



**ADVIESBURO VANDERBOOM** BV *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87  
7201 DC Zutphen**

telefoon  
**0575-544756**

fax  
**0575-545648**

website  
[www.vanderboomadvies.nl](http://www.vanderboomadvies.nl)

e-mail  
[info@vanderboomadvies.nl](mailto:info@vanderboomadvies.nl)

KvK 080-44086



## **Geluidbelasting herontwikkeling**

**Looër Enkweg 1 en 1A**

**te Zutphen**

**versie 23 november 2017**

*opdrachtnummer*

17-080

*datum*

23 november 2017

*opdrachtgever*

Gemeente Zutphen

Postbus 41

7200 AA Zutphen

*auteur*

A.D. 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 Gemeentelijk geluidbeleid	4
2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	4
2.7 Dove gevel	5
3 GELUIDBELASTING WEGVERKEER.....	6
3.1 Verkeerscijfers	6
3.2 Rekenmodel	6
3.3 Resultaten	7
4 CONCLUSIES .....	8
4.1 Toetsing wegverkeer en hogere waarden	8
4.2 Toetsing RO	8
4.3 Eis geluidwering	8
BIJLAGEN	

*onderwerp*  
geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina i



## SAMENVATTING

In opdracht van de gemeente Zutphen is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de herontwikkeling van de locatie Looër Enkweg 1 en 1A te Zutphen. Op de locatie worden 6 bouwkavels gerealiseerd. Het onderzoek maakt deel uit van een wijziging van het bestemmingsplan.

De locatie is gelegen binnen de bebouwde kom van Zutphen binnen de geluidzone van de N314. De locatie ligt op ten minste 133 meter uit de as van de weg. De maximum snelheid op deze weg bedraagt 80 km/uur. De overige wegen in de directe omgeving zijn 30 km wegen zonder geluidzone.

De 48 dB contour van de geluidbelasting ligt op de zuidgrens van de ontwikkeling op 133 meter van de weg. De geluidbelasting door wegverkeer op de N314 bedraagt daardoor op de hele locatie ten hoogste 48 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Er zijn voor de herontwikkeling geen hogere grenswaarden nodig.

Bij het toetsen of sprake is van een "goede ruimtelijke ordening" is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh en van het geluidbeleid van de gemeente. Aan dit toetsingskader kan worden voldaan omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ook de geluidbelasting door alle wegen samen incl. de 30 km wegen voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Deze bedraagt ten hoogste 53 dB.

Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit. Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Voor 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 de gevels van de woningen zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

*opdrachtnummer*  
17-080

*datum*  
23 november 2017

*opdrachtgever*  
Gemeente Zutphen  
Postbus 41  
7200 AA Zutphen

*auteur*  
A.D. Postma



## 1 INLEIDING

In opdracht van de gemeente Zutphen is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de herontwikkeling van de locatie Looër Enkweg 1 en 1A te Zutphen. Op de locatie worden 6 bouwkavels gerealiseerd. Het onderzoek maakt deel uit van een wijziging van het bestemmingsplan.

De locatie is gelegen binnen de bebouwde kom van Zutphen binnen de geluidzone van de N314. De locatie ligt op ten minste 133 meter uit de as van de weg. De maximum snelheid op deze weg bedraagt 80 km/uur. De overige wegen in de directe omgeving zijn 30 km wegen zonder geluidzone.

Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.



Figuur I.1 overzicht locatie.

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

*onderwerp*  
geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina 2



## 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  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina 3



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 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> 63 dB langs auto(snel)wegen binnen de bebouwde kom

Een nieuw te realiseren woning in een bestaand gebouw wordt niet gezien als vervangende nieuwbouw. De maximale ontheffingswaarde bedraagt dan 63 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).

## 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 zijn 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 Gemeentelijk geluidbeleid

In de Nota hogere waarden geluid 2015-2025 heeft de gemeente vastgelegd onder welke voorwaarden zij een hogere waarde verleent voor geluidbelastingen vanwege wegverkeer, railverkeer en industrielawaai die de voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder te boven gaan.

## 2.6 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid

onderwerp  
geluidbelasting  
woningen

opdrachtnummer  
17-080

bestand  
17-080r1.doc

bladzijde  
pagina 4



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). Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- situatieoverzicht en uitgangspunten van de opdrachtgever,
- verkeerscijfers van de gemeente Zutphen.

