



**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaai en industrielawaai
nieuw te realiseren “Dorpshart
Nieuwdorp” te Nieuwdorp**

Opdrachtgever: Rothuizen Architecten
Stedenbouwkundigen
Postbus 2128
4800 CC BREDA
Contactpersoon: mevrouw Mr. M.S.E. Frankhuizen

Greten Raadgevende Ingenieurs BV

bezoekadres
Vijfhuizenberg 167
4708 AJ Roosendaal

postadres
postbus 1091
4700 BB Roosendaal

telefoon
(0165) 56 52 58



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	5
2.1.	Wegverkeerslawaaï	5
2.1.1.	Geluidzones naast wegen	5
2.1.2.	30 km/uur wegen	6
2.2.	Industrielawaai	8
2.3.	Overige geluidsbronnen	9
2.3.1.	Railverkeer	9
2.3.2.	Luchtverkeer	9
3.	Situatie	10
4.	Berekeningen	13
4.1.	Gehanteerd rekenpakket	13
4.2.	Wegverkeerslawaaï	13
4.2.1.	Verkeersgegevens	13
4.2.2.	Modelgegevens	14
4.2.3.	Situaties	14
4.2.4.	Bodemfactor / overdracht	14
4.2.5.	Rekenpunten	14
4.3.	Industrielawaai, Vlissingen-Oost	15
4.3.1.	Modelgegevens	15
4.3.2.	Bodemfactor / overdracht	15
4.3.3.	Gehanteerd rekenpakket	15
4.3.1.	Rekenpunten	15
4.4.	Gehanteerde tekeningen	15
5.	Rekenresultaten	16
5.1.	Geluidbelasting 30 km/uur wegen	16
5.1.1.	Beoordeling woon- en leefklimaat	18
5.2.	Industrielawaai	19
5.2.1.	Maatregelenonderzoek	19
6.	Conclusie	21
6.1.	Geluidbelasting	21
6.2.	Maatregelenonderzoek	21



Figuren en bijlagen

Figuur 1	:	Situatieschets
Figuur 2	:	Modelgegevens, gebouwen
Figuur 3	:	Modelgegevens, overig
Figuur 4	:	Modelgegevens, wegen
Figuur 5	:	Situering rekenpunten
Bijlage I	:	Verkeersgegevens
Bijlage II	:	Modelgegevens
Bijlage III	:	Rekenresultaten 30-km/uur wegen, excl. corr. artikel 110g Wgh
Bijlage IV	:	Rekenresultaten Industrielawaai



1. Inleiding

In opdracht van Rothuizen Architecten Stedenbouwkundigen is door Greten Raadgevende Ingenieurs de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï en industrielawaaï bepaald ter plaatse van het nieuw te realiseren “dorpshart Nieuwdorp” aan de Prinses Irenestraat/ Coudorp te Nieuwdorp.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot 30 km-uur wegen:

- ❑ het verzamelen van gegevens t.b.v. het rekenmodel, waaronder: voertuigintensiteiten, geometrie, doorsneden, bodemgebieden e.d.;
- ❑ het invoeren van bronnen, objecten en waarneempunten in een grafisch computerrekenmodel (Geomilieu). De vergunningverlener beschikt over een identiek rekenmodel, zodat communicatie, evaluatie, eventuele afstemming relatief eenvoudig is;
- ❑ het, in kader van een goede ruimtelijke ordening, berekenen van de gevelbelasting op het project vanwege wegverkeerslawaaï van de maatgevende 30 km/ uur wegen;
- ❑ het beoordelen van de situatie met betrekking tot een goed werk- en leefklimaat.

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot gezoneerd industrielawaaï:

- ❑ het invoeren van het project en de relevante omgeving in het Geomilieu-model;
- ❑ het door de zonebeheerder laten berekenen van de geluidbelasting op de gevels van het project als gevolg van Vlissingen-Oost, conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaaï (VROM 1999);
- ❑ het beoordelen van de rekenresultaten op basis van de vigerende regelgeving.



2. Wettelijk kader

Het project betreft de gedeeltelijke verbouw en nieuwbouw van een gebouw waarin meerdere gebruiksfuncties (hoofdzakelijk onderwijsfunctie/kinderdagverblijf, bijeenkomstfunctie en kantoorfunctie) aanwezig zijn. Onderwijsgebouwen en kinderdagverblijven behoren conform Het besluit geluidhinder (Bgh, art. 1 Wgh) tot een "ander geluidsgevoelig gebouw". De aanwijzing als "ander geluidsgevoelig gebouw" geldt niet voor de delen van een gebouw die een andere bestemming hebben dan de verblijfsruimten zoals genoemd in art. 1.1 lid 1 onder d Bgh.

2.1. Wegverkeerslawaaï

Wanneer een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geprojecteerd in de zone langs een weg of spoorweg is de Wetgeluidhinder (Wgh) van toepassing. Op basis van artikel 77 Wgh moet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden, zodat aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan (in eerste instantie) de voorkeursgrenswaarde. Kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan biedt de Wgh de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde tot een maximale waarde. Dit wordt de hogere waarde procedure genoemd. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet de voorkeursgrenswaarde, dan wel een vastgestelde hogere waarde, in acht worden genomen (artikel 76 Wgh).

2.1.1. Geluidzones naast wegen

Voor woningbouw of de bouw van een andere geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt als volgt omschreven:

Artikel 74, lid 1

Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:

- a. *in stedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;*
- b. *in buitenstedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;*
 - 3. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.*

Alvorens aan de grenswaarde te toetsen mag, conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder (Rmg), voor wegverkeer bij de toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is gebaseerd op artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB en voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer 2 dB.



Geluidbelasting in zones

In de onderstaande tabel staan de grenswaarden m.b.t. wegverkeerslawaaï weergegeven.

Tabel 2.1.1 Grenswaarden wegverkeerslawaaï

Tabel 2.11: Grenswaarden wegverkeerslawaal			
Situatie	Voorkeurs- grenswaarde ¹⁾ [dB]	Hoogst toelaatbare ontheffing [dB]	
Nieuwe woning/ bestaande weg			
Nieuw te bouwen woning	48	53 ²⁾	Buitenstedelijk
		58 ²⁾	Stedelijk
		63 ³⁾	Stedelijk, niet geprojecteerd
Nieuw te bouwen agrarische bedrijfswoning	48	n.v.t.	Stedelijk
		58	Buitenstedelijk
Andere gezondheidszorggebouwen	48	53	Verzorgingstehuis
Vervangende nieuwbouw	48	68 ⁴⁾	Stedelijk
		63 ⁵⁾	Naast autosnelweg
		58 ⁶⁾	Buitenstedelijk

1) Conform artikel 82, lid 1 Wgh

2) Conform artikel 83, lid 1 Wgh

3) Conform artikel 83, lid 2 Wgh

4) Conform artikel 83, lid 5 Wgh

5) Conform artikel 83, lid 6 Wgh

6) Conform artikel 83, lid 7 Wgh

In onderhavige situatie is het project niet binnen de invloedssfeer van nabije zone-plichtige wegen gelegen.

2.1.2. 30 km/uur wegen

Onderhavige situatie betreft de bouw van een geluidgevoelig gebouw in stedelijk gebied. Het te situeren project bevindt zich in de nabijheid van de volgende 30 km/uur wegen¹:

- ☐ Prinses Irenestraat;
- ☐ Prinses Margrietstraat;
- ☐ Prinses Beatrixstraat;
- ☐ Coudorp;
- ☐ Steketepad;
- ☐ Havenweg;
- ☐ Lewedijk.

Conform de Wet geluidhinder zijn geen grenswaarden gesteld aan dergelijke wegen, conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur-wegen geen onderzoeksplicht. De aftrek ex artikel 110g Wgh is eveneens niet van toepassing.

¹ Buiten de meegenomen wegen (zie tabel 4.2.1.1) geldt dat de gevelbelasting als gevolg van de overige wegen, aangezien de lage verkeersintensiteiten, de afscherming van omliggende bebouwing en oriëntatie en grote afstand t.o.v. het plangebied te verwaarlozen is, en zullen derhalve in onderhavig onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.



Artikel 74, Lid 2

Het eerste lid (zie paragraaf 2.2.1) geldt niet met betrekking tot:

- a. *wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;*
- b. *wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.*

In het kader van ‘goede ruimtelijke ordening’ is het onderzoeken van de geluidssituatie van 30 km/h-wegen wel van belang. De Raad van State heeft dat onderstreept (Bron: CROW-infoblad 965, “*Handreiking berekenen wegverkeerslawaaï bij 30 km/h*”). In een verkeerssituatie met hogere verkeersintensiteiten, elementverharding en/of wegversmallingen, is een controle van de geluidssituatie onderdeel van de zorgplicht van de overheid.

In onderhavig onderzoek is ter completering de geluidbelasting vanwege de 30 km uur wegen inzichtelijk gemaakt met het oog op beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening.



