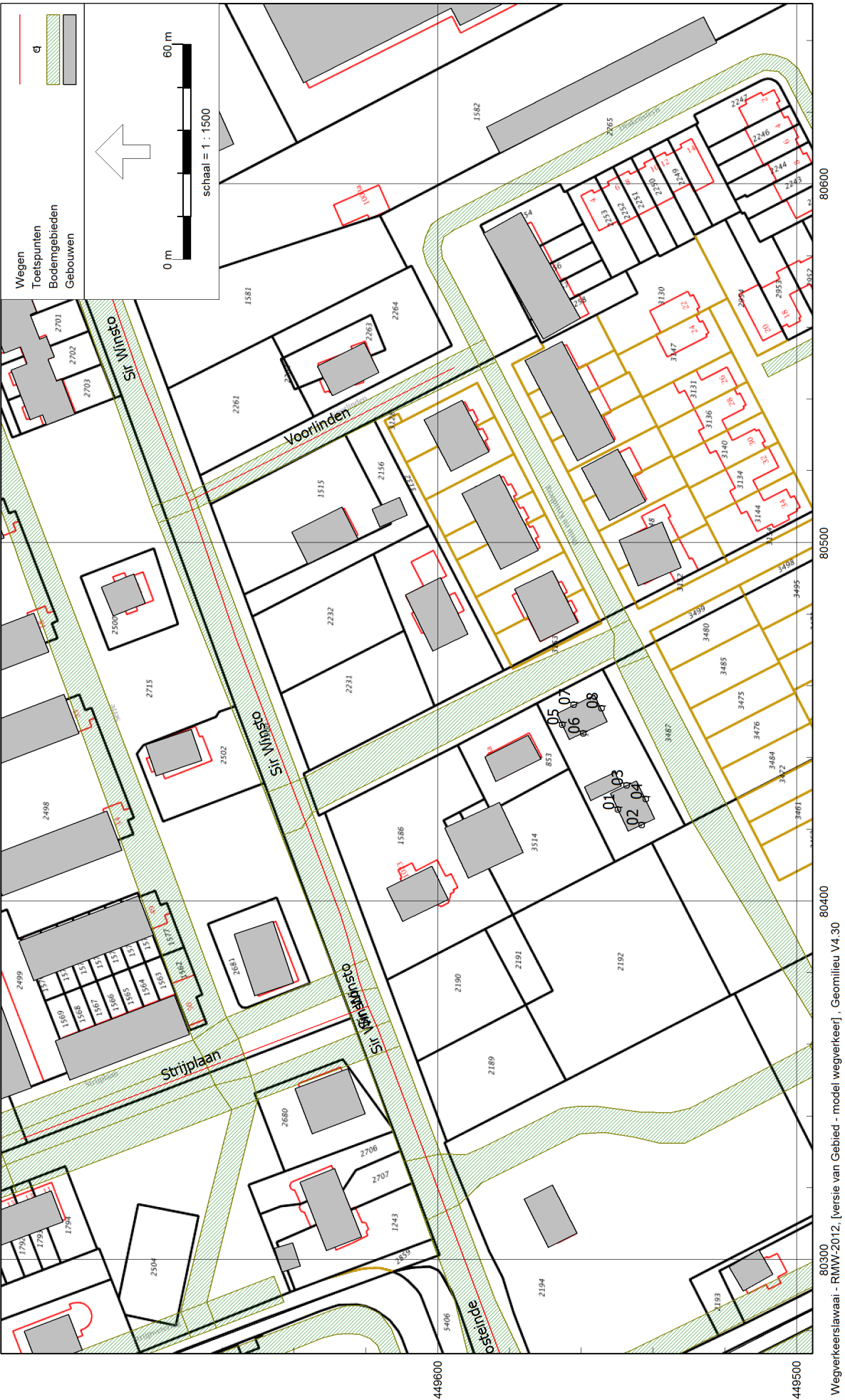
't Goylaan 11

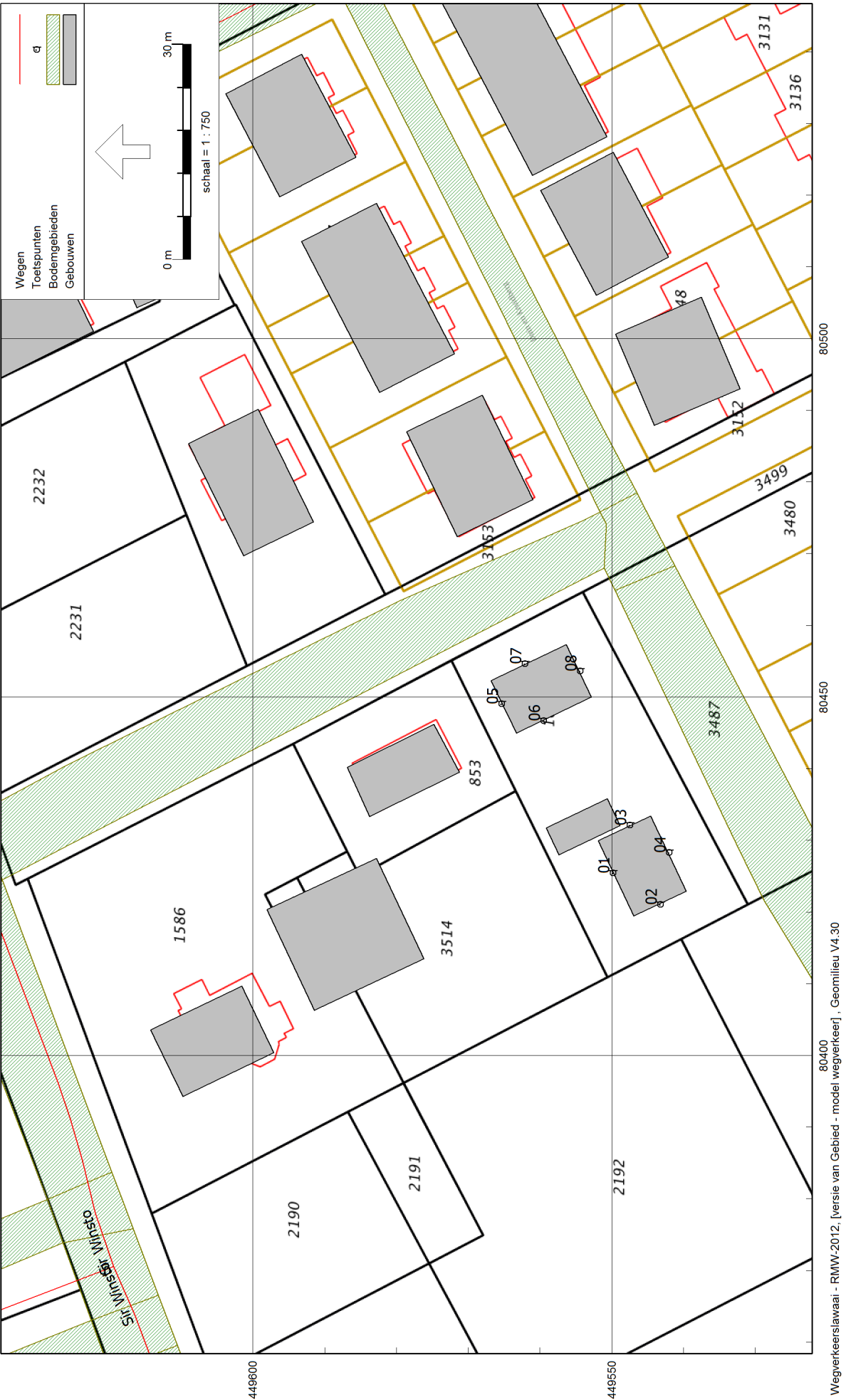
3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	Oktober 2018

