

Akoestisch onderzoek
Transformatie Vlaamse schuur
Kerkstraat 14 Bavel

Akoestisch onderzoek
Transformatie Vlaamse schuur
Kerkstraat 14 Bavel

Projectnummer	: VL.2359.R01
Revisie	: 0
Rapportdatum	: 30 augustus 2023
Auteur	: P. Kraaij - Braspenning
Opdrachtgever	: Schoenmakers Ruimtelijke Ontwikkeling Molenzicht 2 4881 BW Zundert
Contactpersoon	: Mevrouw A. Tuijelaars

Kraaij Akoestisch Adviesbureau

Frisodonk 5
4707 VG Roosendaal
T: 0165-544833
M: 06-10078854
E: info@kraaijbv.nl

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
2	BEOORDELINGSKADER	5
2.1	WET GELUIDHINDER	5
2.2	GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING	5
2.3	REKEN- EN MEETVOORSCHRIFT	6
3	UITGANGSPUNTEN BEREKENING GELUIDBELASTING.....	7
3.1	ALGEMEEN	7
3.2	VERKEERSGEGEVENS.....	8
3.3	REKENMETHODE.....	8
3.4	MODELLERING	9
4	REKENRESULTATEN EN BEOORDELING GELUIDBELASTING	11
5	CONCLUSIE	13
5.1	ALGEMEEN	13
5.2	BEOORDELING AKOESTISCH WOON- EN LEEFKLIJMAAT	13
5.3	BOUWBESLUIT.....	14

Bijlagen

Bijlage I :	Verkeersgegevens gemeente Breda
Bijlage II :	Modelgegevens
Bijlage III :	Rekenresultaten geluidbelasting vanwege de 30 km/u wegen (met aftrek en deelberekening per weg)

Figuren

Figuur 1 :	Overzicht modellering
Figuur 2 :	Weergave ligging toetspunten

1 INLEIDING

In opdracht van Schoenmakers Ruimtelijke Ontwikkeling is door **Kraaij** Akoestisch Adviesbureau is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting op de gevels van een Vlaamse schuur. Deze staat op het perceel van Kerkstraat 14, gelegen in het centrum van Bavel.

Het plan is om de bestaande Vlaamse schuur, aan de noordzijde van het perceel, te transformeren tot woning, waarmee op het perceel één woning wordt toegevoegd. Tevens zal daarbij het perceel in twee kavels worden verdeeld, waarbij het kavel waarop de bestaande woning ligt als Kerkstraat 14a wordt benoemd en de 'nieuwe' woning in de Vlaamse schuur als Kerkstraat 14b. Kadastraal is het perceel waarop de Vlaamse schuur staat (hierna planlocatie) bekend bij de gemeente Breda onder nummer GNK01 – K – 6349 en heeft al een woonbestemming.

Omdat binnen het geldend bestemmingsplan het vermeerderen van het aantal woningen niet is toegestaan, zal een ruimtelijke procedure dienen te worden doorlopen om het voorgenomen verbouwplan mogelijk te maken. Voorliggend akoestisch rapport maakt onderdeel uit van deze wijzigingsprocedure.

Op basis van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, welke binnen de geluidzone van een weg, spoorweg of industrieterrein zijn gelegen, worden bepaald. De berekende geluidbelasting wordt daarbij getoetst aan de geluidnormen uit de Wet geluidhinder (Wgh). De te transformeren Vlaamse schuur wordt volgens de Wgh gezien als nieuwe woning.

De planlocatie ligt echter niet binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein. De Wet geluidhinder is dus op onderhavige situatie niet van toepassing.

De planlocatie ligt namelijk in een 30 km/u gebied. Dergelijke wegen hebben volgens de Wgh geen geluidzone en formeel dus ook geen toetsingsplicht aan de Wgh. Op basis van jurisprudentie is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, echter wel wenselijk de geluidbelasting van dergelijke wegen te beschouwen als deze relevant kunnen zijn voor het woon- en leefklimaat bij de beoogde ontwikkeling. In voorliggende situatie zijn daarom de Kerkstraat, het Hof, de Zuster Boomaarsstraat en de Lange Vore als meest nabij gelegen wegen in het onderzoek betrokken.

Het akoestisch onderzoek heeft dus tot doel de geluidbelasting vanwege genoemde wegen met een 30 km/u regime te bepalen en deze kwalitatief te beoordelen op de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat oftewel op de aanwezigheid van een goede ruimtelijke ordening.

Voor onderhavig onderzoek is gebruikt gemaakt van de volgende informatie:

- Digitale ondergrond van het onderzoeksgebied, gedownload via de website van het kadaster/Georegister;
- Situatietekening (pdf met kenmerk 2101 SO-10.2 voorstel kaveldeling dd. 23-07-2023), aangeleverd door Schoenmakers;
- Google Earth/Google Streetview;
- Ruimtelijke plannen;
- Dataset met panden uit het 3D omgevingsmodel voor geluid van het kadaster, gedownload van PDOK;
- Dataset met bodemgebieden van BGT, gedownload van PDOK;
- Verkeersgegevens wegen, aangeleverd door de gemeente Breda.

De genoemde geluidbelastingen in dit rapport zijn inclusief aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder, tenzij anders is vermeld. Deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt ingegaan op het beoordelingskader. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten voor de berekening van de geluidbelasting uiteengezet. Hoofdstuk 4 geeft de rekenresultaten en de beoordeling daarvan weer en tot slot wordt in hoofdstuk 5 de conclusie van het onderzoek weergegeven.

2 BEOORDELINGSKADER

2.1 Wet geluidhinder

Conform de Wet geluidhinder worden bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de waarden van de geluidbelasting van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone, in acht genomen.

Op grond van artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder hebben wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur geen zone. Dit betekent ook dat de Wet geluidhinder dan niet van toepassing is.

2.2 Goede ruimtelijke ordening

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen die liggen binnen een woonerf en voor 30 km/u-wegen, omdat er aldaar geen zones gelden. Deze wegen veroorzaken meestal geen geluidbelastingen boven de voorkeurswaarde. Dat kan wel voorkomen bij een klinkerweg of een weg met relatief veel verkeer. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Om te bepalen of er sprake is van een goed akoestisch woon- en leefklimaat, wordt de geluidbelasting vanwege de meest nabij gelegen wegen met een aanzienlijke verkeersintensiteit en/of een klinkerverharding berekend. Dit betreft in voorliggende situatie de Kerkstraat, de Hof met in het verlengde de Zuster Boomaarsstraat en de Lange Vore.

De overige wegen binnen het onderzoeksgebied liggen op een te grote afstand in relatie tot de (zeer lage) verkeersintensiteit om nog relevant te zijn voor het plangebied en zijn daarom niet meegenomen in de beschouwing van dit onderzoek.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting is aangesloten bij de benaderingswijze zoals de Wgh deze hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB volgens de Wgh als maximaal aanvaardbare waarde. Hierbij zal, in lijn met de Wgh, eveneens een aftrek van 5 dB worden toegepast.

De geluidbelasting vanwege de wegverkeerslawaaï wordt tevens kwalitatief beoordeeld volgens de MilieuKwaliteitsMaat, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij wordt geen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh toegepast.

Tabel 2.1: Milieukwaliteitsmaat gecumuleerde geluidbelasting (bron: Miedema)

Geluidbelasting	Kwalificatie
< 45 dB	Zeër goed
46 – 50 dB	Goed
51 – 55 dB	Redelijk
56 – 60 dB	Matig
61 – 65 dB	Tamelijk slecht
66 – 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeër slecht

Bovendien kan er voor een goed akoestisch klimaat naar gestreefd worden dat bij elke woning een geluidluwe gevel aanwezig is of, indien dat niet mogelijk is, er tenminste een geluidluwe buitenruimte is.

2.3 Reken- en meetvoorschrift

In onderhavige situatie is de maximale snelheid op de wegen 30 km/uur en is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 niet van toepassing. Er is gerekend volgens de CROW publicatie 965 "Handreiking berekenen wegverkeerslawaaï bij 30 km/uur".

3 UITGANGSPUNTEN BEREKENING GELUIDBELASTING

3.1 Algemeen

De planlocatie ligt in het centrum van Bavel in de gemeente Breda en betreft een transformatie van de Vlaamse schuur tot woning op het perceel van Kerkstraat 14. Op deze locatie is aan de zuidzijde reeds een woning aanwezig. De Vlaamse schuur bevindt zich aan de noordzijde van het perceel. Met de toekomstige woning in de Vlaamse schuur wordt een extra woning aan het perceel toegevoegd. Tevens zal daarbij het perceel in twee kavels worden verdeeld, waarbij het kavel waarop de bestaande woning aanwezig is (kadastraal bij de gemeente Breda bekend als GNK01 – K – 6350) benoemd wordt als Kerkstraat 14a en de 'nieuwe' woning in de Vlaamse schuur (kadastraal bekend bij de gemeente Breda onder nummer GNK01 – K – 6349) als Kerkstraat 14b. Beide kavels hebben in het huidig bestemmingsplan een woonbestemming met één bouwvlak om de bestaande bebouwing.

Direct ten westen van de planlocatie bevindt zich de Zuster Boomaarsstraat. Ten zuidwesten van de planlocatie ligt een rotonde, waarna de Zuster Boomaarsstraat overgaat in de Hof. Direct ten noorden van de planlocatie bevindt zich het perceel van Zuster Boomaarsstraat 2 met daarop een woning. Direct ten noorden van deze woning bevindt zich één van de ontsluitingen van het parkeerterrein dat direct ten oosten van de planlocatie ligt. Ten zuiden van de planlocatie ligt direct aansluitend het kavel met daarom de huidige woning van Kerkstraat 14. Ten zuiden daarvan ligt de Kerkstraat, zowel ten westen als ten oosten van de rotonde, waarna deze straat in zuidelijke richting afbuigt.

