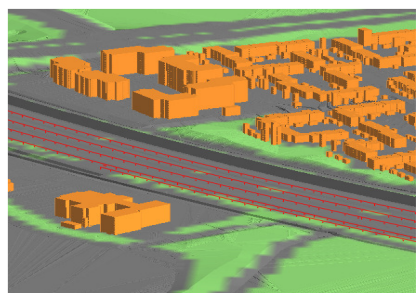
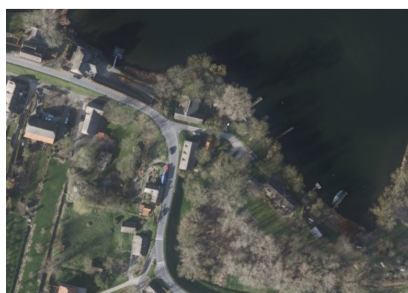
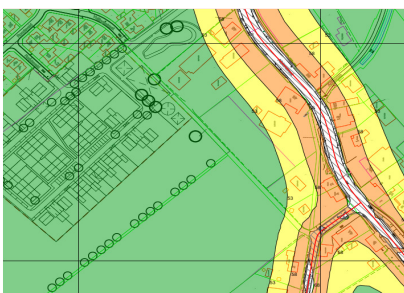


Rapport akoestisch onderzoek

Herziening WAAU, bouw woning nabij Hoge Maasdijk 51 te Andel

Gemeente Woudrichem



Rapport akoestisch onderzoek

Herziening WAAU, bouw woning nabij Hoge Maasdijk 51 te Andel

Gemeente Woudrichem

Datum:

16 augustus 2018

Projectgegevens:

RAO01-0254258-01B

Datum vrijgave	Opsteller(s)	Projectleider	Vrijgave
26-08-2018	RD	C. Stolzenbach	

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Algemeen	2
2.1	De Wet geluidhinder	2
2.2	Algemene normen	2
3	Reken- en meetvoorschriften	3
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	3
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	3
3.3	Zones langs wegen	3
4	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	4
4.1	Onderzoeksgebied	4
4.2	Verkeersgegevens	4
5	Resultaten van de berekeningen	6
6	Conclusie	8

Bijlage: Computeroutput Geomilieu SRM II

1 Organisatorische en algemene gegevens

Door CroonenBuro5 is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan 'Herziening WAAU, bouw woning nabij Hoge Maasdijk 51 te Andel', gemeente Woudrichem, verricht. Op deze locatie wordt de bouw van één nieuwe woning mogelijk gemaakt. Door de directe ligging aan de Hoge Maasdijk is inzicht gewenst in de geluidbelasting op de gevels van de woning.

Conform de Wet geluidhinder (verder Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van geluidgevoelige bebouwing die binnen de zone van een bron is gelegen (wegen met een snelheidsregime van 50 km/ uur of meer). In dit geval is het plan-gebied niet gelegen binnen een dergelijke zone, echter kent de Hoge Maasdijk (30 km/uur) een dusdanige verkeersintensiteit dat akoestisch onderzoek, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening ter beoordeling van het woon- en leefklimaat, meer dan wenselijk is.

Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege de wegen op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn gesteld. Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woning en de beschouwing van de genoemde wegen zijn dezelfde uitgangspunten en berekeningsmethode gehanteerd als in de Wet geluidhinder.

2 Algemeen

2.1 De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (in nieuwe situaties) dan wel het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidsgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een (spoor)weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn Burgemeester en Wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

- De geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen de geluidzone van een (spoor)weg.
- De doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

Bij het bestrijden van de geluidhinder kunnen drie categorieën van geluidsbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

- Bronbestrijding (wegverkeer: stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidsarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc., railverkeer: inzet van schijfgeremd reizigersmaterieel, inzet van kunststofremblokken bij goederentreinen, toepassing van raildempers etc.).
- Beperking van de geluidsoverdracht (geluidswallen en schermen, afstand houden tot de (spoor)weg).
- Beschermen van de ontvanger (door maatregelen voor en aan de gevel en goede akoestische indeling van een woning of andere geluidsgevoelige objecten, gevelisolatie).

2.2 Algemene normen

De normen, welke dienen te worden gehanteerd, zijn afhankelijk van de situatie. In de Wet geluidhinder worden, zoals eerder genoemd, nieuwe en bestaande situaties onderscheiden.

Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- Nieuw te projecteren woningen (en andere geluidsgevoelige bebouwing).
- Nieuwe (spoor)wegaanleg.

In voorliggend akoestisch onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidsgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden. Voorop staat dat er in ieder geval dat er sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daartoe zijn in het verzoek hogere waarde aanvullende eisen c.q. inspanningsverplichtingen opgenomen. Bovendien moet, middels de toelichting bij het bestemmingsplan, worden aangetoond dat er sprake is van de wenselijkheid tot het bouwen van woningen of andere geluidsgevoelige objecten op genoemde locatie.

3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 gehanteerd.

De rekenmethode I is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een rechte (spoor)weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de (spoor)weg respectievelijk op de rijstroken. Ook kan de methode gehanteerd worden als de woning op een grote afstand van een relatief kleine weg wordt gesitueerd.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en intensiteiten etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting. In voorliggend onderzoek zijn de berekeningen middels het programma Geomilieu V4.30 uitgevoerd met SRM II.

3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Voor wegen waarop met een snelheid van 70 km/uur en meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek:

- 2 dB;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is (geldt tot 1 juli 2018);
- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is (geldt tot 1 juli 2018).

Voor de overige wegen geldt een aftrek van 5 dB (stedelijk gebied).

3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (voor het begrip zone zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

3.3 Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een onderzoekszone heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist. Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg.

Breedte van de geluidzones wegverkeer:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In voorliggend akoestisch onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidsgevoelige bebouwing. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De gemeente Woudrichem streeft naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Uitgangspunt daarbij is dat op de gevels van geluidsgevoelige bebouwing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer niet wordt overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient deze minimaal te zijn. Voor de bebouwing kan dan, omdat er geen sprake is van de Wet geluidhinder, geen hogere waarde worden verzocht. Wel zijn er aanvullende eisen en inspanningsverplichtingen zoals het situeren van een geluidluwe gevel en/of buitenruimte, een akoestisch gunstige indeling van de woning en het voldoen aan de binnenwaarde (geluidwering van de gevel) conform de eisen die in het Bouwbesluit zijn gesteld.

4.1 Onderzoeksgebied

De berekeningen vinden plaats voor de woning Hoge Maasdijk ong. in de nabijheid van de Hoge Maasdijk.

4.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de Hoge Maasdijk zijn afkomstig uit telrapporten van de gemeente Woudrichem. De telling heeft plaatsgevonden in het jaar 2017 aan de Hoge Maasdijk ter hoogte van de Hoefweg en Duizendmorgen. Alhoewel dit niet het wegvak betreft ter hoogte van het plangebied (hier zijn geen metingen uitgevoerd) geeft dit wegvak, gezien het verloop van de weg, een reel beeld van de situatie ter hoogte van het plangebied. Uit deze telrapporten zijn de verkeersintensiteiten, de verdeling naar motorvoertuigencategorieën opgenomen. Voor de verdeling over het totaal van de dag, avond en nacht is gebruik gemaakt van een standaard onderverdeling. De verkeersintensiteiten zijn opgehoogd met een autonome jaarlijkse groei van 1% tot het jaar 2028.

Weg	Etmaal	Dag 6.5%			Avond 3.5%			Nacht 1%		
		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Hoge Maasdijk (Hoefweg – Duizendmorgen)	%	90,70	8,40	0,90	90,70	8,40	0,90	90,70	8,40	0,90
	1.276	75,23	6,97	0,75	40,51	3,75	0,40	11,57	1,07	0,11

Snelheid

De geluidsberekening op de Hoge Maasdijk is gebaseerd op een snelheid van 30 km/uur.

Verharding

Op de Hoge Maasdijk ligt een asfaltverharding (referentiewegdek)

Maatgevende periode

Voor de bepaling van de waarden zoals genoemd in de Wet geluidhinder (in Lden), wordt uitgegaan van het gemiddelde over drie periodes van een etmaal, te weten:

dagperiode: (07.00-19.00 uur);
 avondperiode: (19.00-23.00 uur);
 nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor wegen binnen stedelijk gebied, waar een snelheidsregime van 50 km/ uur en 60 km/ uur geldt een aftrek van 5 dB toegestaan. Vanwege de 30 km wegen kan voor de vergelijking met de gezoneerde wegen dezelfde aftrek worden gehanteerd. Voor de geluidbelasting die als basis dient voor de berekening van de binnenwaarde wordt geen aftrek gehanteerd.

