



**Akoestisch onderzoek bouwplan
Welleweg te Rijssen.**

Adviseur :

ing.



16.109



Telefoon :



mobiel :



Website : www.buijvoets.nl

KvK Enschede : 08094436



Oldenzaal

Telefax :



banknr : 1791.38.901

E-mail :





INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	1
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden en procedure	1
1.3 Berekening geluidbelasting	2
2 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAL	3
2.1 Verkeerscijfers	3
2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	3
2.3 Rekenmodel en resultaten	3
2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting	4
2.5 Ontheffingscriteria hogere grenswaarden (3.2.1 nota)	5

BIJLAGEN

bladzijde



1 INLEIDING

[REDACTED] naar de geluidbelasting op het terrein van het [REDACTED] de geluidszone van wegen. [REDACTED] is opgenomen in bijlage I.

1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of vaststelling van een projectafwijkingbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gesitueerd is.

In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel.

Wettelijke geluidszones van wegen :

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De zone is gelegen aan weerszijden van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- of fietspaden en vluchtstroken worden niet tot de weg gerekend en vallen binnen de zone. De zone langs een weg omvat het gebied waarbinnen extra aandacht moet worden geschonken aan het geluid afkomstig van de betrokken weg. Binnen een zone moet worden gestreefd naar een akoestisch optimale situatie. Dit betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het opstellen van bestemmingsplannen, het verlenen van (individuele) bouwvergunningen en het aanleggen van infrastructurele werken, het akoestische aspect van de plannen direct in kaart moet worden gebracht. Zodoende kan in een vroeg stadium worden onderkend of plannen doorgang kunnen vinden danwel of maatregelen nodig zijn om een akoestisch gunstig klimaat te creëren.

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2).

De geplande woningen liggen in “stedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszones, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder van de Welleweg. De overige wegen liggen in de 30 km/uur zone en zijn volgens de gemeente Rijssen niet relevant voor de geluidbelasting.

1.2 Grenswaarden en procedure

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een woning t.g.v. een weg bedraagt 48 dB.



Onder bepaalde voorwaarden kan voor een geluidgevoelige bestemming door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB voor wegverkeerslawaaï (art 83 lid 2 van de Wgh) voor wonen

Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden:

- de optredende geluidbelasting mag niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting;
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

Geluidbeleid gemeente Rijssen-Holten

Onder bepaalde voorwaarden kan, indien voor de geplande bouw een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, door het gemeentebestuur een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde afhankelijk van het gebiedstype.

De gemeente Rijssen-Holten heeft door adviesbureau DGMR de “nota hogere grenswaardenbeleid” laten opstellen op basis van de nieuwe Wet geluidhinder waarin de ontheffingscriteria en aandachtspunten voor de uitvoeringspraktijk worden beschreven.

Holten-Rijssen hanteert een gebiedsgericht geluidbeleid waarin 7 gebiedstypen kunnen worden onderscheiden.

Het onderhavige bouwplan ligt in het gebiedstype “woonwijk” met een ambitie en bovengrens voor de geluidsklasse van respectievelijk “rustig” en “zeer onrustig”. De grenswaarde voor de geluidsklasse “rustig” en “zeer onrustig” bedraagt 43 respectievelijk 58 dB.

Het gemeentelijk geluidbeleid is in een aantal gevallen stringenter dan het wettelijk kader op basis van de Wet geluidhinder. In het geval van de planontwikkeling op de locatie leidt dit niet tot een ongewenste situatie omdat de Welleweg onderdeel uitmaakt van de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen (LTVV). In het geluidbeleid is verankerd dat in een aantal situaties afgeweken kan worden van de gekozen ambitie cq bovengrens ingeval de wegen deel uitmaken van de LTVV (50 km/h). Voor het bouwplan geldt voor het wegverkeerslawaaï t.g.v. de Welleweg de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB voor wegverkeer uit de Wet Geluidhinder als bovengrens. Zie bijlage 1 voor een overzichtskaart m.b.t. de LTVV.

Het eventueel volgen van een hogere waarde is slechts aan de orde indien de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden (ook al ligt de “ambitie” hoger of lager).

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dient voor wegverkeerslawaaï de procedure gevolgd te worden. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de gevels invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012, standaard-methode I of II. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van de rekenmethode II.

