



**Akoestisch onderzoek
bestemmingsplan Oosterveld
te Deurningen.**

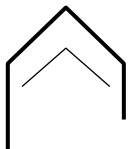
Adviseur : ing. Wim Buijvoets

Opdrachtgever : Ad Fontem
Hoofdstraat 43
7625 PB Zenderen

Contactpersoon : mevr. Amber Veenendaal

Datum : 20 februari 2018

Werknummer : 18.027



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	I
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden	1
1.3 Berekening geluidbelasting weg- en railverkeerslawaaï	3
2 BEREKENING GELUIDBELASTING RAILLAWAAI	4
2.1 Spoorgegevens en geluidproductieplafonds (gpp's)	4
2.2 Berekening geluidbelasting	4
2.3 Resultaten en toetsing	4
2.4 Maatregelen en conclusie	4
3 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI	5
3.1 Verkeerscijfers	5
3.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	5
3.3 Cumulatie weg- en railverkeerslawaaï en industrielawaaï	6
3.4 Aan te vragen hogere waarden spoorweglawaaï	6
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van Ad Fontem is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door weg- rail- en industrielawaai op enkele bouwvlakken in het bestemmingsplan Oosterveld tussen de Vliegveldstraat, Oude Postweg en spoorlijn Hengelo-Oldenzaal te Deurningen.

In het bestemmingsplan worden o.a. 3 bestaande bouwvlakken gewijzigd waarvoor dit plan moet worden herzien :

Nr 1 Oude Postweg 2

Nr 2 Oude Postweg 2a

Nr 3 Vliegveldstraat : geen adres

De situatie met de gewijzigde bouwvlakken 1 t/m 3 is weergegeven 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 projectafwijkingsbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

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

In dit geval liggen bouwvlakken (1 en 2) binnen de 300 m zone van de spoorlijn Hengelo-Oldenzaal en ligt bouwvlak 3 binnen de 250 m zone van de Vliegveldstraat.

1.2 Grenswaarden

De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een woning t.g.v. een weg- en spoorweg bedraagt 48 respectievelijk 55 dB. Een wettelijk gezoneerd industrieterrein heeft een 50 dBA geluidszone.

Onder bepaalde voorwaarden kan voor een geluidgevoelige bestemming door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal :

- 68 dB voor spoorweglawaai (Besluit geluidhinder art 4.11);
- 53 dB voor wegverkeerslawaai (art 83 lid 1 van de Wgh) voor wonen
- 55 dBA door industrielawaai voor wonen

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

- de optredende geluidbelasting moet lager zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting,
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

De Nota geluidsbeleid Dinkelland (2008) beschrijft het geluidsbeleid van de gemeente Dinkelland. In de geluidnota Dinkelland is het ambitieniveau afhankelijk van het gebiedstype. Het gebiedstype waarin de bouwvlakken zijn gelegen is aangemerkt als “bedrijventerrein” met een kwalificatie “onrustig” en ambitiewaarden van 53, 58 en 55 dB(A) voor weg- rail- respectievelijk industrielawaai. De ambitiewaarden liggen hoger dan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder. In de nota wordt geen voorbehoud gemaakt voor gezoneerde bedrijventerreinen. De bovengrens voor weg- rail- en industrielawaai ligt 5 dB(A) hoger.



Voor het verkrijgen van een hogere waarde dient de procedure gevolgd. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

Gezoneerd industrieterrein voormalige vliegveld Twente

Op het voormalige vliegveld Twente komt een industrieterrein met een 50 dBA geluidszone. Door Adecs Airinfra is t.b.v. het bestemmingsplan voor dit gebied een akoestisch onderzoek uitgevoerd "*Deelonderzoek geluid MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente*" kenmerk ar160114.rap, 9 juni 2016. In dat onderzoek is voor het industriegebied "Plangebied Noord" in figuur 86 het zonevoorstel zone noord op basis van de 50.5 dB(A) L_{etmaal} contour van de industrie opgenomen (zie bijlage I). Uit dit voorstel volgt dat de 50.5 dB(A) L_{etmaal} contour buiten het verkleinde bouwvlak van Oude Postweg 2 ligt. De andere bouwvlakken liggen op zeer ruime afstand buiten de contour.

Het is dus niet noodzakelijk een nader onderzoek in te stellen naar de geluidbelasting door industrielawaai, voor dit aspect is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Railverkeer

Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds (gpp's) voor hoofdspoorwegen van kracht geworden. Gpp's stellen een heldere grens over de toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend verkeer.

Geluidproductieplafonds zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor.

Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt. De Gpp-waarde t.h.v. het plangebied in punt 10801 op 50 m uit de spoorlijn bedraagt afgerond 64 dB waarmee de zonebreedte 300 m bedraagt. De bouwvlakken van Oude Postweg 2 en 2a liggen binnen de zone zodat een akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

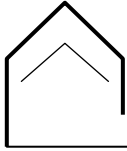
Wegverkeer

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 bouwvlakken 2 en 3 liggen in “buitenstedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Oude Postweg respectievelijk de Vliegvelddstraat (N737).

1.3 Berekening geluidbelasting weg- en railverkeerslawaaï

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

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen/treinstellen, het soort wegdek/onderbouw, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg/spoorweg en de immissiepunten (geplande gevel).



2 BEREKENING GELUIDBELASTING RAILLAWAAI

2.1 Spoorgegevens en geluidproductieplafonds (gpp's)

De gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde geluidregister. De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de gpp's op de referentiepunten. De beheerder van de infrastructuur is verantwoordelijk voor de naleving. In het geluidsregister is telkens al opgenomen of de plafondcorrectie van toepassing is. In de spoorgegevens uit het register is in dit geval de correctie verwerkt.

2.2 Berekening geluidbelasting

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 en uitgevoerd m.b.v. een softwarepakket (DGMR-Geomilieu V4.30) door Munsterhuis BV.

De spoorweggegevens (spoorbaan, hoogte, schermen) zijn afkomstig van het geluidregister met daaraan toegevoegd :

- de geplande woning, het afschermende multifunctionele gebouw, hoogtelijnen en verharde bodemgebieden;
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op de grens van het bouwvlak op een hoogte van 1.5, 4.5 en 7.5 m boven het locale maaiveld.

2.3 Resultaten en toetsing

Berekend is de geluidbelasting L_{DEN} , dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode. De modelgegevens met plots en resultaten zijn opgenomen in bijlage I.

De geluidbelasting L_{DEN} bedraagt maximaal 63 en 59 dB op bouwvlak Oude Postweg 2a respectievelijk Oude Postweg 2 waarmee de 68 dB voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde van het beleid wordt overschreden.

2.4 Maatregelen en conclusie

Aan de spoorlijn zijn de laatste jaren in de stedelijke gebieden al maatregelen (in het kader van het NaNOV-project oa raildempers en schermen) getroffen. Verdere bronmaatregelen in het buiten gebied zijn niet realistisch. Voor voldoende reductie bij Oude Postweg 2a is een lang en hoog scherm noodzakelijk. Vanwege de overweg van de Oude Postweg moet een scherm worden onderbroken waardoor een groot lek ontstaat. Schermen zijn niet doelmatig en niet gewenst.

Het gaat hier om 2 bestaande woningen. Bij een verbouwing of nieuwbouw kan met relatief eenvoudige gevel maatregelen het binnenniveau worden gewaarborgd.

De maatregelen die voor de woningen getroffen dienen te worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. De maatregelen aan de gevels zijn het meest doelmatig.

Er wordt een hogere waarde aangevraagd voor railverkeerslawaaï :

- Oude Postweg 2 : 59 dB
- Oude Postweg 2a : 63 dB.



3 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over 10 jaar (2028).

De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van de provincie Overijssel (telling 2016). Bij een autonome groei van 1.5% per jaar is de intensiteit in 2028 12.919 motorvoertuigen/etmaal. De VMK van de gemeente geeft in 2030 een aanzienlijk lagere intensiteit van 7216 motorvoertuigen/etmaal. Omdat de intensiteit van de provincie is gebaseerd op tellingen en veel hoger ligt wordt als maatgevend beschouwd, zo is ook met de gemeente overlegd.

De voor de berekening gebruikte weg- en verkeersgegevens zijn overzichtelijk gemaakt in tabel I. Op de Oude Postweg (60 km/uur) rijdt alleen bestemmingsverkeer naar de aanliggende percelen. Van deze weg zijn geen tellingen/prognoses. Gezien de afstand van 15 m tot de wegas, de geringe intensiteit (<500 mtvgn/etm) en asfalt zal de geluidbelasting incl. aftrek onder de 48 dB liggen.

TABEL I: overzicht weg- en verkeersgegevens	
Omschrijving	Vliegveldstraat
- etmaalintensiteit jaar 2016 weekdag	10.805
- etmaalintensiteit jaar 2028 weekdag	12.919
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.76/3.18/0.76
- percentage lichte motorvoertuigen D/A/N	94.7
- percentage middelzw vrachtw. D/A/N	4.5
- percentage zware vrachtwagens D/A/N	0.8
- wettelijke rijsnelheid km/uur	80
- wegdektype	SMA 0/8

3.2 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.

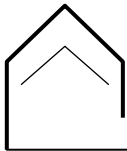
Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg.

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 een tijdelijke aftrek (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) van 5 dB voor wegen met een wettelijk maximum snelheid tot 70 km/uur.