## **2.7 Dove gevel**

De geluidbelasting wordt bepaald op de gevel van een woning. Een uitzondering daarop vormt de zg. dove gevel van een woning. Volgens de Wgh wordt onder een gevel niet verstaan een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

*onderwerp*

geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*

17-080

*bestand*

17-080r1.doc

*bladzijde*

pagina 5



### 3 GELUIDBELASTING WEGVERKEER

#### 3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie (2027). Voor de wegen is uitgegaan van een prognose uit het verkeersmodel voor het jaar 2025 van de gemeente Zutphen. Voor de N314 is de verkeersintensiteit uit het verkeersmodel opgehoogd naar 14.500 mvt/etmaal voor 2027 als gevolg van de planbijdrage. Voor de overige wegen is de prognose uit het verkeersmodel met 1,5% per jaar verhoogd voor de periode 2025-2027. De weg- en verkeersgegevens zijn weergegeven in tabel III.1.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens		
Omschrijving	Wegvak	
	N314	Laan van de Highlanders
- etmaalintensiteit jaar 2025 (verkeersmodel)	11495	263 / 116
- etmaalintensiteit jaar 2027 (incl. planbijdrage)	14500	275 / 120
- daguurintensiteit [%]	6,71	6,50
- avonduurintensiteit [%]	3,14	4,10
- nachtuurintensiteit [%]	0,87	0,70
- perc. lichte mvt [%]	88,34/93,40/81,88	100/100/100
- perc. m. zware mvt [%]	8,42/4,65/10,27	-
- perc. zware mvt [%]	3,23/1,95/7,85	-
- rijsnelheid [km/uur]	80	30
- type wegdek	2-laags ZOAB	referentie
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	Nee	Nee
- obstakel binnen 150 meter <sup>1</sup>	Nee	Nee

De overige wegen in de directe omgeving zijn een 30 km weg met een lage verkeersintensiteit (minder dan 250 mvt/etmaal). Deze wegen zijn akoestisch niet relevant voor de herontwikkeling van de locatie maar zijn wel in het rekenmodel opgenomen.

#### 3.2 Rekenmodel

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

onderwerp  
geluidbelasting  
woningen

opdrachtnummer  
17-080

bestand  
17-080r1.doc

bladzijde  
pagina 6





### 3.3 Resultaten

Tabel III.2 geeft een overzicht van de ligging van de contouren van de invallende geluidbelasting Lden door de N314 na aftrek van 2 dB ex. art 110g Wgh. Gegeven is de ligging van de contouren van de voorkeursgrenswaarde en de maximale hogere waarde. Voor de ligging van de geluidcontouren zie figuur 2 - 4 in bijlage II.

TABEL III.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv de N314 in 2027 na aftrek van 2 dB				
Contour		Afstand tot wegas (op 4,5 meter hoogte)		
Geluidbelasting na 2 dB aftrek		1,5 m	4,5 m	7,5 m
48 dB	Voorkeursgrenswaarde	114 m	122 m	133 m

De geluidbelasting door alle wegen samen is op de hele herontwikkeling lager dan 53 dB zonder aftrek. Voor de ligging van de geluidcontouren zie figuur 5 - 7 in bijlage II.

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

*onderwerp*  
geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina 7



## 4 CONCLUSIES

### 4.1 Toetsing wegverkeer en hogere waarden

De 48 dB contour van de geluidbelasting ligt op de zuidgrens van de ontwikkeling op 133 meter van de weg. De geluidbelasting door wegverkeer op de N314 bedraagt daardoor op de hele locatie ten hoogste 48 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Er zijn voor de herontwikkeling geen hogere grenswaarden nodig.

### 4.2 Toetsing RO

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” is aangesloten bij het toetsingskader van de Wgh en van het geluidbeleid van de gemeente. Aan dit toetsingskader kan worden voldaan omdat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

Ook de geluidbelasting door alle wegen samen incl. de 30 km wegen voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Deze bedraagt minder dan 53 dB. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de woningen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

### 4.3 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. De woningen ondervinden een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek. Voor 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 de gevels van de woningen zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