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rij snelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg en de immissiepunten (geplande gevels).



2 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over minimaal 10 jaar (2026).

De weg- en verkeersgegevens voor 2020 zijn afkomstig van de gemeente Rijssen-Holten zoals in tabel I en in bijlage I opgenomen. Voor de autonome groei is gerekend met 1.5% per jaar.

TABEL I : overzicht weg- en verkeersgegevens	
omschrijving	Welleweg
- etmaalintensiteit weekdag 2020	7545
- etmaalintensiteit weekdag 2026	8250
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.53 / 3.92 / 0.75
- percentage motorrijwielen	0 / 0 / 0
- percentage lichte motorvoertuigen	92.74 / 93.09 / 95.09
- percentage middelzw vrachtwagens	5.69 / 5.35 / 3.79
- percentage zware vrachtwagens	1.57 / 1.56 / 1.12
- wettelijke rijsnelheid km/uur	50
- wegdek	DAB (referentiewegdek)

2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting

Berekend is de invallende geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van de verschillende bouwlagen, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode.

Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg. Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder worden verminderd met 5 dB (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) voor wegen met een wettelijk maximum snelheid tot 70 km/uur.

2.3 Rekenmodel en resultaten

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu 3.11) zijn schematisch opgenomen:

- de weg met intensiteiten;
- de geplande woningen, bestaande gebouwen, objecten en verharde bodemgebieden;
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5 en 4.5 m boven het maaiveld.

Voor de rekenmodelgegevens en resultaten wordt verwezen naar bijlage I.



Resultaten

De maximale geluidsbelasting L_{DEN} op de geplande gevels van 5 woningen aan de Welleweg bedraagt 60 dB. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, de maximale grenswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder en het geluidbeleid wordt niet overschreden.

2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Slechts wanneer voldoende gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is of niet aan de hoofd- en locatie specifieke criteria kan worden voldaan, kan een hogere grenswaarde worden toegekend. Er zal dus uitgezocht moeten worden welke maatregelen mogelijk zijn de geluidbelasting te reduceren.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren worden onderzocht in de volgorde bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen.

Bronmaatregelen

Het geluid door een voertuig wordt veroorzaakt door motor- en bandengeluid. In de loop der jaren zijn voertuigen, met name vrachtwagens veel stiller geworden, daar is in de rekenmethode al rekening mee gehouden. De verwachting is dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Door toepassing van de zgn tijdelijke aftrek wordt daar rekening mee gehouden. De initiatiefnemer van het bouwplan ten behoeve waarvan dit akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het motor- en bandengeluid aan het voertuig evenals op het verminderen van de verkeersintensiteit.

Wel is het mogelijk een reductie te krijgen op het bandengeluid door aanpassing van het wegdektype. In de onderstaande tabel staat de reductie bij een aantal stillere wegdekken bij snelheden van 50 km/uur.

TABEL II : reductie geluidbelasting L_{DEN} incl aftrek t.o.v. DAB		
weg	Dunne deklaag A	Dunne deklaag B
Welleweg – DAB / 50 km/u	2	3

Het aanbrengen van stiller asfalt levert onvoldoende reductie op omdat nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats vindt. De kosten van het toepassen van stille wegdekken bedragen bij een prijs van € 60,-/m² excl. BTW en een oppervlakte van ca $70 \times 7 = 490 \text{ m}^2$ € 30.000,- excl. BTW. Deze kosten zijn hoog omdat het om relatief klein wegvak gaat. De wegbeheerder zal niet instemmen voor de aanpak van een klein wegdeel omdat dit onderhoudstechnisch en bij de gladheidbestrijding tot problemen leidt. Stiller asfalt over een beperkte lengte kan uit civieltechnisch oogpunt niet wordt verlangd.

Overdrachtsmaatregelen

Door een grotere afstand tussen de gevels en de weg ontstaat een lagere geluidbelasting. Voor een significante afname van 2 dB moet de afstand $\pm 50\%$ worden vergroot. Het gaat dan om een verschuiving van minimaal 7 meter. Deze verschuiving kan leiden tot een verandering van de stedenbouwkundige structuur dat niet wenselijk is.

