

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Huppelseweg 1, Huppel

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

HUPPELSEWEG 1, HUPPEL

Opdrachtgever: Eeckhof B.V.
Status: Definitief
Datum: Maart 2022
Projectnummer: 2022-108



Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16
7609 RG ALMELO

Vestiging Zwolle
Dr. Van Wiechenweg 2
8025 BZ ZWOLLE

Vestiging Utrecht
Euclideslaan 265
3584 BV UTRECHT

T: 0546-45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

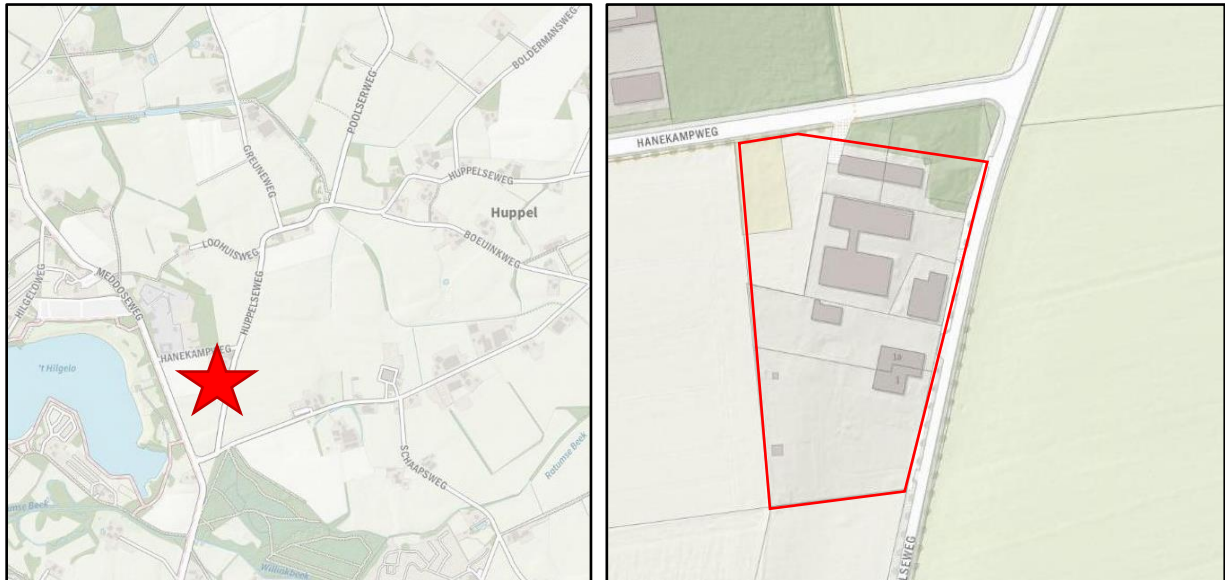
Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	4
HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER.....	5
2.1 ALGEMEEN.....	5
2.2 ZONE LANGS WEGEN	5
2.3 GRENSWAARDEN.....	5
2.4 BEREKENEN GELUIDSBELASTING.....	6
2.5 GEMEENTELIJK GELUIDSBELEID	6
HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN.....	7
3.1 SITUATIE PROJECTGEBIED	7
3.2 VERKEERSGEGEVENS.....	8
HOOFDSTUK 4 RESULTATEN.....	9
4.1 BEREKENINGEN	9
4.2 GELUIDSBELASTING.....	9
4.3 HOGERE WAARDE	10
HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE	11
BIJLAGEN	12
BIJLAGE 1 REKENMODEL.....	12
BIJLAGE 2 ITEMEIGENSCHAPPEN.....	13
BIJLAGE 3 RESULTATEN	14

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend Akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel gelegen aan de Huppelseweg 1 te Huppel. Initiatiefnemers zijn voornemens om de landschapsontsierende opstallen te slopen en hier een vrijstaande woning voor terug te bouwen.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied, ten opzicht van de omgeving, weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: PDOK)

