

**Rapport: 20110498-01**

Akoestisch onderzoek project  
Rotondes A28 / N381  
te Beilen.

Datum: 18 januari 2012

**Opdrachtgever:**

Provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AC Assen

Contactpersoon : dhr. M. Tempels

**Uitgevoerd door:**

Ingenieursbureau Spreen  
Langakkers 28  
9469 RA Schipborg  
t: 050 4090290  
f: 050 4090235  
e: info@bureauspreen.nl

Contactpersoon : dhr. W. Spreen

## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Situatie.....	3
2	WETTELIJK KADER .....	4
2.1	Definitie reconstructie .....	4
2.2	Zones lang wegen .....	4
2.3	Reeds verleende hogere waardes .....	5
2.4	Aftrek conform artikel 110g Wgh .....	5
3	GEHANTEERDE UITGANGSPUNTEN .....	5
3.1	Aandachtsgebied.....	5
3.2	Rekenmodel.....	6
3.3	Verkeersgegevens.....	6
3.4	Gehanteerde rijsnelheden .....	7
3.5	Wegdektype en optrekcorrectie.....	7
4	RESULTATEN RECONSTRUCTIE.....	8
4.1	Geluidsbelasting en toetsing .....	8
5	RESUMÉ .....	8

### Figuren:

1. wegen en bodemgebieden voor reconstructie
2. wegen en bodemgebieden na reconstructie
3. gehanteerde rijsnelheden voor reconstructie
4. gehanteerde rijsnelheden na reconstructie
5. objecten
6. beoordelingspunten
7. geluidsbelasting voor reconstructie (incl. aftrek art. 110g Wgh)
8. geluidsbelasting na reconstructie (incl. aftrek art. 110g Wgh)

### Bijlagen:

1. wegen voor reconstructie
2. wegen na reconstructie
3. objecten
4. beoordelingspunten
5. geluidsbelasting en reconstructie effect
6. rekenparameters

## 1 INLEIDING

### 1.1 Algemeen

De provincie Drenthe is bezig met de voorbereiding van het project Rotondes A28 / N381. Het project betreft het reconstrueren van de aansluitingen van de A28 met de N381. Hierbij worden de huidige kruisingen vervangen door rotondes.

Daar de N381 een zoneringsplichtige weg betreft, dient er een akoestisch onderzoek te worden ingesteld, waarin het akoestisch effect van de reconstructie inzichtelijk wordt gemaakt. Het akoestisch onderzoek heeft als doel vast te stellen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

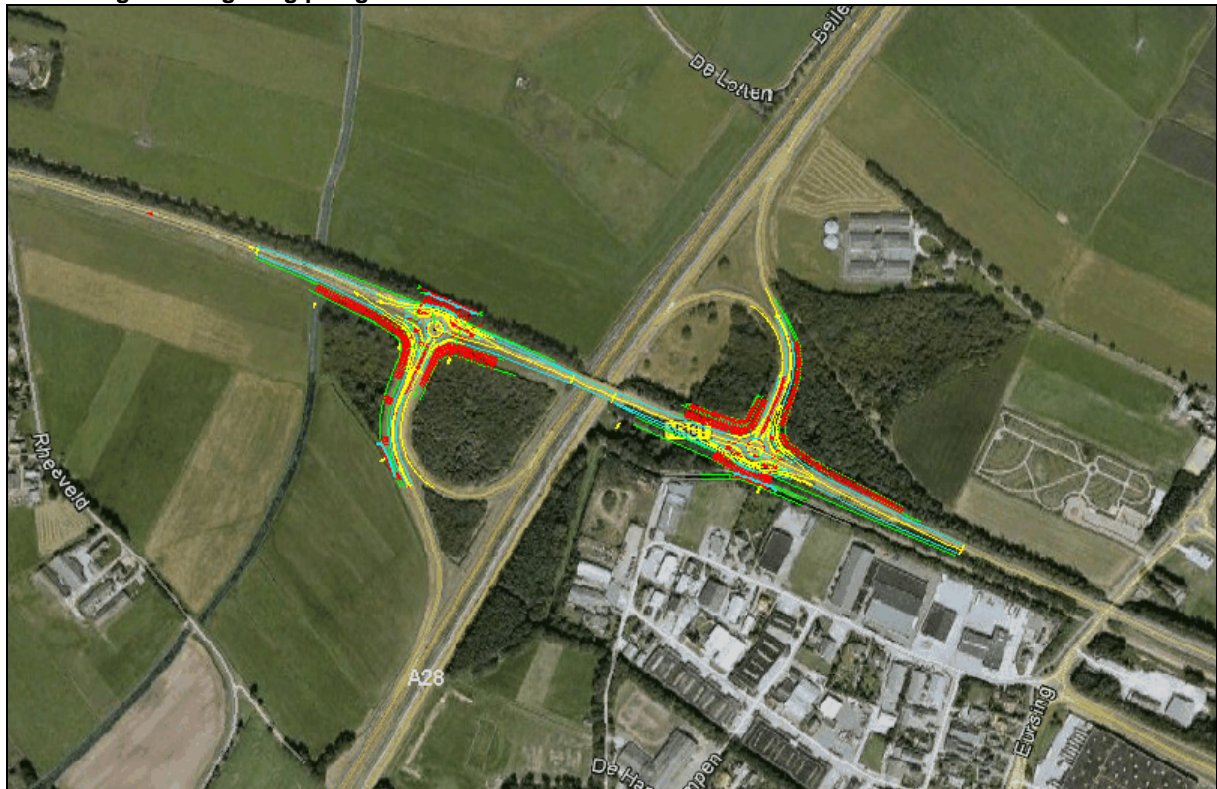
Bij de toetsing aan de Wet geluidhinder dient de geluidsbelasting in het jaar voor reconstructie en de geluidsbelasting 10 jaar na reconstructie te worden berekend. Indien de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB toe zal nemen, is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval zal er een aanvullend onderzoek te worden ingesteld naar mogelijke bron- en/of overdrachtsmaatregelen.

Het wettelijk kader wordt in hoofdstuk 2 toegelicht. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten behandeld. Hoofdstuk 4 behandelt de resultaten met betrekking tot de reconstructie. Ten slotte worden de bevindingen in hoofdstuk 5 samengevat.

### 1.2 Situatie

De reconstructie wordt doorgevoerd op de N381, waarbij tevens de aansluitingen met de op- en afritten worden aangepast. In afbeelding 1.1 is een kaart van de omgeving met de geplande reconstructie weergegeven. In figuur 1 achter in deze rapportage is de huidige situatie en in figuur 2 de situatie na reconstructie weergegeven.

Afbeelding 1.1: omgeving plangebied



## 2 WETTELIJK KADER

### 2.1 Definitie reconstructie

Een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder betreft één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- het gaat om wijzigingen op of aan een aanwezige weg;
- als gevolg van de wijzigingen neemt de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer toe waarbij een opvulling tot 48 dB altijd is toegestaan.

Bij een wijziging aan een weg hoeft er dus nog geen sprake te zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit zal moeten worden aangetoond door middel van een akoestisch onderzoek. In dit onderzoek wordt de akoestische situatie in het jaar vóór reconstructie vergeleken met de toekomstige akoestische situatie. De toekomstige situatie betreft de situatie tien jaar ná de wijziging van de weg, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige verkeersontwikkelingen.

Is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dan is onderzoek nodig naar maatregelen om de toekomstige geluidsbelasting terug te dringen. Bij een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder dient het bevoegd gezag ook de procedure voor de reconstructie te volgen, zoals in afdeling 4 van de Wet geluidhinder is weergegeven.

### 2.2 Zones lang wegen

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen de van rechtswege aanwezige zone van een weg. Conform de Wet geluidhinder heeft elke weg een zone. Conform art. 74 lid 2 Wgh zijn de volgende wegen hiervan uitgezonderd:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Onderstaand zijn deze zonebreedtes (conform art. 74 lid 1 Wgh) aangegeven:

- a. in stedelijk gebied:
  1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken : 350 meter;
  2. voor een weg, bestaande uit één of twee rijstroken : 200 meter.
  
- b. in buitenstedelijk gebied:
  1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken : 600 meter;
  2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken : 400 meter;
  3. voor een weg, bestaande uit één of twee rijstroken : 250 meter.

De afstanden zoals weergegeven worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

De N381 betreft een buitenstedelijke weg met twee rijstroken en een zone van 250 meter. Dit geldt tevens voor de op- en afritten.

### **2.3 Reeds verleende hogere waarden**

Indien voor een woning reeds een hogere geluidsbelasting is vastgesteld dient deze geluidsbelasting in de beoordeling te worden betrokken. De te hanteren geluidsbelasting voor reconstructie bedraagt de laagste waarde van:

- de reeds verleende hogere waarde;
- de huidige geluidsbelasting.

