



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} sinds 1971

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

telefoon
0575-544756

fax
0575-545648

website
www.vanderboomadvies.nl

e-mail
info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086

Geluidbelasting wegverkeer op locatie MFC te Switerbant

Versie 17 oktober 2017



opdrachtnummer

17-181

datum

17 oktober 2017

opdrachtgever

Buro SRO bv
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	3
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen	4
2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	4
3 RESULTATEN	5
3.1 Verkeerscijfers	5
3.2 Rekenmodel	5
3.3 Resultaten	5
4 CONCLUSIES	8
4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden	8
4.2 Maatregelen	8
4.3 Hogere waarden	9
4.4 Toetsing RO	9
4.5 Eis geluidwering	9

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181
bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina

datum
17 oktober 2017



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie van het MFC te Swifterbant. De ontwikkeling betreft de nieuwbouw van een MFC en appartementen. De geluidbelasting is berekend voor 2 varianten (model A en model B). De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Swifterbant op ca. 50 meter uit de as van de Dronterringweg (N711) binnen de geluidzone van deze weg. De ontwikkeling ligt op ca. 15 meter afstand van De Poort, dit is een 30 km weg zonder geluidzone. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.

De geluidbelasting van de gezoneerde Dronterringweg (N711) wordt getoetst aan de Wet Geluidhinder. De geluidbelasting door wegverkeer op de Dronterringweg (N711) bedraagt op de gevels van de locatie in beide varianten (model A en model B) ten hoogste 56 dB na aftrek van 2 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron is niet haalbaar en niet kosteneffectief. Afscherming van de woningen is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van de woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer op de Dronterringweg (N711) conform tabel III.2 (model A) dan wel tabel III.4 (model B).

Er zal voor het aspect geluid sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit. De rekenpunten genoemd in tabel III.4 en III.5 ondervinden op ten minste één waarneemhoogte een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek. Voor deze gevels zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting bedraagt zonder aftrek 59 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ voor deze gevel bedraagt dan 26 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina1

datum
17 oktober 2017



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie van het MFC te Swifterbant. De ontwikkeling betreft de nieuwbouw van een MFC en appartementen. De geluidbelasting is berekend voor 2 varianten (model A en model B)

De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Swifterbant op ca. 50 meter uit de as van de Dronterringweg (N711) binnen de geluidzone van deze weg. De ontwikkeling ligt op ca. 15 meter afstand van De Poort, dit is een 30 km weg zonder geluidzone. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.



onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181
bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
17 oktober 2017

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 en 2 in bijlage I en figuur 1 en 2 in bijlage II.



2 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader voor het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting door wegverkeer wordt in grote lijnen bepaald door de Wet Geluidhinder (Wgh), de Wet Ruimtelijke ordening (Wro) en het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2.1 Wet Geluidhinder

Er ligt langs wegen veelal een planologisch aandachtsgebied, de geluidzone. Binnen deze zone biedt de Wet Geluidhinder (Wgh) in een aantal gevallen bescherming tegen verkeerslawaaï aan geluidgevoelige bestemmingen. Er ligt geen zone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonerf.

2.2 Omvang geluidzone

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74 en is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving, te weten stedelijk of buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de bebouwde kom. De zone langs een auto(snel)weg is echter altijd buitenstedelijk gebied, ongeacht of deze zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Tabel II.1 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.1: Breedte van de geluidzone vanaf de as van de weg (Wgh art 74)		
Aantal rijstroken	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting bedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op andere geluidgevoelige gebouwen (Bgh art 3.1).

Het bevoegd gezag kan van dit beschermingsniveau afwijken door voor woningen een hogere waarde vast te stellen tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83), zoals gegeven in tabel II.2.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
17 oktober 2017



TABEL II.2: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs wegen (Wgh art 83)		
Gebouw	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
Woning	63 dB	53 dB
Agrarische woning	63 dB	58 dB
Vervangende nieuwbouw	68 dB	58 dB / 63 dB ¹

1 63 dB langs auto(snel)wegen binnen de bebouwde kom

De maximale ontheffingswaarden voor overige geluidgevoelige objecten bedragen (Bgh art 3.2) 53 dB buiten de bebouwde kom en 63 dB binnen de bebouwde kom. Voor geluidgevoelige terreinen bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181
bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina4

datum
17 oktober 2017

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

Wegen op woonerven en 30 km/u-wegen hebben geen geluidzone. De geluidbelasting door wegverkeer op deze wegen wordt dan ook formeel niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen kan echter wel van belang bij de beoordeling of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening”, bijvoorbeeld bij drukke 30 km/u-wegen. Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” kan het hanteren van grenswaarden worden aangesloten bij het hierboven omschreven toetsingskader van de Wgh.

2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De rekenmethoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en het bepalen van de geluidoverdracht tussen de weg en het immissiepunt (woninggevel).

De geluidbelasting wordt berekend in hoofdstuk 3.