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het benodigd de geluidbelasting ter plaatse van de te realiseren woning te toetsen aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voorliggend onderzoek heeft uitsluitend betrekking op het aspect wegverkeerslawaai. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, wijzigingsplan, uitwerkingsplan of bij het voorbereiden van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Doel van dit onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevel van een geluidsgevoelig object als gevolg van de weg te bepalen. Onderzoek is enkel noodzakelijk indien een geluidsgevoelige bestemming zich binnen de wettelijke geluidszone van een weg bevindt. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de wettelijke geluidszone van wegen.

2.2 Zone langs wegen

Artikel 74.1 van de Wgh bepaalt dat wegen een wettelijke geluidszone hebben. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of in buiten stedelijk gebied is gelegen. In tabel 1 worden de wettelijke geluidszones weergegeven.

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

Tabel 1 Wettelijke geluidszones wegen (Bron: wetten.overheid.nl).

De wettelijke geluidszone bevindt zich aan weerszijde van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- en fietspaden en vluchtstroken behoren niet tot de weg.

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woning(en). Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald. De L_{den} -waarde is het energetisch en naar tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- Het geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- Het geluidsniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- Het geluidsniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidsbelasting dient aan de voorkeurswaarde en indien nodig aan de uiterste grenswaarde van de Wgh worden getoetst.

Op basis van artikel 74.2 van de Wgh gelden de in tabel 1 opgenomen zones niet voor:

- Wegen die als woonerf zijn aangeduid;
- Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Het feit dat er voor de hiervoor genoemde gevallen geen wettelijke geluidszone geldt, betekent niet dat een akoestisch onderzoek automatisch niet benodigd is. Indien vooraf aangenomen kan worden dat niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB kan worden voldaan, dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidsbelasting van de weg kan hierdoor meegenomen worden in de belangenafweging in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.

2.3 Grenswaarden

In de Wgh worden eisen gesteld aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op gevels van nog niet geprojecteerde woningen of gebouwen die binnen de geluidszone van een weg liggen. Met niet geprojecteerde woningen of gebouwen worden bedoeld:

'woningen of gebouwen waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht niet toelaat'.

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting door wegverkeer bedraagt 48 dB. Bij een hogere geluidsbelasting kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Voor een hogere waarde geldt een maximum, afhankelijk van de ligging van een geluidsgevoelig object.

In tabel 2 is de hoogst mogelijke grenswaarde voor woningen als gevolg van wegverkeerslawaai weergegeven.

Locatie woning	Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai
Stedelijk gebied	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)
Buitenstedelijk gebied	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)

Tabel 2 Hoogst mogelijke grenswaarde wegverkeerslawaai (Bron: wetten.overheid.nl)

Het vaststellen van een hogere waarde is enkel mogelijk indien maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Hierbij moet afgewogen worden of de cumulatieve geluidsbelasting (het totaal van de geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk) niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet bij de bouwvergunningaanvraag aangetoond worden dat aan de gestelde geluidseisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan zoals in artikel 3.1 van het bouwbesluit en in artikel 4.4 van het Besluit geluidhinder genoemd wordt.

2.4 Berekenen geluidsbelasting

De geluidsbelasting moet per weg afzonderlijk berekend worden en aan de voorkeurswaarde getoetst worden. Voordat de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde van 48 dB getoetst wordt, mag de berekende geluidsbelasting op basis van artikel 110g van de Wgh, aangevuld met artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, worden verminderd. Reden hiervoor is de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen steeds verder af zal nemen. De geluidsbelasting mag in de volgende situaties worden verminderd met:

- 5 dB voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/uur;

Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer mag de geluidsbelasting worden verminderd met:

- 4 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 57 dB bedraagt;
- 3 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor overige geluidsbelasting.