auteur

Ad Postma





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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	40,6	38,0	32,5	41,8
01_B	noordgevel	4,50	42,5	39,9	34,4	43,7
01_C	noordgevel	7,50	44,3	41,7	36,2	45,4
02_A	westgevel	1,50	36,6	34,0	28,5	37,8
02_B	westgevel	4,50	38,1	35,5	29,9	39,2
02_C	westgevel	7,50	39,2	36,6	31,0	40,3
03_A	oostgevel	1,50	32,1	29,6	24,0	33,3
03_B	oostgevel	4,50	39,1	36,5	31,0	40,3
03_C	oostgevel	7,50	41,4	38,9	33,3	42,6
04_A	zuidgevel	1,50	16,3	13,7	8,2	17,5
04_B	zuidgevel	4,50	17,7	15,1	9,6	18,9
04_C	zuidgevel	7,50	19,8	17,1	11,6	20,9
05_A	noordgevel	1,50	43,9	41,3	35,7	45,0
05_B	noordgevel	4,50	45,4	42,9	37,3	46,6
05_C	noordgevel	7,50	46,8	44,2	38,7	48,0
06_A	westgevel	1,50	35,5	32,9	27,4	36,6
06_B	westgevel	4,50	37,1	34,5	29,0	38,3
06_C	westgevel	7,50	39,2	36,6	31,1	40,4
07_A	oostgevel	1,50	44,3	41,7	36,1	45,4
07_B	oostgevel	4,50	45,8	43,2	37,7	47,0
07_C	oostgevel	7,50	47,0	44,4	38,8	48,1
08_A	zuidgevel	1,50	26,1	23,5	18,0	27,2
08_B	zuidgevel	4,50	26,9	24,3	18,7	28,0
08_C	zuidgevel	7,50	27,6	25,0	19,4	28,7

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	43,0	40,4	34,9	44,2
01_B	noordgevel	4,50	43,9	41,3	35,8	45,0
01_C	noordgevel	7,50	45,2	42,6	37,1	46,4
02_A	westgevel	1,50	42,1	39,5	34,0	43,3
02_B	westgevel	4,50	43,4	40,8	35,3	44,5
02_C	westgevel	7,50	44,3	41,7	36,1	45,4
03_A	oostgevel	1,50	19,9	17,2	11,8	21,0
03_B	oostgevel	4,50	28,8	26,2	20,7	30,0
03_C	oostgevel	7,50	32,6	30,0	24,4	33,7
04_A	zuidgevel	1,50	-1,8	-4,5	-9,9	-0,6
04_B	zuidgevel	4,50	-0,7	-3,4	-8,8	0,5
04_C	zuidgevel	7,50	0,4	-2,4	-7,7	1,5
05_A	noordgevel	1,50	37,6	35,0	29,5	38,8
05_B	noordgevel	4,50	39,2	36,6	31,1	40,4
05_C	noordgevel	7,50	42,5	39,9	34,3	43,6
06_A	westgevel	1,50	39,3	36,7	31,2	40,5
06_B	westgevel	4,50	40,6	38,0	32,5	41,7
06_C	westgevel	7,50	42,4	39,8	34,3	43,5
07_A	oostgevel	1,50	19,2	16,6	11,1	20,4
07_B	oostgevel	4,50	21,7	19,0	13,6	22,8
07_C	oostgevel	7,50	22,1	19,5	14,0	23,3
08_A	zuidgevel	1,50	--	--	--	--
08_B	zuidgevel	4,50	--	--	--	--
08_C	zuidgevel	7,50	--	--	--	--