De enige toegang tot het parkeerterrein dat direct ten oosten van de planlocatie ligt, bevindt zich aan de zuidzijde van het terrein, via de Lange Vore. Deze straat bevindt zich ten zuidoosten van de planlocatie en loopt in noordelijke en westelijke richting om en over het parkeerterrein heen. Het verlaten van het parkeerterrein kan zowel via de noordzijde van het terrein op de Zuster Boomaarsstraat als langs de zuidzijde via de Lange Vore. Ten noordoosten van het parkeerterrein en de planlocatie bevindt zich de recent gebouwde school aan de Kapittelhof.

In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied weergegeven, met daarin de ligging van de planlocatie (oranje kader).



Figuur 3.1 Weergave onderzoeksgebied en ligging onderzoekslocatie (bron: rekenmodel met luchtfoto PDOK in achtergrond).

3.2 Verkeersgegevens

Voor de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai is het noodzakelijk de samenstelling van het verkeer (lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen¹) en de verdeling van het verkeer over de dag- (07.00 - 19.00 uur), de avond- (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) te kennen.

In het rekenmodel kan uitgegaan worden van verkeerscijfers voor het prognosejaar 2033, minimaal 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan of omgevingsplan.

De betrokken lokale wegen worden beheerd door de gemeente Breda. De verkeersgegevens zijn ook door hen aangeleverd. Het betreft o.a. gegevens uit verkeerstellingen en prognoses voor het jaar 2033. In bijlage I zijn de aangeleverde verkeersgegevens opgenomen.

In onderstaande tabel 3.1 zijn de diverse etmaalintensiteiten per jaar weergegeven en in tabel 3.2 de berekende gemiddelde voertuigverdeling.

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten Weebosch in motorvoertuigen per weekdagemaal

weg	2023	2033
Kerkstraat ten westen rotonde	3300	3600
Kerkstraat ten oosten rotonde	1900	3400
Hof	1300	1500
Zuster Boomaarsstraat	1000	1000
Lange Vore	200	200

Tabel 3.2: Voertuigverdeling in percentages

	Dag	Avond	nacht
uur	7	3 – 3,2	0,5 – 0,4
LV	94 – 92,7	96,9 – 96,1	91,8 – 93
MZ	2,9 – 5,1	2 – 3	6,8 – 5,6
ZW	3,1 – 2,2	1,1 – 0,9	1,8 / 1,4

In het onderzoek is ervan uitgegaan dat de huidige wegdekverharding op de wegen, namelijk betonstraatstenen (W9a elementenverharding in keperverband) blijft liggen. Op de rotonde liggen de klinkers niet in keperverband.

In bijlage II is een compleet overzicht van de ingevoerde verkeersgegevens in numerieke vorm opgenomen.

3.3 Rekenmethode

De in deze rapportage opgenomen geluidbelastingen zijn berekend volgens de CROW publicatie 965 “Handreiking berekenen wegverkeerslawaai bij 30 km/uur”.

Bij de berekening van de geluidbelastingen volgens standaard-rekenmethode II is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

¹ Onder lichte motorvoertuigen worden motorvoertuigen op drie of meer wielen verstaan, met uitzondering van de in categorie ‘middelzwaar’ en ‘zwaar’ bedoelde motorvoertuigen. Middelzware motorvoertuigen zijn gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd. Zware motorvoertuigen zijn gelede motorvoertuigen, alsmede voertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen.

3.4 Modelling

Ten behoeve van de berekeningen is een driedimensionaal computersimulatie model opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. ontwikkelde computerprogramma "GEOMILIEU", versie 2023.1.

Voor het tot stand komen van het model is gebruik gemaakt van kadastrale kaarten uit het Georegister en van pdok, informatie van de opdrachtgever, het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN) en Google-Earth/Streetview.

Alle gebouwen zijn als reflecterende objecten ingevoerd (reflectiefactor = 0,8). De gebouwen binnen het onderzoeksgebied zijn afkomstig uit de dataset 3D Geluid van het kadaster en zijn rechtstreeks geïmporteerd in het rekenmodel. De data is gebaseerd op informatie van BAG en het AHN. Hierin is ook de Vlaamse schuur op de planlocatie opgenomen.

Centraal op de gevelzijden van de voormalige schuur zijn rekenpunten ingevoerd. De eerste toetshoogte ligt op 1,5 meter vanaf het plaatselijk maaiveld, overeenkomend met stahoogte op de begane grond. Vervolgens is een 2^e en 3^e toetshoogte ingevoerd op stahoogte vanaf bovenkant verdiepingsvloer (uitgaande van maximaal drie woonlagen en een bouwlaaghoogte van minimaal 3m), zodat ook gerekend wordt op een toetshoogte van 4,5 meter en 7,5 meter vanaf het maaiveld. Op deze manier is het verloop in de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woning inzichtelijk gemaakt, zonder rekening te houden met het schuine dak en met de indeling van de woning. Hierdoor is de situatie worstcase berekend en beoordeeld.

Gezien het stedelijke karakter van het onderzoeksgebied is de bodemfactor van het rekenmodel standaard op een half zachte, absorberende ondergrond ($B_f=0,5$) gezet. Daar waar in de omgeving van de planlocatie dus geen bodemgebied is gemodelleerd, is sprake van een dergelijke ondergrond. Dit is gedaan, omdat binnen de bebouwde kom een groot deel van de bodemgebieden uit bestrating bestaat in combinatie met groenstroken of tuinen rondom woningen.

De relevante harde gebieden in de omgeving, zoals wegen, voet- of fietspaden zijn geïmporteerd uit de dataset met bodemgebieden van BGT en in het rekenmodel opgenomen met een bodemfactor 0 (geheel hard, reflecterend gebied).

In de omgeving van het onderzoeksgebied is geen significant hoogteverschil aanwezig en daarom ook niet in de modellering opgenomen. Het rekenmodel heeft standaard een maaiveldhoogte van 0 meter.

Het gemotoriseerd verkeer op de wegen is als een rijlijn over de as van de betreffende weg in het rekenmodel ingevoerd. Hiermee wordt de geluidemissie als gevolg van de voertuigen op de weg berekend. De bronhoogte van de weg is 0,75 meter.

De rotonde op de Kerkstraat met de Hof en de Zuster Boomaarsstraat is als een minirotonde in het rekenmodel ingevoerd. Hiermee wordt een correctie toegepast ten gevolge van optrekkend en afremmend verkeer.

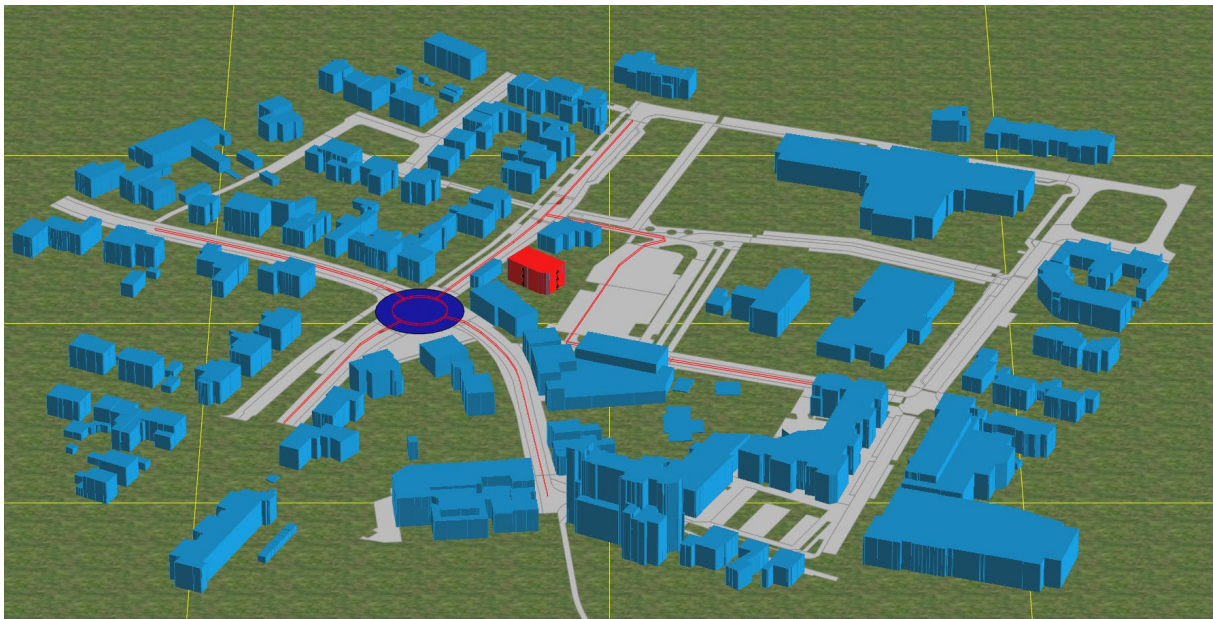
Het plangebied is inzichtelijk gemaakt met een hulpvlak (oranje). Een hulpvlak of hulplijn bevatten verder geen informatie en hebben zodoende geen invloed op de berekening.

Figuur 1 geeft een overzicht van de modellering van de wegen, bodemgebieden en de gebouwen in de directe omgeving weer.

In figuur 2 is ingezoomd op de planlocatie en is de ligging van de grid- en toetspunten binnen het plangebied zichtbaar gemaakt.

In bijlage II zijn alle modelgegevens in numerieke vorm opgenomen voor wat betreft wegen, objecten, bodemgebieden en toetspunten.