Uit uitspraak 201304862/3/R2 van de Raad van State blijkt dat het voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur eveneens is toegestaan de geluidsbelasting met 5 dB te verminderen. Bij lagere snelheden wordt de geluidsemissie voornamelijk door motorgeluid veroorzaakt, bandengeluid speelt een minder grote rol. Toekomstige geluidsreductie is in de toekomst voornamelijk te verwachten door het gebruik van stillere motoren. De aftrek van 5 dB kan daardoor ook toegepast worden bij snelheden van 30 km/uur of minder.

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

Het geluidbeleid van de gemeente Winterswijk is omschreven in de "Evaluatie en herziening geluidbeleid Winterswijk 2016" (vastgesteld op 25 februari 2016). Hierin zijn onder meer de criteria opgenomen voor het verlenen van hogere waarden. Het gemeentelijk geluidbeleid sluit aan bij de Wgh met betrekking tot de voorkeurswaarde (48 dB), de maximale grenswaarde (63 dB) en de voorwaarden voor het stellen van een hogere waarde.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie projectgebied

Initiatiefnemers zijn voornemens om de landschapsontsierende bebouwing te slopen en hier één woning voor terug te bouwen. In afbeelding 3.1 is het voorlopig ontwerp weergegeven.

In afbeelding 3.1 is de gewenste situatie weergegeven.



Afbeelding 3.1 Gewenste situatie (bron: Raaklijn Architectuur)

Het projectgebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van drie verschillende wegen. Dit zijn de: Huppelseweg, Waliënsesweg en de Meddoseweg. Alle wegen zijn wegen met een snelheidsregime van 60 km/uur.

In de nabijheid van het projectgebied liggen geen andere wegen die relevant worden geacht voor voorliggend onderzoek.

In onderstaande tabel zijn de gehanteerde uitgangspunten van het bijbehorende rekenmodel weergegeven.

Locatie projectgebied	Buiten stedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai	53 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidsbelasting alle wegen	5 dB

Tabel 4 Uitgangspunten onderzoek

3.2 Verkeersgegevens

De gemeente Winterswijk heeft telgegevens aangeleverd. Voor de Meddoseweg zijn dit telgegevens uit het jaar 2018. Voor de Huppelseweg betreffen dit telgegevens uit het jaar 2019. Voor de Waliëneweg zijn dat telgegevens uit het jaar 2020. Voor alle wegen zijn prognosecijfers voor het jaar 2032 berekend. Om tot dit cijfer te komen is met een procentuele groei van 1,5% per jaar gerekend.

In de onderstaande tabel zijn de gegevens weergegeven.

Weg	Etmaals-intensiteit (2032)	Uurintensiteit [in %]		Lichte mvt [in %]		Middelzware mvt [in %]		Zware mvt [in %]	
		D	A	D	A	D	A	D	A
Meddoseweg Referentiewegdek (60 km/uur)	2.844	D	6,65	D	95,7	D	2,5	D	1,8
		A	3,6	A	95,7	A	2,5	A	1,8
		N	0,73	N	95,7	N	2,5	N	1,8
Huppelseweg Referentiewegdek (60 km/uur)	1.025	D	6,6	D	95,6	D	2,1	D	2,3
		A	4,05	A	95,6	A	2,1	A	2,3
		N	0,51	N	95,6	N	2,1	N	2,3
Waliëneweg Referentiewegdek (60 km/uur)	4.428	D	6,83	D	94,9	D	3	D	2,2
		A	3,6	A	94,9	A	3	A	2,2
		N	0,46	N	94,9	N	3	N	2,2

Tabel 5 Weg- en verkeersgegevens (bron: gemeente Winterswijk, aangepast door BJZ.nu)

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

De overdrachtsberekening voor de wegen is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Bij de berekening is uitgegaan van een standaard bodemfactor van 1,0 (akoestisch zacht). In het model zijn de volgende zaken opgenomen:

- wegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte;
- harde bodemgebieden;
- Grid met rekenpunten op 4 meter;

In bijlage 1 is een uitsnede van het rekenmodel weergegeven en in bijlage 2 zijn de itemeigenschappen weergegeven.