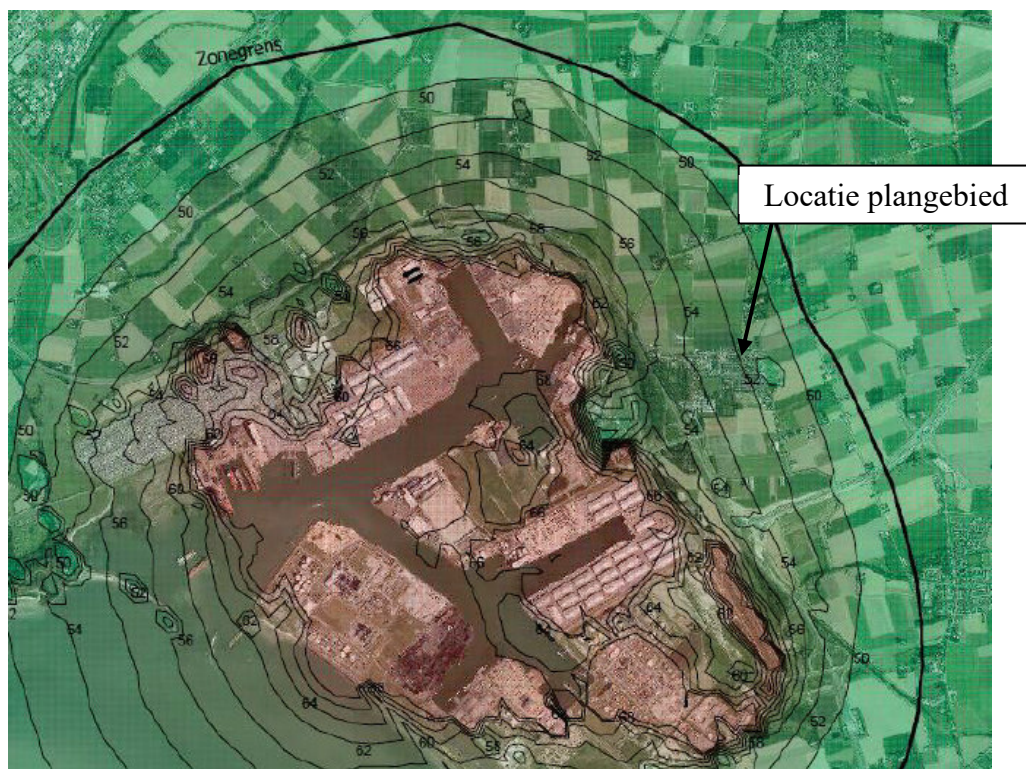
2.2. Industrielawaai

Indien bij de vaststelling van een bestemmingsplan aan gronden een zodanige bestemming wordt gegeven dat daardoor een industrieterrein ontstaat, wordt daarbij tevens rond het betrokken terrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (hoofdstuk V van de Wet geluidhinder). Binnen de zone zijn woonbestemmingen en andere geluidsgevoelige bestemmingen slechts aanvaardbaar indien de geluidsbelasting op de gevel aan de wettelijke grenswaarden voldoet.

Een krachtens de artikelen 47, tweede lid, 54 of 59 van de wet vast te stellen hogere waarde dan 50 dB(A) voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, mag niet hoger worden vastgesteld dan:

- 60 dB(A) voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen;
- 55 dB(A) voor verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven;

De te ontwikkelen locatie valt binnen de geluidzone van het industrieterrein Vlissingen-Oost. In figuur 2.2.1 zijn de indicatieve geluidcontouren weergegeven t.b.v. de Vlissingen-Oost met daarin de locatie van het plangebied.



Figuur 2.2.1 geluidcontouren industrieterrein Vlissingen-Oost (bron: Bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018 (10-7-2018), bijlage 1: Geluidcontouren).

Zoals blijkt uit figuur 2.2.1 ligt het project tussen de 52 dB(A) en 50 dB(A) grens.



2.3. Overige geluidsbronnen

2.3.1. Railverkeer

In onderhavig onderzoek is de geluidbelasting vanwege railverkeer buiten beschouwing gelaten aangezien deze niet in de invloedssfeer van een railtraject komt.

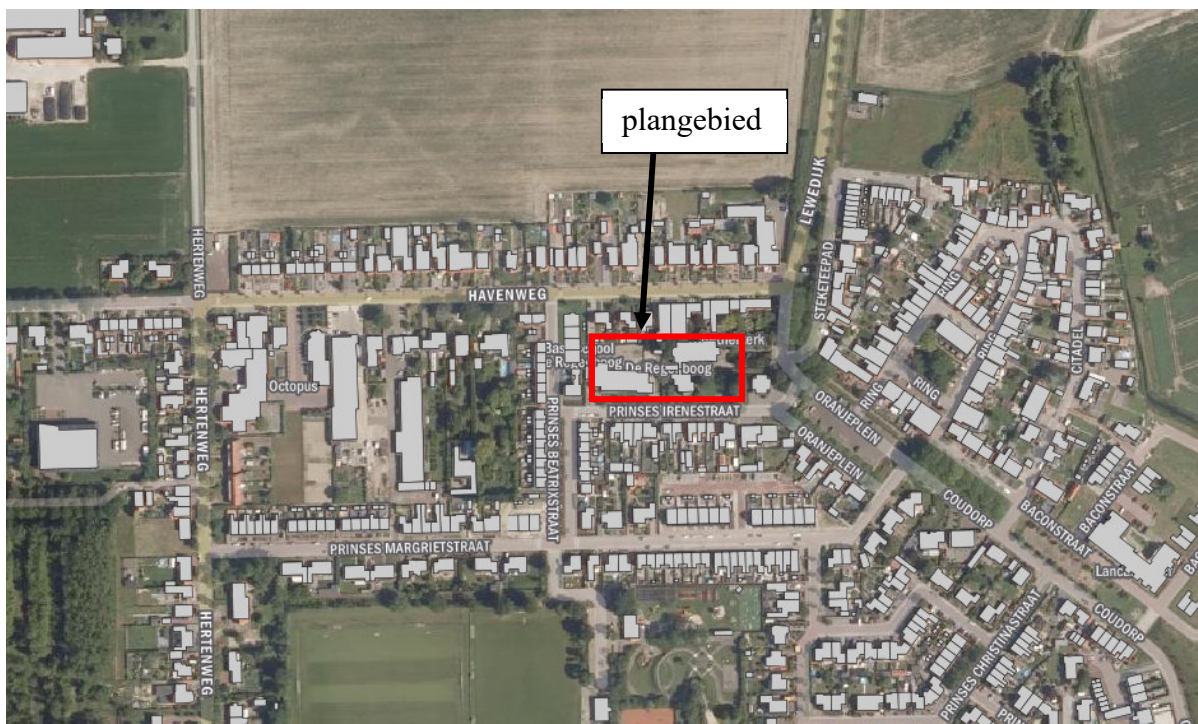
2.3.2. Luchtverkeer

Het plan ligt niet binnen een zogeheten KE-geluidzone, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Luchtvaartwet en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.



3. Situatie

Aan de Prinses Irenestraat, nabij de kruising met Coudorp, in Nieuwdorp is men voornemens een nieuw project te realiseren waarin een aantal gebruiksfuncties samenkomen (“Dorpshart Nieuwdorp”). Het project zal gedeeltelijk uit verbouw en nieuwbouw bestaan en zal dus gedeeltelijk ter vervanging zijn van de reeds aanwezige bouw.



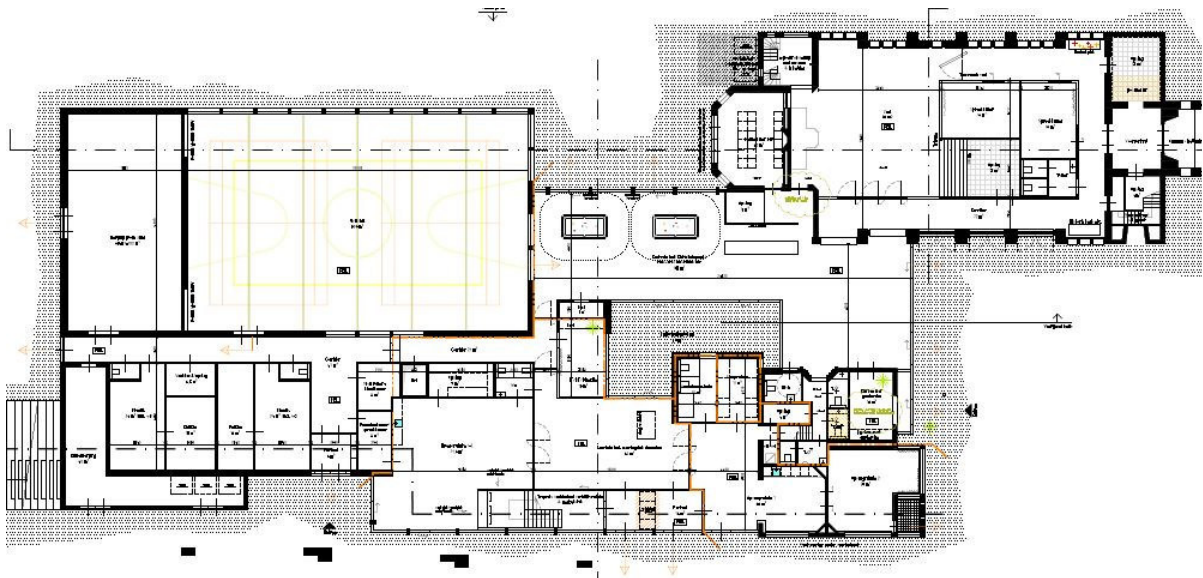
Figuur 3.1 Locatie plangebied met bestaande bebouwing

De locatie betreft verbouw en vervangende nieuwbouw, waarbij de huidige bebouwing gesloopt wordt. Het project wordt gesitueerd op ca. 13 meter van de as van de Prinses Irenestraat, ca. 54 meter van de as van de Coudorp en 38 meter van de as van de Prinses Beatrixstraat.

