



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
woningen plan politiebureau
Doorwerth**

Versie 5 maart 2015



opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG ARNHEM

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 | 7 |
| 4.1 Toetsing Wet Geluidhinder | 7 |
| 4.2 Maatregelen | 7 |
| 4.3 Hogere waarden | 8 |
| 4.4 Eis geluidwering | 8 |

BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
paginaï

datum
5 maart 2015



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op 11 nieuw te realiseren woningen aan de Van der Molenallee te Doorwerth. De woningen vervangen het gebouw van het huidige politiebureau. Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Doorwerth op ca. 17 meter uit de as van de Van der Molenallee en op ca. 58 meter uit de as van de Richtersweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximum snelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.

De geluidbelasting is berekend met behulp van een rekenmodel op basis van de weg- en verkeersgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Renkum.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Van der Molenallee bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de woninggevels in rekenpunt 1 – 6 en 12. Op de hoogst geluidbelaste noordgevel (rekenpunt 1 - 3) wordt de voorkeursgrenswaarde met 8 dB overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De geluidbelasting door wegverkeer op de Richtersweg bedraagt ten hoogste 40 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit oogpunt van kosteneffectiviteit en extra onderhoud van de weg. Afscherming van de woning is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van zes woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 - 56 dB voor wegverkeer op de Van der Molenallee, conform tabel II.2.

Voor de noordgevel en de delen van de west en oostgevel, met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting op de noordgevel van de woning bedraagt zonder aftrek 61 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan $G_{A,k}$ 28 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina 1

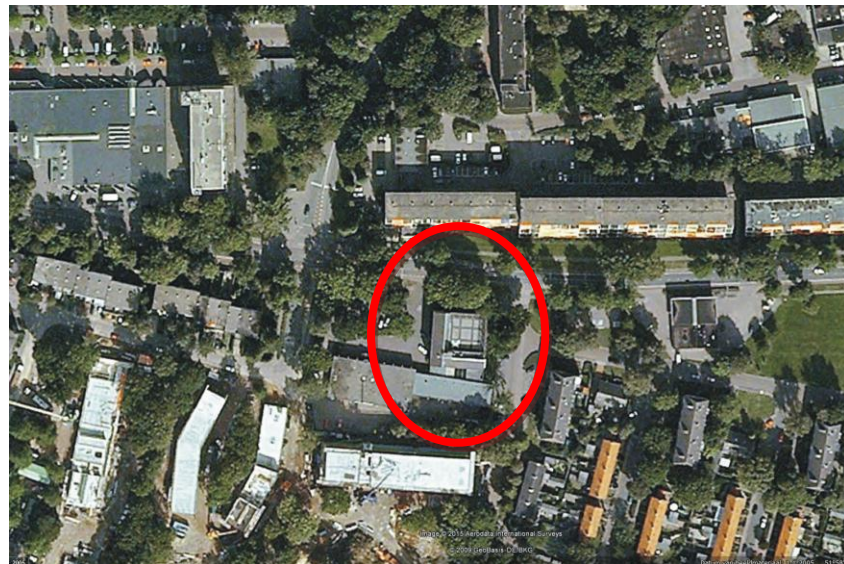
datum
5 maart 2015



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op 11 nieuw te realiseren woningen aan de Van der Molenallee te Doorwerth. De woningen vervangen het gebouw van het huidige politiebureau. Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Doorwerth op ca. 17 meter uit de as van de Van der Molenallee en op ca. 58 meter uit de as van de Richtersweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximum snelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.



onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
5 maart 2015

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 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
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
5 maart 2015



| 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

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”.