Met betrekking tot de woningen zijn integraal hogere waarden van 60 dB(A) vastgesteld ten gevolge van de A28. Deze hogere waarden zijn vastgesteld voor het in werking treden van de nieuwe Wet geluidhinder op 1 januari 2007. De geluidsbelasting wordt momenteel uitgedrukt in  $L_{den}$  in dB in plaats van  $L_{etmaal}$  in dB(A). Op basis van de huidige uurintensiteiten en voertuigverdelingen op de A28 is vastgesteld dat de geluidsbelasting uitgedrukt in  $L_{den}$  in dB in deze situatie 1 dB lager ligt dan de geluidsbelasting uitgedrukt in  $L_{etmaal}$  in dB(A). In dit onderzoek is daarom uitgegaan van een hogere waarde van  $L_{den} = 59$  dB.

Het blijkt dat de berekende huidige geluidsbelasting lager ligt dan de verleende hogere waarden. In dit onderzoek is daarom de huidige geluidsbelasting, als geluidsbelasting voor reconstructie gehanteerd.

### **2.4 Aftrek conform artikel 110g Wgh**

Bij het toetsen van de berekende geluidsbelasting mag conform artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast vanwege het in de toekomst stiller worden van het verkeer. De toe te passen aftrek is weergegeven in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 en bedraagt:

- a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen;
- c. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2003 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111a, 112 en 113 van de Wet.

De wettelijke rijsnelheid op de N381 en de op- en afritten ligt hoger dan 70 km/h en hiervoor is een aftrek van 2 dB gehanteerd. Deze aftrek is in de berekeningen verdisconteerd in de vorm van een groepsreductie.

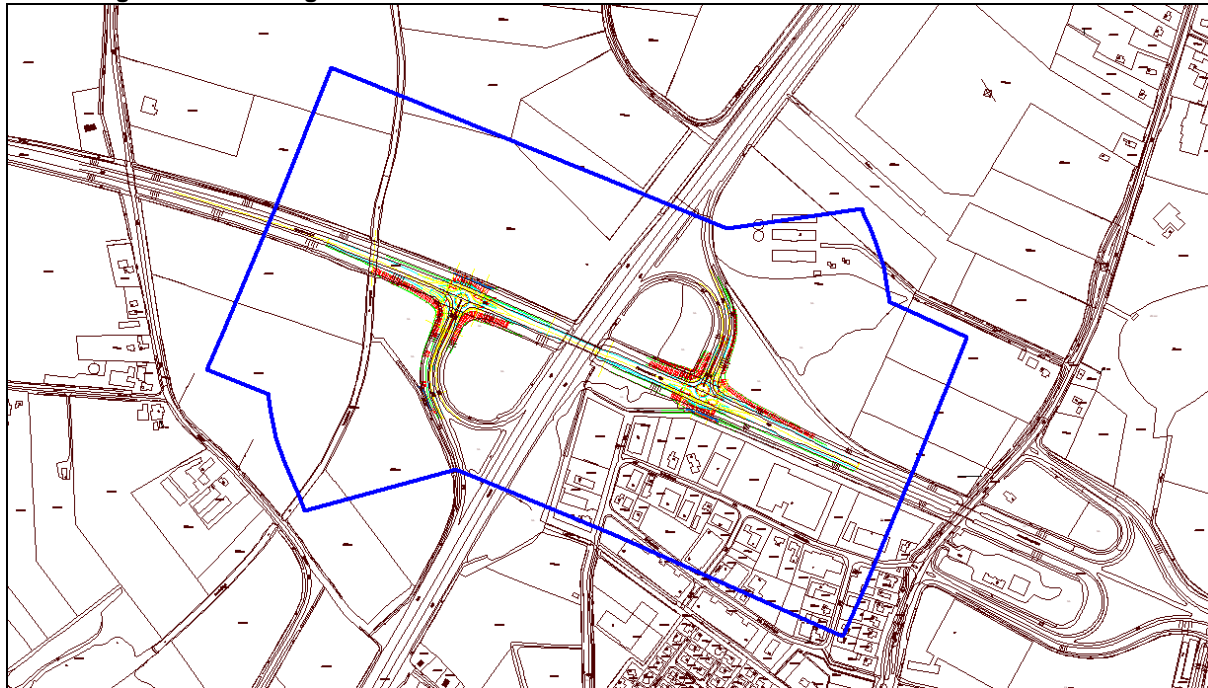
## **3 GEHANTEERDE UITGANGSPUNTEN**

### **3.1 Aandachtsgebied**

Conform de Wet geluidhinder worden de geluidsbelastingen per weg berekend en getoetst aan de Wet geluidhinder. Rijkswaterstaat hanteert de systematiek dat de helft van een op- of afrit aan de A28 en de helft aan de N381 wordt toegedeeld. In dit onderzoek zijn de te reconstrueren wegvakken van de op- en afritten aan de N381 toegedeeld. De breedte van het aandachtsgebied betreft de breedte van de geluidszones van de N381 en de op- en afritten. Met betrekking tot de lengte van het aandachtsgebied is uitgegaan van de fysieke einden van de reconstructie, waarbij het aandachtsgebied over een afstand van een 1/3 van de zonebreedte is doorgetrokken (83,3 meter). In afbeelding 3.1 is het gehanteerde aandachtsgebied weergegeven.



**Afbeelding 3.1: aandachtsgebied**



Binnen het aandachtsgebied zijn ten noordoosten van de reconstructie twee woningen aan de Eursing gelegen. De overige geluidsgevoelige bestemmingen liggen aan de zuidzijde op het bedrijventerrein De Hanekampen.

### **3.2 Rekenmodel**

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRMII) conform het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Voor het berekenen van de geluidsbelasting is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V1.91 van DGMR. De harde bodemgebieden zijn als zodanig in het rekenmodel ingevoerd (zie figuur 1 en 2). De overige gebieden zijn als akoestisch zacht verondersteld.

De geluidsbelasting dient te worden bepaald op 1,5 meter boven de vloer van elke bouwlaag. In dit onderzoek zijn de rekenpunten gesitueerd op 1,5 meter en 4,5 meter boven maaiveld. Ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen is het invallend geluidsniveau berekend (zonder gevelreflectie).

### **3.3 Verkeersgegevens**

In dit onderzoek wordt de akoestische situatie in het jaar vóór reconstructie (2010) vergeleken met de toekomstige akoestische situatie. De toekomstige situatie betreft de situatie tien jaar ná reconstructie van de weg. De provincie heeft de verkeersgegevens van het jaar 2022 aangeleverd, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige verkeersontwikkelingen. De intensiteiten op de op- en afritten voor het jaar 2010 zijn aangeleverd door Rijkswaterstaat. De autonome groei met betrekking tot de op- en afritten is afgeleid van de aangegeven groei op de N381.

De gehanteerde verkeersgegevens zijn weergegeven in tabel 3.1. De uitgebreide verkeersgegevens (inclusief op- en afritten) zijn weergegeven in figuren en bijlagen.

**Tabel 3.1: gehanteerde uurintensiteiten en voertuigverdelingen N381**

wegvak		weekdag-intensiteit [mvt/etm]		uurintensiteit [%]		voertuigverdeling [%]		
van	tot	2010	2022			lv	mv	zv
Hoogersmilde	A28 westzijde	7.652	8.800	dag	6,7	82,1	11,5	6,4
				avond	2,9	85,8	10,5	3,7
				nacht	1,0	70,5	16,4	13,1
A28 westzijde	A28 oostzijde	9.235	10.900	dag	6,7	82,1	11,5	6,4
				avond	2,9	85,8	10,5	3,7
				nacht	1,0	70,5	16,4	13,1
A28 oostzijde	aansl. Beilen	10.817	13.000	dag	6,7	82,1	11,5	6,4
				avond	2,9	85,8	10,5	3,7
				nacht	1,0	70,5	16,4	13,1

### 3.4 Gehanteerde rijsnelheden

De wettelijke rijsnelheid op de N381 bedraagt voor lichte motorvoertuigen 100 km/h en voor het vrachtverkeer 80 km/h, hetgeen in dit onderzoek is gehanteerd. Op het wegvak van circa 200 meter ten westen van de westelijke aansluiting tot circa 200 meter ten oosten van de oostelijke aansluiting bedraagt de wettelijke rijsnelheid 80 km/h.

In de nieuwe situatie worden er twee rotondes aangelegd. De voertuigen worden hierdoor gedwongen langzamer te gaan rijden. Daar de borden van 80 km/h niet meer nodig zijn om een veilige verkeerssituatie te realiseren, zullen deze worden verwijderd. In de nieuwe situatie is dan wel sprake van een wettelijke rijsnelheid van 100 km/h, maar deze snelheid zal niet worden gehaald nabij de aansluiting met de op- en afritten. In dit onderzoek is voor het afslaand verkeer voor zowel de huidige als de toekomstige situatie uitgegaan van de werkelijke rijsnelheden.