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km wegen
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	37,0	33,0	27,2	37,3
01_B	noordgevel	4,50	38,8	34,7	29,0	39,0
01_C	noordgevel	7,50	39,8	35,8	30,1	40,1
02_A	westgevel	1,50	37,0	33,0	27,2	37,3
02_B	westgevel	4,50	38,8	34,7	29,0	39,0
02_C	westgevel	7,50	39,8	35,8	30,0	40,0
03_A	oostgevel	1,50	30,8	26,7	20,9	31,0
03_B	oostgevel	4,50	20,8	16,8	11,1	21,1
03_C	oostgevel	7,50	23,0	19,0	13,2	23,3
04_A	zuidgevel	1,50	11,7	7,5	1,8	11,9
04_B	zuidgevel	4,50	12,8	8,6	2,8	12,9
04_C	zuidgevel	7,50	13,5	9,3	3,6	13,7
05_A	noordgevel	1,50	25,9	21,9	16,1	26,2
05_B	noordgevel	4,50	28,0	23,9	18,2	28,2
05_C	noordgevel	7,50	29,9	25,9	20,1	30,1
06_A	westgevel	1,50	24,6	20,6	14,9	24,9
06_B	westgevel	4,50	27,0	23,1	17,3	27,3
06_C	westgevel	7,50	30,7	26,7	21,0	31,0
07_A	oostgevel	1,50	27,3	23,1	17,4	27,5
07_B	oostgevel	4,50	28,0	23,9	18,1	28,2
07_C	oostgevel	7,50	29,0	24,9	19,2	29,3
08_A	zuidgevel	1,50	13,4	9,2	3,5	13,6
08_B	zuidgevel	4,50	14,7	10,5	4,8	14,8
08_C	zuidgevel	7,50	15,6	11,4	5,7	15,8

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	45,6	42,9	37,3	46,7
01_B	noordgevel	4,50	47,0	44,2	38,6	48,0
01_C	noordgevel	7,50	48,4	45,7	40,1	49,5
02_A	westgevel	1,50	44,1	41,3	35,7	45,1
02_B	westgevel	4,50	45,5	42,7	37,1	46,5
02_C	westgevel	7,50	46,5	43,6	38,1	47,5
03_A	oostgevel	1,50	34,7	31,5	25,9	35,5
03_B	oostgevel	4,50	39,6	37,0	31,4	40,7
03_C	oostgevel	7,50	42,0	39,4	33,9	43,2
04_A	zuidgevel	1,50	17,7	14,7	9,2	18,6
04_B	zuidgevel	4,50	19,0	16,0	10,5	19,9
04_C	zuidgevel	7,50	20,7	17,8	12,3	21,7
05_A	noordgevel	1,50	44,9	42,3	36,7	46,0
05_B	noordgevel	4,50	46,4	43,8	38,3	47,6
05_C	noordgevel	7,50	48,2	45,6	40,1	49,4
06_A	westgevel	1,50	40,9	38,3	32,8	42,1
06_B	westgevel	4,50	42,3	39,7	34,2	43,5
06_C	westgevel	7,50	44,3	41,7	36,1	45,4
07_A	oostgevel	1,50	44,4	41,8	36,2	45,5
07_B	oostgevel	4,50	45,9	43,3	37,7	47,0
07_C	oostgevel	7,50	47,0	44,4	38,9	48,2
08_A	zuidgevel	1,50	26,3	23,7	18,1	27,4
08_B	zuidgevel	4,50	27,1	24,5	18,9	28,2
08_C	zuidgevel	7,50	27,9	25,2	19,6	28,9

[illegible]

[illegible]