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

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.

bladzijde
pagina4

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).

datum
5 maart 2015

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 uitgegaan van een prognose van de gemeente Renkum voor het jaar 2023. Voor de prognose voor 2025 is uitgegaan van een jaarlijkse autonome groei van het wegverkeer van 1,5% per jaar.

| TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens | | |
|-------------------------------------------------|--------------------|-------------|
| Omschrijving | Van der Molenallee | Richtersweg |
| - etmaalintensiteit jaar 2023 | 5500 | 1700 |
| - etmaalintensiteit jaar 2025 | 5666 | 1751 |
| - daguurintensiteit [%] | 6,7 | 6,7 |
| - avonduurintensiteit [%] | 3,2 | 3,2 |
| - nachtuurintensiteit [%] | 0,67 | 0,67 |
| - perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%] | 92 | 92 |
| - perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%] | 6,5 | 6,5 |
| - perc. zware mvt dag/avond/nacht [%] | 1,5 | 1,5 |
| - rijsnelheid [km/uur] | 50 | 50 |
| - type wegdek | DAB | DAB |
| - verkeerregelinstantie binnen 150 m | nee | nee |
| - obstakel binnen 100 meter | nee | nee |

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina5

datum
5 maart 2015

De Berkenlaan en de Bentincklaan zijn, naar opgave van de gemeente, 30 km wegen met een lage verkeersintensiteit. Deze wegen zijn akoestisch niet relevant.

3.2 Rekenmodel

De op de geplande appartementen 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 de Van der Molenallee een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2025, zonder aftrek ex art 110g Wgh.



| Punt | gevel | 1,5 m | 4,5 m | 7,5 m |
|------|------------|-------|-------|-------|
| 1 | noordgevel | 56 | 56 | 56 |
| 2 | noordgevel | 55 | 56 | 56 |
| 3 | noordgevel | 56 | 56 | 56 |
| 4 | noordgevel | 54 | 55 | 55 |
| 5 | oostgevel | 50 | 51 | 51 |
| 6 | oostgevel | 47 | 49 | 49 |
| 7 | oostgevel | 46 | 47 | 48 |
| 8 | oostgevel | 43 | 44 | 45 |
| 9 | zuidgevel | 36 | 37 | 38 |
| 10 | westgevel | 41 | 43 | 43 |
| 11 | zuidgevel | 38 | 39 | 40 |
| 12 | westgevel | 52 | 52 | 53 |

Tabel III.3 geeft voor de Richtersweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2025, zonder aftrek ex art 110g Wgh.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina6

datum
5 maart 2015

| Punt | gevel | 1,5 m | 4,5 m | 7,5 m |
|------|------------|-------|-------|-------|
| 1 | noordgevel | 36 | 38 | 39 |
| 2 | noordgevel | 35 | 37 | 38 |
| 3 | noordgevel | 34 | 35 | 36 |
| 4 | noordgevel | 14 | 16 | 21 |
| 5 | oostgevel | 4 | 6 | 9 |
| 6 | oostgevel | 20 | 20 | 19 |
| 7 | oostgevel | 19 | 20 | 20 |
| 8 | oostgevel | 10 | 12 | 14 |
| 9 | zuidgevel | 24 | 25 | 26 |
| 10 | westgevel | 32 | 33 | 34 |
| 11 | zuidgevel | 32 | 33 | 34 |
| 12 | westgevel | 38 | 39 | 40 |

Voor de invoergegevens in het model en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen in bijlage II.



4 CONCLUSIES

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder

De geluidbelasting door wegverkeer op de Van der Molenallee bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de woninggevels in rekenpunt 1 – 6 en 12. Op de hoogst geluidbelaste noordgevel (rekenpunt 1 - 3) wordt de voorkeursgrenswaarde met 8 dB overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Richtersweg bedraagt ten hoogste 40 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Een hogere waarde voor wegverkeer op de Van der Molenallee kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

4.2 Maatregelen

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de Van der Molenallee op zes geluidbelaste woningen zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De Van der Molenallee is voorzien van een standaard asfalt (DAB), dit is een asfalt type zonder geluidreductie ten opzicht 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 Van der Molenallee moet over een lengte van ca. 200 meter worden vervangen door een stil wegdek met een geluidreductie van ten minste 3 dB.

De kosten van een dunne deklaag in de situatie van groot onderhoud bedragen ca. € 26,- /m² (prijspeil 2005, bron: RWS: Advies dunne deklagen op niet-autosnelwegen (2007)). De kosten voor aanleg van een stil wegdek bedragen daarmee ca. € 31.200,- voor een weglengte van ca. 200 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.