In onderstaande figuur is de modellering in 3D inzichtelijk gemaakt.

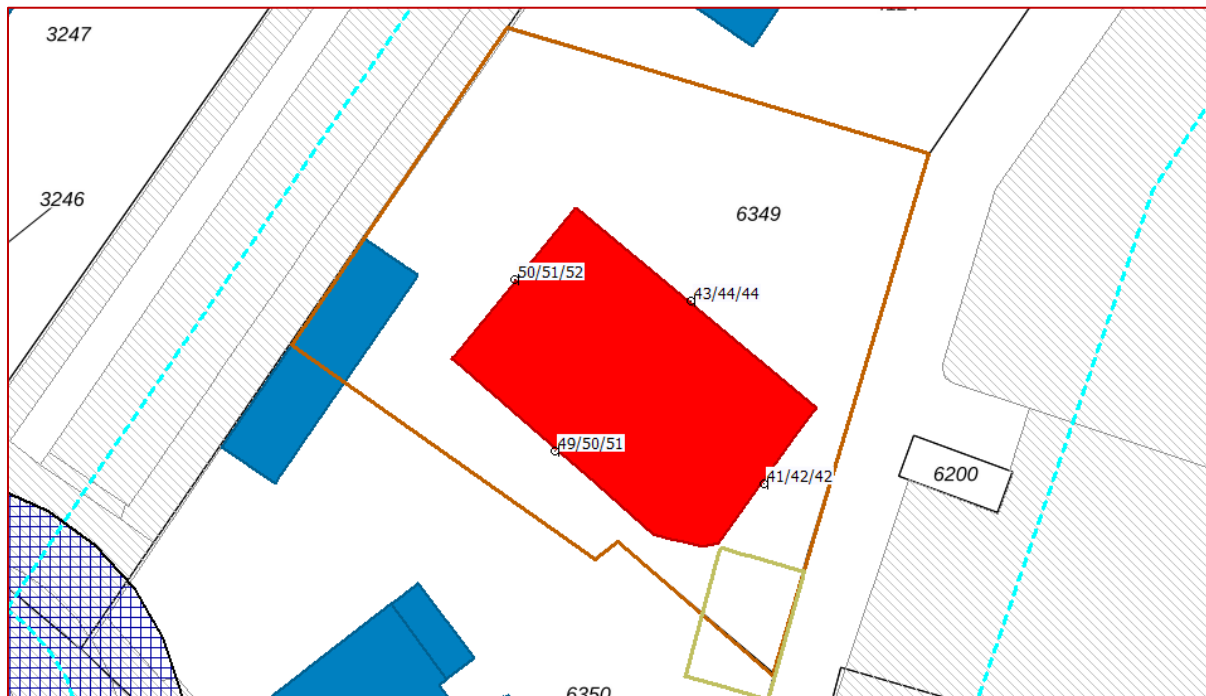


Figuur 3.2 Weergave modellering in 3D vanuit het zuiden gezien (bron: rekenmodel)

4 REKENRESULTATEN EN BEOORDELING GELUIDBELASTING

Een compleet overzicht van de berekende geluidbelastingen vanwege de niet geluidgezoneerde wegen op de nieuwe woning in de bestaande schuur, te weten de Kerkstraat, Zuster Boomaarsstraat, Hof en Lange Vore, is opgenomen in bijlage III. De geluidbelasting is weergegeven in L_{den} en inclusief aftrek van 5 dB in lijn met artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In onderstaande figuur worden de berekende geluidbelastingen vanwege de 30 km/u wegen bij de planlocatie grafisch weergegeven.



Figuur 4.1: Rekenresultaten vanwege de 30 km/u wegen bij de planlocatie met 5 dB aftrek.

De berekende geluidbelasting bedraagt ten hoogste 52 dB. Deze hoogste geluidbelasting wordt alleen berekend op de tweede verdiepingshoogte van de westgevel van de toekomstige woning.

Uit een deelberekening blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Zuster Boomaarsstraat op deze gevel ten hoogste 51 dB bedraagt en op de zuidgevel ten hoogste 50 dB. De rotonde is hierbij toegerekend aan de Hof en Zuster Boomaarsstraat, die samen als één weg in de beschouwing zijn meegenomen.

Vanwege de Kerkstraat bedraagt de geluidbelasting (zonder rotonde) niet meer dan 42 dB.

De Zuster Boomaarsstraat is dus (inclusief rotonde) de enige maatgevende weg. De deelberekening per weg is opgenomen in bijlage III a, b en c.

Uit bovenstaande rekenresultaten kan worden afgeleid dat de geluidbelasting vanwege de 30 km/u wegen op de zuid- en westgevel niet voldoet aan de richtwaarde van 48 dB. Bij deze toetspunten wordt de richtwaarde met 1 – 4 dB overschreden.

Uit de deelberekening kan worden geconcludeerd dat bij de nieuwe woning die in de Vlaamse schuur wordt voorzien alleen sprake is van relevante blootstelling aan geluid vanwege de Zuster Boomaarsstraat, inclusief de rotonde. Nader onderzoek naar aanvullende maatregelen om de geluidbelasting vanwege deze weg te reduceren wordt niet noodzakelijk geacht, omdat:

- het een niet geluidgezoneerde weg betreft;
- het een plan voor slechts één woning betreft en de overschrijding aan maximaal twee gevelzijden wordt berekend en niet meer dan 4 dB bedraagt (en ten hoogste 3 dB vanwege alleen de maatgevende weg);
- de maximale waarde voor een aanvaardbaar akoestisch woonmilieu niet wordt overschreden;

- het een stedelijk situatie betreft, waardoor schermmaatregelen niet toepasbaar zijn vanwege bezwaren van stedenbouwkundige aard;
- bronmaatregelen in de vorm van een stille klinkerverharding de Zuster Boomaarsstraat slechts een reductie van maximaal 1 dB oplevert bij de westgevel en geen bij de zuidgevel. Indien ook de rotonde wordt voorzien van een dergelijke klinkerverharding wordt wel meer reductie bereikt, namelijk ten hoogste 3 dB, waarmee de overschrijding van de richtwaarde net kan worden opgeheven. Daarmee zou een stille klinkerverharding doelmatig genoeg zijn, maar, toe te passen voor slechts één te transformeren woning, veel te kostbaar;

Voor de beoordeling van het akoestisch woon- en leefklimaat bij de planlocatie, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, kan eveneens uitgegaan worden van de geluidbelasting vanwege de betrokken 30 km/u wegen, echter wordt hierbij *geen* aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder meer toegepast. Bij de rekenresultaten in figuur 4.1 en in bijlage III dient dus 5 dB te worden opgeteld om de kwaliteit van het akoestisch woon- en leefklimaat te kunnen beoordelen op basis van de MKM in tabel 2.1.

Deze geluidbelastingen kunnen tevens als uitgangspunt worden gehanteerd voor de Bouwbesluittoets om ook een goed akoestisch woon- en leefklimaat in de woonruimten te waarborgen.

De geluidbelasting op de gevels van de woning bedraagt vanwege wegverkeerslawaai (zonder aftrek) 46 – 57 dB. Daarmee kan worden geconcludeerd dat voor de woning geldt dat het akoestisch woon- en leefklimaat volgens de Milieukwaliteitsmaat (zie tabel 2.1) als ‘goed’ aan de oost- en noordgevel dient te worden beoordeeld en als ‘redelijk tot matig’ aan de zuid- en westzijde.

Met een geluidbelasting van ten hoogste 49 dB op de noordgevel en ten hoogste 47 dB op de zuidgevel kunnen deze gevels tevens als geluidluwe gevel worden beschouwd.

5 CONCLUSIE

5.1 Algemeen

In opdracht van Schoenmakers Ruimtelijke Ontwikkeling is door **Kraaij** Akoestisch Adviesbureau is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidbelasting op de gevels van een Vlaamse schuur. Deze staat op het perceel van Kerkstraat 14, gelegen in het centrum van Bavel.

Het plan is om de bestaande Vlaamse schuur, aan de noordzijde van het perceel, te transformeren tot woning, waarmee op het perceel één woning wordt toegevoegd. Tevens zal daarbij het perceel in twee kavels worden verdeeld, waarbij het kavel waarop de bestaande woning ligt als Kerkstraat 14a wordt benoemd en de 'nieuwe' woning in de Vlaamse schuur als Kerkstraat 14b. Kadastraal is het perceel waarop de Vlaamse schuur staat (hierna planlocatie) bekend bij de gemeente Breda onder nummer GNK01 – K – 6349 en heeft al een woonbestemming.

Omdat binnen het geldend bestemmingsplan het vermeerderen van het aantal woningen niet is toegestaan, zal een ruimtelijke procedure dienen te worden doorlopen om het voorgenomen verbouwplan mogelijk te maken. Voorliggend akoestisch rapport maakt onderdeel uit van deze wijzigingsprocedure.

Op basis van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, welke binnen de geluidzone van een weg, spoorweg of industrieterrein zijn gelegen, worden bepaald. De berekende geluidbelasting wordt daarbij getoetst aan de geluidnormen uit de Wet geluidhinder (Wgh). De te transformeren Vlaamse schuur wordt volgens de Wgh gezien als nieuwe woning.

De planlocatie ligt echter niet binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein. De Wet geluidhinder is dus op onderhavige situatie niet van toepassing.

De planlocatie ligt namelijk in een 30 km/u gebied. Dergelijke wegen hebben volgens de Wgh geen geluidzone en formeel dus ook geen toetsingsplicht aan de Wgh. Op basis van jurisprudentie is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, echter wel wenselijk de geluidbelasting van dergelijke wegen te beschouwen als deze relevant kunnen zijn voor het woon- en leefklimaat bij de beoogde ontwikkeling. In voorliggende situatie zijn daarom de Kerkstraat, het Hof, de Zuster Boomaarsstraat en de Lange Vore als meest nabij gelegen wegen in het onderzoek betrokken.