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

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

Om de hoogte van de reductie te bepalen, zal er eerst berekend moeten worden hoeveel de geluidsbelasting zonder aftrek bedraagt./Rekenmodel en resultatenDe 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 V.4.30) zijn schematisch opgenomen :

- de weg met intensiteiten,
- de gebouwen, objecten en verharde bodemgebieden,
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5, 4.5 en 7.5 m boven het maaiveld.

Voor de rekeninvoergegevens en resultaten wordt verwezen naar de berekening in bijlage I.

De geluidbelasting L_{DEN} t.g.v. de N737 incl. 2 dB aftrek bedraagt maximaal 48 dB op de grens van het bouwvlak en ligt onder de ambitiewaarde van 53 dB en de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor wegverkeerslawaai is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.3 Cumulatie weg- en railverkeerslawaai en industrielawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 110a) is bepaald dat bij het vaststellen van een hogere grenswaarde rekening moet worden gehouden met het eventueel optreden van cumulatie van geluid. Ter bescherming van (toekomstige) bewoners mag de gecumuleerde geluidsbelasting niet onaanvaardbaar hoog worden.

Daar waar als gevolg van cumulatie een hogere geluidsbelasting optreedt moet bij het dimensioneren van de gevelisolatie rekening worden gehouden met deze gecumuleerde geluidsbelasting. Op deze manier blijft de geluidskwaliteit van het binnenklimaat in woningen (bijvoorbeeld belangrijk voor een goede nachtrust) gewaarborgd. Op grond van het Bouwbesluit moet bij het ontwerp van woningen voldaan worden aan de wettelijke binnenniveaus.

Cumulatie rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai wordt bepaald aan de hand van de rekenmethode opgenomen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Deze rekenmethode wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. In dit geval is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door meerdere bronnen, dus is cumulatie niet van toepassing.

3.4 Aan te vragen hogere waarden spoorweglawaai

Uit het voorgaande blijkt dat een hogere waarde voor spoorweglawaai kan worden aangevraagd van :

Oude Postweg 2 : 59 dB

Oude Postweg 2a : 63 dB

De binnenwaarde, waaraan bij het realiseren van de nieuwe woning zal moeten worden voldaan, bedraagt 33 dB.

Na dat het definitieve ontwerp gereed is kunnen de noodzakelijke geluidwerende maatregelen worden vastgesteld.

Ing. Wim Buijvoets.