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, en als gevolg van wringend verkeer). Ook

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina 7

datum
5 maart 2015



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 onderhoud van stille wegdekken met een korte weglengte is deze oplossing voor het terugdringen van de geluidbelasting op vier woning niet kosteneffectief. Bovendien is de maatregel niet doeltreffend omdat de voorkeursgrenswaarde door deze maatregel niet wordt gehaald.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Van der Molenallee bedraagt 50 km/uur. Het terugbrengen van de snelheid op deze weg ten behoeve van het terugbrengen van de geluidbelasting op één woning is niet haalbaar en is niet verder uitgewerkt.

Afscherming van de woningen geluidscherm

Het afschermen van de woning met een geluidscherm zou de geluidbelasting omlaag kunnen brengen. Een scherm van 4,5 meter hoogte tussen de woning en de weg kan de geluidbelasting met 7 dB terugdringen. De benodigde scherm lengte is ca. 50 m. De aanleg van een verdiepinghoog geluidscherm ten behoeve van het terugbrengen van de geluidbelasting is op deze locatie binnen de bebouwde kom stedenbouwkundig niet haalbaar.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
5 maart 2015

4.3 Hogere waarden

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit oogpunt van kosteneffectiviteit en extra onderhoud van de weg. Afscherming van de woning is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van zes woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 - 56 dB voor wegverkeer op de Van der Molenallee, conform tabel II.2.

4.4 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een 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.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Tabel IV.1 geeft een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} in 2025 zonder aftrek.



| Punt | gevel | 1,5 m | 4,5 m | 7,5 m |
|------|------------|-------|-------|-------|
| 1 | noordgevel | 60 | 61 | 61 |
| 2 | noordgevel | 60 | 61 | 61 |
| 3 | noordgevel | 61 | 61 | 61 |
| 4 | noordgevel | 59 | 60 | 60 |
| 5 | oostgevel | 55 | 56 | 56 |
| 6 | oostgevel | 52 | 54 | 54 |
| 7 | oostgevel | 51 | 52 | 53 |
| 8 | oostgevel | 48 | 49 | 50 |
| 9 | zuidgevel | 41 | 42 | 44 |
| 10 | westgevel | 46 | 48 | 49 |
| 11 | zuidgevel | 44 | 45 | 46 |
| 12 | westgevel | 57 | 58 | 58 |

Voor de noordgevel en de delen van de west en oostgevel, met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting op de noordgevel van de woning bedraagt zonder aftrek 61 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan $G_{A,k}$ 28 dB.

Voor de overige gevels, met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek, bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor deze gevel zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina9