4.2 Geluidsbelasting

Omdat de exacte locatie ten tijde van voorliggend akoestisch onderzoek onbekend is, is er ter plaatse van de huidige bebouwing een grid gelegd.

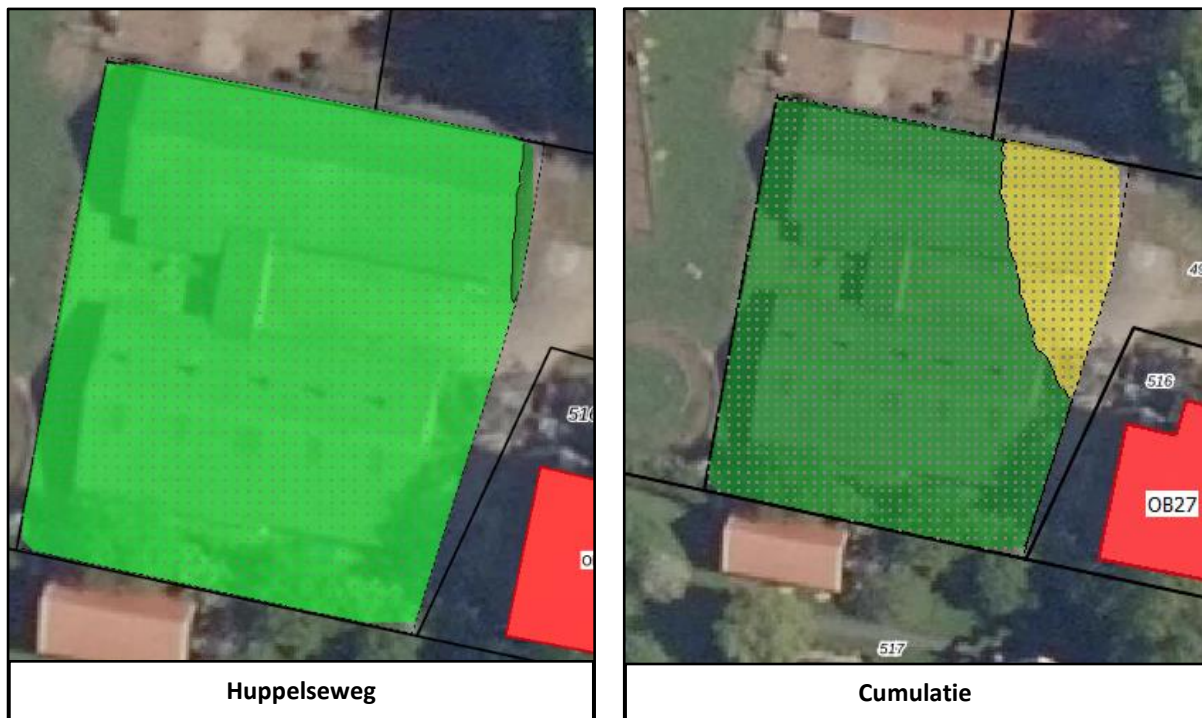
Uit de resultaten van het grid blijkt dat voor de Meddoseweg en de Waliënseweg de rekenresultaten inclusief 5 dB reductie onder de 47 dB blijft. Voor de Huppelseweg geldt, dat het gehele projectgebied onder de 48 dB blijft. Voor alle wegen geldt dat er wordt voldaan aan de voorkeurswaarde.

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt hoogstens 53 dB.

In afbeelding 4.1 en 4.2 zijn de resultaten weergegeven. De lichtgroene gebieden hebben een waarde onder de 46 dB. De donkergroene gebieden hebben een waarde onder de 48 dB. De gele gebieden hebben een waarde tussen de 48 en de 53 dB. In bijlage 3 zijn de gehele grids weergegeven (inclusief legenda).