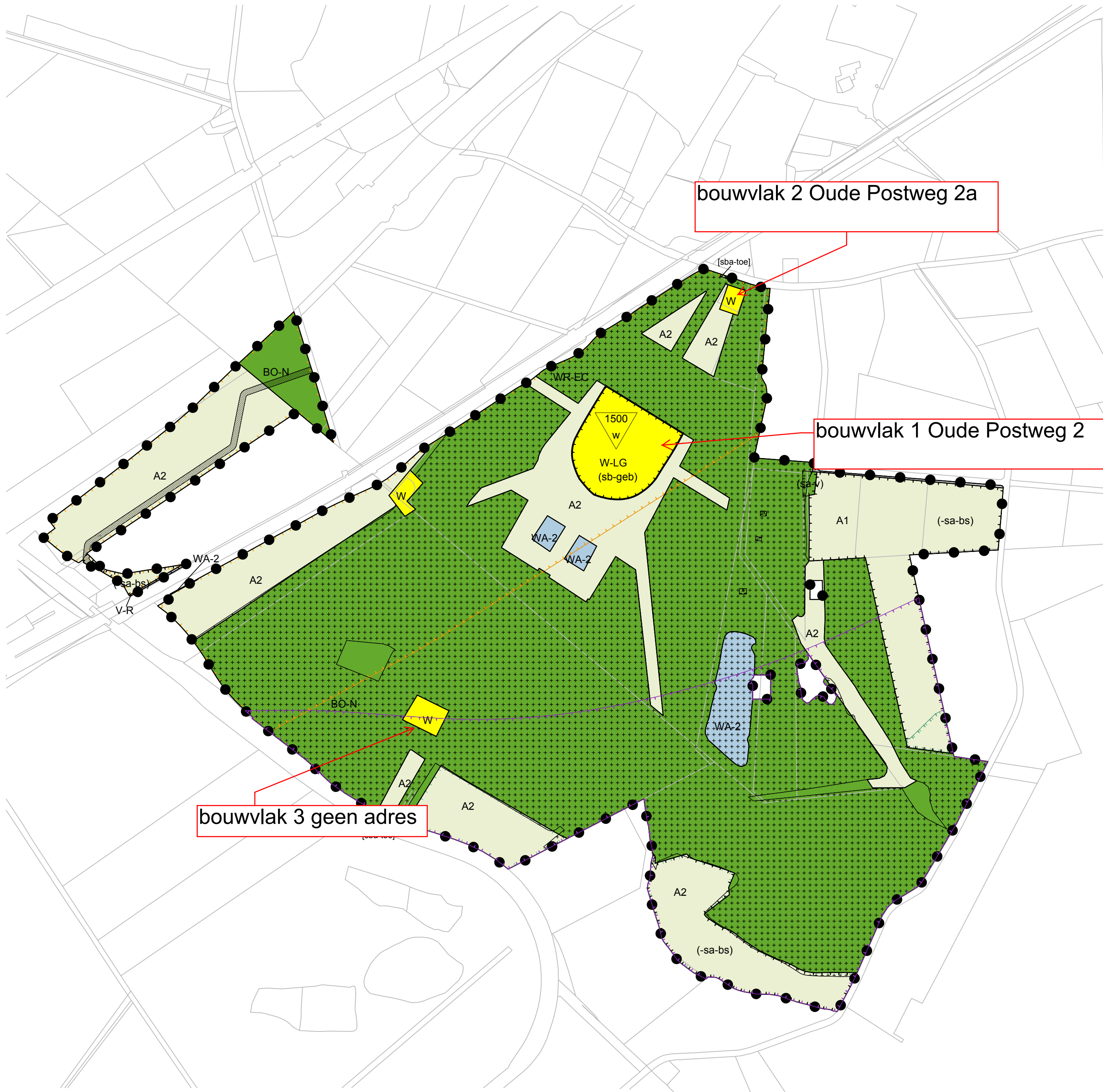


Bijlage I

Tekeningen, verkeersgegevens provincie

Modelgegevens railverkeerslawaaï

Modelgegevens wegverkeerslawaaï



LEGENDA

Plangebied

Bestemmingsplan Buitengebied
Oude Postweg 2 Deurningen

Bestemmingen

Enkelbestemmingen

- A1 Agrarisch - 1
- A2 Agrarisch - 2
- BO-N Bos en Natuur
- V Verkeer
- V-R Verkeer - Railverkeer
- WA-2 Water - 2
- W Wonen
- W-LG Wonen - Landgoed

Dubbelbestemmingen

- L-G Leiding - Gas
- +WR-EC+ Waarde - Ecologie

Aanduidingen

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - spoor
- luchtvaartverkeerzone
- reconstructiewetzone - extensiveringsgebied

Functieaanduidingen

- (sa-v) specifieke vorm van agrarisch - veldschuur
- (-sa-bs) specifieke vorm van agrarisch uitgesloten - boom- en sierteelt

Bouwaanduidingen

- (sb-geb) specifieke bouwaanduiding - gebouwen
- (bg) bijgebouwen
- (sba-toe) specifieke bouwaanduiding - toegangspoor

Verklaring

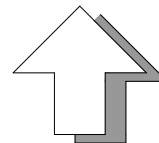
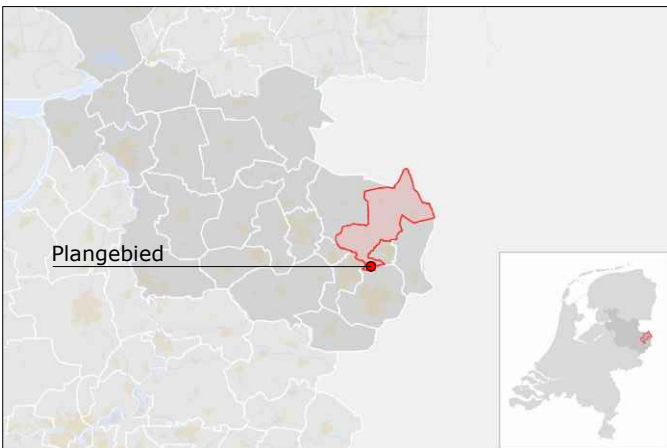
Topografische gegevens en
bestaande ondergrond

Aanduidingen

Maatvoeringsaanduidingen

1500
w minimum volume (m3)

Ligging plangebied



GEMEENTE DINKELLAND

Bestemmingsplan:
"Buitengebied Landgoed Het Oosterveld"

code: 17JA137 | schaal 1:5000 | formaat: A3 | NL.IMRO.1774.BUIBPOUDEPOSTWG2-OW1

status:	datum:	tervisielegging:	get:
vastgesteld			
ontwerp			
voorontwerp			
concept	05-02-2018		AV
kaart: ---			