datum
5 maart 2015



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6814 DG ARNHEM

auteur

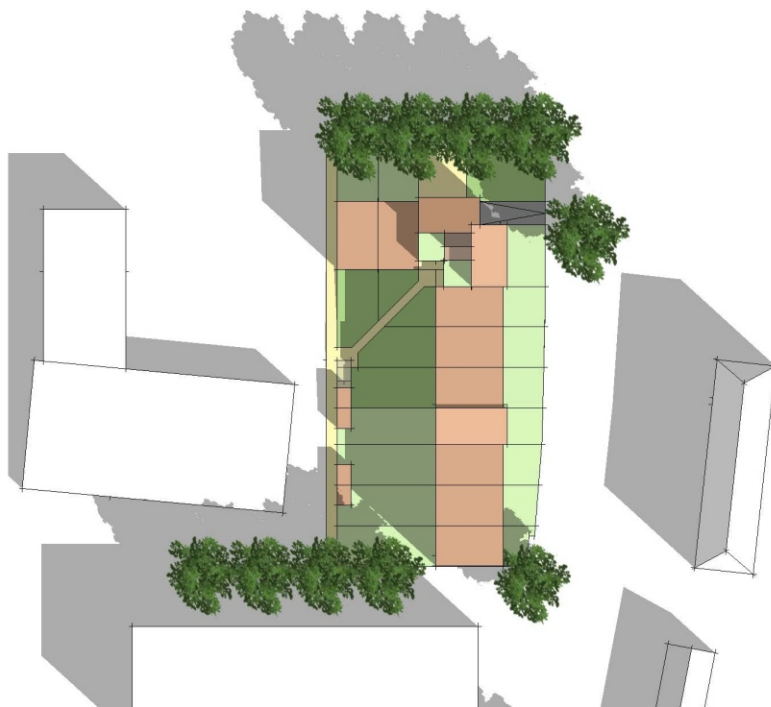
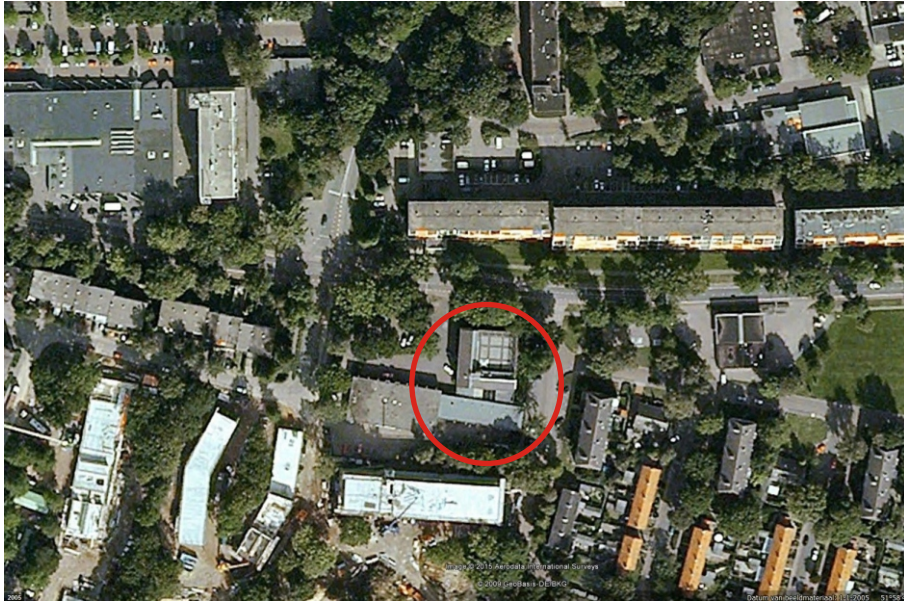
Ad Postma

| Tekening nr | versiedatum |
|-------------|-------------|
| 1 | 04-03-2015 |
| | |
| | |



| | | |
|-------------------------|--|--|
| tekening 1 | | |
| schaal 1:- | | |
| project-nummer : 15-045 | | |
| versie : 04-03-2015 | | |

Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten

opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6814 DG ARNHEM

| | |
|--------------|-------------|
| Rekenbladen | versiedatum |
| Berekeningen | 04-03-2015 |
| | |
| | |
| | |
| | |

auteur

Ad Postma



Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Van der Molenallee
Groepsreductie: Ja