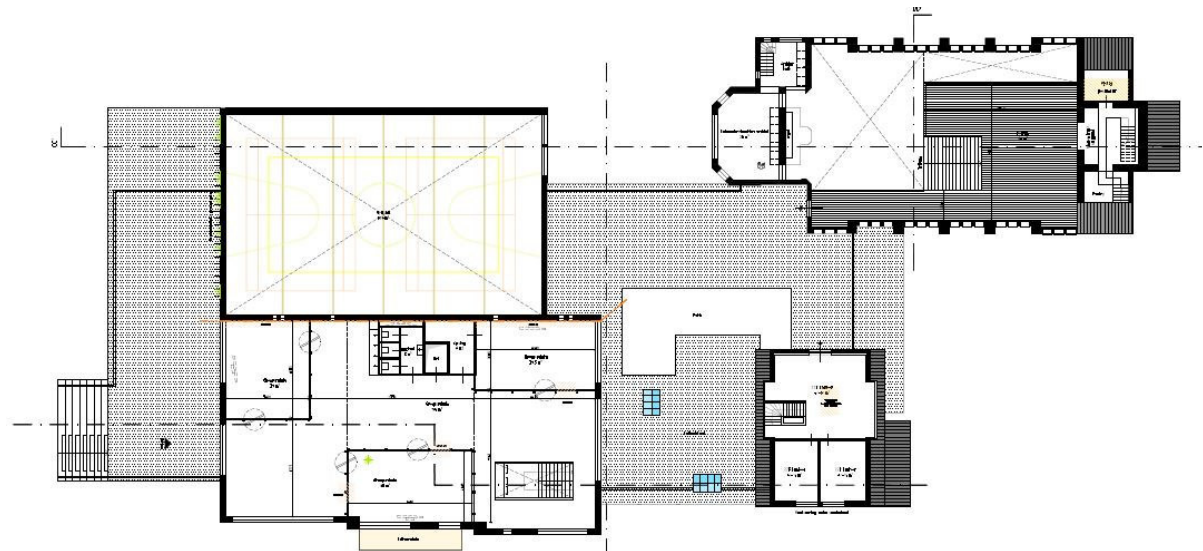
Alle beoordeelde wegen zijn opgebouwd uit klinkers in keperverband. De omgeving bestaat voornamelijk uit woningbouw en in het overdrachtsgebied zijn geen relevante hoogteverschillen aanwezig.



Het project telt 2 bouwlagen. Op de begane grond worden lesruimten, opvangruimten, bergingen, kleedkamers, gymzaal, spreekkamers en een centrale hal met horeca gerealiseerd. De eerste verdieping bestaat voornamelijk uit groepsruimten en kantoren.



Figuur 3.2 Begane grond



Figuur 3.3 Eerste verdieping



Figuur 3.4 **Doorsneden**



4. Berekeningen

4.1. Gehanteerd rekenpakket

Wegverkeerlawaaai

De berekening is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Hiervoor is een grafisch rekenpakket gebruikt, te weten: Geomilieu, versie 2021.1 van DGMR.

Industrielawaaai

Voor het bepalen van de geluidbelasting is gebruik gemaakt van gegevens beschikbaar gesteld door de RUD (d.d. 04-01-2022) met betrekking tot de geluidbelasting afkomstig van industrieterrein Vlissingen-Oost.

4.2. Wegverkeerslawaaai

4.2.1. Verkeersgegevens

Ten behoeve van het onderzoek zijn de verkeersgegevens van de volgende wegen opgevraagd:

- ☐ Prinses Irenestraat;
- ☐ Prinses Margrietstraat;
- ☐ Prinses Beatrixstraat;
- ☐ Coudorp;
- ☐ Steketeepad;
- ☐ Havenweg;
- ☐ Lewedijk.

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit een Verkeersmodel en werden op 26-10-2021 door de gemeente Borsele aan ons ter beschikking gesteld. De ontvangen verkeersgegevens zijn met een 1% autonome groei doorgerekend voor het jaar 2031, zie ook bijlage I.

Tabel 4.2.1.1 Wegverkeerintensiteiten, prognosejaar 2031 (beide richtingen)

Wegvak	Intensiteit [mvt/etmaal]	Rijsnelheid [km/h]	Type wegdek 2031
Prinses Irenestraat (Pr Beatrixstraat – Coudorp)	237	30	Klinkers in keper
Prinses Beatrixstraat (Havenweg - Prinses Margrietstraat)	361	30	Klinkers in keper
Havenweg (Prinses Beatrixstraat - Coudorp)	924	30	Klinkers in keper
Havenweg (Prinses Beatrixstraat - Hertenweg)	879	30	Klinkers in keper
Coudorp (Havenweg - Prinses Irenestraat)	834	30	Klinkers in keper
Coudorp (Prinses Irenestraat - Prinses Margrietstraat)	975	30	Klinkers in keper
Prinses Margrietstraat (Prinses Beatrixstraat - Coudorp)	344	30	Klinkers in keper
Prinses Margrietstraat (Prinses Beatrixstraat - Hertenweg)	682	30	Klinkers in keper
Lewedijk	806	30	Klinkers in keper
Steketeepad	79	30	Klinkers in keper



4.2.2. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In de figuren 2 t/m 5 en bijlage II zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in grafische als numerieke vorm opgenomen.

Rijlijnen kunnen worden samengevoegd indien:

- De afstand tussen de buitenste samen te voegen rijlijnen kleiner is dan 0,7 maal de afstand tussen de representatieve rijlijn en het waarneempunt;
- De weg niet asymmetrisch is ten opzichte van de representatieve rijlijn, zowel qua verkeerstoestand als qua weginrichting.

In onderhavige situatie zijn de eigen ingevoerde wegen dienovereenkomstig gemodelleerd met behulp van één afzonderlijke rijlijn.

4.2.3. Situaties

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen;

4.2.4. Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerde bodemgebieden (wegen en andere verhardingen).

4.2.5. Rekenpunten

De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van de gevels van het gebouw op een hoogte van 1,5 en 5,0 meter boven lokaal maaiveld. De rekenpunten zijn gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald. De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van verblijfsruimten.

Zie figuur 5 (bijlage) voor een grafische weergave van de rekenpunten.



4.3. Industrielawaai, Vlissingen-Oost

4.3.1. Modelgegevens

Ten behoeve van de geluidbelasting van Vlissingen-Oost op het project is het plangebied gemodelleerd en opgestuurd naar de zonebeheerder (RUD)². Deze heeft middels het zonemodel de geluidbelasting bepaald op het project als gevolg van Vlissingen-Oost. De locaties van de rekenpunten zijn dezelfde als bij het onderzoek naar wegverkeerslawaaï.

4.3.2. Bodemfactor / overdracht

Voor de bodem in het overdrachtsgebied is aansluiting gezocht bij de bodemgebieden en overdrachtsfactor zoals aanwezig in het zonemodel cq. de op de onderzoekslocatie aanwezige omstandigheden.

4.3.3. Gehanteerd rekenpakket

DGMR Geomilieu, versie V2021.1, is gehanteerd als rekenpakket.

4.3.1. Rekenpunten

Dezelfde rekenpunten als bij de wegverkeerslawaaï berekening zijn gehanteerd.

4.4. Gehanteerde tekeningen

Onderhavig onderzoek is gebaseerd op de volgende VO-tekeningen (situatie, plattegronden, gevels en doorsneden) van VG Architecten met de peildatum 5 augustus 2021:

-  2020 165A-V01.pdf
-  2020 165A-V02.pdf
-  2020 165A-V03.pdf
-  2020 165A-V04.pdf

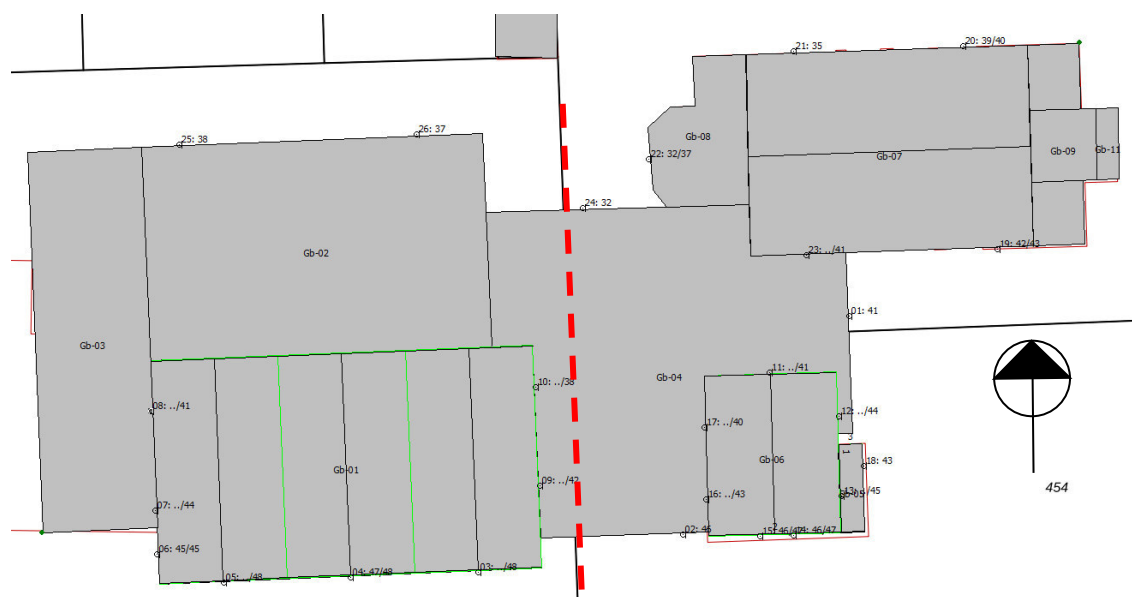
² Met betrekking tot de gegevens aangaande het gezoneerd industrieterrein kan direct contact opgenomen worden met de RUD Zeeland.