*onderwerp*  
geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina 8



## **Bijlage I**

### **Tekeningen**

*onderwerp*  
geluidbelasting  
woningen

*opdrachtnummer*  
17-080

*bestand*  
17-080r1.doc

*bladzijde*  
pagina 9



tekening 1	 locatie	
schaal -		
project: 17-080		
versie : okt 2017		

### Situatie-overzicht



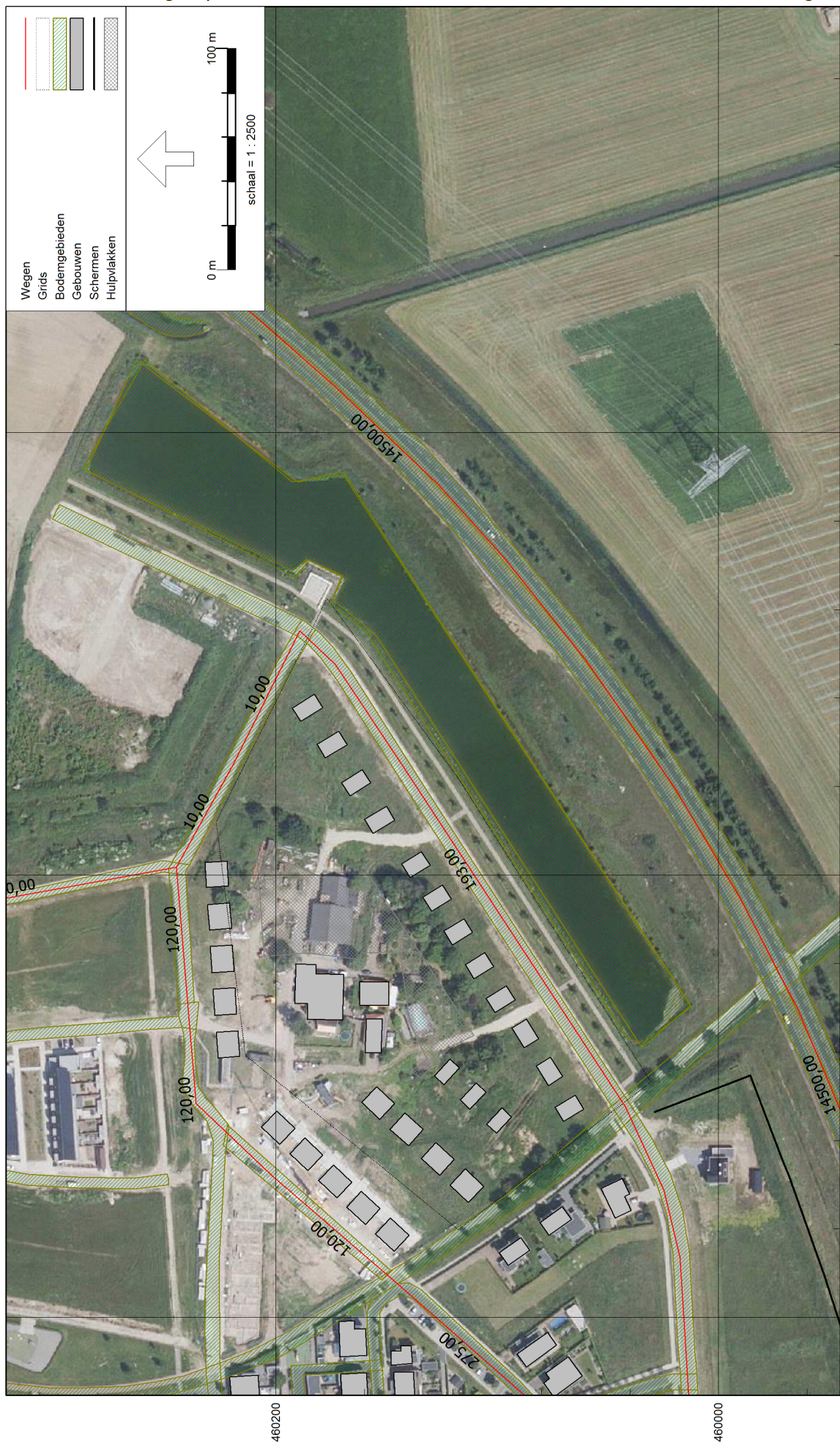


## **Bijlage II**

### **Berekeningen geluidbelasting**

#### **wegverkeer**















214400

214200

214000  
 Wegverkeerslawaal - RMW-2012, [versie van Gebied - model wegverkeer] , Geomilieu V4.30

460200

460000



















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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
NL.TOP10NL		7,84	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		24,92	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		10,28	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,99	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,94	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,95	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,96	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		8,02	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		9,64	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,39	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,29	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,30	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,40	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,97	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,76	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		7,24	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,67	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,65	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		4,36	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,02	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		14,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,35	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		5,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,08	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,98	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		9,75	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,62	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		9,63	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		0,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,09	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		1,95	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 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
NL.TOP10NL		10,82	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		22,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		6,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		8,31	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		3,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		7,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
NL.TOP10NL		12,93	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127	woning nieuwbouw t Loo	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130	woning nieuwbouw t Loo	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131	woning nieuwbouw t Loo	3,00	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 Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
01	grid	7,50	0,00	5	5