3 RESULTATEN

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

De weg- en verkeersgegevens zijn in tabel III.1 weergegeven. Bij de berekeningen is voor de Dronterringweg (N711) uitgegaan van een prognose voor 2027 uit het verkeersmodel van de provincie Flevoland en van tellingen uit 2014 voor De Poort van de gemeente Dronten. Er is uitgegaan van een autonome groei van het wegverkeer met 1,5% per jaar.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens		
Omschrijving	Dronterringweg (N711) ri Dronten // A6	De Poort
- etmaalintensiteit 2030 / 2014	3000 // 3100	2426
- etmaalintensiteit jaar 2027	2869 // 2996	2944
- uurperc.dag/avond/nacht	6,7/2,7/1/1	6,9/3,2/0,63
- uur% lichte mvt dag/avond/nacht	83 // 82,5	92,2/96,1/94,3
- uur% middelzware mvt dag/avond/nacht	8,5 // 8,8	3,7/2,1/4,9
- uur% zware mvt dag/avond/nacht	8,5 // 8,7	4,1/1,8/0,8
- rijsnelheid [km/uur]	80	50/30
- type wegdek	SMA	DAB
- rotonde binnen 100 m	Ja	Ja
- obstakel binnen 100 meter	Nee	Nee

3.2 Rekenmodel

De op de geplande ontwikkeling invallende geluidbelasting is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van rekenmethode II.

3.3 Resultaten

Tabel III.2 geeft voor model A een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden door de Dronterringweg in 2027, na 2 dB aftrek ex art 110g Wgh. Gegeven is de geluidbelasting in alle rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 48 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina5

datum
17 oktober 2017



TABEL III.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2027 tgv de Dronerringweg na aftrek van 2 dB, voor model A.					
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m
1	Zuidgevel	47	48	50	50
2	Zuidgevel	51	52	52	52
3	Oostgevel	54	56	56	56
4	Oostgevel	53	55	56	
5	Oostgevel	53	54	55	
6	Noordgevel	48	49	50	

Tabel III.3 geeft voor model A een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden door alle wegen samen zonder aftrek ex art 110g Wgh. Gegeven is de geluidbelasting in alle rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 53 dB.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2027 tgv alle wegen samen zonder aftrek, voor model A.					
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m
1	Zuidgevel	57	58	58	58
2	Zuidgevel	58	59	59	59
3	Oostgevel	57	58	59	59
4	Oostgevel	56	57	58	
5	Oostgevel	55	56	57	
9	Westgevel	52	54	54	

Tabel III.4 geeft voor model B een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden door de Dronerringweg in 2027, na 2 dB aftrek ex art 110g Wgh. Gegeven is de geluidbelasting in alle rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 48 dB.

TABEL III.4: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2027 tgv de Dronerringweg na aftrek van 2 dB, voor model B.				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	47	48	50
2	Zuidgevel	50	51	52
3	Oostgevel	54	56	56
4	Oostgevel	53	55	56
5	Oostgevel	53	54	55
6	Noordgevel	48	49	50

Tabel III.5 geeft voor model B een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden door alle wegen samen zonder aftrek ex art 110g Wgh. Gegeven is de geluidbelasting in alle rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 53 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina6

datum
17 oktober 2017



TABEL III.5: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2027 tgv alle wegen samen zonder aftrek, voor model B.

Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidgevel	57	58	58
2	Zuidgevel	58	59	59
3	Oostgevel	57	58	59
4	Oostgevel	56	57	58
5	Oostgevel	55	56	57
9	Westgevel	53	54	54

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181
bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina7

datum
17 oktober 2017



4 CONCLUSIES

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

De geluidbelasting van de gezoneerde Dronterringweg (N711) wordt getoetst aan de Wet Geluidhinder. De geluidbelasting door wegverkeer op de Dronterringweg (N711) bedraagt op de gevels van de locatie in beide varianten (model A en model B) ten hoogste 56 dB na aftrek van 2 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

4.2 Maatregelen

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting op de woningen ten gevolge van wegverkeer op de Dronterringweg (N711) zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De N711 is voorzien van een standaard asfalt (DAB), dit is een asfalt type zonder geluidreductie ten opzichte van het referentiewegdek. Door het toepassen van een stil wegdek zou de geluidbelasting met ca. 4 dB (dunne deklaag 2) afnemen. Het vervangen van een wegdek is een taak van de wegbeheerder. Het wegdek van de N711 moet over een lengte van ca. 300 meter worden vervangen door een stil wegdek.

De kosten van een dunne deklaag in de situatie van groot onderhoud bedragen ca. € 26,- /m² (prijsspeil 2005, bron: RWS: Advies dunne deklaagen op niet-autosnelwegen (2007)). De kosten voor aanleg van een stil wegdek bedragen daarmee ca. € 46.800,- voor een weglengte van ca. 300 meter (bij een breedte van 6 meter). Hierin zijn de meerkosten voor extra onderhoud niet meegenomen. Wellicht dat ook meerkosten ontstaan door de geringe weglengte die wordt vervangen. Het wegdek op de rotonde kan niet worden vervangen door een stil wegdek omdat het wegdek wordt dichtgereden door wringend verkeer. Dit gaat ten koste van de effectiviteit van het vervangen van het wegdek.

Diverse gemeenten en provincies geven aan dat zeer terughoudend wordt omgegaan met de aanleg van stil asfalt waar het gaat om korte weglengtes, omdat daarbij verschillende onderhoudsproblemen ontstaan (met name op overgangen stil en gewoon asfalt). Ook Rijkswaterstaat gaat bij het vervangen van het wegdek als bronmaatregel uit van een minimum weglengte van ca. 500 meter.