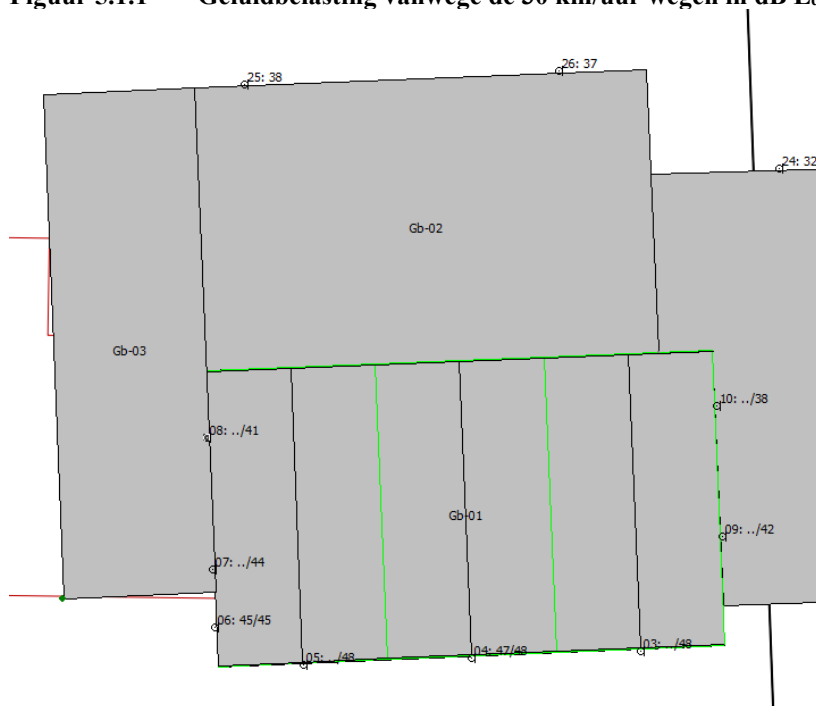
5. Rekenresultaten

5.1. Geluidbelasting 30 km/uur wegen

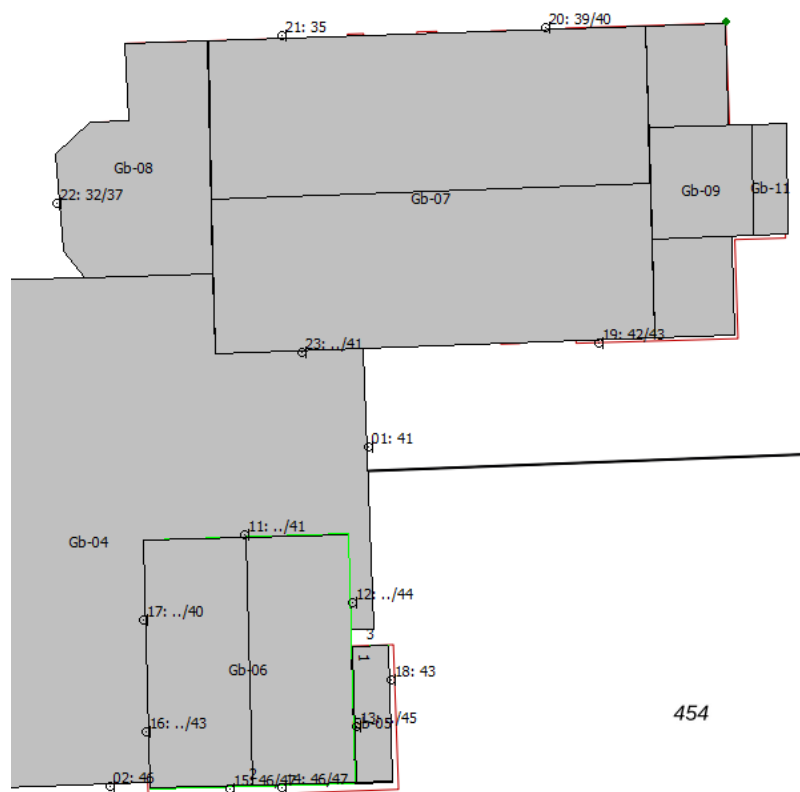
In figuur 5.1.1 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van het totaal aan 30 km/uur wegen. Bij de rekenresultaten is niet gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder. Zie ook bijlage III voor de rekenresultaten.



Figuur 5.1.1 Geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen in dB L_{den} (excl. correctie).



Figuur 5.1.2 Geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen in dB L_{den} (excl. correctie), linkerdeel.



Figuur 5.1.3 Geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen in dB L_{den} (excl. correctie), rechterdeel.

In bovenstaande figuren kan gezien worden dat overal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt gerespecteerd. De maximaal aanwezige waarde is 48 dB L_{den} op de toetspunten 3-5.



5.1.1. Beoordeling woon- en leefklimaat

Uit de rekenresultaten van wegverkeer blijkt dat de geluidbelasting varieert van 32 t/m 48 dB L_{den} .

Op basis van het stedenbouwkundige ontwerp is voor het plan beoordeeld of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Over het algemeen wordt een goed woon- en leefklimaat gedefinieerd conform onderstaande tabel³:

Tabel 5.1.1.1 Classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in dB L_{den}

gecumuleerde L_{DEN} *	classificering milieukwaliteit
< 50	Goed 
50 – 55	Redelijk 
55 – 60	Matig 
60 – 65	Tamelijk slecht 
65 – 70	Slecht 
> 70	Zeer slecht 

Aangezien op alle gevels de $L_{den} < 50$ dB is er sprake van een goede classificering.

³ Methode Miedema.



5.2. Industrielawaai

In figuur 5.2.1 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van geluidbronnen vanwege het gezoneerde industrieterrein Vlissingen-Oost.

Zie ook bijlage IV voor de rekenresultaten.



Figuur 5.2.1 Geluidbelasting vanwege Industrielawaai Vlissingen-Oost in dB(A).

De maximaal aanwezige geluidbelasting als gevolg van het industrieterrein Vlissingen-Oost op het project bedraagt 54 dB(A) etmaalwaarde op de zuid- en westgevel. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hierdoor overschreden. De maximale waarde (55 dB(A)) wordt nergens overschreden.

5.2.1. Maatregelenonderzoek

Uit de vorige paragrafen is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde enkel overschreden wordt als gevolg van:

- Industrielawaai afkomstig van Vlissingen-Oost.

Door de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde dient, aansluitend bij het wettelijk kader, te worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door bronmaatregelen, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

Gezien de oorzaak van de overschrijdingen (gezoneerd industrieterrein Vlissingen-Oost) vallen bronmaatregelen allen buiten het invloedsbereik van de opdrachtgever.



Overdrachtsmaatregelen

Maatregelen buiten het plangebied

Het plaatsen van schermen (welke dusdanig efficiënt zijn om de voorkeursgrenswaarde te respecteren) zal, gezien de grootte van het industriegebied, stuiten op stedenbouwkundige alsmede uitvoeringstechnische en financiële bezwaren en is daarom geen realistische oplossing.

Maatregelen op/binnen het plangebied

Binnen de beperkte ruimte waarin het project wordt gerealiseerd is het niet mogelijk om de maximale geluidsbelastingen te reduceren door een alternatief stedenbouwkundig programma of plan, zodanig dat overal voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

Eventuele schermen (welke dusdanig efficiënt zijn om de voorkeursgrenswaarde te respecteren) stuiten op stedenbouwkundige alsmede uitvoeringstechnische en financiële bezwaren, daar deze schermen volledig gesloten uitgevoerd dienen te worden. Dit is daarom geen realistische oplossing.

Resumé

Gelet op het akoestisch effect, de technische uitvoerbaarheid en de hiermee gemoeide kosten worden overdrachts- en bronmaatregelen niet als reële oplossingsrichting geacht, aangezien:

- Reële maatregelen niet voldoende zullen zijn om de geluidbelasting geheel terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde;
- De benodigde maatregelen naar verwachting bezwaren van financiële aard ontmoet;
- De benodigde maatregelen naar verwachting bezwaren van stedenbouwkundige aard ontmoet;
- De benodigde maatregelen niet in verhouding staan tot het soort geluidgevoelige bestemmingen waarvoor de maatregel(en) zou(den) worden toegepast.



6. Conclusie

6.1. Geluidbelasting

30 km/uur wegen

De geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen bedraagt maximaal 48 dB L_{den} .

Een goede classificering van de akoestische kwaliteit kan worden gewaarborgd (zie paragraaf 5.1.1).

Industrielawaai

Het project valt binnen de zone van het gezoneerde industriegebied Vlissingen-Oost.

De hoogst berekende geluidbelasting als gevolg van Vlissingen-Oost bedraagt 54 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hierdoor op een aantal punten overschreden. De maximale toelaatbare waarde van 55 dB(A) wordt overal gerespecteerd.

Conform overleg met de gemeente en de RUD Zeeland, is geconcludeerd dat bij de vaststelling van de geluidszone er van rechtswege een hogere grenswaarde is vastgesteld van 55 dB(A) voor dit adres. Derhalve behoeft géén procedure hogere grenswaarde te worden gevoerd.

6.2. Maatregelenonderzoek

Bron- en/of overdrachtsmaatregelen zijn uit financieel, bouwkundig, stedenbouwkundig of akoestisch oogpunt niet reëel/redelijk, wenselijk dan wel voldoende effectief om aan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) te kunnen voldoen.