Model: model wegverkeer
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
03	schuur nieuw	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	woning nieuw	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	woning nieuw	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,18	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,02	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,48	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,67	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,95	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,87	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,39	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,15	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,42	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,85	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,46	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,18	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,85	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,82	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,12	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,65	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,87	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,91	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,34	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		16,86	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,63	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,96	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,33	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,97	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,88	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,15	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,09	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,60	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,01	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,89	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		24,53	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,56	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,37	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,72	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,02	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,44	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,59	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,31	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,58	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,74	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,62	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,56	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,31	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,08	<-->	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 Wegverkeerslawaa - 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
		13,62	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,04	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,70	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		0,86	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,46	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,67	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,11	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,14	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,50	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,76	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,92	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,66	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,94	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,53	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,81	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,67	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,34	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,14	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,37	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,68	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,53	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,59	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,65	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,63	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,68	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,37	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,11	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,72	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,91	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,20	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,17	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,54	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,37	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,04	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		24,63	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,94	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,08	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,10	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,14	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		29,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,05	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,89	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,08	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,50	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,46	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,44	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,68	<-->	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 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
		16,66	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,05	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,43	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,06	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,40	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,96	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,12	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,10	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,84	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,59	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,48	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,52	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,64	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,54	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,40	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,74	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,94	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,61	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,60	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,18	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,18	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,47	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,42	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		43,13	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,23	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,87	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,75	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,91	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		39,63	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,79	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,48	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,50	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,41	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		38,31	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,62	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		32,20	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,19	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		16,53	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,81	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,93	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,77	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	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 Wegverkeerslawaa - 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
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		40,87	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,38	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,09	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,72	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,15	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		28,09	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,72	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,38	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		17,19	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		15,03	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		17,27	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,89	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,88	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,61	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,36	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		29,14	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,31	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,44	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,85	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		30,39	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		27,46	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,33	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,12	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,87	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,05	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		30,83	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		25,82	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,65	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,07	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,69	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,52	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,25	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,56	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,06	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,03	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,75	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,38	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,78	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,78	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,04	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,31	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,42	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,28	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,21	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,04	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,08	<-->	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 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
		8,95	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,28	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,00	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,32	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,32	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,09	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,72	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,04	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,85	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,98	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,58	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,40	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,06	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,37	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,99	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,06	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,69	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,11	<-->	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,70	<-->	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	noordgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
02	westgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
03	oostgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
04	zuidgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
05	noordgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
06	westgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
07	oostgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
08	zuidgevel	0,00	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	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))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Sir Winsto	Sir Winston Churchilllaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Oosteinde	Oosteinde	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
Strijplaan	Strijplaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30	30	--	30
Voorlinden	Voorlinden	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30	30	--	30

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

Naam	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)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	20046,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,70	97,58	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	20046,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,70	97,58	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	20046,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,70	97,58	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	20046,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,70	97,58	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	19922,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,69	97,58	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	20374,00	6,45	3,66	0,99	--	--	--	--	--	97,53	98,64	97,45	--
Sir Winsto	50	50	--	50	50	50	--	19922,00	6,45	3,67	0,99	--	--	--	--	--	97,65	98,69	97,58	--
Oosteinde	50	50	--	50	50	50	--	20374,00	6,45	3,66	0,99	--	--	--	--	--	97,53	98,64	97,45	--
Strijplaan	30	30	--	30	30	30	--	3289,00	6,99	2,62	0,70	--	--	--	--	--	95,97	95,25	95,29	--
Voorlinden	30	30	--	30	30	30	--	383,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--	98,47	98,19	98,21	--

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

Naam	%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)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1262,58	726,12	193,65	--	22,63	7,28	3,49	--	7,76
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1262,58	726,12	193,65	--	22,63	7,28	3,49	--	7,76
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1262,58	726,12	193,65	--	22,63	7,28	3,49	--	7,76
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1262,58	726,12	193,65	--	22,63	7,28	3,49	--	7,76
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1254,77	721,56	192,45	--	22,49	7,24	3,47	--	7,71
Sir Winsto	1,90	1,07	1,93	--	0,57	0,30	0,62	--	--	--	--	--	1281,66	735,55	196,56	--	24,97	7,98	3,89	--	7,49
Sir Winsto	1,75	0,99	1,76	--	0,60	0,31	0,66	--	--	--	--	--	1254,77	721,56	192,45	--	22,49	7,24	3,47	--	7,71
Oosteinde	1,90	1,07	1,93	--	0,57	0,30	0,62	--	--	--	--	--	1281,66	735,55	196,56	--	24,97	7,98	3,89	--	7,49
Strijplaan	3,36	3,96	3,92	--	0,67	0,79	0,79	--	--	--	--	--	220,64	82,08	21,94	--	7,72	3,41	0,90	--	1,54
Voorlinden	1,53	1,81	1,79	--	--	--	--	--	--	--	--	--	26,40	9,82	2,63	--	0,41	0,18	0,05	--	--