| Naam Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|----------------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| 01_A | noordgevel | 1,50 | 55,1 | 51,9 | 45,1 | 55,5 |
| 01_B | noordgevel | 4,50 | 55,7 | 52,5 | 45,7 | 56,1 |
| 01_C | noordgevel | 7,50 | 55,7 | 52,5 | 45,7 | 56,0 |
| 02_A | noordgevel | 1,50 | 55,0 | 51,8 | 45,0 | 55,3 |
| 02_B | noordgevel | 4,50 | 55,6 | 52,4 | 45,6 | 56,0 |
| 02_C | noordgevel | 7,50 | 55,6 | 52,4 | 45,6 | 55,9 |
| 03_A | noordgevel | 1,50 | 55,2 | 52,0 | 45,2 | 55,6 |
| 03_B | noordgevel | 4,50 | 55,8 | 52,6 | 45,8 | 56,2 |
| 03_C | noordgevel | 7,50 | 55,7 | 52,5 | 45,7 | 56,1 |
| 04_A | noordgevel | 1,50 | 54,1 | 50,9 | 44,1 | 54,4 |
| 04_B | noordgevel | 4,50 | 54,8 | 51,6 | 44,8 | 55,2 |
| 04_C | noordgevel | 7,50 | 54,9 | 51,7 | 44,9 | 55,2 |
| 05_A | oostgevel | 1,50 | 49,7 | 46,5 | 39,7 | 50,0 |
| 05_B | oostgevel | 4,50 | 50,9 | 47,7 | 40,9 | 51,2 |
| 05_C | oostgevel | 7,50 | 51,0 | 47,8 | 41,0 | 51,4 |
| 06_A | oostgevel | 1,50 | 46,7 | 43,5 | 36,7 | 47,1 |
| 06_B | oostgevel | 4,50 | 48,3 | 45,1 | 38,3 | 48,7 |
| 06_C | oostgevel | 7,50 | 48,7 | 45,5 | 38,7 | 49,1 |
| 07_A | oostgevel | 1,50 | 45,4 | 42,2 | 35,4 | 45,7 |
| 07_B | oostgevel | 4,50 | 46,8 | 43,6 | 36,8 | 47,2 |
| 07_C | oostgevel | 7,50 | 47,4 | 44,2 | 37,4 | 47,7 |
| 08_A | oostgevel | 1,50 | 42,7 | 39,5 | 32,7 | 43,0 |
| 08_B | oostgevel | 4,50 | 44,0 | 40,8 | 34,0 | 44,4 |
| 08_C | oostgevel | 7,50 | 45,0 | 41,8 | 35,0 | 45,4 |
| 09_A | zuidgevel | 1,50 | 35,5 | 32,3 | 25,5 | 35,9 |
| 09_B | zuidgevel | 4,50 | 36,9 | 33,7 | 26,9 | 37,2 |
| 09_C | zuidgevel | 7,50 | 38,0 | 34,8 | 28,0 | 38,3 |
| 10_A | westgevel | 1,50 | 40,7 | 37,5 | 30,7 | 41,1 |
| 10_B | westgevel | 4,50 | 42,3 | 39,1 | 32,3 | 42,6 |
| 10_C | westgevel | 7,50 | 43,2 | 40,0 | 33,2 | 43,6 |
| 11_A | zuidgevel | 1,50 | 37,4 | 34,2 | 27,4 | 37,8 |
| 11_B | zuidgevel | 4,50 | 39,0 | 35,8 | 29,0 | 39,4 |
| 11_C | zuidgevel | 7,50 | 40,2 | 37,0 | 30,2 | 40,5 |
| 12_A | westgevel | 1,50 | 51,2 | 48,0 | 41,2 | 51,6 |
| 12_B | westgevel | 4,50 | 52,1 | 48,9 | 42,1 | 52,5 |
| 12_C | westgevel | 7,50 | 52,2 | 49,0 | 42,2 | 52,6 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Richtersweg
Groepsreductie: Ja