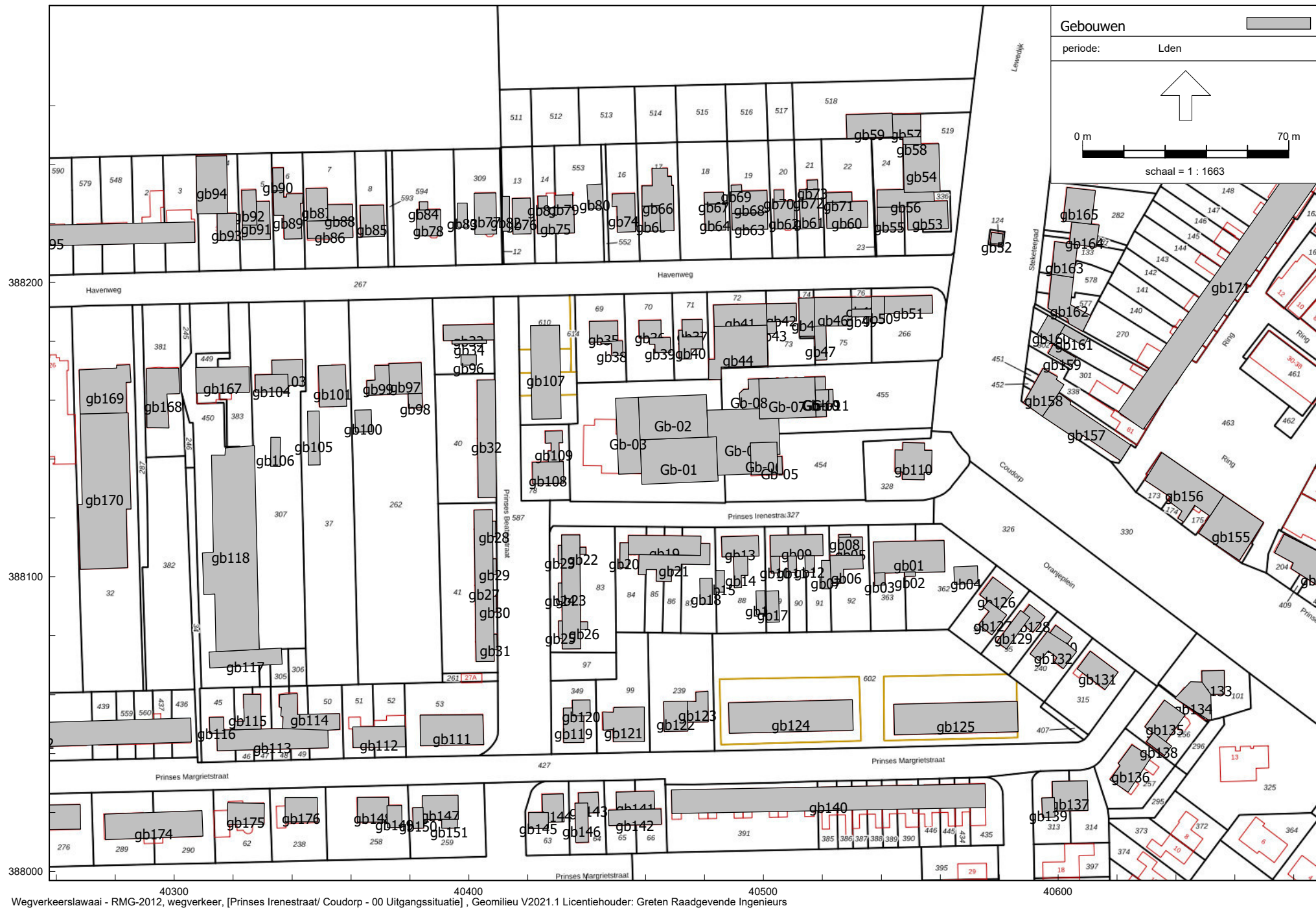
Aangezien conform het Bouwbesluit artikel 3.2, de bescherming van de gevel voor nieuwbouw minimaal 20 dB dient te bedragen. Uitgaande van de in onderhavig onderzoek berekende geluidniveaus zal te allen tijde het binnenniveau⁴ gerespecteerd worden.

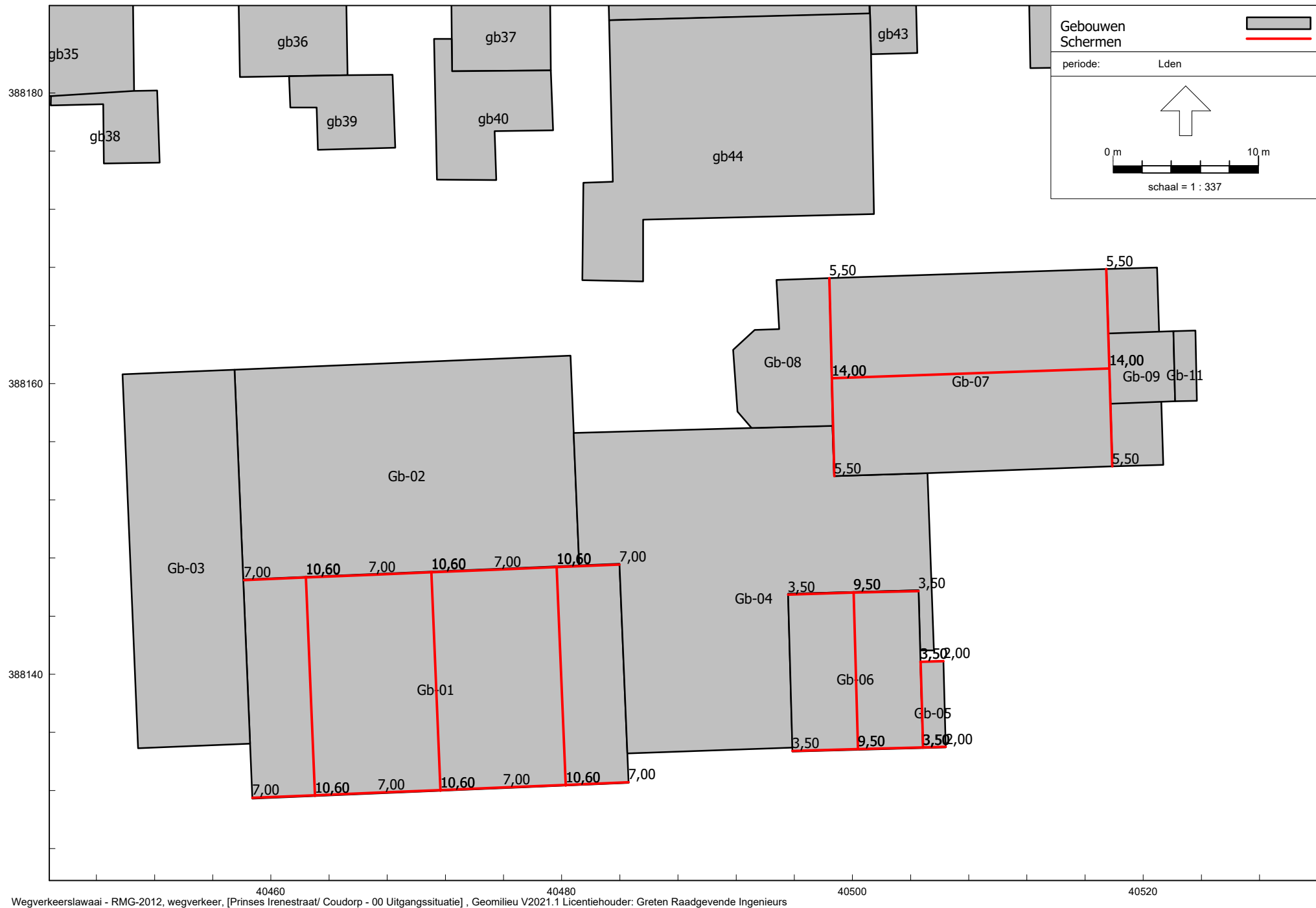
⁴ Bescherming tegen geluid van buiten, Afdeling 3.1: Binnen de geluidgevoelige ruimten van het gebouw, die gelegen zijn binnen de akoestische invloedssfeer van de wegen dient bijvoorbeeld een binnenniveau L_{den} waarde van maximaal 33 dB (woonfunctie) te worden gewaarborgd. Als gevolg van industrie betreft dit maximaal 35 dB(A) (woonfunctie) te betreffen.