Gezien de kosten van stil asfalt en de problemen met wringend verkeer en onderhoud van stille wegdekken met een korte weglengte is deze oplossing voor het terugdringen van de geluidbelasting op de locatie niet haalbaar.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181
bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
17 oktober 2017



Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Dronterringweg (N711) bedraagt 80 km/uur. Het terugbrengen van de verkeerssnelheid naar 60 km/uur ten behoeve van de geluidbelasting op de locatie is niet haalbaar gezien het karakter van de N711.

Afscherming van de locatie met een geluidscherm

De oostgevel van de locatie kan in theorie van de weg worden afgeschermd door het aanbrengen van een verdiepinghoge afscherming (geluidscherm). De hoogte van het geluidscherm dient voor een effectieve afscherming ten minste 10,5 meter (model A) resp. 7,5 meter (model B) te bedragen. Een scherm met een dergelijke hoogte op deze locatie is stedenbouwkundig ongewenst en niet kosteneffectief.

4.3 Hogere waarden

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron is niet haalbaar en niet kosteneffectief. Afscherming van de woningen is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van de woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer op de Dronterringweg (N711) conform tabel III.2 (model A) dan wel tabel III.4 (model B).

4.4 Toetsing RO

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh. De geluidbelasting door alle wegen samen bedraagt 59 dB op in de hoogst geluidbelaste rekenpunten.

Er zal voor het aspect geluid sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

4.5 Eis geluidwering

Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidwering van gebouwen. Volgens het Bouwbesluit moet de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een nieuwe woning ten minste gelijk zijn aan de invallende geluidbelasting verminderd met 33 dB; voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A;k}$. De voorschriften hebben tot doel de geluidbelasting binnenshuis in de verblijfsgebieden van een woning te beperken tot 33 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina9

datum
17 oktober 2017



De rekenpunten genoemd in tabel III.4 en III.5 ondervinden op ten minste één waarneemhoogte een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek. Voor deze gevels zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting bedraagt zonder aftrek 59 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan $G_{A;k}$ 26 dB.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
17-181