| Naam Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|----------------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| 01_A | noordgevel | 1,50 | 35,6 | 32,4 | 25,6 | 36,0 |
| 01_B | noordgevel | 4,50 | 37,4 | 34,2 | 27,4 | 37,7 |
| 01_C | noordgevel | 7,50 | 38,2 | 35,0 | 28,2 | 38,6 |
| 02_A | noordgevel | 1,50 | 34,6 | 31,4 | 24,6 | 35,0 |
| 02_B | noordgevel | 4,50 | 36,3 | 33,1 | 26,3 | 36,6 |
| 02_C | noordgevel | 7,50 | 37,3 | 34,1 | 27,3 | 37,6 |
| 03_A | noordgevel | 1,50 | 33,4 | 30,2 | 23,4 | 33,7 |
| 03_B | noordgevel | 4,50 | 34,9 | 31,7 | 24,9 | 35,3 |
| 03_C | noordgevel | 7,50 | 36,1 | 32,9 | 26,1 | 36,5 |
| 04_A | noordgevel | 1,50 | 13,1 | 9,9 | 3,1 | 13,5 |
| 04_B | noordgevel | 4,50 | 15,5 | 12,3 | 5,5 | 15,9 |
| 04_C | noordgevel | 7,50 | 20,8 | 17,6 | 10,8 | 21,1 |
| 05_A | oostgevel | 1,50 | 3,9 | 0,7 | -6,1 | 4,3 |
| 05_B | oostgevel | 4,50 | 6,0 | 2,8 | -4,0 | 6,3 |
| 05_C | oostgevel | 7,50 | 8,5 | 5,3 | -1,5 | 8,8 |
| 06_A | oostgevel | 1,50 | 19,3 | 16,1 | 9,3 | 19,6 |
| 06_B | oostgevel | 4,50 | 19,2 | 16,0 | 9,2 | 19,6 |
| 06_C | oostgevel | 7,50 | 18,9 | 15,7 | 8,9 | 19,3 |
| 07_A | oostgevel | 1,50 | 19,1 | 15,9 | 9,1 | 19,4 |
| 07_B | oostgevel | 4,50 | 19,2 | 16,0 | 9,2 | 19,6 |
| 07_C | oostgevel | 7,50 | 19,1 | 15,9 | 9,1 | 19,5 |
| 08_A | oostgevel | 1,50 | 10,2 | 6,9 | 0,2 | 10,5 |
| 08_B | oostgevel | 4,50 | 11,9 | 8,7 | 1,9 | 12,2 |
| 08_C | oostgevel | 7,50 | 14,1 | 10,9 | 4,1 | 14,4 |
| 09_A | zuidgevel | 1,50 | 24,1 | 20,9 | 14,1 | 24,4 |
| 09_B | zuidgevel | 4,50 | 25,0 | 21,8 | 15,0 | 25,4 |
| 09_C | zuidgevel | 7,50 | 25,9 | 22,7 | 15,9 | 26,3 |
| 10_A | westgevel | 1,50 | 31,2 | 28,0 | 21,2 | 31,6 |
| 10_B | westgevel | 4,50 | 32,6 | 29,4 | 22,6 | 33,0 |
| 10_C | westgevel | 7,50 | 33,7 | 30,5 | 23,7 | 34,0 |
| 11_A | zuidgevel | 1,50 | 31,3 | 28,1 | 21,3 | 31,6 |
| 11_B | zuidgevel | 4,50 | 32,7 | 29,5 | 22,7 | 33,0 |
| 11_C | zuidgevel | 7,50 | 33,8 | 30,6 | 23,8 | 34,1 |
| 12_A | westgevel | 1,50 | 37,3 | 34,1 | 27,3 | 37,7 |
| 12_B | westgevel | 4,50 | 38,9 | 35,7 | 28,9 | 39,2 |
| 12_C | westgevel | 7,50 | 39,8 | 36,6 | 29,8 | 40,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|----------------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| 01_A | noordgevel | 1,50 | 60,2 | 57,0 | 50,2 | 60,5 |
| 01_B | noordgevel | 4,50 | 60,8 | 57,6 | 50,8 | 61,2 |
| 01_C | noordgevel | 7,50 | 60,7 | 57,5 | 50,7 | 61,1 |
| 02_A | noordgevel | 1,50 | 60,0 | 56,8 | 50,0 | 60,4 |
| 02_B | noordgevel | 4,50 | 60,7 | 57,5 | 50,7 | 61,0 |
| 02_C | noordgevel | 7,50 | 60,6 | 57,4 | 50,6 | 61,0 |
| 03_A | noordgevel | 1,50 | 60,3 | 57,1 | 50,3 | 60,6 |
| 03_B | noordgevel | 4,50 | 60,8 | 57,6 | 50,8 | 61,2 |
| 03_C | noordgevel | 7,50 | 60,8 | 57,6 | 50,8 | 61,2 |
| 04_A | noordgevel | 1,50 | 59,1 | 55,9 | 49,1 | 59,4 |
| 04_B | noordgevel | 4,50 | 59,8 | 56,6 | 49,8 | 60,2 |
| 04_C | noordgevel | 7,50 | 59,9 | 56,7 | 49,9 | 60,2 |
| 05_A | oostgevel | 1,50 | 54,7 | 51,5 | 44,7 | 55,0 |
| 05_B | oostgevel | 4,50 | 55,9 | 52,7 | 45,9 | 56,2 |
| 05_C | oostgevel | 7,50 | 56,0 | 52,8 | 46,0 | 56,4 |
| 06_A | oostgevel | 1,50 | 51,7 | 48,5 | 41,7 | 52,1 |
| 06_B | oostgevel | 4,50 | 53,3 | 50,1 | 43,3 | 53,7 |
| 06_C | oostgevel | 7,50 | 53,7 | 50,5 | 43,7 | 54,1 |
| 07_A | oostgevel | 1,50 | 50,4 | 47,2 | 40,4 | 50,8 |
| 07_B | oostgevel | 4,50 | 51,8 | 48,6 | 41,8 | 52,2 |
| 07_C | oostgevel | 7,50 | 52,4 | 49,2 | 42,4 | 52,7 |
| 08_A | oostgevel | 1,50 | 47,7 | 44,5 | 37,7 | 48,0 |
| 08_B | oostgevel | 4,50 | 49,0 | 45,8 | 39,0 | 49,4 |
| 08_C | oostgevel | 7,50 | 50,1 | 46,9 | 40,1 | 50,4 |
| 09_A | zuidgevel | 1,50 | 40,8 | 37,6 | 30,8 | 41,2 |
| 09_B | zuidgevel | 4,50 | 42,2 | 39,0 | 32,2 | 42,5 |
| 09_C | zuidgevel | 7,50 | 43,2 | 40,0 | 33,2 | 43,6 |
| 10_A | westgevel | 1,50 | 46,2 | 43,0 | 36,2 | 46,5 |
| 10_B | westgevel | 4,50 | 47,7 | 44,5 | 37,7 | 48,1 |
| 10_C | westgevel | 7,50 | 48,7 | 45,5 | 38,7 | 49,0 |
| 11_A | zuidgevel | 1,50 | 43,3 | 40,1 | 33,3 | 43,7 |
| 11_B | zuidgevel | 4,50 | 44,9 | 41,7 | 34,9 | 45,3 |
| 11_C | zuidgevel | 7,50 | 46,1 | 42,9 | 36,1 | 46,4 |
| 12_A | westgevel | 1,50 | 56,4 | 53,2 | 46,4 | 56,7 |
| 12_B | westgevel | 4,50 | 57,3 | 54,1 | 47,3 | 57,7 |
| 12_C | westgevel | 7,50 | 57,5 | 54,3 | 47,5 | 57,8 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Zwevend | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k |
|------|----------------|--------|----------|----------|------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 04 | woningen nieuw | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| 03 | woningen nieuw | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| 02 | woningen nieuw | 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 | woningen nieuw | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 15,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 9,00 | 0,00 | Relatief | 0 dB | False | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