Model: model wegverkeer  
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))
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W2	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W2	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W2	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W2	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	80	80	80	--	80	80	80	--	80
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
RONDWEG ZU	RONDWEG ZUTPHEN WARNSVELD	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Laan van d	Laan van de Highlanders	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30

Model: model wegverkeer  
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)
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,15	0,86	--	--	--	--	--	89,15	93,89	83,26	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	80	80	--	80	80	80	--	14500,00	6,71	3,14	0,87	--	--	--	--	--	88,34	93,40	81,88	--
RONDWEG ZU	30	30	--	30	30	30	--	230,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
RONDWEG ZU	30	30	--	30	30	30	--	193,00	6,51	4,11	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	275,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	275,00	6,50	4,10	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	10,00	6,02	3,80	0,65	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	10,00	6,02	3,80	0,65	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	110,00	6,52	4,11	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	120,00	6,49	4,09	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	120,00	6,49	4,09	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	120,00	6,49	4,09	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--
Laan van d	30	30	--	30	30	30	--	120,00	6,49	4,09	0,70	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--

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

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	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)
RONDWEG ZU	8,42	4,65	10,27	--	3,23	1,95	7,85	--	--	--	--	--	859,50	425,25	103,29	--	81,92	21,17	12,96	--	31,43
RONDWEG ZU	8,42	4,65	10,27	--	3,23	1,95	7,85	--	--	--	--	--	859,50	425,25	103,29	--	81,92	21,17	12,96	--	31,43
RONDWEG ZU	8,04	4,42	9,88	--	2,80	1,68	6,86	--	--	--	--	--	867,38	428,84	103,83	--	78,23	20,19	12,32	--	27,24
RONDWEG ZU	8,42	4,65	10,27	--	3,23	1,95	7,85	--	--	--	--	--	859,50	425,25	103,29	--	81,92	21,17	12,96	--	31,43
RONDWEG ZU	8,42	4,65	10,27	--	3,23	1,95	7,85	--	--	--	--	--	859,50	425,25	103,29	--	81,92	21,17	12,96	--	31,43
RONDWEG ZU	8,42	4,65	10,27	--	3,23	1,95	7,85	--	--	--	--	--	859,50	425,25	103,29	--	81,92	21,17	12,96	--	31,43
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	14,95	9,43	1,61	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	12,56	7,93	1,35	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17,88	11,28	1,93	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17,88	11,28	1,93	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,60	0,38	0,07	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,60	0,38	0,07	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,17	4,52	0,77	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,79	4,91	0,84	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,79	4,91	0,84	--	--	--	--	--	--
Laan van d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,79	4,91	0,84	--	--	--	--	--	--