Kleine verschuivingen hebben geen significant effect.



Schermmaatregelen (geluidschermen, wallen) langs de weg(en) zijn niet reëel. Enerzijds vanwege de geringe afstand tussen de weg en de woning, anderzijds is een scherm uit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst en zijn de kosten onevenredig hoog.

Maatregelen aan de gevels

Wanneer een hogere grenswaarde wordt verleend zijn maatregelen aan de gevels noodzakelijk. De vereiste geluidwering $G_{A,k}$ bedraagt maximaal 32 dB voor de belaste voorgevel. In deze gevel moet rekening worden gehouden met een verbeterde kierdichting, geluidwerende beglazing en suskasten. De meerkosten bedragen ca € 4000,- excl. BTW er van uitgaande dat zo veel mogelijk via de geluidsluwe achtergevels wordt geventileerd.

2.5 Ontheffingscriteria hogere grenswaarden (3.2.1 nota)

In art 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is bepaald dat een hogere grenswaarde alleen kan worden verleend indien :

Toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Uit het onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren in paragraaf 2.4 volgt dat deze onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Locatie specifieke criteria (3.2.2. nota)

Ieder verzoek om een hogere grenswaarde wordt in ieder geval aan de voornoemde criteria getoetst. Daarnaast worden bij de afweging over het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde ook de locatiespecifieke kenmerken betrokken. De onderstaande locatiespecifieke kenmerken worden in overwegingen als positief aspect meegenomen dan wel als zwaarwegend argument meegenomen.

1. de nieuwbouw ter plaatse dient ter vervanging van bestaande bebouwing;
2. de locatie is opgenomen in herstructureringsplannen;
3. de nieuwbouw vult een open plek op tussen aanwezige bebouwing;
4. de huidige functie komt niet meer overeen met de gewenste functie;
5. met de ontwikkeling van de betreffende locatie worden één of meerdere andere milieuknelpunten (bijv luchtkwaliteit, bodemsanering, overige hindersituatie) elders opgelost.

Punten 1 en 3 zijn hier het locatiespecifieke kenmerk dat van toepassing is.

De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB voor wegverkeer uit de Wet Geluidhinder wordt niet overschreden. Voor de 5 woningen kan een hogere grenswaarde van 60 dB t.g.v. de Welleweg worden aangevraagd.

Ing. [REDACTED].