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - 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	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
Sir Winsto	2,28	1,31	--	85,17	92,06	97,96	104,30	111,00	107,52	100,73	90,56	82,30	89,02	94,51	101,57	108,47	104,96
Sir Winsto	2,28	1,31	--	85,17	92,06	97,96	104,30	111,00	107,52	100,73	90,56	82,30	89,02	94,51	101,57	108,47	104,96
Sir Winsto	2,28	1,31	--	85,17	92,06	97,96	104,30	111,00	107,52	100,73	90,56	82,30	89,02	94,51	101,57	108,47	104,96
Sir Winsto	2,28	1,31	--	85,17	92,06	97,96	104,30	111,00	107,52	100,73	90,56	82,30	89,02	94,51	101,57	108,47	104,96
Sir Winsto	2,27	1,30	--	85,15	92,03	97,94	104,28	110,97	107,49	100,70	90,54	82,28	88,99	94,48	101,54	108,44	104,93
Sir Winsto	2,24	1,25	--	85,27	92,18	98,13	104,38	111,07	107,60	100,81	90,67	82,38	89,12	94,64	101,64	108,53	105,02
Sir Winsto	2,27	1,30	--	85,15	92,03	97,94	104,28	110,97	107,49	100,70	90,54	82,28	88,99	94,48	101,54	108,44	104,93
Oosteinde	2,24	1,25	--	85,27	92,18	98,13	104,38	111,07	107,60	100,81	90,67	82,38	89,12	94,64	101,64	108,53	105,02
Strijplaan	0,68	0,18	--	86,11	90,67	98,74	97,83	101,15	94,57	89,46	84,02	82,14	86,81	95,09	93,71	96,98	90,45
Voorlinden	--	--	--	68,27	71,76	79,27	83,89	89,50	86,38	79,68	71,33	64,13	67,69	75,49	79,65	85,25	82,15

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

Naam	LE (A) 4k	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	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
Sir Winsto	98,16	87,68	77,07	83,96	89,89	96,20	102,87	99,39	92,60	82,46	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,16	87,68	77,07	83,96	89,89	96,20	102,87	99,39	92,60	82,46	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,16	87,68	77,07	83,96	89,89	96,20	102,87	99,39	92,60	82,46	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,16	87,68	77,07	83,96	89,89	96,20	102,87	99,39	92,60	82,46	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,13	87,65	77,05	83,93	89,86	96,17	102,84	99,36	92,58	82,43	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,22	87,77	77,17	84,09	90,06	96,27	102,94	99,47	92,68	82,57	--	--	--	--	--	--
Sir Winsto	98,13	87,65	77,05	83,93	89,86	96,17	102,84	99,36	92,58	82,43	--	--	--	--	--	--
Oosteinde	98,22	87,77	77,17	84,09	90,06	96,27	102,94	99,47	92,68	82,57	--	--	--	--	--	--
Strijplaan	85,36	80,25	76,40	81,06	89,33	87,97	91,24	84,71	79,62	74,50	--	--	--	--	--	--
Voorlinden	75,46	67,36	58,41	61,96	69,74	73,93	79,53	76,43	69,74	61,63	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Sir Winsto	--	--
Oosteinde	--	--
Strijplaan	--	--
Voorlinden	--	--

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30 km wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oosteinde	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Sir Winston Churchillaan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	ad op 22-10-2018
Laatst ingezien door	ad op 22-10-2018
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	Groepsresultaten
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	1,00
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