Afbeelding 4.1 Resultaten grids Meddoseweg en Waliënse-weg



Afbeelding 4.2 Geluidbelasting grids Huppelseweg en cumulatie

4.3 Hogere Waarde

Het vaststellen van een hogere waarde is enkel nodig wanneer niet aan de voorkeurswaarde kan worden voldaan. In voorliggend geval wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Een hogere waarde is dan ook niet nodig.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Initiatiefnemers zijn voornemens om de landschapsontsierende bebouwing te slopen en hier één woning voor terug te bouwen. In afbeelding 3.1 is het voorlopig ontwerp weergegeven.

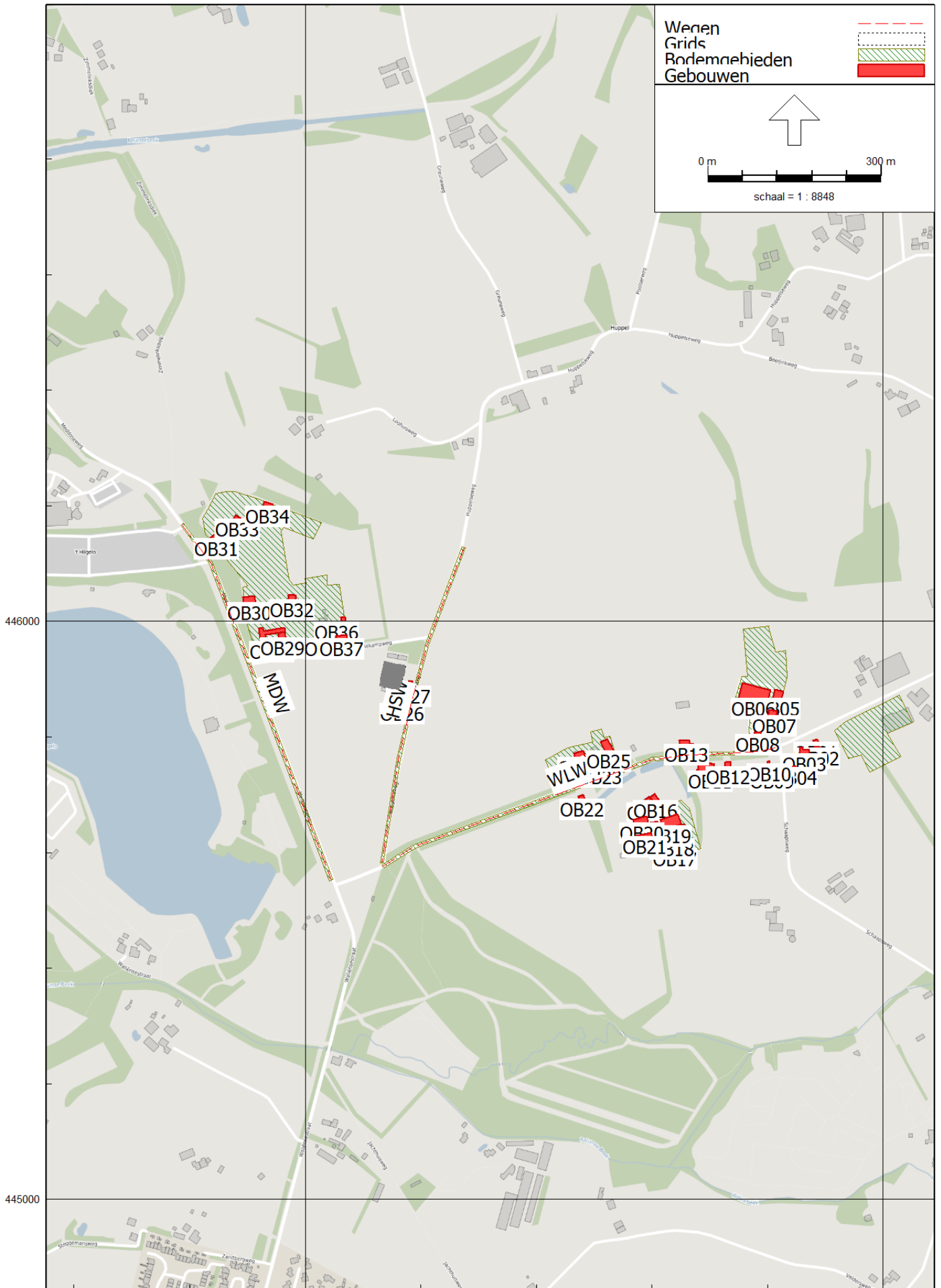
Het projectgebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van drie verschillende wegen. Dit zijn de Huppelseweg, de Waliënseweg en de Meddoseweg. Alle wegen zijn wegen met een snelheidsregime van 60 km/uur.