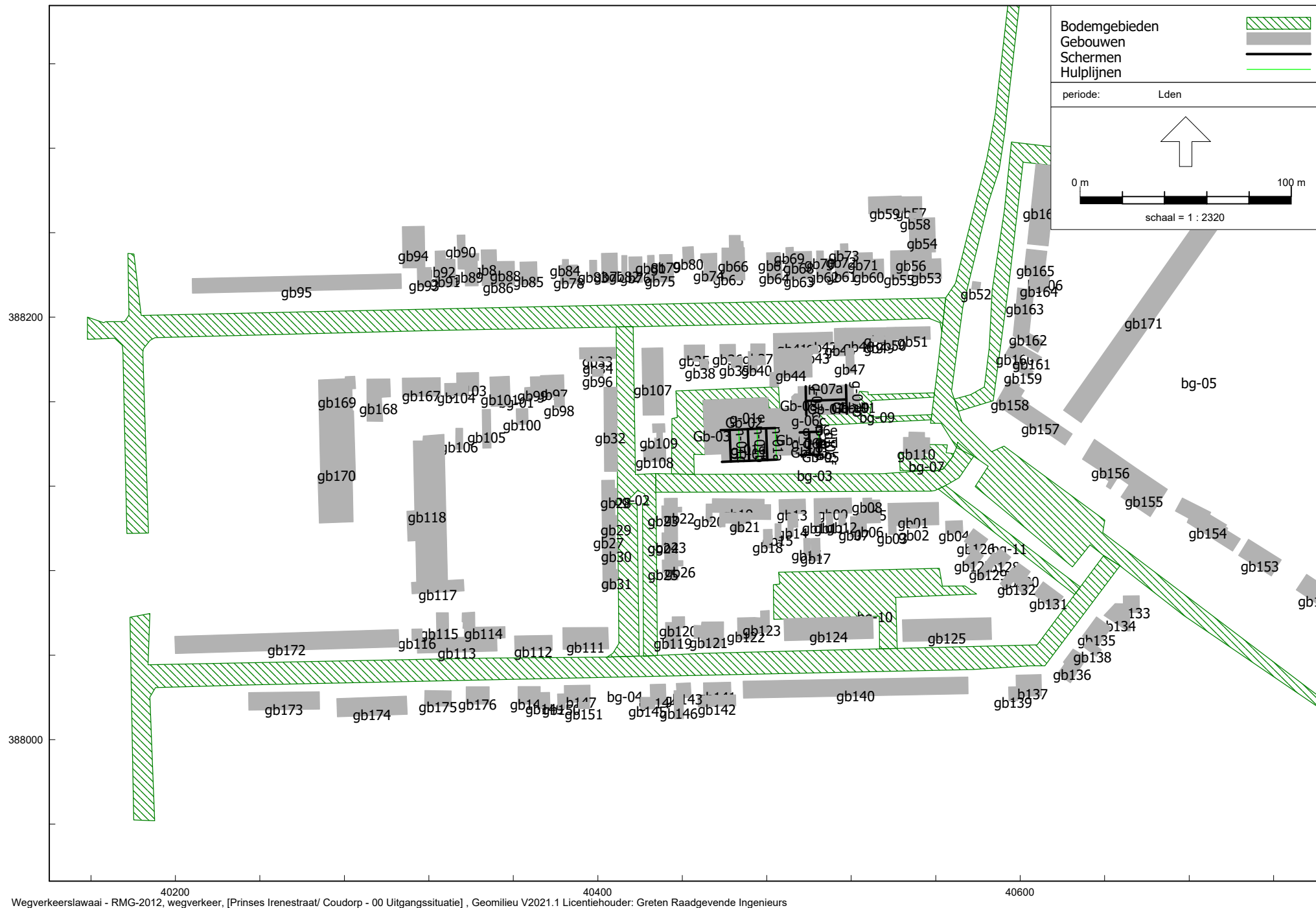
Figuren



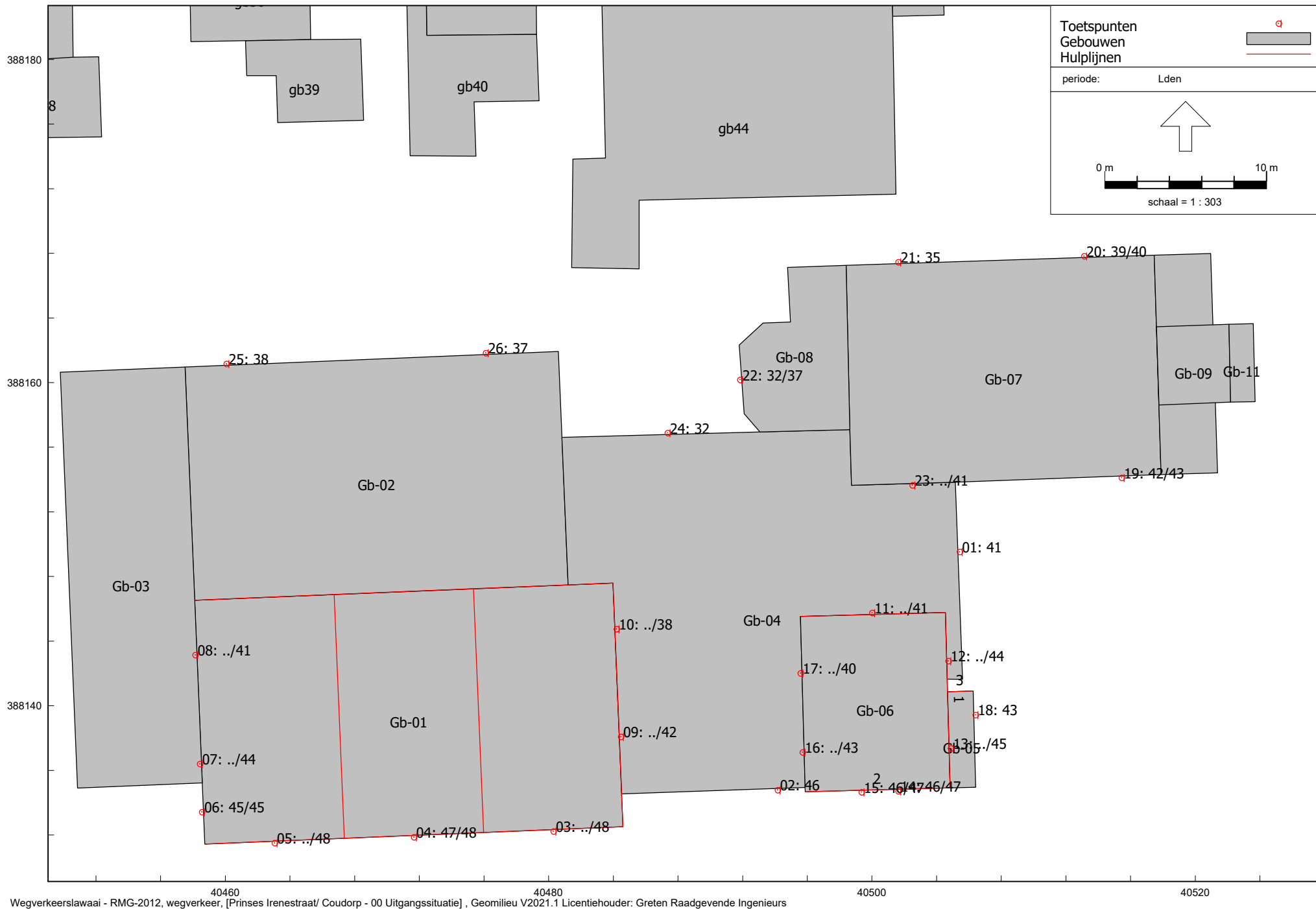




Wegverkeerslawaii - RMG-2012, wegverkeer, [Prinses Irenestraat/ Coudorp - 00 Uitgangssituatie], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Greten Raadgevende Ingenieurs









Bijlagen



Bijlage I

Straat	Basisjaar 2019 in mvt/etmaal	prognose 2031 1% autonome groei in mvt/etmaal	Type wegdek
- Prinses Irenestraat (stuk tussen Prinses Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen);	210	237	Klinkerbestrating
- Prinses Beatrixstraat (stuk tussen Havenweg - Pr. Magrietstraat, beide richtingen);	320	361	Klinkerbestrating
- Havenweg (stuk tussen Pr. Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen);	820	924	Klinkerbestrating
(stuk tussen Pr. Beatrixstraat - Hertenweg, beide richtingen);	780	879	Klinkerbestrating
- Coudorp (stuk tussen Havenweg - Prinses Irenestraat, beide richtingen);	740	834	Klinkerbestrating
(stuk tussen Prinses Irenestraat - Pr. Margrietstraat, beide richtingen);	865	975	Klinkerbestrating
- Pr. Margrietstraat (stuk tussen Pr. Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen);	305	344	Klinkerbestrating
(stuk tussen Pr. Beatrixstraat - Hertenweg, beide richtingen);	605	682	Klinkerbestrating
- Lewedijk (beide richtingen);	715	806	Klinkerbestrating
- Steketee-pad (beide richtingen).	70	79	Klinkerbestrating

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Pr Irenestraat (tussen Pr Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen)
Wegcode: 21
Wegindeling: Wijkwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 210
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 237

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,9
Nachtuurpercentage (%) 0,7
Daguur (aantal) 16
Avonduur (aantal) 7
Nachtuur (aantal) 2

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	95,0	3,5	1,0
Verdeling avond	0,5	96,8	2,3	0,5
Verdeling nacht	0,5	98,5	1,0	0,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,1	15,5	0,6	0,2
Verdeling avond	0,0	6,6	0,2	0,0
Verdeling nacht	0,0	1,6	0,0	0,0

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Pr Beatrixstraat (tussen Havenweg - Pr. Magrietstraat, beide richtingen)
Wegcode: 21
Wegindeling: Wijkwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 320
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 361

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,9
Nachtuurpercentage (%) 0,7
Daguur (aantal) 25
Avonduur (aantal) 10
Nachtuur (aantal) 3

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	95,0	3,5	1,0
Verdeling avond	0,5	96,8	2,3	0,5
Verdeling nacht	0,5	98,5	1,0	0,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,1	23,6	0,9	0,2
Verdeling avond	0,1	10,1	0,2	0,1
Verdeling nacht	0,0	2,5	0,0	0,0

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Havenweg (tussen Pr. Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 820
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 924

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 64
Avonduur (aantal) 25
Nachtuur (aantal) 7

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,3	59,6	2,2	1,6
Verdeling avond	0,1	23,7	0,7	0,4
Verdeling nacht	0,0	7,1	0,1	0,1

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Havenweg (tussen Pr. Beatrixstraat - Hertenweg, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 780
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 879

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 61
Avonduur (aantal) 24
Nachtuur (aantal) 7

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,3	56,7	2,1	1,5
Verdeling avond	0,1	22,5	0,7	0,4
Verdeling nacht	0,0	6,8	0,1	0,1

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Coudorp (tussen Havenweg - Pr Irenestraat, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 740
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 834

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 58
Avonduur (aantal) 23
Nachtuur (aantal) 7

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,3	53,8	2,0	1,4
Verdeling avond	0,1	21,4	0,6	0,4
Verdeling nacht	0,0	6,4	0,1	0,1

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Coudorp (tussen Pr Irenestraat - Pr. Margrietstraat, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 865
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 975

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 67
Avonduur (aantal) 26
Nachtuur (aantal) 8

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,3	62,9	2,4	1,7
Verdeling avond	0,1	25,0	0,7	0,5
Verdeling nacht	0,0	7,5	0,2	0,1

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Pr. Margrietstraat (tussen Pr. Beatrixstraat - Coudorp, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 305
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 344

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 24
Avonduur (aantal) 9
Nachtuur (aantal) 3

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,1	22,2	0,8	0,6
Verdeling avond	0,0	8,8	0,3	0,2
Verdeling nacht	0,0	2,7	0,1	0,0

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Pr. Margrietstraat (tussen Pr. Beatrixstraat - Hertenweg, beide richtingen)
Wegcode: 31
Wegindeling: Centrumwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 605
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 682

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,7
Nachtuurpercentage (%) 0,8
Daguur (aantal) 47
Avonduur (aantal) 18
Nachtuur (aantal) 5

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	93,5	3,5	2,5
Verdeling avond	0,5	95,0	2,8	1,8
Verdeling nacht	0,5	96,5	2,0	1,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,2	44,0	1,6	1,2
Verdeling avond	0,1	17,5	0,5	0,3
Verdeling nacht	0,0	5,3	0,1	0,1

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Lewedijk (beide richtingen)
Wegcode: 21
Wegindeling: Wijkwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 715
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 806

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,9
Nachtuurpercentage (%) 0,7
Daguur (aantal) 56
Avonduur (aantal) 23
Nachtuur (aantal) 6

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	95,0	3,5	1,0
Verdeling avond	0,5	96,8	2,3	0,5
Verdeling nacht	0,5	98,5	1,0	0,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,3	52,8	1,9	0,6
Verdeling avond	0,1	22,6	0,5	0,1
Verdeling nacht	0,0	5,6	0,1	0,0