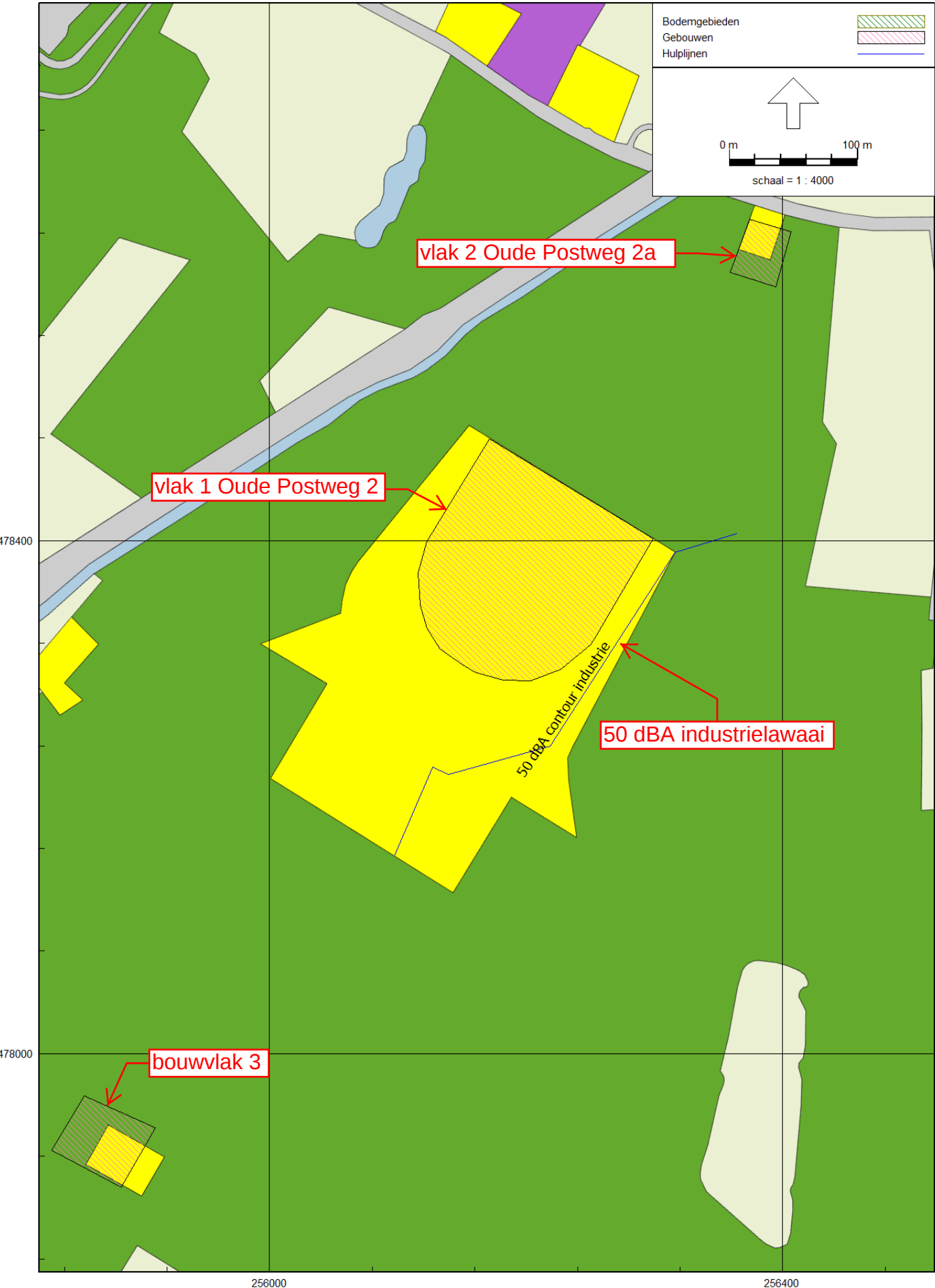
Hoofdstraat 43
7625 PB Zenderen
tel: 074- 255 70 20