Bijlage I

Situatieschets, verkeerscijfers, gegevens rekenmodel wegverkeer en resultaten

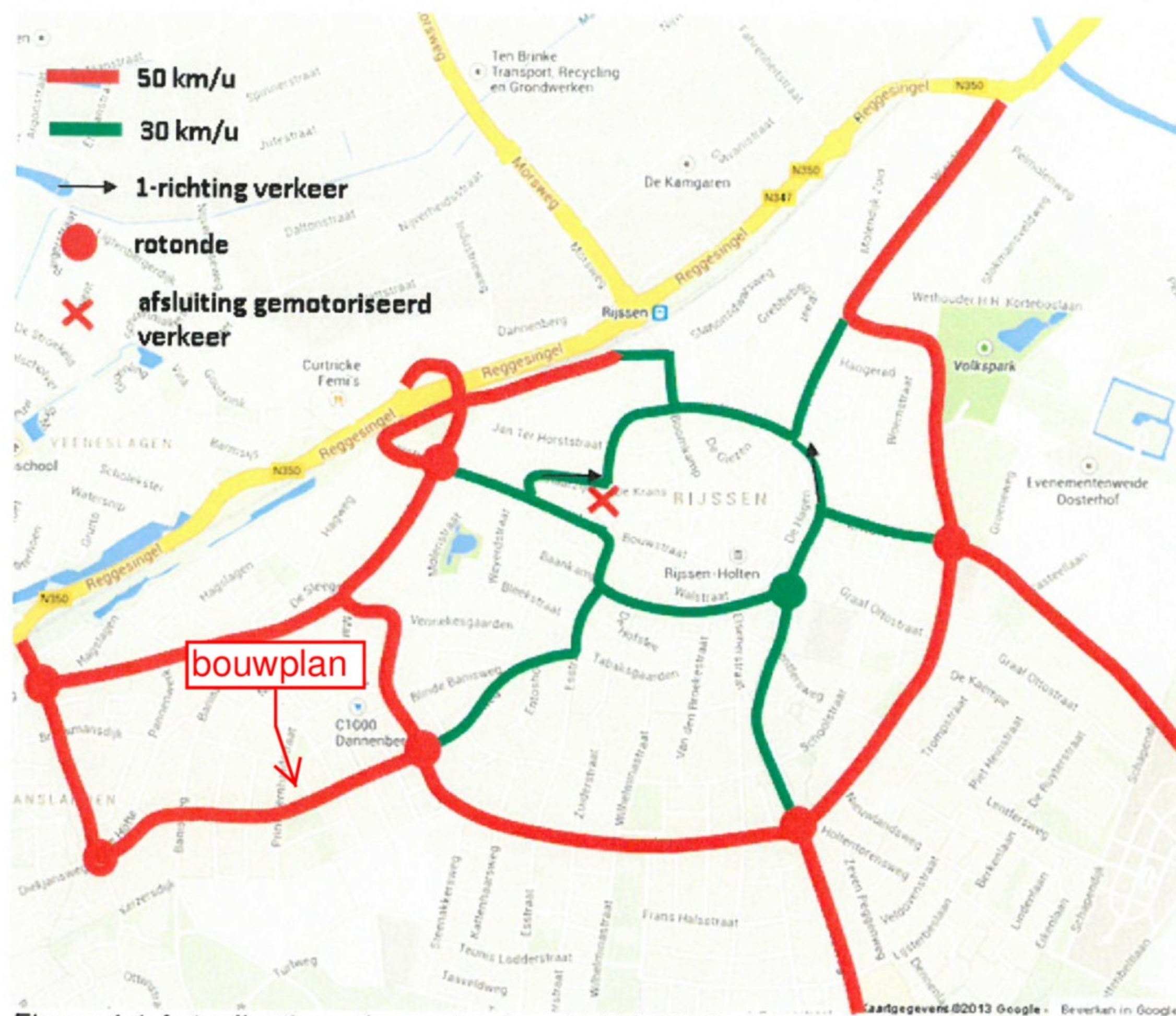
██████████
██████████ Oldenzaal

Telefoon : ██████████
Telefax : ██████████

mobiel : ██████████
banknr : 1791.38.901

Website : www.buijvoets.nl
E-mail : ██████████

KvK Enschede : 08094436



Figuur 4.1 Actualisatie verkeersstructuur LTVV 2014

In de voorkeursvariant worden de centrumring en de invalswegen ingericht als erftoegangsweg. Dit betekent in hoofdzaak:

- dat het wettelijke snelheidsregime op deze wegen van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat;
- de rijbanen dientengevolge worden versmald van 7 meter (of meer) naar 6,5 meter;
- er sprake is van gemengd gebruik van de hoofdrijbaan door auto's en fietsverkeer of eventueel een lichte scheiding in de vorm van fietsstroken (afhankelijk van de intensiteit van het auto- en fietsverkeer);
- de kruispunten zoveel mogelijk gelijkwaardig worden; verkeer van rechts heeft dan voorrang (ook het fietsverkeer).

De argumenten voor deze keuze zijn:

- een heldere en eenduidige verkeersstructuur passend bij het verblijfskarakter in het centrumgebied (met veel interactie tussen snel- en langzaam verkeer);
- 30 km/uur is een veilige snelheid in het centrumgebied, passend bij het streven om het aandeel fietsverkeer op korte afstanden te vergroten (fietsvisie);
- beter functioneren van de beoogde verkeersstructuur: meer doorgaand en wijkgebonden verkeer over de buitenring, minder doorgaand verkeer over de centrumring;
- biedt de mogelijkheid om de relatie tussen station/stationsomgeving en binnenstad voor met name langzaam verkeer (fietsers/voetgangers) te versterken.

Voor de bereikbaarheid van de noordkant van het centrum i.c. de Huttenwal en de stationsomgeving wordt gekozen voor een opwaardering van de route Haarstraat-Molenstalweg. De route Haarstraat-Molenstalweg behoudt zijn functie als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u. Het heropenen van de Huttenwal voor gemotoriseerd verkeer is niet meer aan de orde als gevolg van het goede functioneren van het verkeersluwe plein Hoge Wal. Een nieuwe verbinding tussen Haarstraat en Huttenwal wordt niet realistisch geacht als gevolg van ongewenste verkeersstromen, verkeersveiligheid en het ingrijpende karakter van de maatregel (zie paragraaf 4.2).