Bron: Gemeente Borsele

Bijlage I

Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling



Projectnummer: akv652aa
Projectomschrijving: AO wvl en IL “dorpshart Nieuwdorp” aan de Pr Irenestraat/ Coudorp te N
Opdrachtgever: Rothuizen
Behandelend adviseur: PRU

Wegvak: Steketeepad (beide richtingen)
Wegcode: 21
Wegindeling: Wijkwegen

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2019
Etmaalintensiteit (aantal) 70
Autonome groei (%) 1,00

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2031
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 79

Daguur percentage (%) 6,9
Avonduur percentage (%) 2,9
Nachtuurpercentage (%) 0,7
Daguur (aantal) 5
Avonduur (aantal) 2
Nachtuur (aantal) 1

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,5	95,0	3,5	1,0
Verdeling avond	0,5	96,8	2,3	0,5
Verdeling nacht	0,5	98,5	1,0	0,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	5,2	0,2	0,1
Verdeling avond	0,0	2,2	0,1	0,0
Verdeling nacht	0,0	0,5	0,0	0,0

Bron: Gemeente Borsele



Bijlage II

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: 00 Uitgangssituatie

Model eigenschap

Omschrijving	00 Uitgangssituatie
Verantwoordelijke	pc5
Rekenmethode	#2[Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer]
Aangemaakt door	pc5 op 29-12-2021
Laatst ingezien door	pc5 op 5-1-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
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
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Max.refl.diepte	1
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

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gb01		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb02		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb03		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb04		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb05		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb06		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb07		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb08		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb09		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb10		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb11		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb12		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb13		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb14		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb15		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb16		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb17		3,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb18		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb19		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb20		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb21		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb23		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb22		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb23		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb24		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb25		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb26		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb27		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb28		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb29		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb30		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb31		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb32		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb33		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb34		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb35		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb36		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb37		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb38		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb39		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb40		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb41		8,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb42		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb43		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb44		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb45		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb46		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb47		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb48		5,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

akv652aa
AO nieuw te realiseren "Dorpshart Nieuwdorp" te Nieuwdorp

Bijlage IIb
Modelgegevens

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gb49		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb50		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb51		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb52		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb53		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb54		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb55		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb56		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb57		5,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb58		5,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb59		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb60		8,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb61		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb62		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb63		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb64		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb65		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb66		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb67		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb68		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb69		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb70		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb71		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb72		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb73		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb74		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb75		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb76		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb77		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb78		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb79		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb80		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb81		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb82		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb83		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb84		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb85		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb86		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb87		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb88		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb89		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb90		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb91		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb92		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb93		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb94		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb95		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb96		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb97		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gb98		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb99		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb100		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb101		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb103		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb104		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb105		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb106		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb107		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb108		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb109		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb110		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb111		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb112		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb113		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb114		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb115		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb116		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb117		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb118		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb119		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb120		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb121		5,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb122		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb123		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb124		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb125		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb126		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb127		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb128		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb129		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb130		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb131		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb132		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb133		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb134		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb135		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb136		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb137		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb138		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb139		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb140		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb141		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb142		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb143		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb144		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb145		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb146		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb147		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gb148		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb149		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb150		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb151		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb152		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb153		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb154		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb155		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb156		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb157		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb158		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb159		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb160		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb161		3,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb162		5,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb163		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb164		4,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb165		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb166		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-01	bg kleedr./douche, 1e groepsruimte	7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-02	gymzaal	5,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-03	berging en kleedkamers	3,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-04	leerruimte en centrale hal	3,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-06	bg: opvangruimte, 1e kantoor	3,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-05	bg: opvangruimte	2,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-07	zaal en spreekkamers	5,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-10	opslag/trap	3,20	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-08		5,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-09	trap	21,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb167		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb168		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb169		7,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb170		3,50	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gb-11		3,30	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb171		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb172		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb173		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb174		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb175		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb176		6,00	0,00	Eigen waarde					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
n-06a	nok	9,50	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
g-06b	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
g-06c	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
g-06d	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
g-06e	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d-06f	dak	3,50	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
n-01a	nok	10,60	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
n-01b	nok	10,60	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
n-01c	nok	10,60	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
g-01d	gevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
g-01e	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
n-07a	nok	14,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
g-07c	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
g-07b	kopgevel	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: 00 Uitgangssituatie
 Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
 Groep: 01. objecten
 Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.
1		0,00	0,00	Relatief
2		0,00	0,00	Relatief
3		0,00	0,00	Relatief
		0,00	0,00	Relatief
	8,63m (Rechts)	0,00	0,00	Relatief
	17,26m (Rechts)	0,00	0,00	Relatief
		0,00	0,00	Relatief
		0,00	0,00	Relatief

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 01. objecten
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
bg-01	havenweg	0,00
bg-02	pr beatrixstr	0,00
bg-03	pr irenestr	0,00
bg-04	pr magrietstr	0,00
bg-05	coudorp	0,00
bg-06	steketeepad	0,00
bg-07	verharding	0,00
bg-08	verharding	0,00
bg-09	verharding	0,00
bg-10	verharding	0,00
bg-11	verharding	0,00

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 02. 30 km u wegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

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))	V(MV(A))	V(MV(N))
pis-01	pr irenestraat (Pr. Beatrixstraat - Coudorp)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
pbs-01	pr beatrixstraat (Pr. havenweg - pr margrietst)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
hw-01	havenweg tussen Pr. Beatrixstraat - Hertenweg	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
hw-02	havenweg tussen Pr. Beatrixstraat - Coudorp	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
cd-01	coudorp (havenweg - pr irenestr)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
cd-02	coudorp (pr irenestr - pr margrietstr)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
pms-01	pr margrietstr(pr beatrixstr - coudorp)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
pms-02	pr margrietstr(pr beatrixstr - hertenweg)	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
ld-01	lewedijk	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
sp-01	steketeepad	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W13	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 02. 30 km u wegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)
pis-01	--	30	30	30	--	237,00	6,90	2,90	0,70	--	0,50	0,50	0,50	--	95,00	96,75	98,50	--	3,50	2,25	1,00	--	1,00
pbs-01	--	30	30	30	--	361,00	6,90	2,90	0,70	--	0,50	0,50	0,50	--	95,00	96,75	98,50	--	3,50	2,25	1,00	--	1,00
hw-01	--	30	30	30	--	924,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
hw-02	--	30	30	30	--	879,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
cd-01	--	30	30	30	--	834,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
cd-02	--	30	30	30	--	975,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
pms-01	--	30	30	30	--	344,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
pms-02	--	30	30	30	--	682,00	6,90	2,70	0,80	--	0,50	0,50	0,50	--	93,50	95,00	96,50	--	3,50	2,75	2,00	--	2,50
ld-01	--	30	30	30	--	806,00	6,90	2,90	0,70	--	0,50	0,50	0,50	--	95,00	96,75	98,50	--	3,50	2,25	1,00	--	1,00
sp-01	--	30	30	30	--	79,00	6,90	2,90	0,70	--	0,50	0,50	0,50	--	95,00	96,75	98,50	--	3,50	2,25	1,00	--	1,00

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 02. 30 km u wegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%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)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
pis-01	0,50	--	--	0,08	0,03	0,01	--	15,54	6,65	1,63	--	0,57	0,15	0,02	--	0,16	0,03	--	--	74,83	79,54	87,71	86,54	89,76
pbs-01	0,50	--	--	0,12	0,05	0,01	--	23,66	10,13	2,49	--	0,87	0,24	0,03	--	0,25	0,05	--	--	76,66	81,36	89,53	88,37	91,59
hw-01	1,80	1,00	--	0,32	0,12	0,04	--	59,61	23,70	7,13	--	2,23	0,69	0,15	--	1,59	0,45	0,07	--	81,37	86,52	94,81	93,19	96,06
hw-02	1,80	1,00	--	0,30	0,12	0,04	--	56,71	22,55	6,79	--	2,12	0,65	0,14	--	1,52	0,43	0,07	--	81,15	86,30	94,59	92,97	95,84
cd-01	1,80	1,00	--	0,29	0,11	0,03	--	53,81	21,39	6,44	--	2,01	0,62	0,13	--	1,44	0,41	0,07	--	80,92	86,07	94,37	92,74	95,62
cd-02	1,80	1,00	--	0,34	0,13	0,04	--	62,90	25,01	7,53	--	2,35	0,72	0,16	--	1,68	0,47	0,08	--	81,60	86,75	95,04	93,42	96,29
pms-01	1,80	1,00	--	0,12	0,05	0,01	--	22,19	8,82	2,66	--	0,83	0,26	0,06	--	0,59	0,17	0,03	--	77,08	82,23	90,52	88,89	91,77
pms-02	1,80	1,00	--	0,24	0,09	0,03	--	44,00	17,49	5,27	--	1,65	0,51	0,11	--	1,18	0,33	0,05	--	80,05	85,20	93,49	91,87	94,74
ld-01	0,50	--	--	0,28	0,12	0,03	--	52,83	22,61	5,56	--	1,95	0,53	0,06	--	0,56	0,12	--	--	80,14	84,85	93,02	91,86	95,08
sp-01	0,50	--	--	0,03	0,01	--	--	5,18	2,22	0,54	--	0,19	0,05	0,01	--	0,05	0,01	--	--	70,06	74,77	82,93	81,77	84,99