Het akoestisch onderzoek heeft dus tot doel de geluidbelasting vanwege genoemde wegen met een 30 km/u regime te bepalen en deze kwalitatief te beoordelen op de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat oftewel op de aanwezigheid van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Beoordeling akoestisch woon- en leefklimaat

De geluidbelasting voor het bepalen van het akoestisch woon- en leefklimaat vanwege wegverkeer, zonder aftrek, bedraagt maximaal 52 dB op de westgevel, ten hoogste 51 dB op de zuidgevel en niet meer dan 44 dB op de overige twee gevels.

Uit deze rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat daarmee op twee gevelzijden niet wordt voldaan aan de richtwaarde van 48 dB in navolging van de Wgh. De overschrijding bedraagt ten hoogste 4 dB, waarmee wel aan de maximale waarde van 63 dB voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt voldaan.

Ondanks dat de richtwaarde van 48 dB bij de woning wordt overschreden, wordt nader onderzoek naar maatregelen ter reductie van de geluidbelasting voor deze ene woning niet noodzakelijk geacht en is dus achterwege gelaten.

Het akoestisch woon- en leefklimaat wordt bij de woning aan de oost- en noordzijde volgens de MKM worden beoordeeld als 'goed'. Deze gevelzijden kunnen daarmee tevens als geluidluwe gevels worden beschouwd.

Aan de zuid- en westgevel geldt een kwalificatie van het akoestisch woon- en leefklimaat van tenminste 'redelijk tot matig'.

Gelet op de MKM kwalificering bij de woning in relatie tot de stedelijke ligging van de planlocatie en de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe gevelzijde, kan het akoestisch woon- en leefklimaat als aanvaardbaar worden aangemerkt. Er is in onderhavige situatie dus sprake van een goede ruimtelijke ordening. Vanuit akoestisch oogpunt is er dus geen belemmering voor de realisatie van het verbouwplan.

5.3 Bouwbesluit

Aangezien de Wet geluidhinder op deze woning niet van toepassing is, dient deze vanuit het Bouwbesluit alleen te voldoen aan de minimum vereiste geluidwering van 20 dB. Dit geldt echter alleen voor nieuwbouw.

Voor bestaande situaties geldt het van rechtsens verkregen niveau, hetgeen inhoudt dat de geluidwering door de verbouwing niet mag verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie. Deze regelgeving is van toepassing op de planlocatie, omdat deze voormalige Vlaamse schuur wordt verbouwd tot woning.

De geluidbelasting op de gevels waar mee gerekend moet worden is exclusief aftrek ingevolge art. 110g van de Wet geluidhinder.

Of het verbouwplan gaat leiden tot een hogere of lagere geluidwering is ten tijde van dit onderzoek niet bekend. Een waarborging voor een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat in de woning kan momenteel dus niet zondermeer worden gegeven. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen wordt geadviseerd minimaal aan te sluiten bij de systematiek van de geluidsanering voor bestaande woningen. In die systematiek wordt het geluidniveau in verblijfsruimtes terug gebracht naar de 38 dB, tenzij dit vanuit bouwkundige of kostentechnische redenen niet mogelijk is. Dan dient te worden gestreefd naar een geluidniveau van 38 dB in verblijfsruimtes, maar mag de 43 dB niet worden overschreden.

Uitgaande van de berekende gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï dient in dat geval de karakteristieke geluidwering van de Vlaamse schuur na transformatie tenminste te voldoen aan 19/14 dB (57 dB – 38/43 dB).

Aanvullend (bouwakoestisch) onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de uitwendige gevelconstructie van de woning wordt niet op voorhand noodzakelijk geacht.

Of een bouwakoestisch onderzoek ook daadwerkelijk dient te worden uitgevoerd, is uiteindelijk ter beoordeling aan de vergunningverlenende instantie.

BIJLAGEN

BIJLAGE I

Verkeersgegevens gemeente Breda

Verkeersgegevens omgeving Kerkstraat 14, Bavel (24 augustus 2023)

Tabel 1: Telgegevens

Straat	Tussen	Data	Jaar	Intensiteit (mvt.)	Bron
				Weekdaggemiddelde	
Kerkstraat	Hof en Kerkeind	6 t/m 218 nov	2014	2.973	Telling gem. Breda
Kerkstraat	Lange Vore en Kloosterstraat	22 mei t/m 13 juni	2013	1.735	Telling gem. Breda
Hof	Schoolstraat en Jan Oomenstraat	22 okt. t/m 4 nov.	2019	1.281	Telling gem. Breda

Tabel 2: Gegevens 2023 en 2033

Afgerond op honderdtallen.

Straat	Tussen	Intensiteit 2023	Intensiteit 2033
		Weekdaggemiddelde	Weekdaggemiddelde
Kerkstraat	Hof en Kerkeind	3.300	3.600
Kerkstraat	Hof en Dk. Dr. Dirckxweg	1.900	2.100
Hof	Schoolstraat en Kerkstraat	1.300	1.500
Zuster Boomaarstraat	Kerkstraat en Kapittelhof	1.000	1.000
Lange Vore	Kerkstraat en Past. Doensstraat	200	200

Tabel 3: Verdeling van het verkeer over de gemiddelde weekdag en over de verschillende typen motorvoertuigen.

Straat	Dagperiode (07:00 h-19:00 h)				Avondperiode (19:00 h-23:00 h)				Nachtperiode (23:00 h – 07:00 h)			
	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW
Kerkstraat (west van Hof), Zuster Boomaarstraat	84.4	94.0	3.3	2.7	11.9	96.9	2.0	1.1	3.7	91.9	6.3	1.8
Kerkstraat (oost van Hof), Lange Vore	84.7	94.1	2.9	3.1	11.2	96.9	1.5	1.0	4.1	93.0	5.6	1.4
Hof	84.2	92.7	5.1	2.1	12.6	96.1	3.0	0.9	3.1	91.8	6.8	1.4

Tabel 4: Wettelijke maximumsnelheid

Straat	Tussen	Snelheid 2023	Snelheid 2033
		(km/h)	(km/h)
Kerkstraat	Hof en Kerkeind	30	30
Kerkstraat	Hof en Dk. Dr. Dirckxweg	30	30

Hof	Schoolstraat en Kerkstraat	30	30
Zuster Boomaarstraat	Kerkstraat en Kapittelhof	30	30
Lange Vore	Kerkstraat en Past. Doensstraat	30	30

Tabel 5: Overige opvallende wegkenmerken (drempels, rotondes, VRI e.d.)

Straat	Tussen	Overige wegkenmerken	Overige wegkenmerken
		2023	2033
Kerkstraat	Hof en Kerkeind	Rotonde	Rotonde
Kerkstraat	Hof en Dk. Dr. Dirckxweg	Rotonde, drempel	Rotonde, drempel
Hof	Schoolstraat en Kerkstraat	Rotonde, drempel	Rotonde, drempel
Zuster Boomaarstraat	Kerkstraat en Kapittelhof	Rotonde, drempel	Rotonde, drempel
Lange Vore	Kerkstraat en Past. Doensstraat	Doodlopend	Doodlopend

Tabel 6: Type wegverharding

Straat	Tussen	Type verharding	Type verharding
		2023	2033
Kerkstraat	Hof en Kerkeind	Gebakken klinkers dikformaat	Gebakken klinkers dikformaat
Kerkstraat	Hof en Dk. Dr. Dirckxweg	Gebakken klinkers keiformaat	Gebakken klinkers keiformaat
Hof	Schoolstraat en Kerkstraat	Betonklinkers keiformaat	Betonklinkers keiformaat
Zuster Boomaarstraat	Kerkstraat en Kapittelhof	Gebakken klinkers keiformaat	Gebakken klinkers keiformaat
Lange Vore	Kerkstraat en Past. Doensstraat	Gebakken klinkers dikformaat	Gebakken klinkers dikformaat

BIJLAGE II

Modelgegevens

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)
Kerkstraat	Kerkstraat ten westen van Hof	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	3600,00	7,00
Kerkstraat	Kerkstraat ten oosten van Hof	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	2100,00	7,00
Hof	Hof	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1500,00	7,00
Zr Boomaar	Zuster Boomaarsstraat	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	1000,00	7,00
rotonde	Kerkstraat / Hof / Zr Boomaarsstraat	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	3600,00	7,00
Lange Vore	Doodlopend na parkeerterrein	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	True	200,00	7,00

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
Kerkstraat	3,00	0,50	94,00	96,90	91,90	3,30	2,00	6,30	2,70	1,10	1,80	236,88	104,65	16,54	8,32	2,16	1,13	6,80	1,19	0,32
Kerkstraat	3,00	0,50	94,00	96,90	93,00	2,90	2,00	5,60	3,10	1,10	1,40	138,18	61,05	9,76	4,26	1,26	0,59	4,56	0,69	0,15
Hof	3,20	0,40	92,70	96,10	91,80	5,10	3,00	6,80	2,20	0,90	1,40	97,34	46,13	5,51	5,36	1,44	0,41	2,31	0,43	0,08
Zr Boomaar	3,20	0,40	92,70	96,10	91,80	5,10	3,00	6,80	2,20	0,90	1,40	64,89	30,75	3,67	3,57	0,96	0,27	1,54	0,29	0,06
rotonde	3,00	0,50	94,00	96,90	91,90	3,30	2,00	6,30	2,70	1,10	1,80	236,88	104,65	16,54	8,32	2,16	1,13	6,80	1,19	0,32
Lange Vore	3,20	0,40	92,70	96,10	91,80	5,10	3,00	6,80	2,20	0,90	1,40	12,98	6,15	0,73	0,71	0,19	0,05	0,31	0,06	0,01