fax: 074- 266 99 67
email: info@ad-fontem.nl
internet: www.ad-fontem.nl



Adecs Airinfra BV

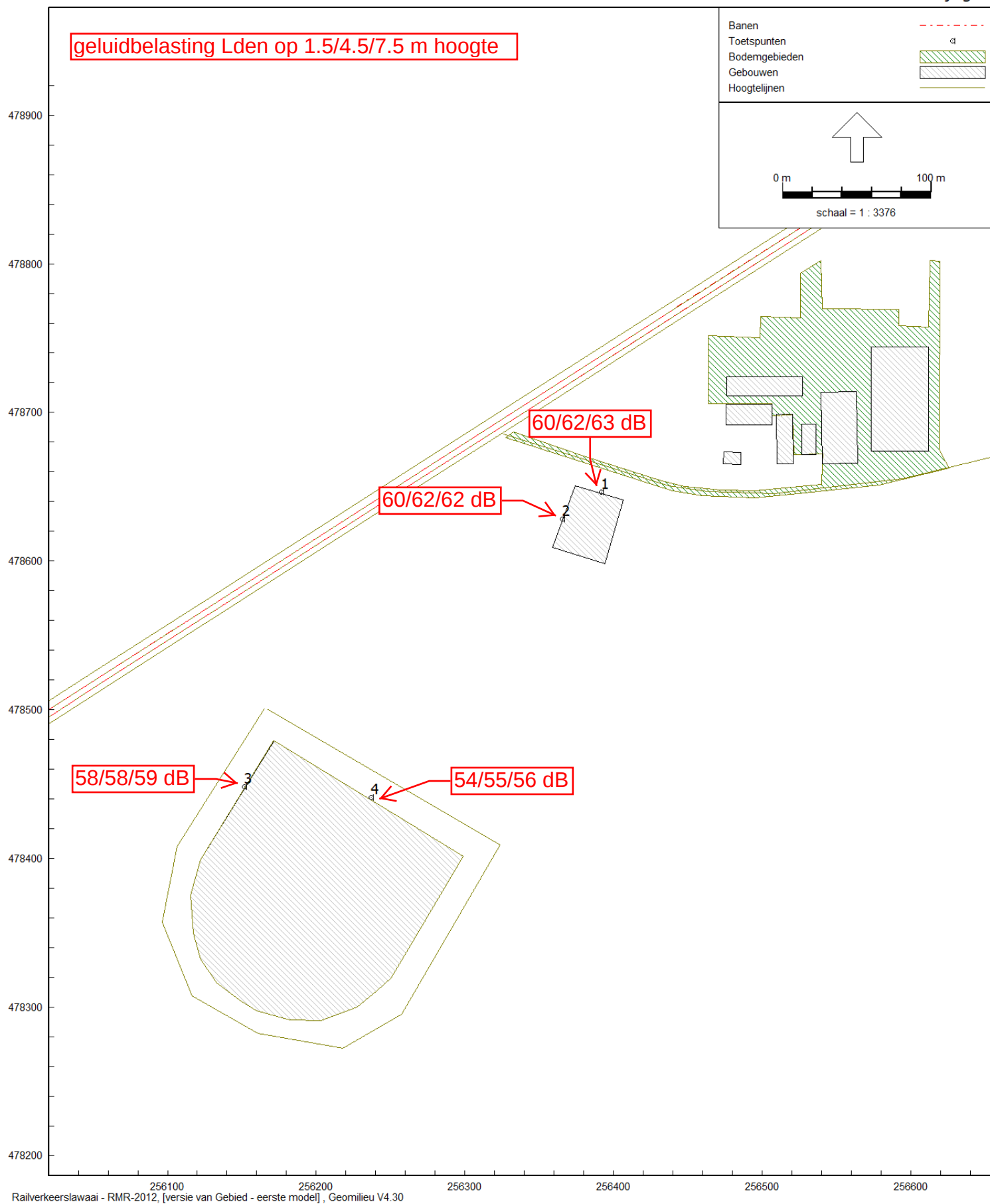
Figuur 86 Zonevoorstel zone noord op basis van de 50.5 dB(A) Letmaal contour van de industrie binnen het plangebied Noord.(De software rond de waarde 50.5 in de legenda af op 51, de contour is de contour van 50,5 dB(A)).





nieuw vlak 2





figuur 1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Type	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2
38	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,110	0,100	0,000
40	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	74	74	74	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
41	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	74	74	74	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
42	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	74	74	74	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
43	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
44	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
45	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	75	75	75	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
46	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	76	76	76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
47	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	76	76	76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
48	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	76	76	76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
49	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	76	76	76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
50	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	77	77	77	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
51	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	77	77	77	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
52	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	77	77	77	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
53	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	77	77	77	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
54	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	78	78	78	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
55	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	78	78	78	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
56	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	79	79	79	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
57	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	80	80	80	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000
58	Intensiteit	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,050	0,000	81	81	81	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,140	0,020	0,000

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4
38	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,160	5,340	8,420	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030
40	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	74	74	74	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
41	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	74	74	74	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
42	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	74	74	74	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
43	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	75	75	75	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
44	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	75	75	75	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
45	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	75	75	75	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
46	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	76	76	76	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
47	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	76	76	76	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
48	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	76	76	76	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
49	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	76	76	76	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
50	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
51	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
52	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
53	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
54	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
55	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
56	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	79	79	79	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
57	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	80	80	80	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030
58	0,000	120	120	120	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,310	8,240	9,590	81	81	81	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,030