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

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
RONDWEG ZU	8,88	9,90	--	85,45	96,24	99,96	102,95	108,76	103,24	97,91	89,35	81,11	92,10	95,58	99,02	105,42	99,74
RONDWEG ZU	8,88	9,90	--	85,45	96,24	99,96	102,95	108,76	103,24	97,91	89,35	81,11	92,10	95,58	99,02	105,42	99,74
RONDWEG ZU	7,67	8,55	--	83,69	93,71	98,95	105,80	112,23	108,45	101,59	90,66	79,45	89,31	94,52	101,64	108,79	105,00
RONDWEG ZU	8,88	9,90	--	85,45	96,24	99,96	102,95	108,76	103,24	97,91	89,35	81,11	92,10	95,58	99,02	105,42	99,74
RONDWEG ZU	8,88	9,90	--	85,45	96,24	99,96	102,95	108,76	103,24	97,91	89,35	81,11	92,10	95,58	99,02	105,42	99,74
RONDWEG ZU	8,88	9,90	--	83,90	93,87	99,13	105,98	112,27	108,48	101,63	90,73	79,60	89,43	94,65	101,76	108,80	105,01
	--	--	--	64,82	67,81	71,98	81,12	86,81	83,52	76,79	66,42	62,81	65,81	69,97	79,12	84,81	81,52
	--	--	--	64,06	67,06	71,22	80,37	86,06	82,77	76,04	65,66	62,06	65,06	69,22	78,37	84,06	80,77
Laan van d	--	--	--	65,59	68,59	72,75	81,90	87,59	84,30	77,57	67,19	63,59	66,59	70,75	79,90	85,59	82,30
Laan van d	--	--	--	65,59	68,59	72,75	81,90	87,59	84,30	77,57	67,19	63,59	66,59	70,75	79,90	85,59	82,30
	--	--	--	50,87	53,86	58,03	67,17	72,86	69,57	62,84	52,47	48,87	51,86	56,03	65,18	70,86	67,58
	--	--	--	50,87	53,86	58,03	67,17	72,86	69,57	62,84	52,47	48,87	51,86	56,03	65,18	70,86	67,58
Laan van d	--	--	--	61,63	64,62	68,79	77,93	83,62	80,33	73,60	63,23	59,62	62,62	66,78	75,93	81,62	78,33
Laan van d	--	--	--	61,98	64,98	69,14	78,29	83,98	80,69	73,96	63,58	59,98	62,98	67,14	76,29	81,98	78,69
Laan van d	--	--	--	61,98	64,98	69,14	78,29	83,98	80,69	73,96	63,58	59,98	62,98	67,14	76,29	81,98	78,69
Laan van d	--	--	--	61,98	64,98	69,14	78,29	83,98	80,69	73,96	63,58	59,98	62,98	67,14	76,29	81,98	78,69

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

Naam	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
RONDWEG ZU	94,38	85,81	78,23	88,26	92,24	95,17	100,07	94,71	89,40	80,86	--	--	--	--	--	--
RONDWEG ZU	94,38	85,81	78,23	88,26	92,24	95,17	100,07	94,71	89,40	80,86	--	--	--	--	--	--
RONDWEG ZU	98,12	87,00	76,29	85,86	91,20	98,22	103,64	99,81	92,96	82,24	--	--	--	--	--	--
RONDWEG ZU	94,38	85,81	78,23	88,26	92,24	95,17	100,07	94,71	89,40	80,86	--	--	--	--	--	--
RONDWEG ZU	94,38	85,81	78,23	88,26	92,24	95,17	100,07	94,71	89,40	80,86	--	--	--	--	--	--
RONDWEG ZU	98,13	87,04	76,63	86,13	91,49	98,54	103,77	99,93	93,07	82,40	--	--	--	--	--	--
	74,79	64,42	55,14	58,13	62,30	71,45	77,13	73,85	67,12	56,74	--	--	--	--	--	--
	74,04	63,66	54,38	57,37	61,54	70,68	76,37	73,08	66,35	55,98	--	--	--	--	--	--
Laan van d	75,57	65,19	55,91	58,91	63,07	72,22	77,91	74,62	67,89	57,51	--	--	--	--	--	--
Laan van d	75,57	65,19	55,91	58,91	63,07	72,22	77,91	74,62	67,89	57,51	--	--	--	--	--	--
	60,85	50,47	41,20	44,20	48,36	57,51	63,20	59,91	53,18	42,80	--	--	--	--	--	--
	60,85	50,47	41,20	44,20	48,36	57,51	63,20	59,91	53,18	42,80	--	--	--	--	--	--
Laan van d	71,60	61,22	51,93	54,93	59,09	68,24	73,93	70,64	63,91	53,54	--	--	--	--	--	--
Laan van d	71,96	61,58	52,31	55,31	59,47	68,62	74,31	71,02	64,29	53,91	--	--	--	--	--	--
Laan van d	71,96	61,58	52,31	55,31	59,47	68,62	74,31	71,02	64,29	53,91	--	--	--	--	--	--
Laan van d	71,96	61,58	52,31	55,31	59,47	68,62	74,31	71,02	64,29	53,91	--	--	--	--	--	--





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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k
01	geluidwal met topscherm van 1 m	--	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Groepsreducties  
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30km wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rondweg N314	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen  
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	ad op 17-10-2017
Laatst ingezien door	Postma op 1-11-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	7,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