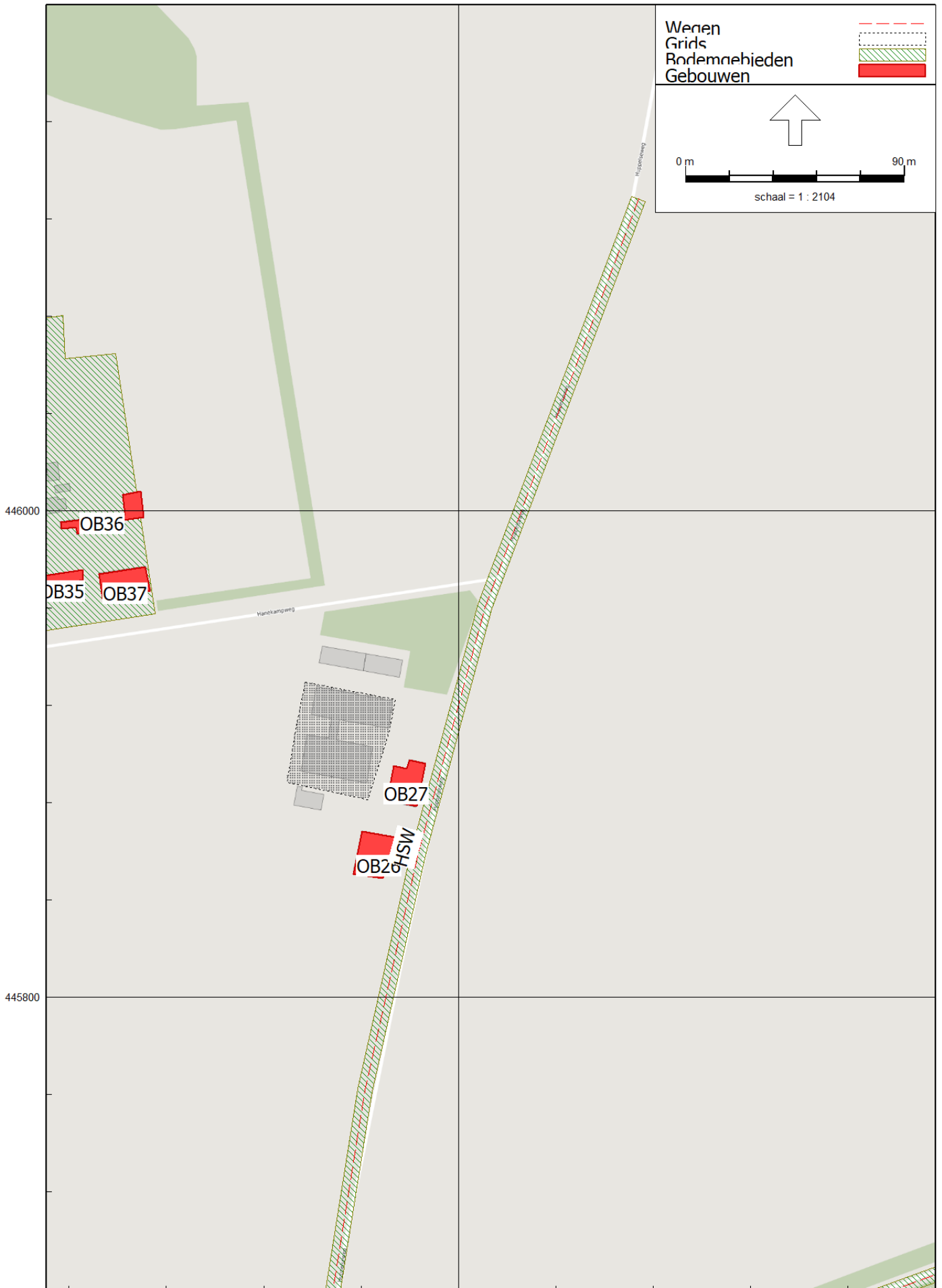
De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Meddoseweg, Waliënseweg en de Huppelseweg bedraagt hoogstens 48 dB (inclusief reductie). Voor alle wegen wordt voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt hoogstens 53 dB. Met deze waarde wordt een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Er is hiermee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de te realiseren woning aangaande het aspect wegverkeerslawaai.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Rekenmodel