Waarneemhoogte

In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn de hoogtes en goothoogtes van de toekomstige bebouwing opgenomen. Daaruit volgt een maximaal aantal bouwlagen met bijbehorende waarneemhoogte.

<u>bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5
3	7,5

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel en het gebied tussen de toekomstige geluidgevoelige bebouwing en de relevante weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd.

Afschermingen en reflecties

De bijdrage van afschermingen via o.a. huidige bebouwing is in de berekening opgenomen.

Maaiveld

De maaiveldhoogte van de bebouwing is maatgevend en op 0 gesteld. De hoogten van alle relevante objecten (zoals de weg) zijn daaraan gerelateerd. De hoogte van de weg ten opzichte van de toekomstige woning is circa 2 meter. In het akoestisch onderzoek is de weg daarom op 2 meter boven maaiveld gesteld.

5 Resultaten van de berekeningen

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening wordt de 30 km weg, ter toetsing aan het woon en leefklimaat, beschouwd. Als beoordelingscriterium worden daarbij de waarden uit de Wet geluidhinder gehanteerd. In het onderzoek is de Hoge Maasdijk opgenomen.

In de onderstaande tabel zijn de gevelbelastingen van alle waarneempunten opgenomen.

Geluidbelasting vanwege de Hoge Maasdijk

Hoogte	1,5 meter		4,5 meter		7,5 meter	
WP	1	2	1	2	1	2
01	55,8	51	56,8	52	56,0	51
02	51,2	46	52,2	47	51,7	47
03	47,8	43	49,3	44	49,3	44
04	35,0	30	36,8	32	37,8	33

1. geluidbelasting voor aftrek en afronding art 110g Wgh

2. geluidbelasting na aftrek en afronding art 110g Wgh

Uit de resultaten vanwege de Hoge Maasdijk blijkt dat de woning niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze woning kan gesteld worden dat de naar de genoemde weg gekeerde gevel een te hoge geluidbelasting kent. Daarom dienen geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de gevels van de woning te verminderen naar de voorkeursgrenswaarde te worden overwogen.

Overweging maatregelen

Bij de overweging van geluidbeperkende maatregelen gaat het om:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige/technische en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Bronmaatregelen

De aanleg van geluidreducerend asfalt, vermindering van snelheid en van verkeersintensiteiten zijn bronmaatregelen. Op de Hoge Maasdijk ligt een dichte asfaltverharding. Met een stille elementenverharding is een reductie van circa 1,3 dB te realiseren, echter kan hiermee nog niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het vervangen van het wegdek is financieel gezien niet wenselijk.

Het verminderen van de verkeersintensiteiten en snelheid is geen optie vanwege de aard en functie van deze (ontsluitings)weg. De weg is als zodanig in de verkeersstructuur van de gemeente opgenomen. Bronmaatregelen zijn verkeerstechnisch en financieel niet wenselijk en worden derhalve niet uitgevoerd.

Overdrachtsmaatregelen

Afstandvergroting tussen de bron en de geluidgevoelige objecten, het realiseren van afschermdende niet geluidgevoelige bebouwing en het plaatsen van geluidschermen of -wallen zijn overdrachtsmaatregelen. Er is, gezien het feit dat het een perceel van beperkte omvang betreft, geen ruimte voor een dergelijke maatregel. Daarnaast is het stedenbouwkundig niet wenselijk om de woning verder op het perceel te situeren. Het oprichten van afschermdende aaneengesloten niet geluidgevoelige bebouwing is om stedenbouwkundige redenen niet mogelijk. Het plaatsen van een

scherm is, vanwege de ontsluiting van de woning op de weg, verkeerstechnisch, stedenbouwkundig en financieel niet wenselijk. Derhalve worden geen geluidreducerende maatregelen in het overdrachtsgebied uitgevoerd.

Maatregelen voor en aan de gevel

Maatregelen zoals het realiseren van balkonschermen, vliesgevels etc., zijn in deze situatie niet realistisch omdat het een grondgebonden woning betreft.