Met betrekking tot de werkelijke rijsnelheden is aangesloten bij de "Handleiding Akoestisch onderzoek Wegverkeer 2009" van Rijkswaterstaat. Hierin is het onderstaande aangegeven:

*De snelheid op de op- en afritten is variabel; bij de kruising met de lokale weg zal de snelheid zeer laag zijn en ter hoogte van het punt van in- of uitvoegen zal de maximum snelheid van de hoofdrijbaan worden benaderd. Aanbevolen wordt om op- en afritten in drie gelijke delen te verdelen en vanaf het puntstuk richting de weg een respectievelijke aflopende snelheid toe te kennen van 80, 65 en 50 km/h. In omgekeerde richting wordt dezelfde verdeling aangehouden.*

In dit onderzoek is deze snelheidsverdeling aangehouden voor verkeer de op- en afritten zelf en het verkeer op de N381 van en naar de A28. De afstand van het puntstuk van de korte boog van de op- en afritten tot de N381 bedraagt 300 meter. Met betrekking tot de op- en afritten is de aangegeven snelheidsverdeling over deze afstand toegepast. Het verkeer op de N381 zal vanwege de rechte rijstroken sneller de toegestane rijsnelheid bereiken dan op de bogen van de op- en afritten. Hiervoor is een afstand van 200 meter gehanteerd, hetgeen nagenoeg overeenkomt met de afstand tot de huidige 80 km/h aanduidingen.

Op rotondes zelf is ook een rijsnelheid van 50 km/h gehanteerd. De rotondes zijn wel voorzien van een bypass. Op de bypass is een werkelijke rijsnelheid van 80 km/h gehanteerd.

Met betrekking tot het vrachtverkeer zijn dezelfde rijsnelheden gehanteerd, met dien verstande dat voor deze voertuigen ook op de 100 km/h wegvakken een maximum snelheid van 80 km/h is gehanteerd.

### 3.5 Wegdektype en optrekcorrectie

De N381 en de op- en afritten zijn momenteel voorzien van fijn asfalt (referentiewegdek) en dit zal ook in de toekomstige situatie worden toegepast.

Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dient er, indien van toepassing, rekening te worden gehouden met een optrekcorrectie. De optrekcorrectie is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt, rotonde of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. In de toekomstige situatie zal er sprake zijn van twee minirotondes. In het rekenmodel is rekening gehouden met de optrektoeslag door een minirotonde in te voeren.

## **4 RESULTATEN RECONSTRUCTIE**

### **4.1 Geluidsbelasting en toetsing**

De voorkeursgrenswaarde met betrekking tot wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB en deze dient bij de berekening van de toename van de geluidsbelasting dan ook als ondergrens te worden gehanteerd. Bij een huidige geluidsbelasting van bijvoorbeeld 47 dB en een geluidsbelasting na reconstructie van 49 dB dient rekening te worden gehouden met een reconstructie effect van  $49 - 48 = 1$  dB.

De berekende geluidsbelastingen voor en na reconstructie zijn weergegeven in respectievelijk figuur 7 en figuur 8. Het reconstructie effect met betrekking tot de N381 is weergegeven in bijlage 5. De grootste toename van de geluidsbelasting bedraagt 0,7 dB. Daar de geluidsbelasting met minder dan 1,5 dB toe zal nemen, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

## **5 RESUMÉ**

De provincie Drenthe is bezig met de voorbereiding van het project Rotondes A28 / N381. Het project betreft het reconstrueren van de aansluitingen van de A28 met de N381. Hierbij worden de huidige kruisingen vervangen door rotondes.

Daar de N381 een zoneringsplichtige weg betreft, dient er een akoestisch onderzoek te worden ingesteld, waarin het akoestisch effect van de reconstructie inzichtelijk wordt gemaakt. Het akoestisch onderzoek heeft als doel vast te stellen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Bij de toetsing aan de Wet geluidhinder dient de geluidsbelasting in het jaar voor reconstructie en de geluidsbelasting 10 jaar na reconstructie te worden berekend. Indien de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB toe zal nemen, is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval zal er een aanvullend onderzoek te worden ingesteld naar mogelijke bron- en/of overdrachtsmaatregelen.

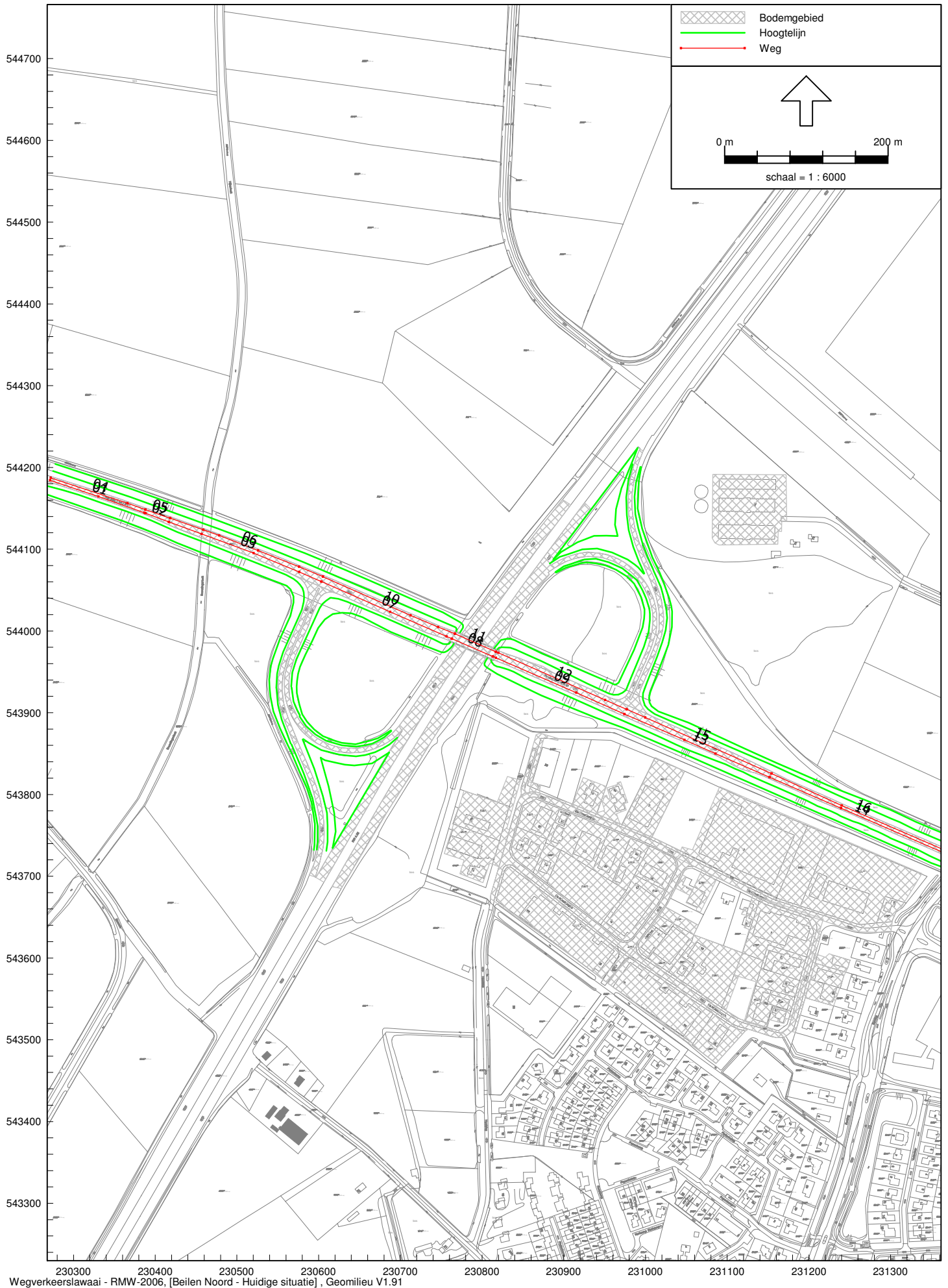
Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting bij de maatgevende woning 0,7 dB bedraagt. Daar de geluidsbelasting met minder dan 1,5 dB toe zal nemen is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Met betrekking tot de reconstructie hoeven er daarom geen aanvullende maatregelen te worden overwogen en/of hogere waarden te worden vastgesteld.