bestand
17-181r1.docx

bladzijde
pagina10

datum
17 oktober 2017



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

17-181

datum

17 oktober 2017

opdrachtgever

Buro SRO bv

't Goylaan 11

3525 AA Utrecht

auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	oktober 2017



Tekening 1

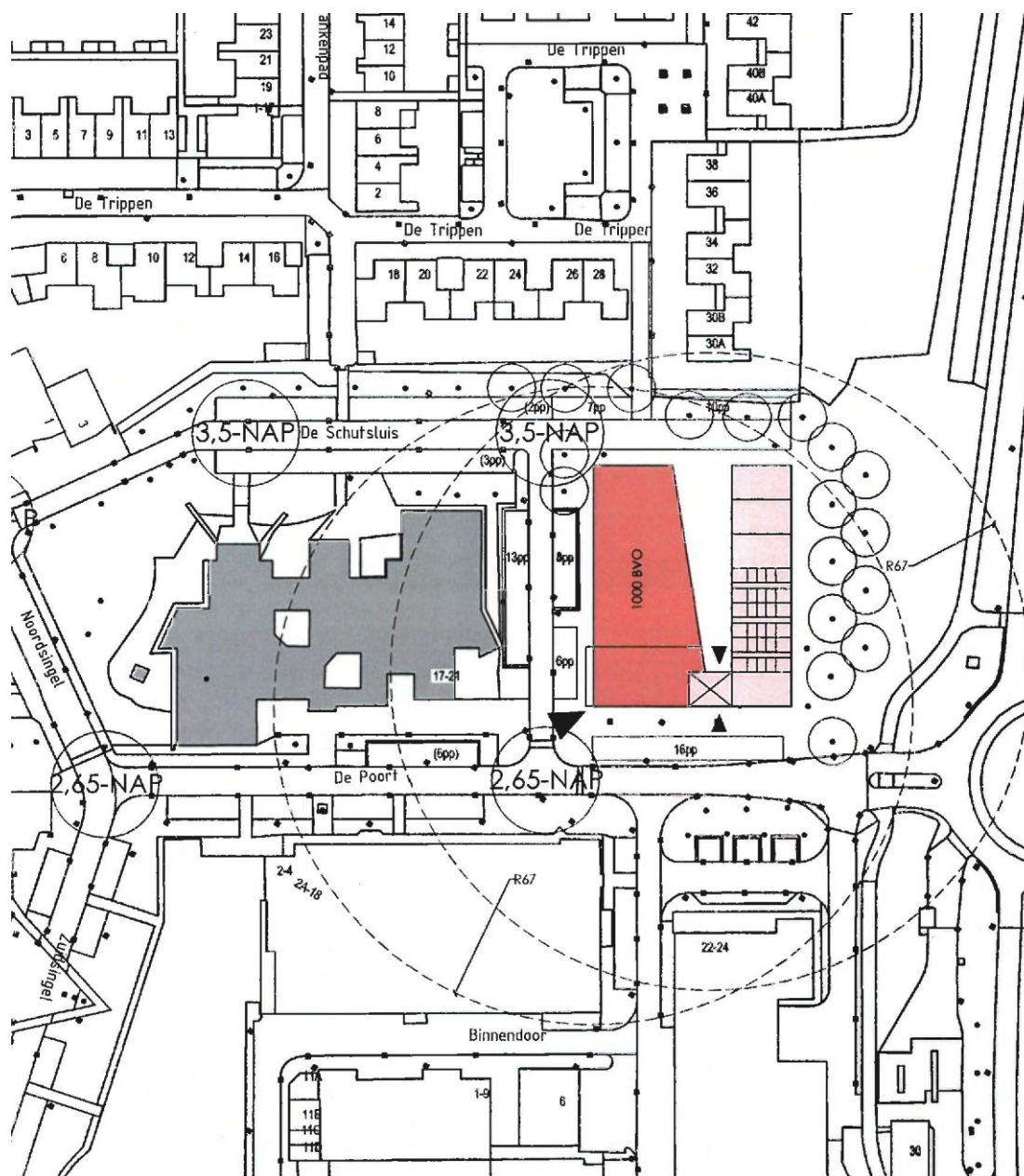
schaal ca. 1: -

project-nummer : 17-181

versie : oktober 2017



Situatie model A





Tekening 2

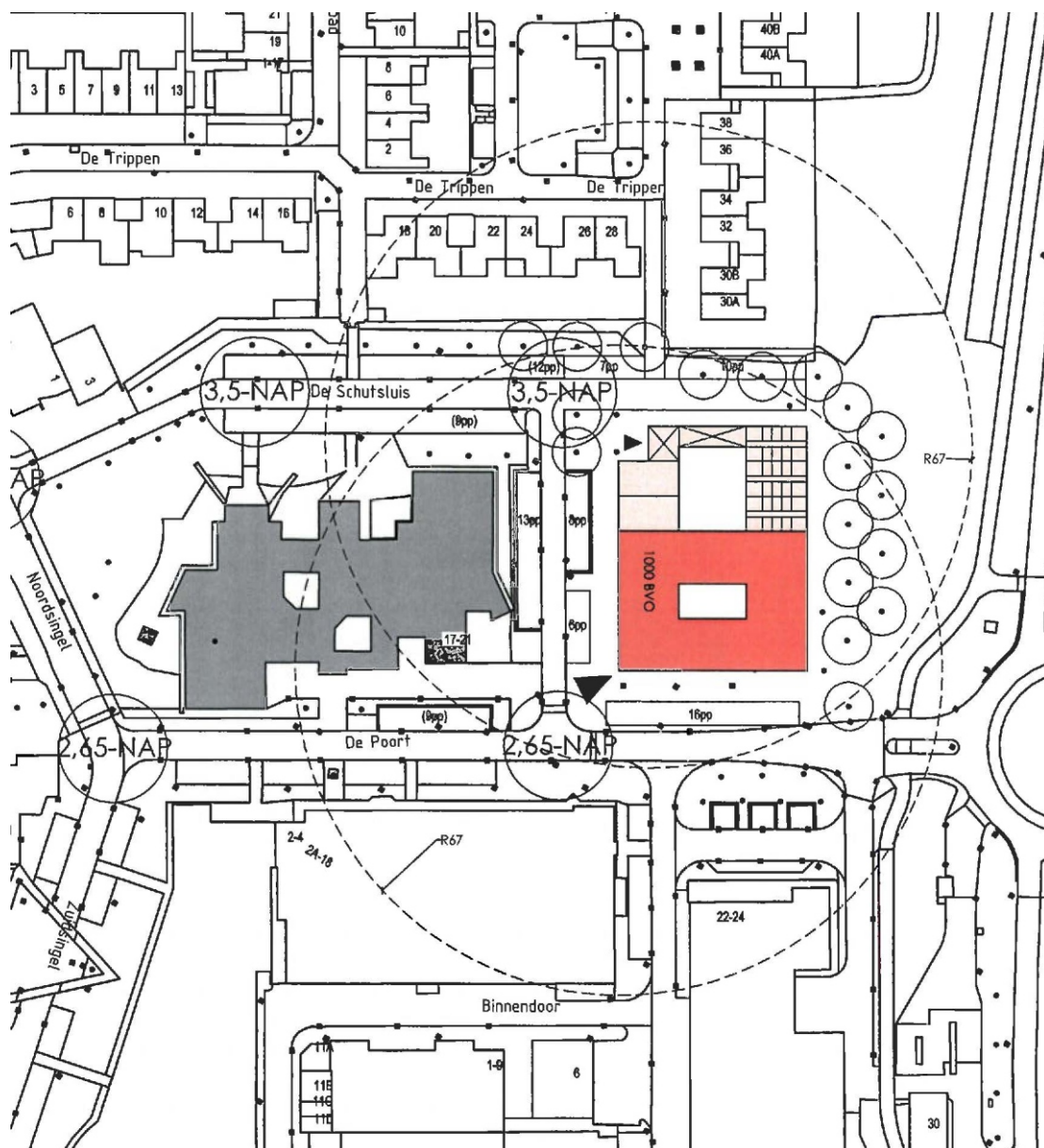
schaal ca. 1: -

project-nummer : 17-181

versie : oktober 2017



Situatie model B





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten

opdrachtnummer

17-181

datum

17 oktober 2017

opdrachtgever

Buro SRO bv

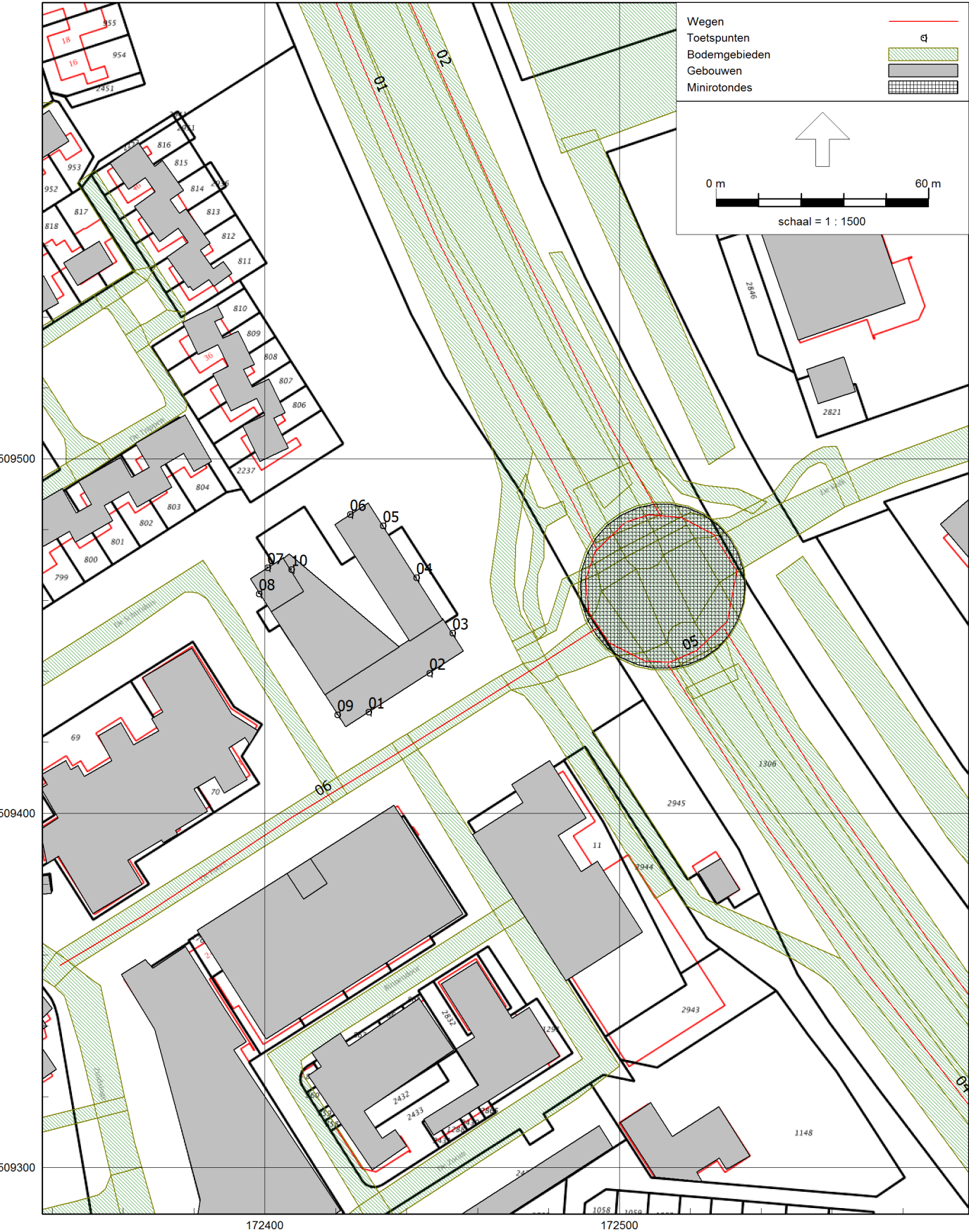