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
2141	T 1	Toetspunt westelijke gevelzijde	116328,72	397710,67	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
2142	T 2	Toetspunt noordelijke gevelzijde	116338,87	397709,41	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
2143	T 3	Toetspunt oostelijke gevelzijde	116343,08	397698,91	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
2144	T 4	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	116331,06	397700,78	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Oppervlak	Bf
2001	verhard	voetpad	219,17	0,00
2002	verhard	voetpad	200,51	0,00
2003	verhard	rijbaan lokale weg	512,48	0,00
2004	verhard	rijbaan lokale weg	323,10	0,00
2007	verhard	rijbaan lokale weg	543,34	0,00
2008	verhard	voetpad	386,99	0,00
2009	verhard	voetpad	49,74	0,00
2010	verhard	voetpad	218,85	0,00
2011	verhard	voetpad	79,18	0,00
2012	verhard	voetpad	374,53	0,00
2013	verhard	voetpad	106,96	0,00
2014	verhard	rijbaan lokale weg	361,52	0,00
2015	verhard	voetpad	299,14	0,00
2016	verhard	voetpad	96,46	0,00
2017	verhard	voetpad	90,63	0,00
2018	verhard	rijbaan lokale weg	826,22	0,00
2020	verhard	voetpad	67,35	0,00
2021	verhard	voetpad	181,97	0,00
2022	verhard	parkeervlak	444,41	0,00
2023	verhard	voetpad	409,04	0,00
2024	verhard	rijbaan lokale weg	76,86	0,00
2025	verhard	rijbaan lokale weg	24,67	0,00
2026	verhard	voetpad	17,95	0,00
2027	verhard	rijbaan lokale weg	456,76	0,00
2028	verhard	rijbaan lokale weg	50,57	0,00
2029	verhard	parkeervlak	864,49	0,00
2030	verhard	rijbaan lokale weg	319,81	0,00
2031	verhard	parkeervlak	1080,32	0,00
2032	verhard	rijbaan lokale weg	5,93	0,00
2033	verhard	voetpad	2,61	0,00
2034	verhard	rijbaan lokale weg	60,72	0,00
2035	verhard	voetpad	201,32	0,00
2037	verhard	voetpad	111,83	0,00
2038	verhard	rijbaan lokale weg	4,22	0,00
2039	verhard	rijbaan lokale weg	394,24	0,00
2040	verhard	voetpad	2,60	0,00
2042	verhard	rijbaan lokale weg	145,54	0,00
2043	verhard	rijbaan lokale weg	2,80	0,00
2044	verhard	rijbaan lokale weg	3,17	0,00
2045	verhard	voetpad	330,71	0,00

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Oppervlak	Bf
2046	verhard	rijbaan lokale weg	4,89	0,00
2047	verhard	voetpad	324,07	0,00
2048	verhard	rijbaan lokale weg	5,71	0,00
2051	verhard	parkeervlak	196,63	0,00
2052	verhard	voetpad	30,91	0,00
2053	verhard	voetpad	280,85	0,00
2054	verhard	parkeervlak	158,41	0,00
2055	verhard	voetpad	324,12	0,00
2056	verhard	voetpad	3,71	0,00
2057	verhard	rijbaan lokale weg	369,68	0,00
2058	verhard	parkeervlak	109,64	0,00
2059	verhard	rijbaan lokale weg	17,88	0,00
2060	verhard	voetpad	46,30	0,00
2061	verhard	parkeervlak	199,76	0,00
2062	verhard	parkeervlak	59,55	0,00
2063	verhard	parkeervlak	48,21	0,00
2064	verhard	parkeervlak	131,61	0,00
2065	verhard	voetpad	541,03	0,00
2066	verhard	parkeervlak	59,03	0,00
2067	verhard	parkeervlak	48,56	0,00
2068	verhard	voetpad	62,32	0,00
2069	verhard	voetpad	22,36	0,00
2070	verhard	rijbaan lokale weg	157,49	0,00
2071	verhard	voetpad	62,20	0,00
2072	verhard	rijbaan lokale weg	166,52	0,00
2073	verhard	voetpad	213,04	0,00
2074	verhard	voetpad	169,68	0,00
2075	verhard	rijbaan lokale weg	242,79	0,00
2076	verhard	voetpad	41,13	0,00
2077	verhard	voetpad	58,33	0,00
2078	verhard	voetpad	233,21	0,00
2079	verhard	voetpad	731,46	0,00
2080	verhard	voetpad	35,31	0,00
2081	verhard	rijbaan lokale weg	487,96	0,00
2082	verhard	voetpad	173,24	0,00
2083	verhard	voetpad	46,30	0,00
2084	verhard	rijbaan lokale weg	457,68	0,00
2085	verhard	voetpad	152,00	0,00
2086	verhard	parkeervlak	35,93	0,00
2087	verhard	parkeervlak	177,11	0,00

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Oppervlak	Bf
2088	verhard	voetpad	281,90	0,00
2089	verhard	voetpad	78,95	0,00
2090	verhard	voetpad	208,53	0,00
2091	verhard	inrit	24,31	0,00
2092	verhard	rijbaan lokale weg	144,66	0,00
2093	verhard	rijbaan lokale weg	5,64	0,00
2094	verhard	rijbaan lokale weg	472,81	0,00
2095	verhard	rijbaan lokale weg	8,99	0,00
2096	verhard	rijbaan lokale weg	368,30	0,00
2097	verhard	parkeervlak	98,94	0,00
2100	verhard	fietspad	13,64	0,00
2102	verhard	voetpad	146,14	0,00
2103	verhard	rijbaan lokale weg	119,72	0,00
2104	verhard	fietspad	374,78	0,00
2105	verhard	voetpad	45,83	0,00
2106	verhard	voetpad	55,74	0,00
2107	verhard	voetpad	218,85	0,00
2108	verhard	voetpad	363,73	0,00
2109	verhard	rijbaan lokale weg	270,36	0,00
2110	verhard	rijbaan lokale weg	2,52	0,00
2111	verhard	voetpad	10,81	0,00
2112	verhard	fietspad	187,55	0,00
2113	verhard	voetpad	50,25	0,00
2114	verhard	rijbaan lokale weg	66,46	0,00
2115	verhard	rijbaan lokale weg	122,01	0,00
2116	verhard	voetpad	76,93	0,00
2117	verhard	voetpad	114,87	0,00
2118	verhard	rijbaan lokale weg	438,84	0,00
2119	verhard	voetpad	295,17	0,00
2120	verhard	rijbaan lokale weg	864,75	0,00
2121	verhard	parkeervlak	125,92	0,00
2122	verhard	voetpad	55,99	0,00
2123	verhard	voetpad	156,93	0,00
2124	verhard	rijbaan lokale weg	262,01	0,00
2125	verhard	voetpad	145,32	0,00
2126	verhard	rijbaan lokale weg	235,46	0,00
2127	verhard	voetpad	159,22	0,00
2128	verhard	voetpad	13,85	0,00
2129	verhard	rijbaan lokale weg	14,71	0,00
2130	verhard	voetpad	125,43	0,00

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Oppervlak	Bf
2131	verhard	voetpad	95,43	0,00
2132	verhard	rijbaan lokale weg	209,90	0,00
2133	verhard	parkeervlak	85,52	0,00
2134	verhard	voetpad	5,20	0,00
2135	verhard	parkeervlak	9,06	0,00
2136	verhard	voetpad	114,21	0,00
2137	verhard	voetpad	116,88	0,00
2138	verhard	rijbaan lokale weg	1102,81	0,00