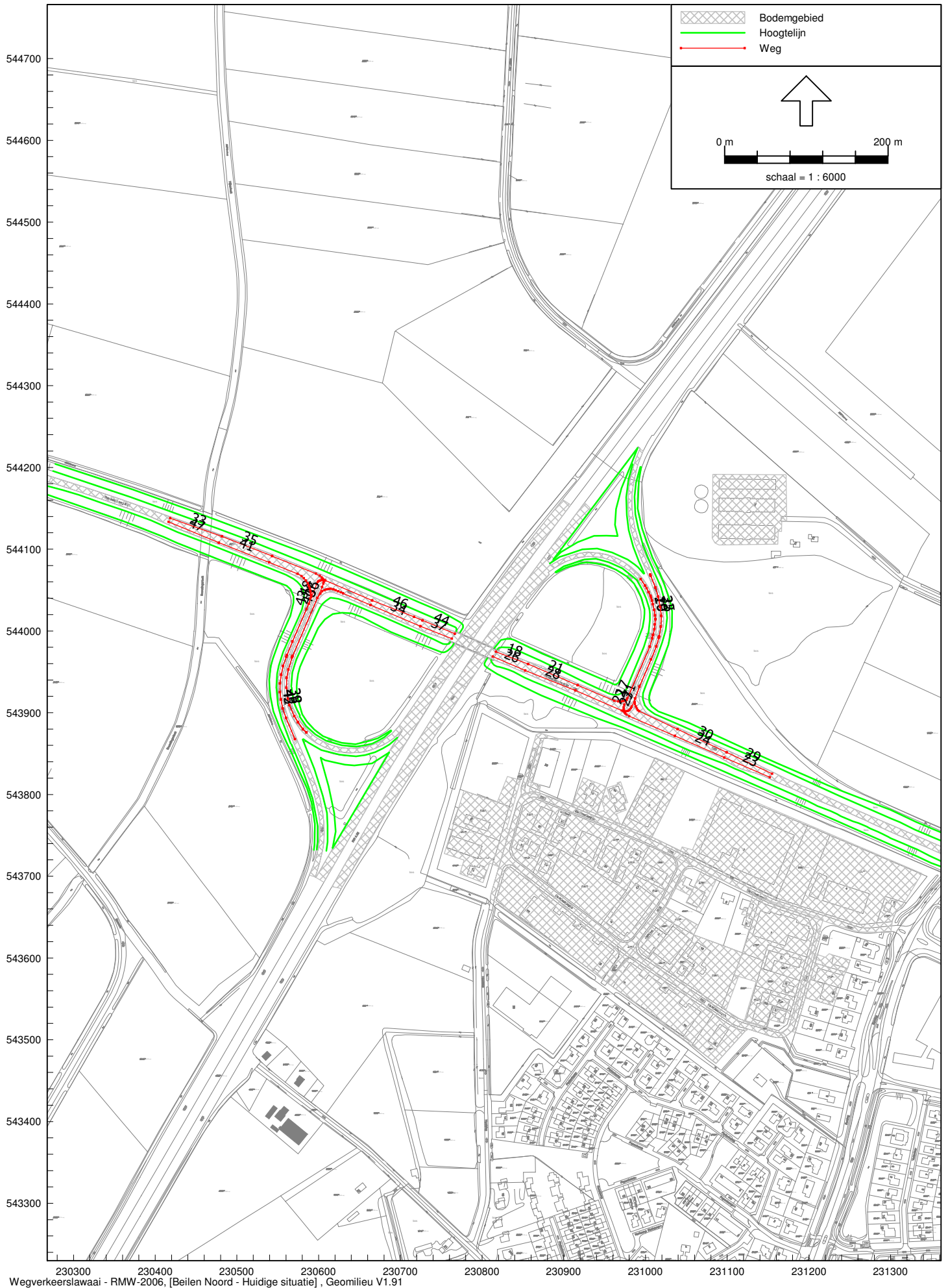
Ingenieursbureau Spreen

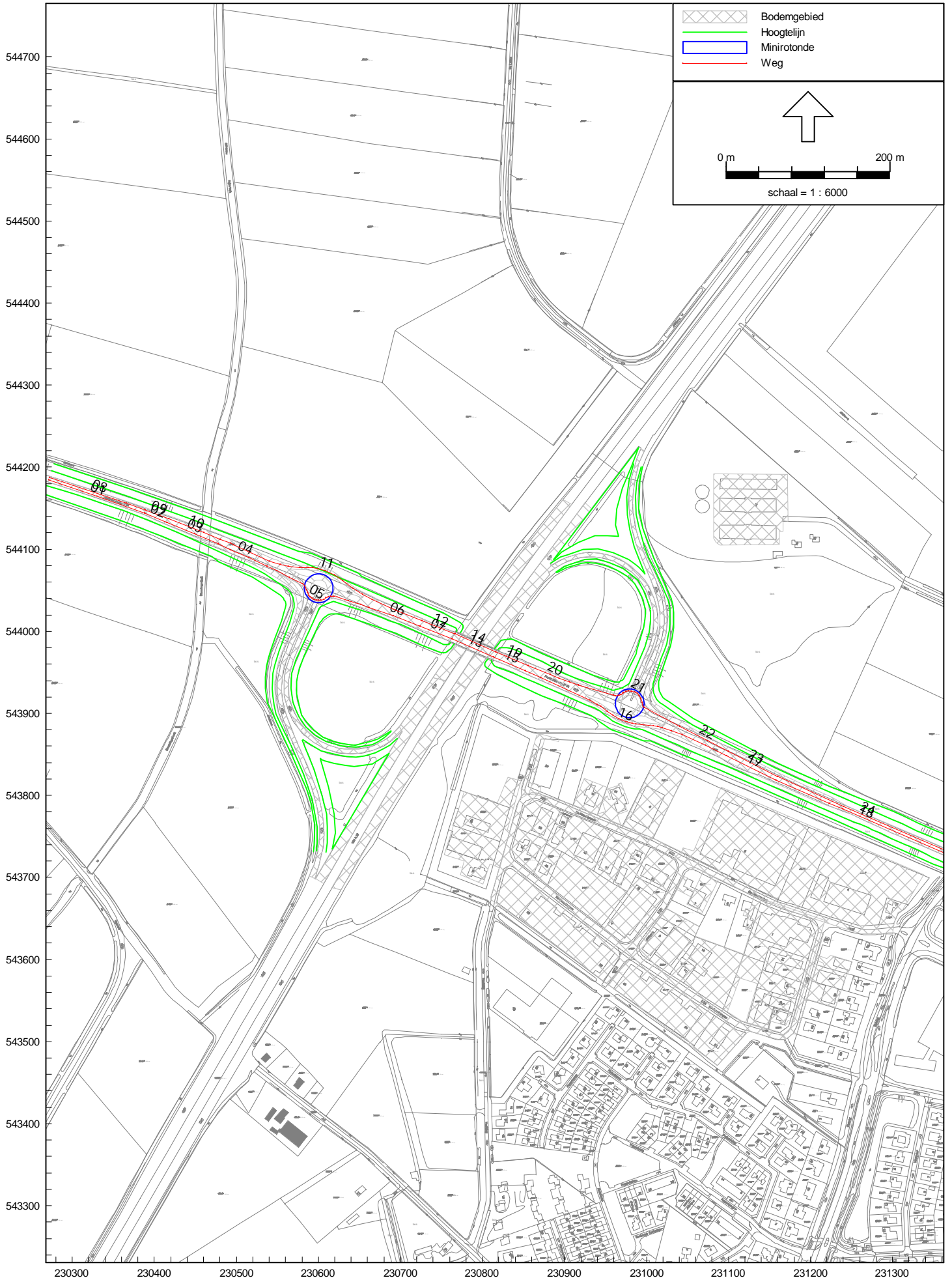
W. Spreen