Object	Waarde
2020_GeoNoiseWegImp	
GRPNAME	lager dan 70km/h
(Afgeleid)	
(Acties)	
GRPNAME	lager dan 70km/h
DESCR	Welleweg
HSTART	0.00
HEND	0.00
ISOH	0.00
HDEF	0
SRCHEIGHT	0.75
RSURF_CODE	1
RSURF_DESC	referentiewegdek
VMC	50
VLV	50
VLT	50
VHT	50
TOTINTENS	7545.00
PFLOWDAY	6.53
PFLOWEVE	3.92
PFLOWNI	0.75
PFLOWMCDAY	0.00
PFLOWMCEVE	0.00
PFLOWMCNI	0.00
PFLOWLVDAY	92.74
PFLOWLVEVE	93.09
PFLOWLVNI	95.09
PFLOWLTDAY	5.69
PFLOWLTEVE	5.35
PFLOWLTNI	3.79
PFLOWHTDAY	1.57
PFLOWHTEVE	1.56
PFLOWHTNI	1.12
FLOWMCDAY	0.00
FLOWMCEVE	0.00
FLOWMCNI	0.00
FLOWLVDAY	456.65
FLOWLVEVE	275.10
FLOWLVNI	54.02
FLOWLTDAY	28.01
FLOWLTEVE	15.82
FLOWLTNI	2.15
FLOWHTDAY	7.72
FLOWHTEVE	4.61
FLOWHTNI	0.64
ANODE	23374
BNODE	23376
LINKNR	107

rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model met bouwplan

Model eigenschap

Omschrijving	model met bouwplan
Verantwoordelijke	Werkplek 2
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Werkplek 2 op 17-6-2016
Laatst ingezien door	Wim op 7-10-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))
1			0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50
2	Willem de		0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	--	--	--	--	--	--
3	Willem de		0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	--	--	--	--	--	--
4	Willem de		0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	--	--	--	--	--	--
5			0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8250,00	6,53	3,92	0,75	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)
1	--	--	92,74	93,09	95,09	--	5,69	5,35	3,79	--	1,57	1,56	1,12	--	--	--	--	--	499,61	301,05
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	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	LE (D) 2k
1	58,84	--	30,65	17,30	2,35	--	8,46	5,05	0,69	--	82,85	90,24	97,08	101,50	107,53	104,18
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	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
1	97,45	88,32	80,56	87,91	94,71	99,24	105,30	101,94	95,20	86,01	72,81	80,00	86,52	91,66	97,98
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1	94,57	87,81	78,24	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
2		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
3		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
4		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
5		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
6		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
7		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
8		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

modelgegevens

Model: model met bouwplan
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1		
2	verharding	0,00
3	verharding	0,00
4	verharding	0,00
5	verharding	0,00

modelgegevens

Model: model met bouwplan
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		4,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	5 woningen	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	5 woningen	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

resultaten excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: model met bouwplan
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Welleweg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A		1,50	64,4	62,2	54,8	65,2
1_B		4,50	64,6	62,4	55,0	65,3
2_A		1,50	64,5	62,2	54,8	65,2
2_B		4,50	64,7	62,4	55,0	65,4
3_A		1,50	64,5	62,2	54,8	65,2
3_B		4,50	64,6	62,4	55,0	65,3
4_A		1,50	64,5	62,2	54,8	65,2
4_B		4,50	64,7	62,4	55,0	65,4
5_A		1,50	64,5	62,2	54,8	65,2
5_B		4,50	64,6	62,4	55,0	65,3
6_A		1,50	50,8	48,5	41,1	51,5
6_B		4,50	52,6	50,4	43,0	53,3
7_A		1,50	59,3	57,0	49,6	60,0
7_B		4,50	59,8	57,5	50,1	60,5
8_A		1,50	59,1	56,9	49,5	59,8
8_B		4,50	59,6	57,3	50,0	60,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