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
2156	10022	Lange Vore 2	8,96	0,00	Relatief	387,60	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	124	B0000.7cee61d3a3ca4de5b73088231f2588f8	8,02	0,00	Relatief	79,47	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	125	B0000.253f00ba38bf4312b9f8e52b9a4ae4c9	8,71	0,00	Relatief	49,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	127	B0000.e6534d07801640a694c746a652e3fe9b	8,35	0,00	Relatief	77,24	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	202	0758100000073176	9,17	0,00	Relatief	99,07	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	204	0758100000073276	5,84	0,00	Relatief	36,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	220	B0000.e4afa154e81c4da7be530f01826aacc8	8,08	0,00	Relatief	90,21	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	274	0758100000075387	2,48	0,00	Relatief	21,52	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	280	0758100000070064	13,57	0,00	Relatief	63,49	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	520	0758100000075827	7,65	0,00	Relatief	91,59	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	521	0758100000070064	13,43	0,00	Relatief	13,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	522	0758100000073748	7,85	0,00	Relatief	128,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	524	0758100000073499	6,04	0,00	Relatief	99,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	526	0758100000074215	8,31	0,00	Relatief	96,03	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	533	B0000.75c0bf98350345e7a0494bdf32d5cb94	7,70	0,00	Relatief	221,66	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	539	0758100000074296	2,68	0,00	Relatief	27,30	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	540	0758100000074312	3,01	0,00	Relatief	51,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	541	B0000.5192e72c00a94a419587a265102bdcaf	8,05	0,00	Relatief	63,14	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	547	0758100000006126	8,33	0,00	Relatief	232,55	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	578	B0000.142d01810f274985905fb90b170f8a49	3,63	0,00	Relatief	0,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	580	0758100000073175	2,54	0,00	Relatief	8,03	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	592	B0000.142d01810f274985905fb90b170f8a49	10,17	0,00	Relatief	401,30	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	593	B0000.142d01810f274985905fb90b170f8a49	6,79	0,00	Relatief	38,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	597	0758100000073514	2,43	0,00	Relatief	6,08	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	602	0758100000073413	5,85	0,00	Relatief	1580,51	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	607	0758100000073282	5,82	0,00	Relatief	40,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84	624	B0000.e58c493226e9495c87a56023415d4902	5,93	0,00	Relatief	43,57	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91	645	0758100000074210	8,79	0,00	Relatief	195,54	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92	646	0758100000073855	6,44	0,00	Relatief	174,30	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93	647	0758100000074219	7,22	0,00	Relatief	101,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94	653	B0000.ff1cfaf99e8644c08660864505d9b281	4,42	0,00	Relatief	33,37	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95	654	B0000.886bc1c166ca4fb5944cbc231607a0e5	4,94	0,00	Relatief	55,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96	656	0758100000105376	2,51	0,00	Relatief	6,85	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	661	B0000.21f9127378944155b20320275bfc07e	2,64	0,00	Relatief	33,32	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	669	B0000.2a817b10d89149e99d75d2e530f5ef8c	8,82	0,00	Relatief	13,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109	672	B0000.3eb284e04e254a729146c9349952481f	9,85	0,00	Relatief	608,12	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135	707	0758100000075021	8,48	0,00	Relatief	58,57	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147	719	B0000.fd5a44f8939546d1bf4ae467a5b0222c	3,54	0,00	Relatief	25,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159	733	0758100000101414	2,29	0,00	Relatief	9,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169	815	0758100000073860	8,50	0,00	Relatief	147,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
172	821	B0000.29f7dc00771740c6b4ca9165decaef4	2,66	0,00	Relatief	6,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175	827	0758100000075621	6,53	0,00	Relatief	101,64	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
176	828	0758100000075375	8,52	0,00	Relatief	6,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
177	829	0758100000075378	9,59	0,00	Relatief	70,25	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
178	830	0758100000075379	8,49	0,00	Relatief	42,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
179	832	0758100000069634	8,70	0,00	Relatief	59,65	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
182	835	0758100000070763	8,88	0,00	Relatief	59,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
199	860	0758100000070765	8,14	0,00	Relatief	115,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
226	1997	0758100000070064	18,74	0,00	Relatief	23,59	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
238	2042	B0000.7f75cee3ef214e0b8a52e4cf8c8420d9	11,49	0,00	Relatief	747,47	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
280	2490	0758100000105374	2,46	0,00	Relatief	6,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
282	2492	B0000.fb2aa6bb6b0e4a60873b8ba86d4a029c	2,55	0,00	Relatief	6,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
283	2494	B0000.3eb284e04e254a729146c9349952481f	6,08	0,00	Relatief	7,11	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
284	2495	B0000.3eb284e04e254a729146c9349952481f	8,80	0,00	Relatief	9,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
287	2500	0758100000105372	2,51	0,00	Relatief	6,63	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
288	2501	0758100000075011	5,44	0,00	Relatief	19,30	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
289	2502	B0000.a317076e36944ef68db80255e526cccb	2,53	0,00	Relatief	6,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
290	2503	0758100000074306	7,92	0,00	Relatief	88,21	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
367	2819	0758100000089620	8,55	0,00	Relatief	29,97	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
368	2820	0758100000106333	7,08	0,00	Relatief	13,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
377	2836	B0000.7f75cee3ef214e0b8a52e4cf8c8420d9	11,49	0,00	Relatief	5,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
378	2838	B0000.75c0bf98350345e7a0494bdf32d5cb94	8,75	0,00	Relatief	117,60	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
379	2839	B0000.75c0bf98350345e7a0494bdf32d5cb94	10,43	0,00	Relatief	193,18	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
386	2849	B0000.213dbb1ea3384057882fba485c97c837	10,34	0,00	Relatief	700,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
387	2850	B0000.213dbb1ea3384057882fba485c97c837	13,27	0,00	Relatief	625,07	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	2870	B0000.44d8e39ab5fe4e99abb25e6a7400dc8a	8,95	0,00	Relatief	64,98	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	2873	0758100000075013	2,94	0,00	Relatief	9,47	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	2874	0758100000075017	2,71	0,00	Relatief	22,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	2877	0758100000074307	2,72	0,00	Relatief	27,17	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	2879	0758100000075027	8,09	0,00	Relatief	55,26	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	2883	0758100000108913	2,85	0,00	Relatief	12,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	2884	0758100000099361	5,37	0,00	Relatief	49,85	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
524	3248	B0000.3f5bc2ee7ce645f59b863da228868e4d	5,20	0,00	Relatief	156,26	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
525	3263	0758100000074230	7,85	0,00	Relatief	64,40	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
528	3529	0758100000070064	17,05	0,00	Relatief	85,60	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
544	3592	B0000.3fdc90582dfd4722a737aee0fe88fc4b	7,85	0,00	Relatief	86,23	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
548	3604	0758100000104944	11,20	0,00	Relatief	2121,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
552	3608	0758100000096259	2,78	0,00	Relatief	22,74	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
553	3611	Kerkstraat 14	7,93	0,00	Relatief	104,43	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
556	3617	0758100000069634	7,37	0,00	Relatief	23,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
563	3628	B0000.47af517ada8349f994177c0f8cb90717	2,49	0,00	Relatief	6,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
564	3630	B0000.253f00ba38bf4312b9f8e52b9a4ae4c9	8,39	0,00	Relatief	34,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
565	3631	B0000.253f00ba38bf4312b9f8e52b9a4ae4c9	5,55	0,00	Relatief	5,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
571	3646	0758100000074299	5,53	0,00	Relatief	51,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
578	3700	0758100000070766	8,73	0,00	Relatief	59,07	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
579	3701	0758100000073747	8,92	0,00	Relatief	113,74	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
582	3708	0758100000075382	7,75	0,00	Relatief	74,26	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
586	3716	0758100000075470	2,66	0,00	Relatief	7,14	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
588	3733	0758100000075375	9,56	0,00	Relatief	95,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
589	3734	0758100000075375	3,72	0,00	Relatief	8,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
590	3735	0758100000075378	7,49	0,00	Relatief	30,54	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
591	3736	0758100000075379	8,63	0,00	Relatief	47,40	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
592	3737	0758100000075386	9,16	0,00	Relatief	51,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
595	3741	0758100000069633	7,23	0,00	Relatief	77,98	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
596	3742	0758100000070764	2,82	0,00	Relatief	28,52	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
597	3743	0758100000073824	7,67	0,00	Relatief	27,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
598	3744	0758100000073859	3,08	0,00	Relatief	30,76	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
599	3745	0758100000074220	2,99	0,00	Relatief	21,31	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
601	3749	B0000.883584104100416b90e7c13c34ebdba8	3,23	0,00	Relatief	21,87	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
603	3752	B0000.9ece2f7744114c3c910521d6c7565e73	2,73	0,00	Relatief	26,52	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
607	3757	B0000.aa6d1e8c9e7644ed98f324fcc0790958	9,11	0,00	Relatief	61,39	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
608	3758	B0000.aa6d1e8c9e7644ed98f324fcc0790958	8,48	0,00	Relatief	49,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
619	3777	0758100000074230	6,02	0,00	Relatief	14,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
621	3780	B0000.1c35ac68d16243aa8623e601abfe384e	2,91	0,00	Relatief	5,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
624	3784	0758100000110783	3,48	0,00	Relatief	40,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
730	6830	0758100000070064	30,29	0,00	Relatief	47,72	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
755	7090	0758100000070064	27,53	0,00	Relatief	383,34	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
764	7143	0758100000107702	0,29	0,00	Relatief	78,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
775	7185	B0000.a72d9de9f0664a94a99eb31542945c61	3,02	0,00	Relatief	6,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
776	7186	Kerkstraat 12	8,39	0,00	Relatief	109,27	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
779	7189	0758100000074297	8,94	0,00	Relatief	64,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
786	7211	B0000.6abeff074d1d4e24a51e5fc29740846d	7,72	0,00	Relatief	113,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
787	7212	B0000.fee6ba1d19d4f38bfcae94f3b52dd5a	5,25	0,00	Relatief	153,56	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
792	7354	B0000.fa73fcae66a048518aa3ebf378694e47	10,60	0,00	Relatief	294,25	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
793	7356	0758100000070064	13,44	0,00	Relatief	1,80	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
801	7468	0758100000073824	8,88	0,00	Relatief	125,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
802	7472	B0000.3eb284e04e254a729146c9349952481f	9,00	0,00	Relatief	14,17	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
803	7477	0758100000105380	2,41	0,00	Relatief	6,84	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
806	7522	0758100000075472	9,20	0,00	Relatief	51,89	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
810	7536	B0000.179c91fd67194110b98da02d984feaad	6,30	0,00	Relatief	95,56	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
817	7615	0758100000075380	9,61	0,00	Relatief	103,64	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
818	7616	0758100000073824	6,55	0,00	Relatief	45,23	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
842	7655	0758100000075023	2,70	0,00	Relatief	27,50	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
865	7777	80000.4212cdcb977144c18a28a64e35354826	6,63	0,00	Relatief	102,66	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
870	7802	80000.1a3ecd7369c345f79bbf7c2f1903cd2d	6,85	0,00	Relatief	201,02	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
873	7807	0758100000110782	0,33	0,00	Relatief	18,77	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
874	7978	0758100000075623	6,48	0,00	Relatief	102,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
878	7984	80000.55d4046047f14554a4c627797dd6229	2,49	0,00	Relatief	6,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
883	7992	0758100000075620	6,49	0,00	Relatief	103,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
889	8002	0758100000073413	0,26	0,00	Relatief	0,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
890	8003	0758100000073718	5,17	0,00	Relatief	139,76	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
891	8004	0758100000073500	9,26	0,00	Relatief	433,19	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
892	8005	0758100000073506	2,46	0,00	Relatief	5,37	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
904	8041	0758100000070064	18,80	0,00	Relatief	2,76	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
906	8044	80000.fa73fcae66a048518aa3ebf378694e47	9,31	0,00	Relatief	339,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
907	8046	80000.70b6796193d4432b86469022cbf855d6	6,15	0,00	Relatief	12,01	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
908	8047	80000.70b6796193d4432b86469022cbf855d6	10,25	0,00	Relatief	177,91	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
910	8050	0758100000075828	6,78	0,00	Relatief	78,11	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
911	8051	0758100000070064	13,38	0,00	Relatief	0,47	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
912	8052	0758100000070064	29,35	0,00	Relatief	0,59	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
913	8053	0758100000070064	13,48	0,00	Relatief	72,46	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
917	8062	0758100000089620	7,30	0,00	Relatief	6,09	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
918	8063	0758100000074743	8,46	0,00	Relatief	159,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
919	8064	0758100000074744	7,47	0,00	Relatief	113,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
920	8066	0758100000074745	7,37	0,00	Relatief	107,36	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
923	8072	0758100000105375	2,52	0,00	Relatief	6,82	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
924	8073	0758100000075011	8,10	0,00	Relatief	57,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
925	8074	0758100000075015	8,06	0,00	Relatief	57,15	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
926	8075	0758100000074299	8,89	0,00	Relatief	64,39	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
927	8076	0758100000074305	2,82	0,00	Relatief	27,94	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
933	8083	0758100000105378	2,46	0,00	Relatief	6,84	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
935	8085	0758100000075836	0,32	0,00	Relatief	251,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
937	8139	80000.65a6f9cde8b74666b6f5f1636a63a7f8	2,68	0,00	Relatief	6,89	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
938	8141	0758100000075383	2,71	0,00	Relatief	26,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
941	8144	0758100000070762	2,84	0,00	Relatief	22,53	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
942	8145	0758100000073857	6,41	0,00	Relatief	35,64	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
943	8149	80000.883584104100416b90e7c13c34ebdba8	8,28	0,00	Relatief	63,25	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
944	8150	80000.7cee61d3a3ca4de5b73088231f2588f8	5,25	0,00	Relatief	54,78	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
945	8154	80000.bfb45393149f4625807a70e8a446d42c	9,23	0,00	Relatief	51,86	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
946	8157	80000.f426b35c341b48eaab12d7a237a515de	9,18	0,00	Relatief	51,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
952	8168	0758100000074314	8,17	0,00	Relatief	127,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
954	8171	0758100000074232	2,93	0,00	Relatief	48,35	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
955	8174	B0000.5192e72c00a94a419587a265102bdcaf	8,13	0,00	Relatief	58,78	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
960	8186	0758100000075467	0,72	0,00	Relatief	6,84	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
961	8187	0758100000108678	0,38	0,00	Relatief	15,22	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
962	8188	0758100000075381	7,09	0,00	Relatief	143,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
967	8279	0758100000075830	7,77	0,00	Relatief	157,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
968	14b	Transformatie tot woning	8,90	0,00	Relatief	207,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
990	8328	B0000.02515deb8a134263ab24b4ffbf677d	8,19	0,00	Relatief	55,35	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1061	8828	B0000.3f535552238c459baf6f68e1dec98604	9,40	0,00	Relatief	28,30	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1069	8844	0758100000073509	8,25	0,00	Relatief	90,43	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1074	8851	0758100000073178	9,22	0,00	Relatief	106,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1119	9894	B0000.503204597d85489586e0de0d056e81eb	8,95	0,00	Relatief	108,56	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1126	9904	B0000.503204597d85489586e0de0d056e81eb	6,93	0,00	Relatief	22,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1149	9955	B0000.6f254fe76b7e4bd3a2ac5c1320eee6a4	7,44	0,00	Relatief	0,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1150	9956	B0000.6f254fe76b7e4bd3a2ac5c1320eee6a4	7,52	0,00	Relatief	109,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1196	10009	B0000.e2887a6ac2b14f6ca7c80c45aa5d3001	2,46	0,00	Relatief	5,37	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1198	10011	0758100000074742	2,82	0,00	Relatief	12,37	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1199	10012	0758100000089620	0,46	0,00	Relatief	0,15	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1200	10013	B0000.fa73fcae66a048518aa3ebf378694e47	7,12	0,00	Relatief	0,92	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1201	10014	B0000.cfd79ed934ce43ee973fe797d20c79d0	8,37	0,00	Relatief	94,66	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1202	10015	B0000.a72d9de9f0664a94a99eb31542945c61	2,96	0,00	Relatief	10,80	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1203	14a	B0000.a72d9de9f0664a94a99eb31542945c61	8,27	0,00	Relatief	175,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1204	10017	B0000.0af66dc19963418e9e9a6faf0a58e1cf	7,73	0,00	Relatief	94,76	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1205	10018	0758100000075829	9,35	0,00	Relatief	183,99	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1206	10019	0758100000091478	7,76	0,00	Relatief	107,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1207	10020	0758100000075846	5,01	0,00	Relatief	54,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1209	10022	Kerkstraat 10	8,96	0,00	Relatief	225,95	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1210	10023	0758100000070064	27,39	0,00	Relatief	0,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1211	10024	0758100000069632	7,22	0,00	Relatief	78,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1213	10026	0758100000073801	5,36	0,00	Relatief	144,74	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1214	10027	0758100000073600	2,81	0,00	Relatief	6,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1215	10028	0758100000073608	2,47	0,00	Relatief	6,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1217	10030	0758100000073176	5,99	0,00	Relatief	7,48	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1218	10031	0758100000073719	2,86	0,00	Relatief	32,06	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1221	10034	0758100000073500	7,02	0,00	Relatief	5,40	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1222	10035	0758100000073500	6,84	0,00	Relatief	5,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1223	10036	0758100000073505	7,05	0,00	Relatief	4,75	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1224	10037	0758100000073505	8,11	0,00	Relatief	71,82	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1225	10038	0758100000073276	8,37	0,00	Relatief	52,31	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1226	10039	0758100000073278	8,20	0,00	Relatief	54,56	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1227	10040	0758100000073278	3,91	0,00	Relatief	56,42	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1228	10041	0758100000073282	8,32	0,00	Relatief	45,13	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1229	10042	0758100000089620	11,60	0,00	Relatief	1295,04	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1231	10044	0758100000105177	3,95	0,00	Relatief	68,79	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1232	10045	0758100000105381	2,53	0,00	Relatief	6,83	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1233	10046	0758100000105408	3,34	0,00	Relatief	21,10	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1234	10047	0758100000074294	8,57	0,00	Relatief	174,99	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1235	10048	0758100000073857	8,77	0,00	Relatief	66,67	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1236	10049	0758100000074215	7,36	0,00	Relatief	48,80	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1237	10050	0758100000074217	7,15	0,00	Relatief	142,61	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1240	10053	B0000.5e39469a551349089d6a25c34b6c8157	5,93	0,00	Relatief	44,82	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1242	10055	B0000.7f75cee3ef214e0b8a52e4cf8c8420d9	7,56	0,00	Relatief	42,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1244	10057	B0000.ff1cfaf99e8644c08660864505d9b281	8,68	0,00	Relatief	111,03	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1245	10058	B0000.958f7677ea034ae8b065c71818305e44	2,49	0,00	Relatief	5,03	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1246	10059	B0000.886bc1c166ca4fb5944cbc231607a0e5	8,39	0,00	Relatief	51,62	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1247	10060	B0000.2ce6c37b2df846e0b9cac993d5c4fefb	2,52	0,00	Relatief	6,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1248	10061	B0000.e58c493226e9495c87a56023415d4902	8,31	0,00	Relatief	45,02	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1249	10062	B0000.ebccf072ce9b40efa028c28fc06464ec	8,90	0,00	Relatief	60,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1250	10063	0758100000075832	9,16	0,00	Relatief	147,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1251	10064	0758100000075833	6,74	0,00	Relatief	229,06	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1252	10065	0758100000105379	2,51	0,00	Relatief	6,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1253	10066	0758100000075014	2,64	0,00	Relatief	25,35	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1254	10067	0758100000074300	8,88	0,00	Relatief	61,26	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1255	10068	B0000.fd5a44f8939546d1bf4ae467a5b0222c	10,10	0,00	Relatief	86,07	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1256	10069	0758100000073517	2,43	0,00	Relatief	6,90	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1257	10070	0758100000073603	2,32	0,00	Relatief	4,93	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1259	10072	0758100000107772	0,39	0,00	Relatief	52,93	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1263	10076	0758100000074221	3,09	0,00	Relatief	17,51	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1264	10077	0758100000073858	7,52	0,00	Relatief	125,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1265	10078	0758100000110320	9,00	0,00	Relatief	2732,32	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1266	10109	0758100000070768	2,86	0,00	Relatief	22,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1267	10110	B0000.360036336c4743dfbc42b975f769699e	7,42	0,00	Relatief	104,89	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1269	10113	0758100000075834	8,98	0,00	Relatief	209,44	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1280	10129	B0000.1c35ac68d16243aa8623e601abfe384e	8,78	0,00	Relatief	78,47	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1281	10130	B0000.179c91fd67194110b98da02d984feaad	10,17	0,00	Relatief	97,33	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1287	10138	B0000.c7461372e9da4dc6908ad3ab18b2db78	8,39	0,00	Relatief	255,45	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1289	10141	0758100000105405	4,55	0,00	Relatief	377,24	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1325	10316	0758100000070064	8,84	0,00	Relatief	3,64	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1326	10317	0758100000070064	13,35	0,00	Relatief	0,46	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model VL
versie van Kerkstraat 14 - Bavel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