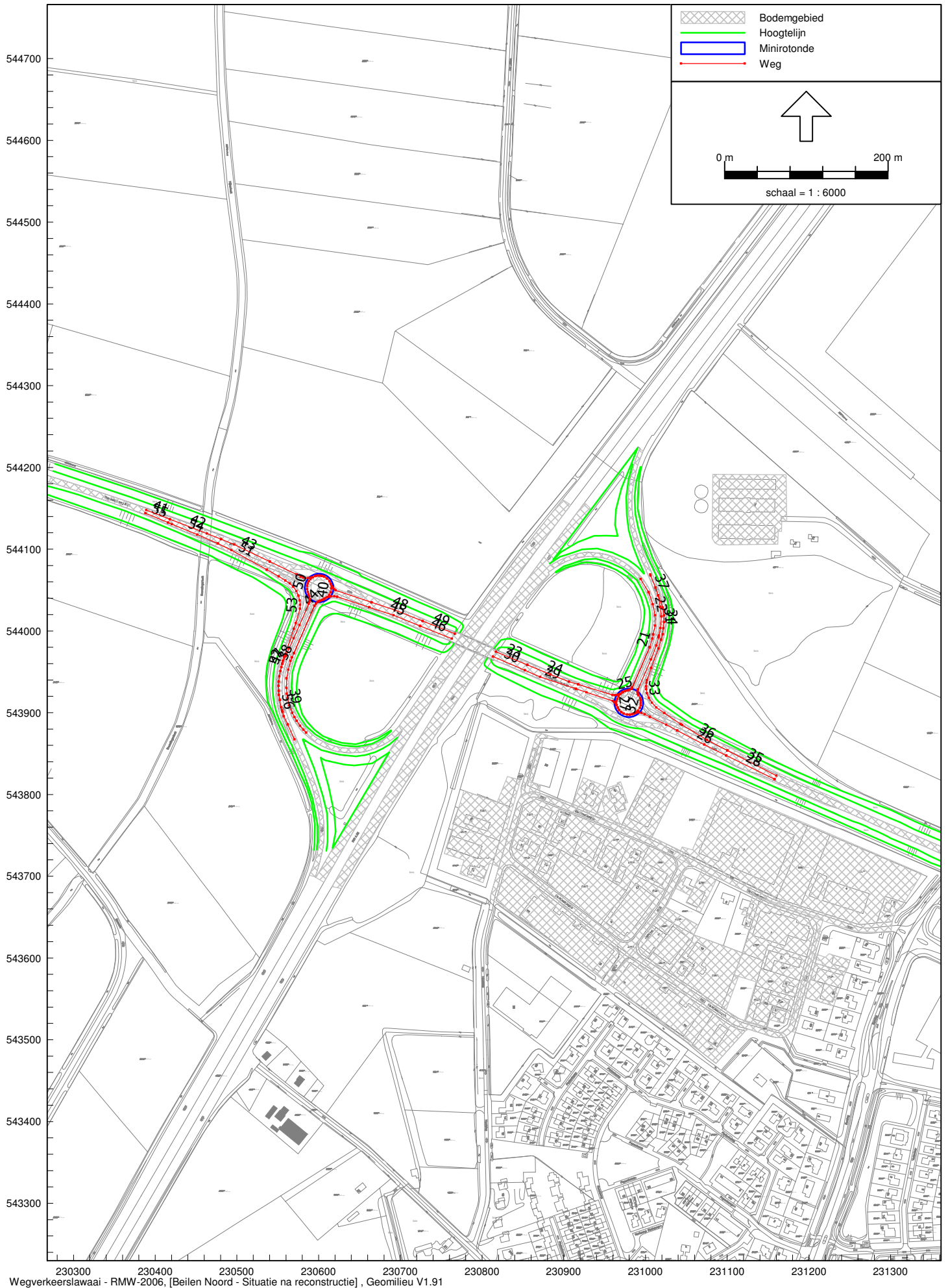
## FIGUREN



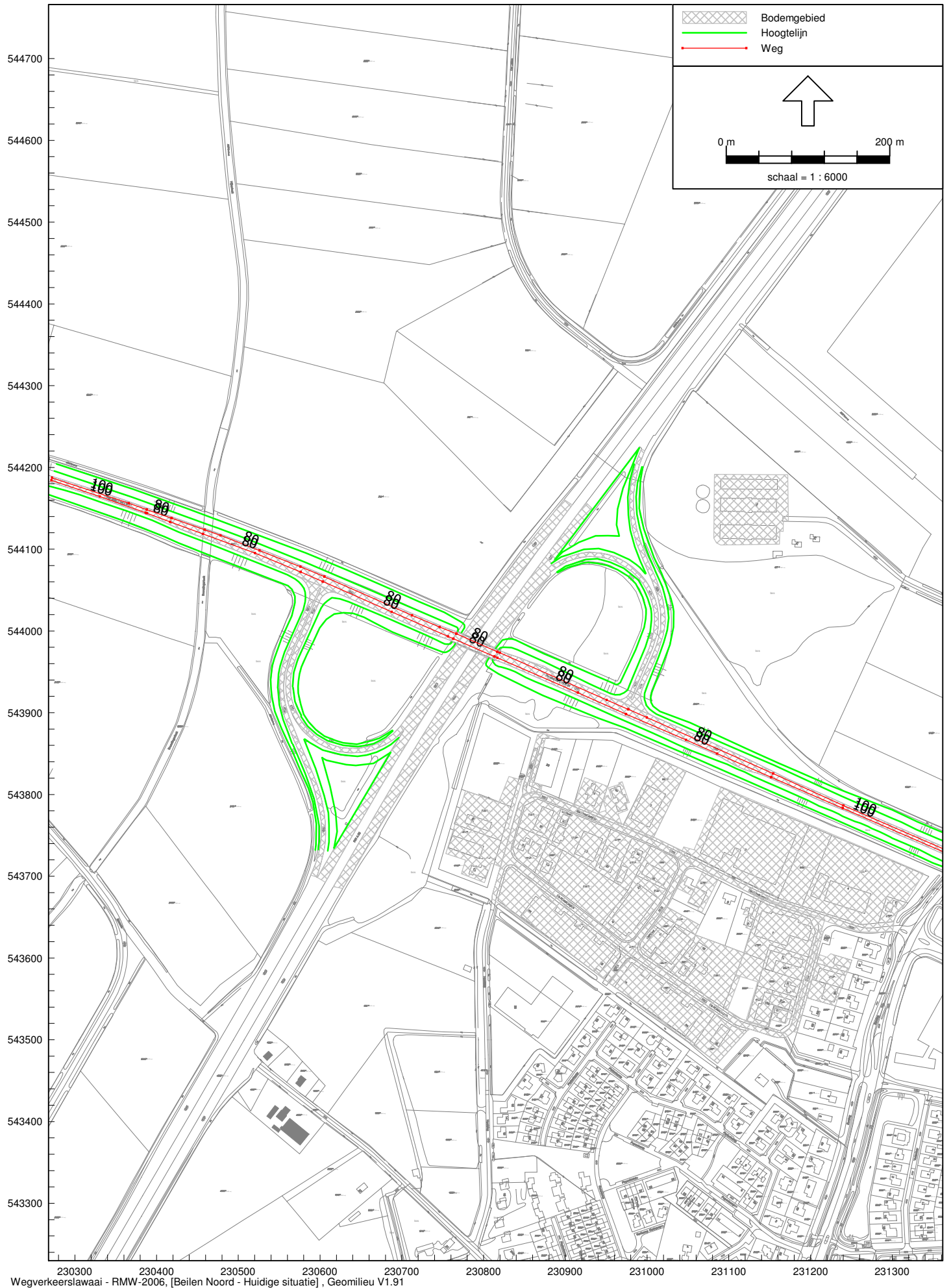


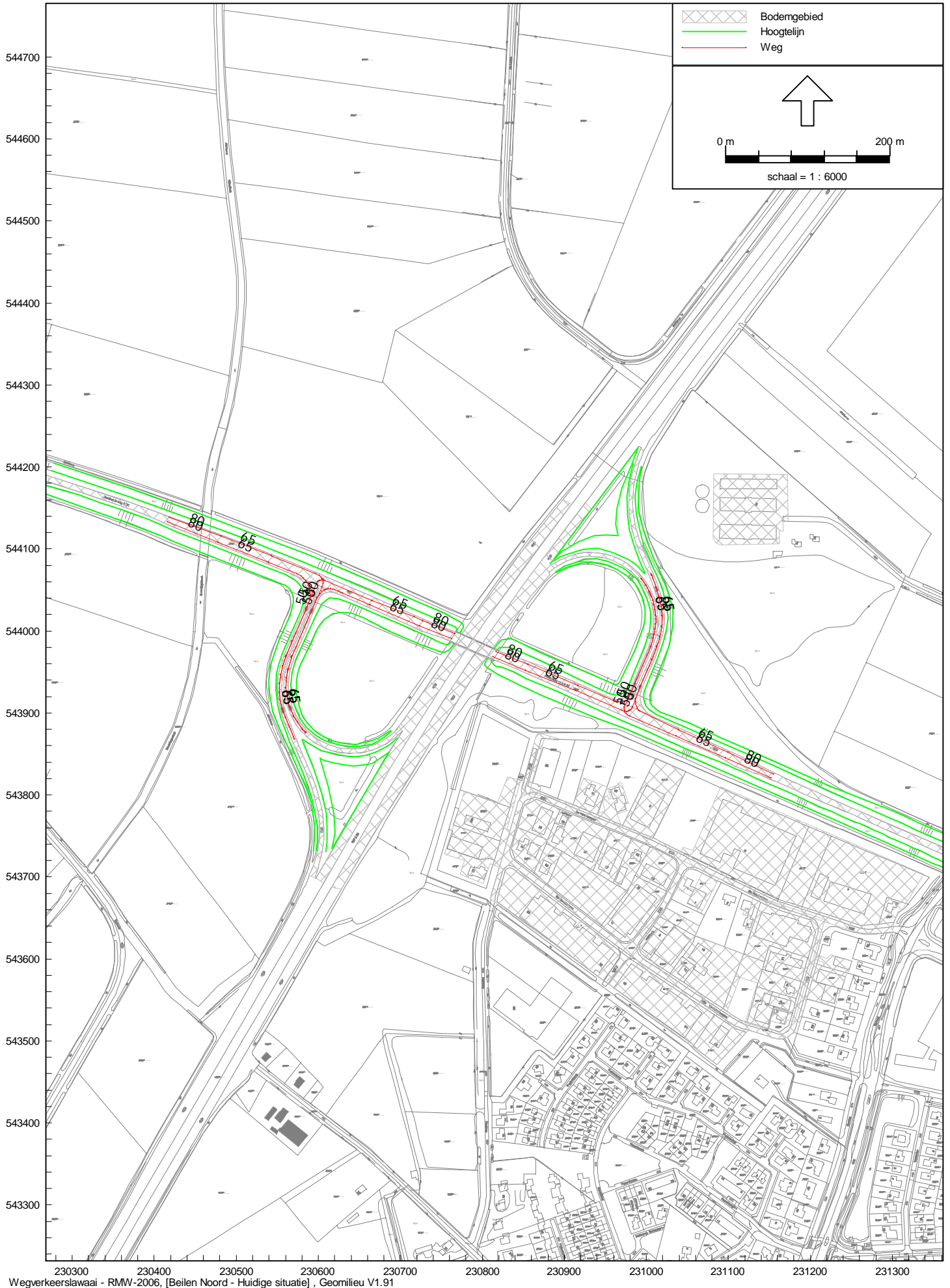