Bijlage 2 Itemeigenschappen

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
WLW	Waliënsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
MDW	Meddoseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--
HSW	Huppelseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

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))
WLW	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--
MDW	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--
HSW	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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)
WLW	60	60	60	--	4428,00	6,83	3,60	0,46	--	--	--
MDW	60	60	60	--	2844,00	6,65	3,60	0,73	--	--	--
HSW	60	60	60	--	1025,00	6,60	4,05	0,52	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
WLW	--	--	94,90	94,90	94,90	--	3,00	3,00	3,00	--	2,20	2,20	2,20
MDW	--	--	95,70	95,70	95,70	--	2,50	2,50	2,50	--	1,80	1,80	1,80
HSW	--	--	95,60	95,60	95,60	--	2,10	2,10	2,10	--	2,30	2,30	2,30

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)
WLW	--	--	--	--	--	287,01	151,28	19,33	--	9,07	4,78
MDW	--	--	--	--	--	180,99	97,98	19,87	--	4,73	2,56
HSW	--	--	--	--	--	64,67	39,69	5,10	--	1,42	0,87

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaï - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
WLW	0,61	--	6,65	3,51	0,45	--	79,89	87,92	93,81	100,07
MDW	0,52	--	3,40	1,84	0,37	--	77,56	85,55	91,34	97,79
HSW	0,11	--	1,56	0,95	0,12	--	73,26	81,15	86,96	93,49

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaï - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
WLW	106,54	102,95	96,15	85,87	77,11	85,14	91,03	97,29	103,76
MDW	104,44	100,84	94,02	83,63	74,89	82,88	88,67	95,12	101,77
HSW	100,02	96,41	89,60	79,22	71,13	79,03	84,83	91,37	97,90

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaï - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
WLW	100,17	93,37	83,09	68,17	76,20	82,10	88,36	94,83	91,24
MDW	98,17	91,36	80,96	67,96	75,95	81,74	88,19	94,84	91,24
HSW	94,29	87,47	77,10	62,22	70,11	75,92	82,46	88,98	85,37

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaï - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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
WLW	84,43	74,15	--	--	--	--	--	--	--
MDW	84,43	74,03	--	--	--	--	--	--	--
HSW	78,56	68,19	--	--	--	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 8k
WLW	--
MDW	--
HSW	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
PJGRID	Projectgebied grid	4,00	0,00	1	1