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

| Naam | Omschr. | Maaiveld | Hdef. | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Hoogte D | Hoogte E | Hoogte F | Gevel |
|------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| 01 | noordgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 02 | noordgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 03 | noordgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 04 | noordgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 05 | oostgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 06 | oostgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 07 | oostgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 08 | oostgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 09 | zuidgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 10 | westgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 11 | zuidgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |
| 12 | westgevel | 0,00 | Relatief | 1,50 | 4,50 | 7,50 | -- | -- | -- | Ja |

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

| Naam | Omschr. | Bf |
|------|---------|------|
| 01 | hard | 0,00 |
| 02 | hard | 0,00 |

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

| Naam | Omschr. | ISO H | ISO M | Hdef. | Type | Cpl | Cpl_W | Hbron | Helling | Wegdek | V(MR(D)) | V(MR(A)) | V(MR(N)) | V(MRP4) | V(LV(D)) | V(LV(A)) |
|------|--------------------|-------|-------|----------|-----------|-------|--------|-------|---------|--------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|
| 01 | Van der Molenallee | 0,00 | 0,00 | Relatief | Verdeling | False | 1.5 dB | 0,75 | 0 | W0 | -- | -- | -- | -- | 50 | 50 |
| 02 | Richtersweg | 0,00 | 0,00 | Relatief | Verdeling | False | 1.5 dB | 0,75 | 0 | W0 | -- | -- | -- | -- | 50 | 50 |