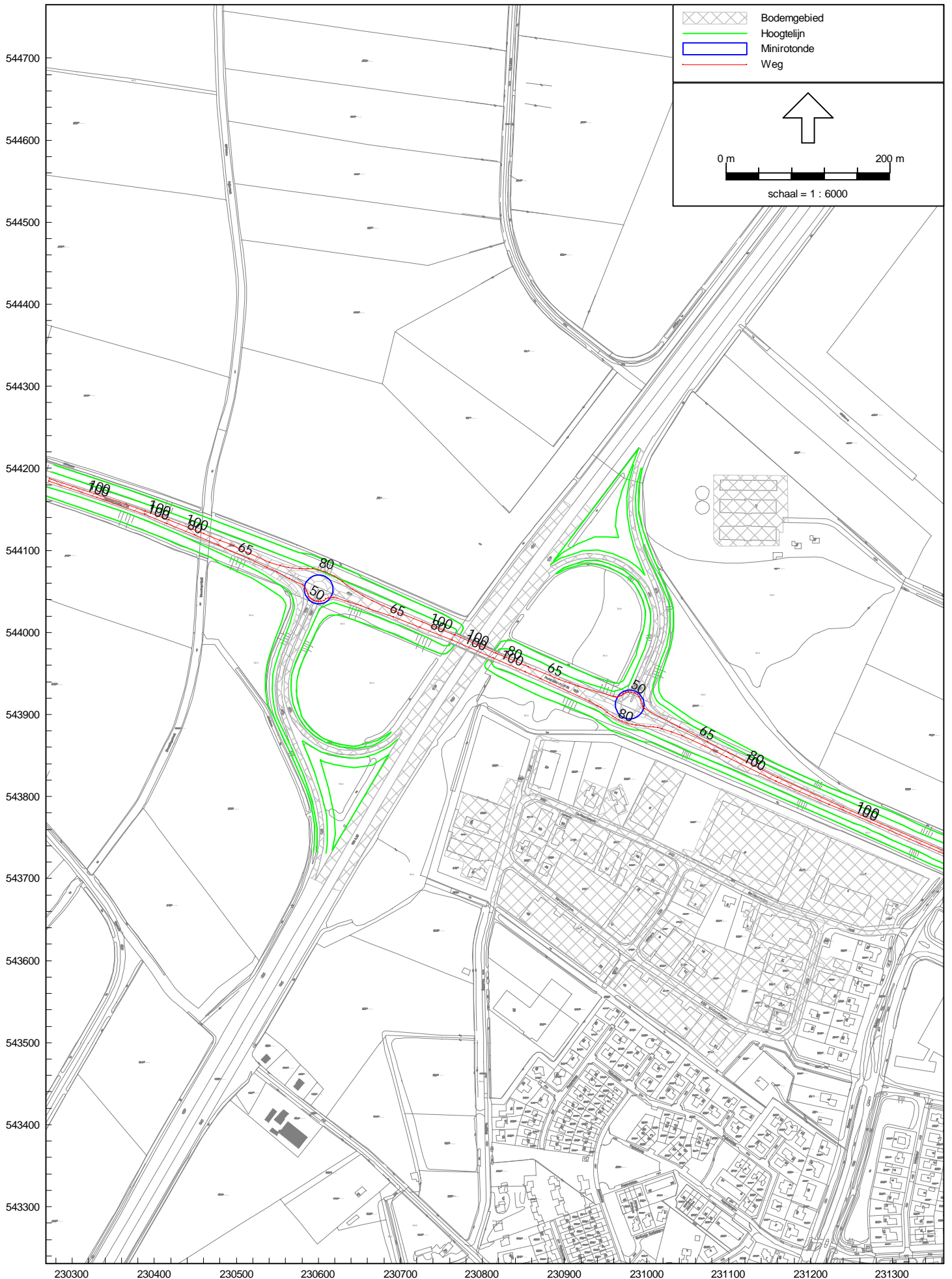








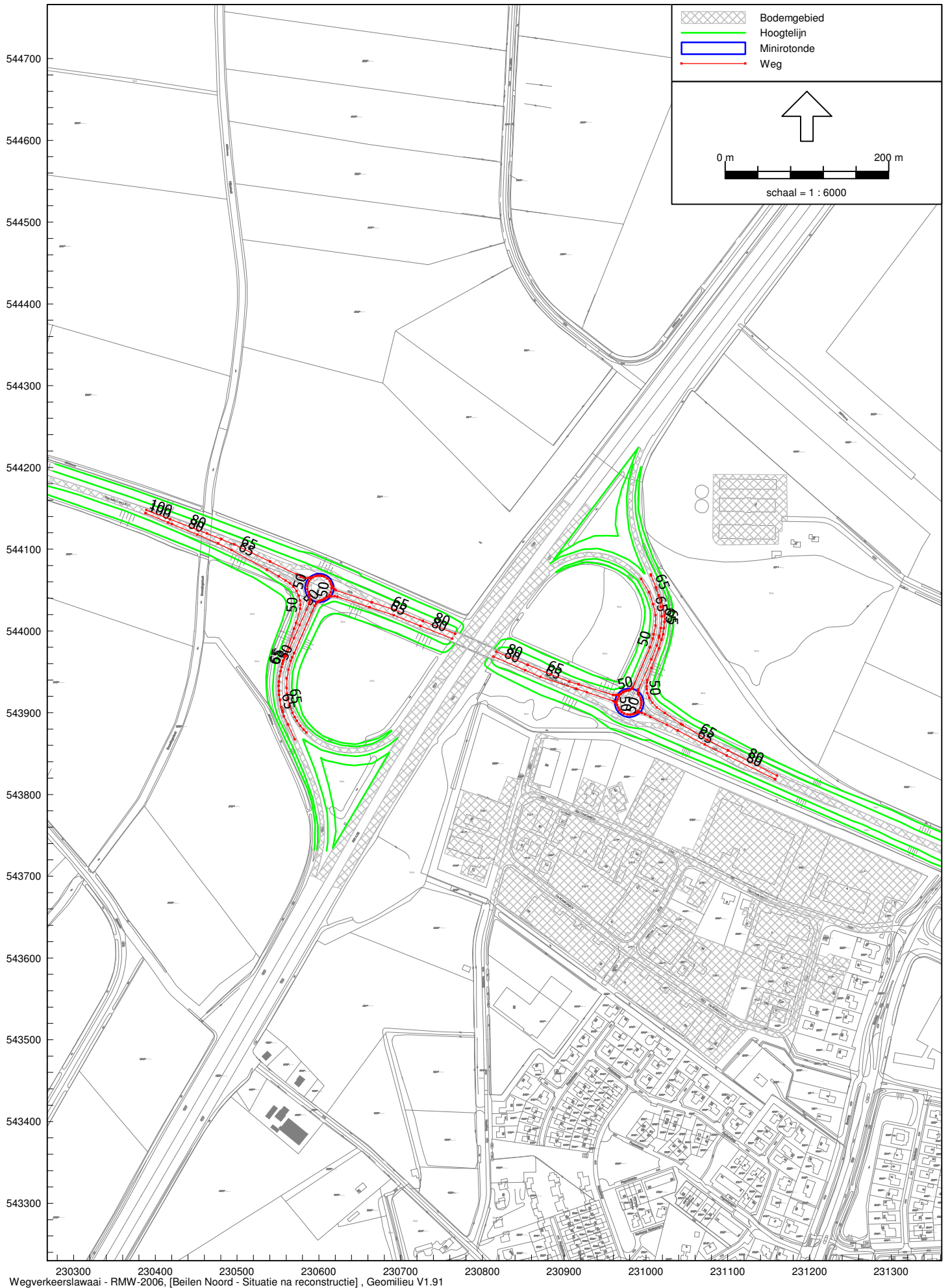


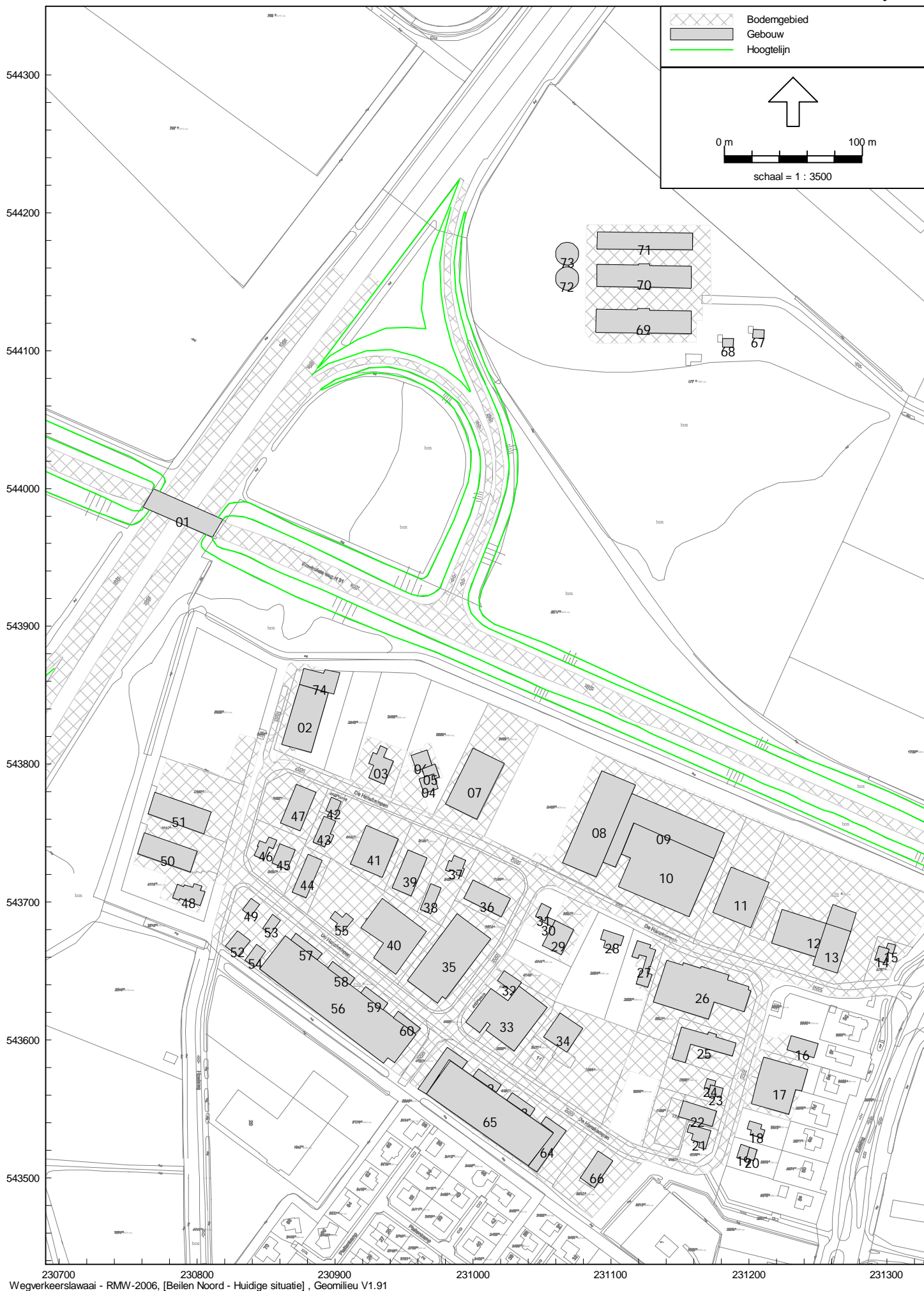