Indien de woning binnen het regime van de Wet geluidhinder zouden vallen, zou een hogere waarde kunnen worden verleend en zou voldaan moeten worden aan eisen en inspanningsverplichtingen. Het gaat daarbij om het creëren van een geluidluwe gevel (waaraan getracht moet worden zoveel mogelijk geluidgevoelige ruimten te situeren), een geluidluwe buitenruimte en het voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat de woning ter plaatse van waarneempunt 01, aan de zijde van de Hoge Maasdijk een gevelbelasting heeft van meer dan 48 dB. De woning heeft aan de achterzijde wel een geluidluwe gevel en buitenruimte. Daarmee kan worden gesteld dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

6 Conclusie

Door CroonenBuro5 is voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan 'Hoge Maasdijk ong.' te Andel verricht. Op deze locatie wordt de bouw van één nieuwe woning mogelijk gemaakt.

Conform de Wet geluidhinder (verder Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van geluidgevoelige bebouwing die binnen de zone van een bron is gelegen (wegen met een snelheidsregime van 50 km/ uur of meer). In dit geval is het plan-gebied niet gelegen binnen een dergelijke zone, echter kent de Hoge Maasdijk (30 km/ uur) een dusdanige verkeersintensiteit dat akoestisch onderzoek, in het kader van de Wet ruimtelijke orde-ning ter beoordeling van het woon- en leefklimaat, meer dan wenselijk is. Als beoordelingscrite-rium worden daarbij de waarden uit de Wet geluidhinder gehanteerd.

Uit de resultaten vanwege de Hoge Maasdijk blijkt dat de woning niet voldoet aan de voorkeurs-grenswaarde van 48 dB.

Indien de woning binnen het regime van de Wet geluidhinder zouden vallen, zou een hogere waarde kunnen worden verleend en zou voldaan moeten worden aan eisen en inspanningsver-plichtingen. Het gaat daarbij om het creëren van een geluidluwe gevel (waaraan getracht moet worden zoveel mogelijk geluidgevoelige ruimten te situeren), een geluidluwe buitenruimte en het voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit. Dit is echter niet aan de orde omdat de geluidsbelasting wordt veroorzaakt door een 30 km weg.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat de woning ter plaatse van waarneempunt 01, aan de zijde van de Hoge Maasdijk een gevelbelasting heeft van meer dan 48 dB. De woning heeft aan de achterzijde wel een geluidluwe gevel en buitenruimte. Daarmee kan worden gesteld dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening.

Daarmee kan worden gesteld dat er in voldoende mate sprake is van een goed woon- en leefkli-maat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect akoestiek vormt daarmee geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

Bijlage: Computeroutput Geomilieu SRM II



Toetspunten

Model: eerste model
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
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Hoge Maasdijk

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Hoge Maasdijk
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		1,50	54,6	52,0	46,5	55,8
01_B		4,50	55,7	53,0	47,6	56,8
01_C		7,50	54,9	52,2	46,7	56,0
02_A		1,50	50,1	47,4	42,0	51,2
02_B		4,50	51,0	48,3	42,9	52,2
02_C		7,50	50,6	47,9	42,4	51,7
03_A		1,50	46,6	44,0	38,5	47,8
03_B		4,50	48,1	45,4	40,0	49,3
03_C		7,50	48,2	45,5	40,0	49,3
04_A		1,50	33,8	31,1	25,7	35,0
04_B		4,50	35,7	33,0	27,6	36,8
04_C		7,50	36,7	34,0	28,5	37,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Wegen

Model: eerste model
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))
01	Hoge Maasdijk	0,00	2,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30

Wegen

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

Naam	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))
01	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30

Wegen

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

Naam	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)
01	30	30	--	1276,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--

Wegen

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

Naam	%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)
01	--	90,70	90,70	90,70	--	8,40	8,40	8,40	--	0,90	0,90	0,90	--	--

Wegen

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

Naam	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)
01	--	--	--	75,23	40,51	11,57	--	6,97	3,75	1,07	--	0,75

Wegen

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

Naam	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
01	0,40	0,11	--	76,14	80,67	90,65	90,13	95,26	92,74	86,20

Wegen

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

Naam	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
01	81,38	73,45	77,99	87,96	87,44	92,57	90,05	83,51	78,69	68,01

Wegen

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

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
01	72,54	82,52	82,00	87,13	84,61	78,07	73,25	--	--

Wegen

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

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	--	--	--	--	--	--

Gebouwen

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250
01		10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80
02		9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80
03		6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80
04		6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80
05		9,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80
06		7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80

Gebouwen

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

Naam	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Hoogtelijnen

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

Naam	Omschr.	ISO_H
01		2,00
02		0,00

Bebouwingsgebied

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

Naam	Omschr.	Bf
01		0,00
03		0,00