't Goylaan 11

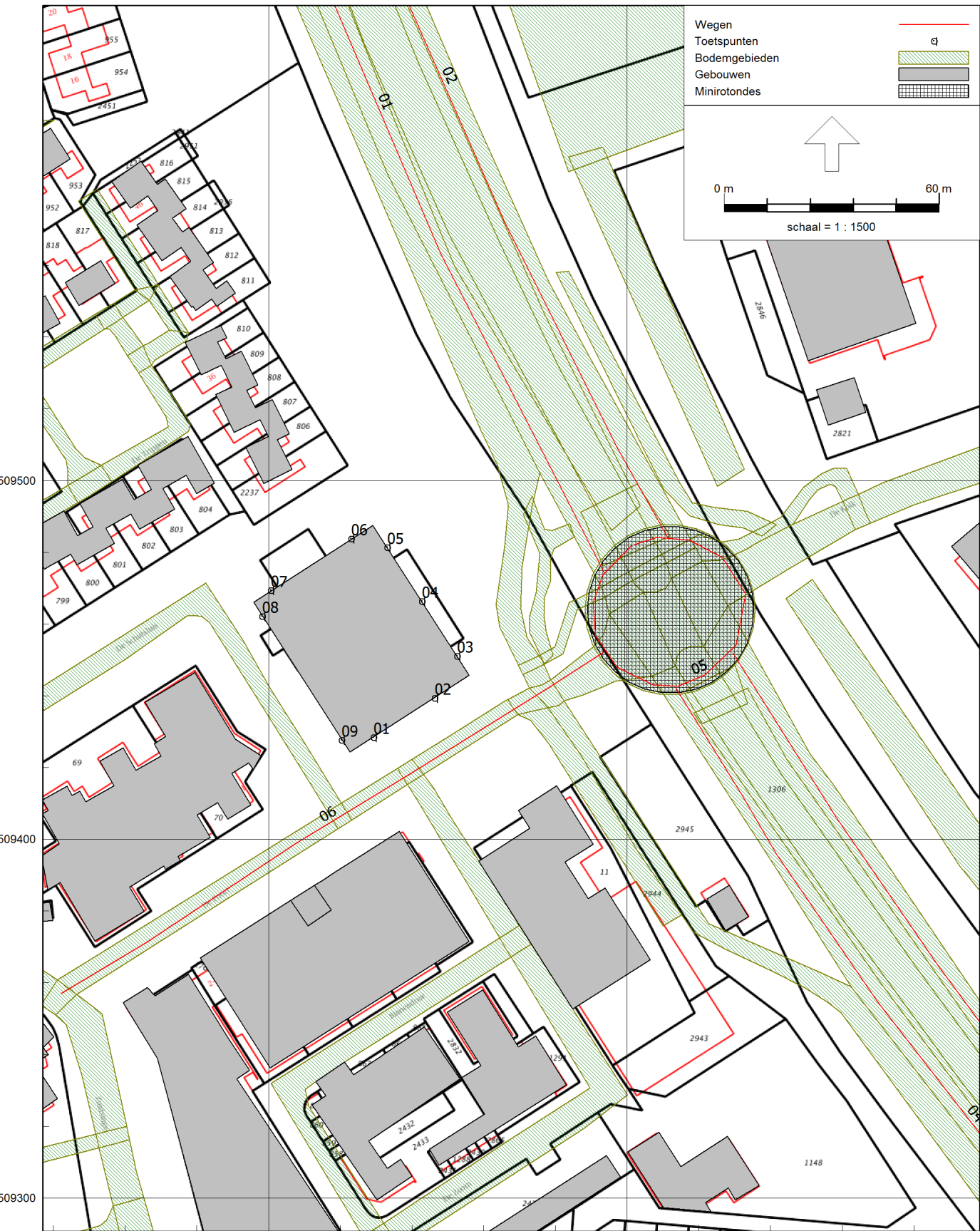
3525 AA Utrecht

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	oktober 2017

auteur

Ad Postma





Rapport: Resultatentabel
Model: model A
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Dronterringweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	46,2	42,2	38,3	47,2
01_B	zuidgevel	4,50	47,5	43,6	39,7	48,5
01_C	zuidgevel	7,50	48,5	44,5	40,6	49,5
01_D	zuidgevel	10,50	49,1	45,2	41,3	50,1
02_A	zuidgevel	1,50	48,5	44,6	40,7	49,5
02_B	zuidgevel	4,50	50,2	46,3	42,4	51,2
02_C	zuidgevel	7,50	50,9	47,0	43,0	51,9
02_D	zuidgevel	10,50	51,2	47,3	43,4	52,3
03_A	oostgevel	1,50	52,8	48,9	45,0	53,8
03_B	oostgevel	4,50	54,6	50,6	46,7	55,6
03_C	oostgevel	7,50	55,1	51,1	47,2	56,1