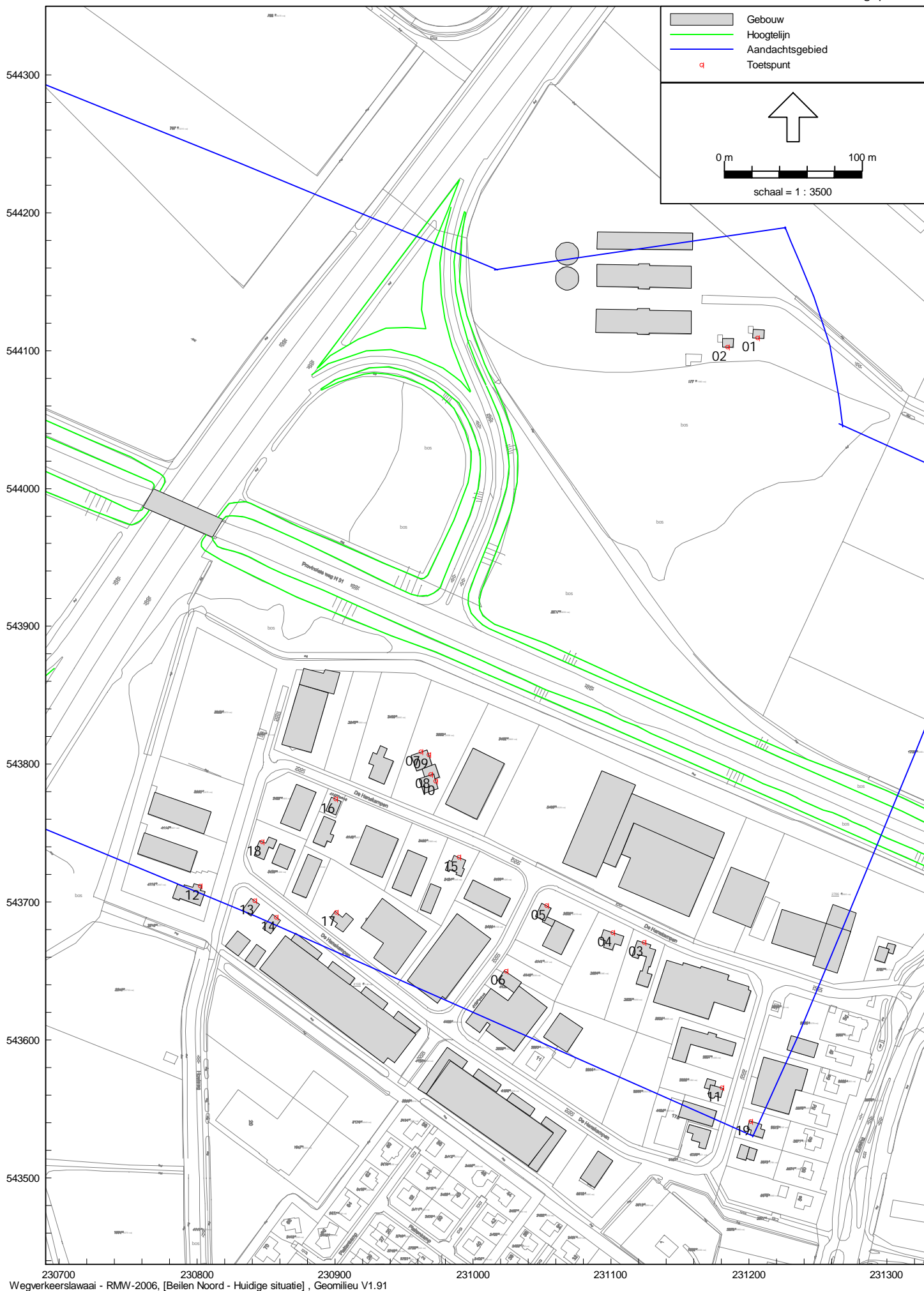
Gehanteerde rij snelheden lichte motorvoertuigen na reconstructie