ItemID	Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1335	10586	0758100000074303	2,60	0,00	Relatief	22,71	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1336	10587	80000.5903facc44ad4f75ba78767a7c9933c2	8,61	0,00	Relatief	67,05	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1338	10589	80000.2a817b10d89149e99d75d2e530f5ef8c	8,92	0,00	Relatief	73,55	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1339	10590	80000.eb271f98b5a54912825380e9cb38f17f	8,91	0,00	Relatief	58,97	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1344	10595	0758100000075012	2,80	0,00	Relatief	24,73	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1345	10596	0758100000075013	8,93	0,00	Relatief	62,39	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1346	10597	0758100000075015	7,60	0,00	Relatief	52,58	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1348	10599	0758100000074297	5,56	0,00	Relatief	15,40	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1349	10600	0758100000074301	2,59	0,00	Relatief	24,68	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1353	10604	0758100000075021	2,82	0,00	Relatief	44,28	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1355	10606	80000.3847c4ed38ee406184a0ab267dac6c6b	8,89	0,00	Relatief	58,94	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1357	10608	80000.607fca650b854bcea31e1d75d3993d84	2,51	0,00	Relatief	6,62	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1358	10609	80000.2787549f4ed242649d7658b91e7b5051	8,90	0,00	Relatief	60,20	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1359	10610	80000.9c4f9b8f3c9643cb97699a6a8020301d	2,74	0,00	Relatief	24,65	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1360	10611	80000.5903facc44ad4f75ba78767a7c9933c2	3,32	0,00	Relatief	38,60	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2154	10022	Lange Vore 2	5,00	0,00	Relatief	1110,81	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2155	10022	0758100000075839	8,96	0,00	Relatief	34,69	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model VL