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaai - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
HBG01	Harde bodemgebieden	0,00
HBG02	Harde bodemgebieden	0,00
HBG03	Harde bodemgebieden	0,00
HBG04	Harde bodemgebieden	0,00
HBG05	Harde bodemgebieden	0,00
HSW	Huppelseweg -- 3,00m (L/R)	0,00
MDW	Meddoseweg -- 3,00m (L/R)	0,00
WLW	Waliënsweg -- 3,00m (L/R)	0,00

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 Wegverkeerslawaaï - Huppelseweg 1
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar
OB01	Omringende bebouwing	6,60	0,00	Relatief					0	0
OB02	Omringende bebouwing	6,60	0,00	Relatief					0	0
OB03	Omringende bebouwing	8,20	0,00	Relatief					0	0
OB04	Omringende bebouwing	4,20	0,00	Relatief					0	0
OB05	Omringende bebouwing	5,60	0,00	Relatief					0	0
OB06	Omringende bebouwing	9,40	0,00	Relatief					0	0
OB07	Omringende bebouwing	9,00	0,00	Relatief					0	0
OB08	Omringende bebouwing	7,30	0,00	Relatief					0	0
OB09	Omringende bebouwing	7,20	0,00	Relatief					0	0
OB10	Omringende bebouwing	3,00	0,00	Relatief					0	0
OB11	Omringende bebouwing	4,30	0,00	Relatief					0	0
OB12	Omringende bebouwing	7,00	0,00	Relatief					0	0
OB13	Omringende bebouwing	7,00	0,00	Relatief					0	0
OB14	Omringende bebouwing	7,70	0,00	Relatief					0	0
OB15	Omringende bebouwing	7,10	0,00	Relatief					0	0
OB16	Omringende bebouwing	4,80	0,00	Relatief					0	0
OB17	Omringende bebouwing	5,40	0,00	Relatief					0	0
OB18	Omringende bebouwing	5,70	0,00	Relatief					0	0
OB19	Omringende bebouwing	5,90	0,00	Relatief					0	0
OB20	Omringende bebouwing	9,20	0,00	Relatief					0	0
OB21	Omringende bebouwing	4,90	0,00	Relatief					0	0
OB22	Omringende bebouwing	4,90	0,00	Relatief					0	0
OB23	Omringende bebouwing	8,70	0,00	Relatief					0	0
OB24	Omringende bebouwing	7,90	0,00	Relatief					0	0
OB25	Omringende bebouwing	4,70	0,00	Relatief					0	0
OB26	Omringende bebouwing	8,50	0,00	Relatief					0	0
OB27	Omringende bebouwing	7,00	0,00	Relatief					0	0
OB28	Omringende bebouwing	4,10	0,00	Relatief					0	0
OB29	Omringende bebouwing	5,50	0,00	Relatief					0	0
OB30	Omringende bebouwing	8,60	0,00	Relatief					0	0
OB31	Omringende bebouwing	8,30	0,00	Relatief					0	0
OB32	Omringende bebouwing	4,00	0,00	Relatief					0	0
OB33	Omringende bebouwing	5,50	0,00	Relatief					0	0
OB34	Omringende bebouwing	5,50	0,00	Relatief					0	0
OB35	Omringende bebouwing	3,00	0,00	Relatief					0	0
OB36	Omringende bebouwing	5,40	0,00	Relatief					0	0
OB37	Omringende bebouwing	5,60	0,00	Relatief					0	0

Itemeigenschappen

Model: eerste model
Wegverkeerslawaaier - Huppelseweg 1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaier - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
OB01	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB02	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB03	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB04	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB05	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB06	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB07	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB08	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB09	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB10	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB11	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB12	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB13	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB14	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB15	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB16	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB17	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB18	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB19	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB20	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB21	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB22	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB23	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB24	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB25	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB26	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB27	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB28	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB29	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB30	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB31	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB32	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB33	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB34	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB35	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB36	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
OB37	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3 Resultaten