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

| Naam | V(LV(N)) | V(LVP4) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(MVP4) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | V(ZVP4) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %IntP4 | %MR(D) | %MR(A) |
|------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|---------------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 01 | 50 | -- | 50 | 50 | 50 | -- | 50 | 50 | 50 | -- | 5666,00 | 6,70 | 3,20 | 0,67 | -- | -- | -- |
| 02 | 50 | -- | 50 | 50 | 50 | -- | 50 | 50 | 50 | -- | 1751,00 | 6,70 | 3,20 | 0,67 | -- | -- | -- |

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

| Naam | %MR(N) | %MRP4 | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LVP4 | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %MVP4 | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZVP4 | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MRP4 | LV(D) | LV(A) | LV(N) |
|------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|------|--------|--------|-------|
| 01 | -- | -- | 92,00 | 92,00 | 92,00 | -- | 6,50 | 6,50 | 6,50 | -- | 1,50 | 1,50 | 1,50 | -- | -- | -- | -- | -- | 349,25 | 166,81 | 34,93 |
| 02 | -- | -- | 92,00 | 92,00 | 92,00 | -- | 5,50 | 5,50 | 5,50 | -- | 1,50 | 1,50 | 1,50 | -- | -- | -- | -- | -- | 107,93 | 51,55 | 10,79 |

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

| Naam | LVP4 | MV(D) | MV(A) | MV(N) | MVP4 | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | ZVP4 | LE (D) 63 | LE (D) 125 | LE (D) 250 | LE (D) 500 | LE (D) 1k | LE (D) 2k | LE (D) 4k |
|------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| 01 | -- | 24,68 | 11,79 | 2,47 | -- | 5,69 | 2,72 | 0,57 | -- | 81,47 | 88,93 | 95,86 | 100,05 | 106,03 | 102,71 | 95,99 |
| 02 | -- | 6,45 | 3,08 | 0,65 | -- | 1,76 | 0,84 | 0,18 | -- | 76,14 | 83,51 | 90,33 | 94,80 | 100,85 | 97,50 | 90,77 |

Model: model wegverkeer
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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 | LE (N) 125 | LE (N) 250 | LE (N) 500 | LE (N) 1k |
|------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|
| 01 | 86,96 | 78,26 | 85,73 | 92,65 | 96,84 | 102,82 | 99,50 | 92,78 | 83,75 | 71,47 | 78,93 | 85,86 | 90,05 | 96,03 |
| 02 | 81,60 | 72,93 | 80,30 | 87,12 | 91,59 | 97,64 | 94,29 | 87,56 | 78,39 | 66,14 | 73,51 | 80,33 | 84,80 | 90,85 |

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

| Naam | LE (N) 2k | LE (N) 4k | LE (N) 8k | LE P4 63 | LE P4 125 | LE P4 250 | LE P4 500 | LE P4 1k | LE P4 2k | LE P4 4k | LE P4 8k |
|------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 01 | 92,71 | 85,99 | 76,96 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 02 | 87,50 | 80,77 | 71,60 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

| Groep | Reductie | | | Sommatie | | |
|--------------------|----------|-------|-------|----------|-------|-------|
| | Dag | Avond | Nacht | Dag | Avond | Nacht |
| Richtersweg | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |
| Van der Molenallee | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

| | |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------|
| Omschrijving | model wegverkeer |
| Verantwoordelijke | Postma |
| Rekenmethode | RMW-2012 |
| Aangemaakt door | Postma op 4-3-2015 |
| Laatst ingezien door | Postma op 4-3-2015 |
| Model aangemaakt met | Geomilieu V2.62 |
| Standaard maaiveldhoogte | 0 |
| Rekenhoogte contouren | 4 |
| Detailniveau toetspunt resultaten | Groepsresultaten |
| Detailniveau resultaten grids | Groepsresultaten |
| Standaard bodemfactor | 1,00 |
| Zichthoek [grad] | 2 |
| Geometrische uitbreiding | Volledige 3D analyse |
| Meteorologische correctie | Conform standaard |
| C0 waarde | 3,50 |
| Maximum aantal reflecties | 1 |
| Reflectie in woonwijken | Ja |
| Aandachtsgebied | -- |
| Max. refl.afstand van bron | -- |
| Max. refl.afstand van rekenpunt | -- |
| Luchtdemping | Conform standaard |
| Luchtdemping [dB/km] | 0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00 |