03_D	oostgevel	10,50	55,2	51,3	47,4	56,2
04_A	oostgevel	1,50	52,2	48,2	44,3	53,2
04_B	oostgevel	4,50	54,0	50,0	46,1	55,0
04_C	oostgevel	7,50	54,5	50,5	46,6	55,5
05_A	oostgevel	1,50	51,6	47,7	43,8	52,6
05_B	oostgevel	4,50	53,4	49,4	45,5	54,4
05_C	oostgevel	7,50	54,0	50,0	46,1	55,0
06_A	noordgevel	1,50	46,8	42,8	38,9	47,8
06_B	noordgevel	4,50	48,4	44,5	40,6	49,4
06_C	noordgevel	7,50	49,3	45,3	41,4	50,3
07_A	noordgevel	1,50	43,3	39,4	35,5	44,3
07_B	noordgevel	4,50	44,8	40,8	36,9	45,8
08_A	westgevel	1,50	23,9	19,9	16,0	24,9
08_B	westgevel	4,50	26,3	22,4	18,5	27,3
09_A	westgevel	1,50	32,4	28,5	24,6	33,4
09_B	westgevel	4,50	33,9	29,9	26,0	34,9
09_C	westgevel	7,50	36,9	33,0	29,1	37,9
09_D	westgevel	11,00	31,5	27,6	23,6	32,5
10_A	oostgevel	4,50	44,6	40,6	36,7	45,6