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: 02. 30 km u wegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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	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
pis-01	83,22	78,15	72,96	70,27	74,63	82,15	82,33	85,74	79,05	73,92	67,74	63,13	66,90	72,88	75,66	79,29	72,42	67,23	59,37	--	--
pbs-01	85,05	79,98	74,79	72,10	76,46	83,98	84,16	87,56	80,88	75,75	69,57	64,96	68,73	74,70	77,49	81,12	74,25	69,06	61,19	--	--
hw-01	89,62	84,64	80,10	76,73	81,65	89,67	88,70	91,74	85,20	80,17	75,08	70,74	75,30	82,84	82,90	86,17	79,50	74,41	68,48	--	--
hw-02	89,40	84,42	79,88	76,51	81,44	89,45	88,48	91,53	84,98	79,96	74,87	70,52	75,08	82,62	82,68	85,95	79,29	74,20	68,27	--	--
cd-01	89,18	84,20	79,65	76,28	81,21	89,22	88,25	91,30	84,76	79,73	74,64	70,29	74,86	82,39	82,46	85,73	79,06	73,97	68,04	--	--
cd-02	89,85	84,88	80,33	76,96	81,89	89,90	88,93	91,98	85,43	80,41	75,32	70,97	75,53	83,07	83,13	86,40	79,74	74,65	68,72	--	--
pms-01	85,33	80,35	75,81	72,44	77,36	85,38	84,41	87,45	80,91	75,88	70,79	66,45	71,01	78,55	78,61	81,88	75,21	70,12	64,19	--	--
pms-02	88,30	83,32	78,78	75,41	80,33	88,35	87,38	90,42	83,88	78,86	73,77	69,42	73,98	81,52	81,58	84,85	78,19	73,09	67,16	--	--
ld-01	88,54	83,47	78,28	75,59	79,94	87,47	87,65	91,05	84,37	79,24	73,06	68,45	72,21	78,19	80,98	84,60	77,74	72,54	64,68	--	--
sp-01	78,45	73,38	68,19	65,50	69,86	77,38	77,56	80,97	74,28	69,15	62,97	58,36	62,13	68,10	70,89	74,52	67,65	62,46	54,59	--	--

Model: 00 Uitgangssituatie
 Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
 Groep: 02. 30 km u wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
pis-01	--	--	--	--	--	--
pbs-01	--	--	--	--	--	--
hw-01	--	--	--	--	--	--
hw-02	--	--	--	--	--	--
cd-01	--	--	--	--	--	--
cd-02	--	--	--	--	--	--
pms-01	--	--	--	--	--	--
pms-02	--	--	--	--	--	--
ld-01	--	--	--	--	--	--
sp-01	--	--	--	--	--	--

Model: 00 Uitgangssituatie
Prinses Irenestraat/ Coudorp - Nieuwdorp
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
02		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
03		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
04		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
05		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
06		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
07		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
08		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
09		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
10		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
11		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
12		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
13		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
14		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
15		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
16		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
17		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
18		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
01		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
19		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
20		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
21		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
22		0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
23		0,00	Eigen waarde	--	5,00	--	--	--	--	Ja
24		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
25		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
26		0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja



Bijlage III

Rapport: Resultatentabel
Model: 00 Uitgangssituatie
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 02. 30 km u wegen
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		40505,42	388149,54	1,50	41,3	36,9	30,6	41,2
02_A		40494,17	388134,79	1,50	46,0	41,6	34,9	45,8
03_B		40480,30	388132,24	5,00	47,9	43,4	36,6	47,6
04_A		40471,67	388131,88	1,50	47,6	43,2	36,4	47,3
04_B		40471,67	388131,88	5,00	48,1	43,7	36,8	47,8
05_B		40463,04	388131,52	5,00	48,3	43,8	37,0	48,0
06_A		40458,55	388133,43	1,50	45,6	41,2	34,4	45,4
06_B		40458,55	388133,43	5,00	45,2	40,8	33,9	44,9
07_B		40458,42	388136,40	5,00	44,2	39,8	33,0	44,0
08_B		40458,14	388143,15	5,00	41,7	37,3	30,6	41,5
09_B		40484,47	388138,10	5,00	41,9	37,6	30,9	41,8
10_B		40484,19	388144,76	5,00	38,5	34,0	27,7	38,4
11_B		40500,01	388145,75	5,00	40,7	36,2	30,1	40,6
12_B		40504,72	388142,77	5,00	44,2	39,8	33,4	44,1
13_B		40504,87	388137,37	5,00	45,6	41,2	34,7	45,4
14_A		40501,62	388134,73	1,50	46,2	41,8	35,0	46,0
14_B		40501,62	388134,73	5,00	47,0	42,6	35,8	46,8
15_A		40499,35	388134,67	1,50	46,2	41,8	35,0	45,9
15_B		40499,35	388134,67	5,00	47,0	42,5	35,8	46,7
16_B		40495,71	388137,13	5,00	43,7	39,2	32,5	43,4
17_B		40495,57	388142,02	5,00	39,9	35,4	28,8	39,6
18_A		40506,40	388139,44	1,50	42,8	38,4	31,9	42,6
19_A		40515,44	388154,12	1,50	41,8	37,4	31,1	41,7
19_B		40515,44	388154,12	5,00	43,6	39,1	32,8	43,4
20_A		40513,12	388167,84	1,50	38,8	34,3	28,3	38,7
20_B		40513,12	388167,84	5,00	40,5	36,0	29,9	40,4
21_A		40501,63	388167,46	1,50	35,4	30,9	24,8	35,3
22_A		40491,84	388160,19	1,50	32,0	27,4	21,1	31,8
22_B		40491,84	388160,19	5,00	36,9	32,3	26,1	36,7
23_B		40502,50	388153,66	5,00	40,9	36,4	30,1	40,8
24_A		40487,36	388156,89	1,50	32,0	27,4	21,2	31,8
25_A		40460,07	388161,17	1,50	38,3	33,7	27,8	38,2
26_A		40476,10	388161,83	1,50	37,0	32,4	26,5	36,9



Bijlage IV

Rekenresultaten actueel model en reservering

Zonemodel opgevuld

Naam	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Ruimte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Afgerond / benodigde hogere	
														waarde	
01_A	40505,42	388149,5	1,5	35,9	35,2	32,6	42,6	53,1	0,6		36,5	35,8	33,2	43,2	43
02_A	40494,17	388134,8	1,5	41,8	40,3	38,3	48,3	55,2	0,6		42,4	40,9	38,9	48,9	49
03_B	40480,3	388132,2	5	45,1	43,9	41,9	51,9	59,2	0,6		45,7	44,5	42,5	52,5	52
04_A	40471,67	388131,9	1,5	42,2	40,9	39	49	54,2	0,6		42,8	41,5	39,6	49,6	50
04_B	40471,67	388131,9	5	45	43,8	41,9	51,9	57,7	0,6		45,6	44,4	42,5	52,5	52
05_B	40463,04	388131,5	5	45,4	44,3	42,2	52,2	57,9	0,6		46	44,9	42,8	52,8	53
06_A	40458,55	388133,4	1,5	43,2	41,3	39,7	49,7	56,7	0,6		43,8	41,9	40,3	50,3	50
06_B	40458,55	388133,4	5	46	45	43,1	53,1	59,3	0,6		46,6	45,6	43,7	53,7	54
07_B	40458,42	388136,4	5	46,1	45,1	43,3	53,3	59,7	0,6		46,7	45,7	43,9	53,9	54
08_B	40458,14	388143,2	5	46	45	43,2	53,2	59,9	0,6		46,6	45,6	43,8	53,8	54
09_B	40484,47	388138,1	5	37,3	36,5	34,2	44,2	56,4	0,6		37,9	37,1	34,8	44,8	45
10_B	40484,19	388144,8	5	37,6	36,3	34,4	44,4	56,2	0,6		38,2	36,9	35	45	45
11_B	40500,01	388145,8	5	41,9	41,3	39,5	49,5	57,4	0,6		42,5	41,9	40,1	50,1	50
12_B	40504,72	388142,8	5	39,9	38,9	36,6	46,6	56,6	0,6		40,5	39,5	37,2	47,2	47
13_B	40504,87	388137,4	5	41	40	38	48	56,7	0,6		41,6	40,6	38,6	48,6	49
14_A	40501,62	388134,7	1,5	42,1	41	38,6	48,6	56,3	0,6		42,7	41,6	39,2	49,2	49
14_B	40501,62	388134,7	5	46,8	45,4	43,6	53,6	60,4	0,6		47,4	46	44,2	54,2	54
15_A	40499,35	388134,7	1,5	42,1	40,8	38,5	48,5	56,1	0,6		42,7	41,4	39,1	49,1	49
15_B	40499,35	388134,7	5	46,8	45,5	43,7	53,7	60,6	0,6		47,4	46,1	44,3	54,3	54
16_B	40495,71	388137,1	5	44,8	43,6	41,6	51,6	58,7	0,6		45,4	44,2	42,2	52,2	52
17_B	40495,57	388142	5	44,1	43,1	40,8	50,8	60	0,6		44,7	43,7	41,4	51,4	51
18_A	40506,4	388139,4	1,5	39,4	38,5	35,9	45,9	55,5	0,6		40	39,1	36,5	46,5	46
19_A	40515,44	388154,1	1,5	40,1	39,2	37	47	54,7	0,6		40,7	39,8	37,6	47,6	48
19_B	40515,44	388154,1	5	43,6	42,7	40,4	50,4	58,3	0,6		44,2	43,3	41	51	51
20_A	40513,12	388167,8	1,5	39,7	38,9	36,8	46,8	55,3	0,6		40,3	39,5	37,4	47,4	47
20_B	40513,12	388167,8	5	43,3	42,8	40,5	50,5	57,2	0,6		43,9	43,4	41,1	51,1	51
21_A	40501,63	388167,5	1,5	40,8	39,9	37,9	47,9	55,5	0,6		41,4	40,5	38,5	48,5	48
22_A	40491,84	388160,2	1,5	39,8	38,8	36,6	46,6	55,5	0,6		40,4	39,4	37,2	47,2	47
22_B	40491,84	388160,2	5	45,3	44,5	42,3	52,3	60,8	0,6		45,9	45,1	42,9	52,9	53
23_B	40502,5	388153,7	5	43,1	42,4	40	50	57,2	0,6		43,7	43	40,6	50,6	51
24_A	40487,36	388156,9	1,5	38,7	38,1	35,7	45,7	55,9	0,6		39,3	38,7	36,3	46,3	46
25_A	40460,07	388161,2	1,5	41,3	40,6	37,5	47,5	56,1	0,6		41,9	41,2	38,1	48,1	48
26_A	40476,1	388161,8	1,5	40	39,5	37	47	54,9	0,6		40,6	40,1	37,6	47,6	48

Resultaten



Gecorrigeerde resultaten