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6
38	0,030	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,190	0,160	0,260	90	90	90	0,00	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
40	0,090	74	74	74	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	74	74	74	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
41	0,090	74	74	74	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	74	74	74	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
42	0,090	74	74	74	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	74	74	74	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
43	0,090	75	75	75	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	75	75	75	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
44	0,090	75	75	75	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	75	75	75	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
45	0,090	75	75	75	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	75	75	75	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
46	0,090	76	76	76	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	76	76	76	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
47	0,090	76	76	76	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	76	76	76	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
48	0,090	76	76	76	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	76	76	76	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
49	0,090	76	76	76	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	76	76	76	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
50	0,090	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	77	77	77	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
51	0,090	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	77	77	77	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
52	0,090	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	77	77	77	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
53	0,090	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	77	77	77	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
54	0,090	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	78	78	78	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
55	0,090	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	78	78	78	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
56	0,090	79	79	79	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	79	79	79	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
57	0,090	80	80	80	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	80	80	80	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480
58	0,090	81	81	81	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,160	0,260	0,240	81	81	81	0,00	INT-R	Doorgaand	2,530	0,480

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8
38	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,380	120	120	120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
40	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	105	105	105	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
41	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	107	107	107	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
42	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
43	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	109	109	109	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
44	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	110	110	110	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
45	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
46	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	112	112	112	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
47	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	113	113	113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
48	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	114	114	114	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
49	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	116	116	116	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
50	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	116	116	116	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
51	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	117	117	117	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
52	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	118	118	118	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
53	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	119	119	119	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
54	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	119	119	119	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
55	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	120	120	120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
56	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	120	120	120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
57	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	120	120	120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
58	0,000	120	120	120	0,00	LINT	Stoppend	4,340	4,140	1,360	120	120	120	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
38	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
40	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
41	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
42	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
43	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
44	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
45	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
46	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
47	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
48	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
49	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
50	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
51	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
52	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
53	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
54	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
55	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
56	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
57	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
58	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

ItemID	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
38	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
40	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
41	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
42	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
43	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
44	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
45	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
46	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
47	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
48	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
49	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
50	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
51	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
52	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
53	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
54	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
55	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
56	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
57	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
58	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
38	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
40	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
41	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
42	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
43	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
44	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
45	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
46	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
47	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
48	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
49	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
50	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
51	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
52	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
53	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
54	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
55	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
56	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
57	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
58	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

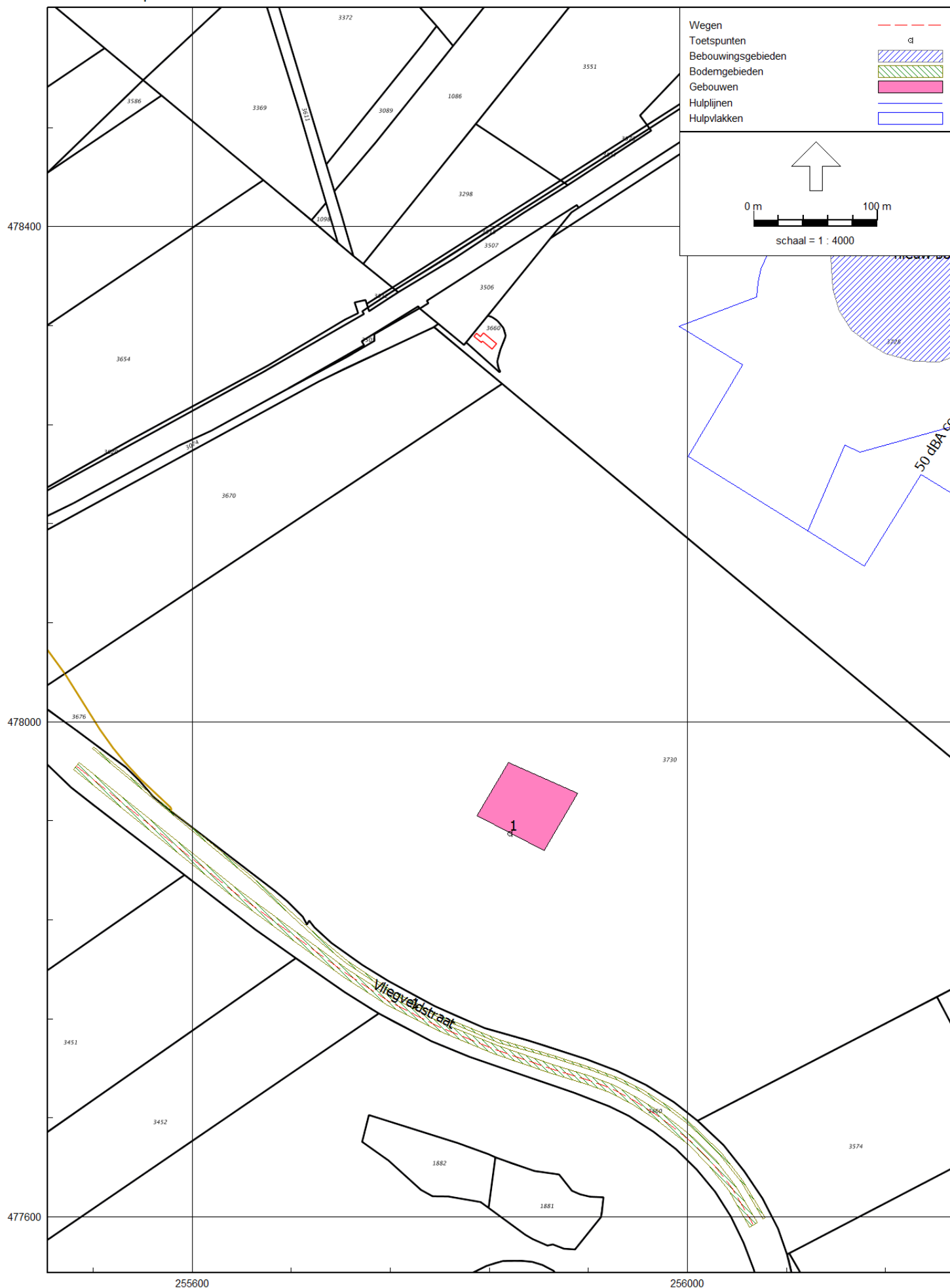
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