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	57,5	53,0	46,7	57,3
01_B	zuidgevel	4,50	58,3	53,7	47,5	58,1
01_C	zuidgevel	7,50	58,3	53,7	47,7	58,2
01_D	zuidgevel	10,50	58,1	53,6	47,6	58,0
02_A	zuidgevel	1,50	58,0	53,5	47,4	57,9
02_B	zuidgevel	4,50	58,8	54,3	48,4	58,8
02_C	zuidgevel	7,50	58,9	54,4	48,6	58,9
02_D	zuidgevel	10,50	58,7	54,2	48,6	58,7
03_A	oostgevel	1,50	56,3	52,2	47,7	57,0
03_B	oostgevel	4,50	57,9	53,7	49,3	58,5
03_C	oostgevel	7,50	58,2	54,1	49,8	58,9
03_D	oostgevel	10,50	58,3	54,1	49,8	59,0
04_A	oostgevel	1,50	54,6	50,6	46,5	55,5
04_B	oostgevel	4,50	56,4	52,4	48,3	57,3
04_C	oostgevel	7,50	56,9	52,9	48,8	57,8
05_A	oostgevel	1,50	53,8	49,8	45,9	54,8
05_B	oostgevel	4,50	55,6	51,6	47,6	56,5
05_C	oostgevel	7,50	56,2	52,2	48,2	57,1
06_A	noordgevel	1,50	48,8	44,9	41,0	49,8
06_B	noordgevel	4,50	50,5	46,5	42,6	51,5
06_C	noordgevel	7,50	51,3	47,4	43,4	52,3
07_A	noordgevel	1,50	45,4	41,4	37,5	46,4
07_B	noordgevel	4,50	46,9	42,9	39,0	47,9
08_A	westgevel	1,50	42,0	37,5	30,8	41,7
08_B	westgevel	4,50	44,2	39,6	32,9	43,9
09_A	westgevel	1,50	52,8	48,3	41,5	52,5
09_B	westgevel	4,50	54,0	49,3	42,6	53,6
09_C	westgevel	7,50	54,1	49,4	42,8	53,8
09_D	westgevel	11,00	53,8	49,1	42,4	53,4
10_A	oostgevel	4,50	46,7	42,8	38,8	47,7

Rapport: Resultatentabel
Model: model B
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Dronterringweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	46,2	42,2	38,3	47,2
01_B	zuidgevel	4,50	47,5	43,6	39,7	48,5
01_C	zuidgevel	7,50	48,5	44,5	40,6	49,5
02_A	zuidgevel	1,50	48,5	44,6	40,7	49,5
02_B	zuidgevel	4,50	50,2	46,2	42,3	51,2
02_C	zuidgevel	7,50	50,9	46,9	43,0	51,9
03_A	oostgevel	1,50	52,8	48,8	44,9	53,8
03_B	oostgevel	4,50	54,5	50,6	46,7	55,5
03_C	oostgevel	7,50	55,1	51,1	47,2	56,1
04_A	oostgevel	1,50	52,2	48,3	44,4	53,2
04_B	oostgevel	4,50	54,0	50,0	46,1	55,0
04_C	oostgevel	7,50	54,5	50,5	46,6	55,5
05_A	oostgevel	1,50	51,6	47,7	43,8	52,6
05_B	oostgevel	4,50	53,4	49,4	45,5	54,4
05_C	oostgevel	7,50	54,0	50,0	46,1	55,0
06_A	noordgevel	1,50	46,7	42,8	38,9	47,7
06_B	noordgevel	4,50	48,3	44,4	40,5	49,3
06_C	noordgevel	7,50	49,2	45,2	41,3	50,2
07_A	noordgevel	1,50	43,3	39,4	35,5	44,3
07_B	noordgevel	4,50	44,8	40,9	37,0	45,8
07_C	noordgevel	7,50	45,9	41,9	38,0	46,9
08_A	westgevel	1,50	24,7	20,7	16,8	25,7
08_B	westgevel	4,50	27,5	23,5	19,6	28,5
08_C	westgevel	7,50	30,0	26,1	22,2	31,0
09_A	westgevel	1,50	32,4	28,4	24,5	33,4
09_B	westgevel	4,50	33,6	29,7	25,8	34,6
09_C	westgevel	7,50	35,2	31,2	27,3	36,2

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidgevel	1,50	57,5	53,0	46,7	57,4
01_B	zuidgevel	4,50	58,3	53,8	47,6	58,2
01_C	zuidgevel	7,50	58,3	53,8	47,7	58,2
02_A	zuidgevel	1,50	58,0	53,5	47,5	57,9
02_B	zuidgevel	4,50	58,8	54,3	48,5	58,8
02_C	zuidgevel	7,50	58,9	54,4	48,7	58,9
03_A	oostgevel	1,50	56,3	52,1	47,6	56,9
03_B	oostgevel	4,50	57,8	53,7	49,3	58,5
03_C	oostgevel	7,50	58,2	54,0	49,7	58,9
04_A	oostgevel	1,50	54,6	50,6	46,5	55,5
04_B	oostgevel	4,50	56,5	52,5	48,4	57,4
04_C	oostgevel	7,50	56,9	52,9	48,9	57,8
05_A	oostgevel	1,50	53,8	49,8	45,9	54,8
05_B	oostgevel	4,50	55,6	51,6	47,6	56,5
05_C	oostgevel	7,50	56,2	52,2	48,2	57,1
06_A	noordgevel	1,50	48,7	44,8	40,9	49,7
06_B	noordgevel	4,50	50,4	46,4	42,5	51,4
06_C	noordgevel	7,50	51,2	47,3	43,3	52,2
07_A	noordgevel	1,50	45,4	41,4	37,5	46,4
07_B	noordgevel	4,50	46,9	42,9	39,0	47,9
07_C	noordgevel	7,50	48,0	44,0	40,1	49,0
08_A	westgevel	1,50	42,0	37,5	30,8	41,7
08_B	westgevel	4,50	44,2	39,6	33,0	43,9
08_C	westgevel	7,50	45,3	40,7	34,1	45,0
09_A	westgevel	1,50	52,9	48,3	41,6	52,6
09_B	westgevel	4,50	54,0	49,4	42,7	53,7
09_C	westgevel	7,50	54,1	49,4	42,8	53,8

[illegible]

[illegible]