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model VL
Verantwoordelijke	Patricia
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Patricia op 28-8-2023
Laatst ingezien door	Patricia op 29-8-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.1
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	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,50
Openingshoek	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 CO	3,50

Commentaar
prognose 2033

BIJLAGE III

Rekenresultaten vanwege de 30 km/u wegen (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)
en een deelberekening per weg

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model VL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: wegen - 30 km/u
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T 1_A	Toetspunt westelijke gevelzijde	1,50	50
T 1_B	Toetspunt westelijke gevelzijde	4,50	51
T 1_C	Toetspunt westelijke gevelzijde	7,50	52
T 2_A	Toetspunt noordelijke gevelzijde	1,50	43
T 2_B	Toetspunt noordelijke gevelzijde	4,50	44
T 2_C	Toetspunt noordelijke gevelzijde	7,50	44
T 3_A	Toetspunt oostelijke gevelzijde	1,50	41
T 3_B	Toetspunt oostelijke gevelzijde	4,50	42
T 3_C	Toetspunt oostelijke gevelzijde	7,50	42
T 4_A	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	1,50	49
T 4_B	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	4,50	50
T 4_C	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	7,50	51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model VL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Zr Boomaarsstraat en Hof
 Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T 1_A	Toetspunt westelijke gevelzijde	1,50	49
T 1_B	Toetspunt westelijke gevelzijde	4,50	50
T 1_C	Toetspunt westelijke gevelzijde	7,50	51
T 2_A	Toetspunt noordelijke gevelzijde	1,50	42
T 2_B	Toetspunt noordelijke gevelzijde	4,50	43
T 2_C	Toetspunt noordelijke gevelzijde	7,50	43
T 3_A	Toetspunt oostelijke gevelzijde	1,50	27
T 3_B	Toetspunt oostelijke gevelzijde	4,50	28
T 3_C	Toetspunt oostelijke gevelzijde	7,50	29
T 4_A	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	1,50	48
T 4_B	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	4,50	50
T 4_C	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	7,50	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model VL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kerkstraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T 1_A	Toetspunt westelijke gevelzijde	1,50	30
T 1_B	Toetspunt westelijke gevelzijde	4,50	34
T 1_C	Toetspunt westelijke gevelzijde	7,50	40
T 2_A	Toetspunt noordelijke gevelzijde	1,50	28
T 2_B	Toetspunt noordelijke gevelzijde	4,50	30
T 2_C	Toetspunt noordelijke gevelzijde	7,50	31
T 3_A	Toetspunt oostelijke gevelzijde	1,50	23
T 3_B	Toetspunt oostelijke gevelzijde	4,50	26
T 3_C	Toetspunt oostelijke gevelzijde	7,50	28
T 4_A	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	1,50	37
T 4_B	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	4,50	39
T 4_C	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	7,50	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

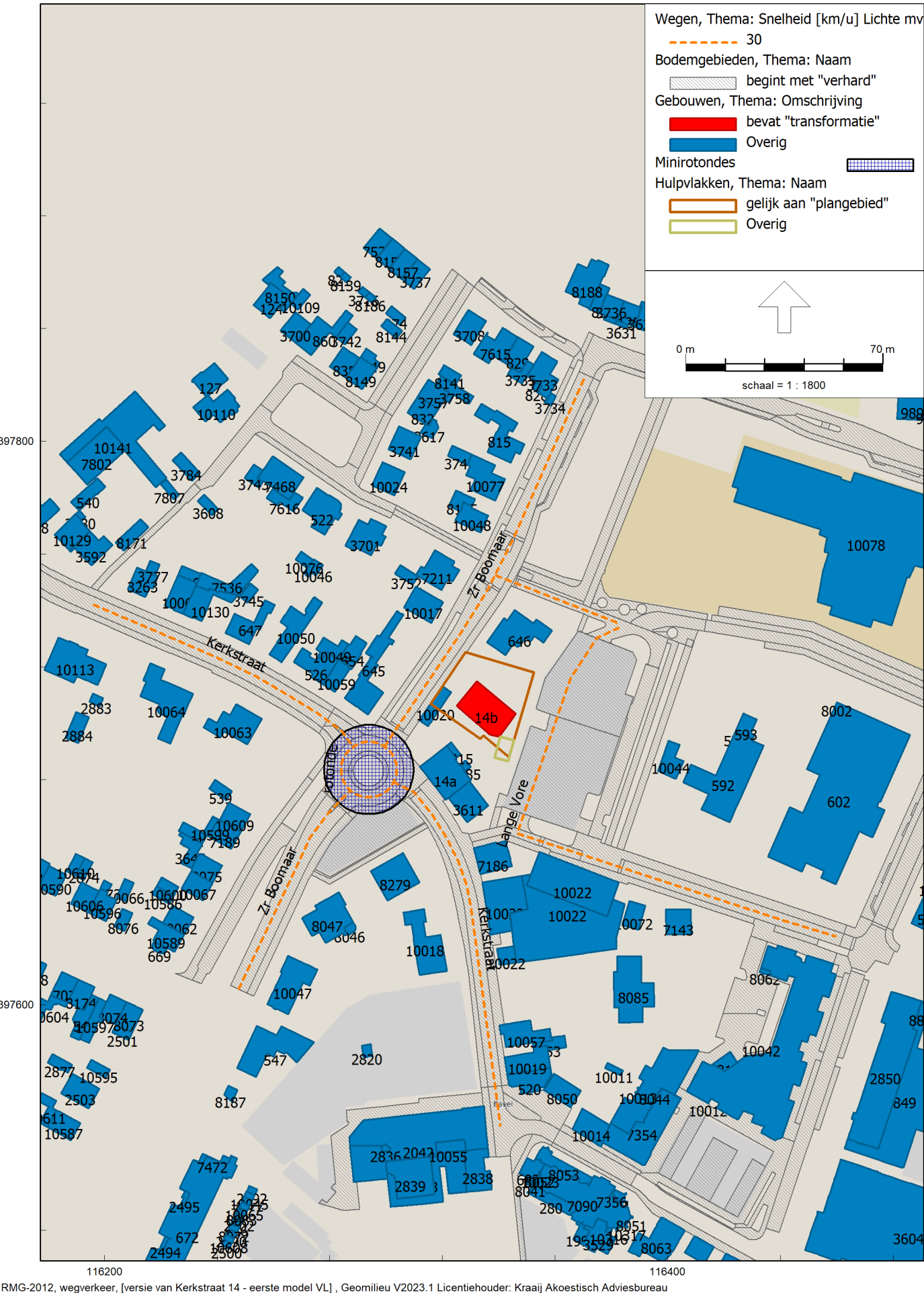
Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model VL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lange Vore
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T 1_A	Toetspunt westelijke gevelzijde	1,50	25
T 1_B	Toetspunt westelijke gevelzijde	4,50	27
T 1_C	Toetspunt westelijke gevelzijde	7,50	28
T 2_A	Toetspunt noordelijke gevelzijde	1,50	36
T 2_B	Toetspunt noordelijke gevelzijde	4,50	36
T 2_C	Toetspunt noordelijke gevelzijde	7,50	36
T 3_A	Toetspunt oostelijke gevelzijde	1,50	41
T 3_B	Toetspunt oostelijke gevelzijde	4,50	41
T 3_C	Toetspunt oostelijke gevelzijde	7,50	41
T 4_A	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	1,50	34
T 4_B	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	4,50	35
T 4_C	Toetspunt zuidelijke gevelzijde	7,50	35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

FIGUREN

Overzicht modellering



Wegen, Thema: Snelheid [km/u] Lich

----- 30

Toetspunten

Bodemgebieden, Thema: Bodemfacto

0

Gebouwen, Thema: Omschrijving

bevat "transformatie"

Overig

Minirotondes

Hulpvlakken, Thema: Naam

gelijk aan "plangebied"

Overig