ItemID	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14
38	0,000	0,000	0	0	0
40	0,000	0,000	0	0	0
41	0,000	0,000	0	0	0
42	0,000	0,000	0	0	0
43	0,000	0,000	0	0	0
44	0,000	0,000	0	0	0
45	0,000	0,000	0	0	0
46	0,000	0,000	0	0	0
47	0,000	0,000	0	0	0
48	0,000	0,000	0	0	0
49	0,000	0,000	0	0	0
50	0,000	0,000	0	0	0
51	0,000	0,000	0	0	0
52	0,000	0,000	0	0	0
53	0,000	0,000	0	0	0
54	0,000	0,000	0	0	0
55	0,000	0,000	0	0	0
56	0,000	0,000	0	0	0
57	0,000	0,000	0	0	0
58	0,000	0,000	0	0	0

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Postweg 2	1,50	54,0	53,6	53,7	60,1
1_B	Postweg 2	4,50	55,7	55,4	55,5	61,9
1_C	Postweg 2	7,50	56,5	56,1	56,2	62,6
2_A	Postweg 2	1,50	53,5	53,2	53,3	59,7
2_B	Postweg 2	4,50	55,4	55,0	55,1	61,5
2_C	Postweg 2	7,50	56,3	55,9	56,0	62,4
3_A	Vliegveldstraat 62	1,50	51,5	51,1	51,2	57,6
3_B	Vliegveldstraat 62	4,50	52,3	52,0	52,1	58,5
3_C	Vliegveldstraat 62	7,50	53,2	52,8	52,9	59,3
4_A	Vliegveldstraat 62	1,50	48,0	47,6	47,8	54,2
4_B	Vliegveldstraat 62	4,50	48,7	48,3	48,5	54,9
4_C	Vliegveldstraat 62	7,50	49,3	48,9	49,0	55,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



parameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model Vliegveldstraat

Model eigenschap

Omschrijving	model Vliegveldstraat
Verantwoordelijke	Wim
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wim op 8-2-2018
Laatst ingezien door	Wim op 20-2-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

modelgegevens

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
1	Vliegveldstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	80	80	80	--

modelgegevens

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

Naam	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)	%MR(N)	%MR(P4)
1	80	80	80	--	80	80	80	--	12919,00	6,76	3,18	0,76	--	--	--	--	--

modelgegevens

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

Naam	%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)	LV(N)	LV(P4)
1	94,70	94,70	94,70	--	4,50	4,50	4,50	--	0,80	0,80	0,80	--	--	--	--	--	827,04	389,05	92,98	--

modelgegevens

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

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
1	39,30	18,49	4,42	--	6,99	3,29	0,79	--	81,82	91,91	97,08	104,08	111,53	107,76	100,88	89,73

modelgegevens

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

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
1	78,55	88,63	93,80	100,81	108,26	104,48	97,61	86,45	72,33	82,42	87,59	94,59	102,04	98,27	91,39

modelgegevens

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

Naam	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	80,23	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model Vliegveldstraat
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

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

modelgegevens

Model: model Vliegveldstraat
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	startbaan Twente	0,00
	verharding	0,00
	fietspad	0,00

modelgegevens

Model: model Vliegveldstraat
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
	nieuw bouwvlak -- 0,01m (Buitenzijde)	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

modelgegevens

Model: model Vliegveldstraat
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Ref1. 4k	Ref1. 8k
	0,80	0,80