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

Naam	Omschr.	Bf
nl.top10nl		0,00
nl.top10nl		0,00
nl.top10nl		0,00
01	hard	0,00
02	hard	0,00
03	hard	0,00
04	hard	0,00
05	hard	0,00
06	hard	0,00
07	hard	0,00
08	hard	0,00
		0,00
1		0,00
		0,00

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen
17-181 MFC Swifterbant

Bijlage II oktober 2017
Lijst van gebouwen model A

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
04	MFC	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	MFC	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	MFC	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	MFC	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,97	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,47	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,61	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,81	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,65	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,32	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		19,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,28	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,32	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,31	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		31,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,13	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		14,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,38	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,01	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,06	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,41	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,77	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,82	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,04	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,56	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,74	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model A
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	Refl. 4k	Refl. 8k
NL.TOP10NL		9,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,52	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,15	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	MFC model B	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,97	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,47	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,61	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,81	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,65	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,32	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		19,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,28	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,32	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,31	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		31,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,13	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		14,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		11,38	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,01	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,06	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,41	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,77	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,82	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,04	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,56	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,74	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,52	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,15	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model B
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	Refl. 4k	Refl. 8k
NL.TOP10NL		4,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model A
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	11,00	--	--	Ja
02	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	11,00	--	--	Ja
03	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	11,00	--	--	Ja
04	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	11,00	--	--	Ja
10	oostgevel	0,00	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja

Model: model B
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: model A
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))	V(MV(D))
01	Dronerringweg ri Dronten	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
02	Dronerringweg ri A6	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
03	Dronerringweg ri A6	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
04	Dronerringweg ri Dronten	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
05	rotonde	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--	50
06	De Poort	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30

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

Naam	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)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)
01	80	80	--	80	80	80	--	2869,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	83,00	83,00	83,00	--	8,50
02	80	80	--	80	80	80	--	2969,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	82,50	82,50	82,50	--	8,80
03	80	80	--	80	80	80	--	2969,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	82,50	82,50	82,50	--	8,80
04	80	80	--	80	80	80	--	2869,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	83,00	83,00	83,00	--	8,50
05	50	50	--	50	50	50	--	2969,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	82,50	82,50	82,50	--	8,80
06	30	30	--	30	30	30	--	2944,00	6,90	3,20	0,63	--	--	--	--	--	92,20	96,10	94,30	--	3,70

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

Naam	%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)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)
01	8,50	8,50	--	8,50	8,50	8,50	--	--	--	--	--	159,55	64,29	26,19	--	16,34	6,58	2,68	--	16,34	6,58
02	8,80	8,80	--	8,70	8,70	8,70	--	--	--	--	--	164,11	66,13	26,94	--	17,51	7,05	2,87	--	17,31	6,97
03	8,80	8,80	--	8,70	8,70	8,70	--	--	--	--	--	164,11	66,13	26,94	--	17,51	7,05	2,87	--	17,31	6,97
04	8,50	8,50	--	8,50	8,50	8,50	--	--	--	--	--	159,55	64,29	26,19	--	16,34	6,58	2,68	--	16,34	6,58
05	8,80	8,80	--	8,70	8,70	8,70	--	--	--	--	--	164,11	66,13	26,94	--	17,51	7,05	2,87	--	17,31	6,97
06	2,10	4,90	--	4,10	1,80	0,80	--	--	--	--	--	187,29	90,53	17,49	--	7,52	1,98	0,91	--	8,33	1,70

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

Naam	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	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
01	2,68	--	78,50	87,78	93,16	100,38	105,61	101,75	94,89	84,19	74,55	83,84	89,22	96,43	101,67	97,80	90,94
02	2,84	--	78,72	88,01	93,39	100,60	105,78	101,92	95,06	84,37	74,77	84,07	89,44	96,65	101,83	97,97	91,11
03	2,84	--	78,72	88,01	93,39	100,60	105,78	101,92	95,06	84,37	74,77	84,07	89,44	96,65	101,83	97,97	91,11
04	2,68	--	78,50	87,78	93,16	100,38	105,61	101,75	94,89	84,19	74,55	83,84	89,22	96,43	101,67	97,80	90,94
05	2,84	--	81,20	88,63	95,96	99,71	104,24	101,00	94,37	86,46	77,25	84,69	92,01	95,76	100,29	97,05	90,42
06	0,15	--	87,05	92,52	100,93	98,91	101,50	95,15	90,24	86,21	82,24	87,12	94,89	94,40	97,47	90,86	85,82

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

Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k
01	80,24	70,65	79,94	85,32	92,53	97,77	93,90	87,04	76,34	--	--	--	--	--	--	--
02	80,43	70,87	80,17	85,55	92,75	97,93	94,07	87,21	76,53	--	--	--	--	--	--	--
03	80,43	70,87	80,17	85,55	92,75	97,93	94,07	87,21	76,53	--	--	--	--	--	--	--
04	80,24	70,65	79,94	85,32	92,53	97,77	93,90	87,04	76,34	--	--	--	--	--	--	--
05	82,51	73,35	80,79	88,11	91,86	96,39	93,15	86,52	78,61	--	--	--	--	--	--	--
06	80,45	75,83	80,57	89,10	87,16	90,40	83,95	78,87	74,12	--	--	--	--	--	--	--

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

Naam	LE (P4) 8k
01	--
02	--
03	--
04	--
05	--
06	--

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

Naam	Omschr.
01	rotonde