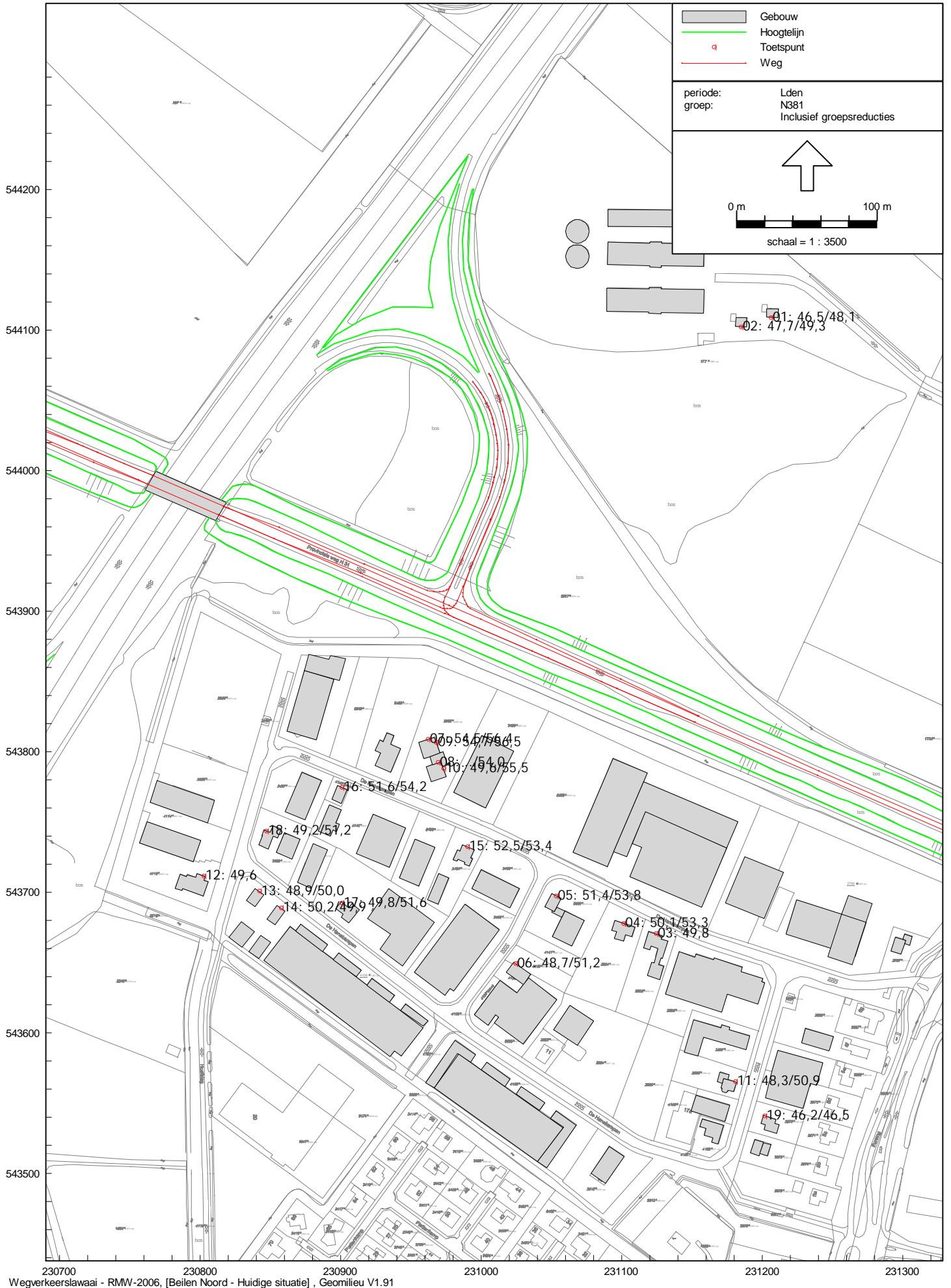
Afstand verkeer

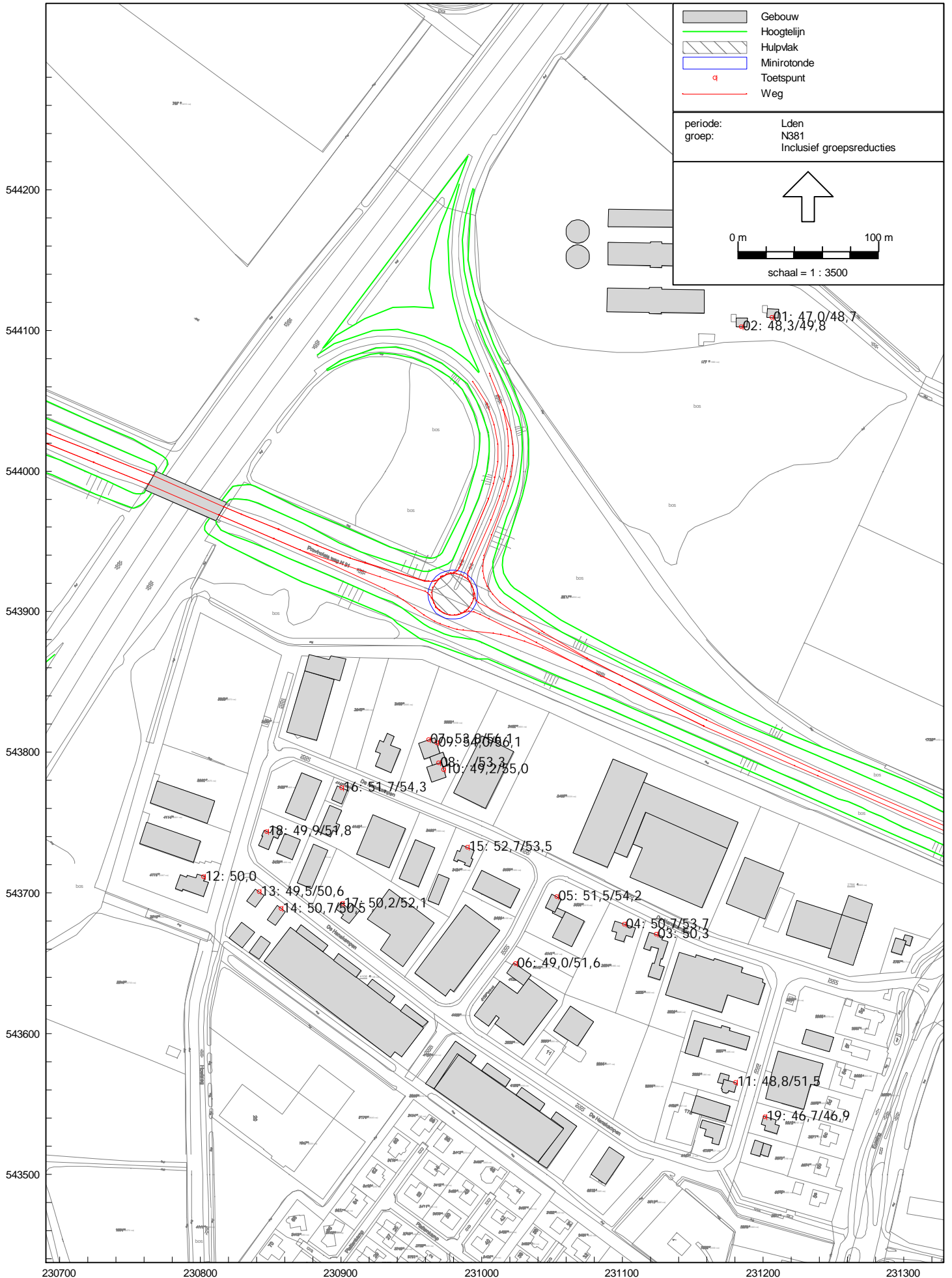












## BIJLAGEN

Model: Huidige situatie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int. (D)	%Int. (A)
01	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	3900,00	6,70	2,90
02	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	3900,00	6,70	2,90
03	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	2735,00	6,70	2,90
04	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	3752,00	6,70	2,90
05	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	3752,00	6,70	2,90
06	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	2488,00	6,70	2,90
07	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	2735,00	6,70	2,90
08	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	4812,00	6,70	2,90
09	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	3743,00	6,70	2,90
10	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	2488,00	6,70	2,90
11	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	4423,00	6,70	2,90
12	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	80	80	80	3351,00	6,70	2,90
13	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	80	80	80	5351,00	6,70	2,90
14	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	5351,00	6,70	2,90
15	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	80	80	80	3557,00	6,70	2,90
16	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	5466,00	6,70	2,90
17	Afrit A	referentiewegdek	50	50	50	1072,00	6,70	2,90
18	Afrit A	referentiewegdek	80	80	80	1072,00	6,70	2,90
19	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1608,00	6,70	2,90
20	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1072,00	6,70	2,90
21	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1072,00	6,70	2,90
22	Afrit A	referentiewegdek	50	50	50	1608,00	6,70	2,90
23	Afrit A	referentiewegdek	80	80	80	1608,00	6,70	2,90
24	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1608,00	6,70	2,90
25	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1273,00	6,70	2,90
26	Oprit B	referentiewegdek	80	80	80	1273,00	6,70	2,90
27	Oprit B	referentiewegdek	50	50	50	1273,00	6,70	2,90
28	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1273,00	6,70	2,90
29	Oprit B	referentiewegdek	80	80	80	1909,00	6,70	2,90
30	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1909,00	6,70	2,90
31	Oprit B	referentiewegdek	50	50	50	1909,00	6,70	2,90
32	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1909,00	6,70	2,90
33	Afrit C	referentiewegdek	80	80	80	1264,00	6,70	2,90
34	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	1865,00	6,70	2,90
35	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	1264,00	6,70	2,90
36	Afrit C	referentiewegdek	50	50	50	1264,00	6,70	2,90
37	Afrit C	referentiewegdek	80	80	80	1865,00	6,70	2,90
38	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	1865,00	6,70	2,90
39	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	1264,00	6,70	2,90
40	Afrit C	referentiewegdek	50	50	50	1865,00	6,70	2,90
41	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1165,00	6,70	2,90
42	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1165,00	6,70	2,90
43	Oprit D	referentiewegdek	50	50	50	1165,00	6,70	2,90
44	Oprit D	referentiewegdek	80	80	80	1748,00	6,70	2,90
45	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1748,00	6,70	2,90
46	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1748,00	6,70	2,90
47	Oprit D	referentiewegdek	80	80	80	1165,00	6,70	2,90
48	Oprit D	referentiewegdek	50	50	50	1748,00	6,70	2,90



Model: Huidige situatie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
02	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
03	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
04	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
05	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
06	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
07	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
08	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
09	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
10	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
11	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
12	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
13	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
14	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
15	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
16	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
17	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
18	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
19	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
20	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
21	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
22	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
23	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
24	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
25	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
26	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
27	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
28	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
29	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
30	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
31	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
32	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
33	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
34	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
35	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
36	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
37	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
38	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
39	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
40	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
41	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
42	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
43	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
44	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
45	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
46	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
47	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
48	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10

Model: Situatie na reconstructie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int. (D)	%Int. (A)
01	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	4485,00	6,70	2,90
02	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	3145,00	6,70	2,90
03	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	3145,00	6,70	2,90
04	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	65	65	65	3145,00	6,70	2,90
05	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	50	50	50	3145,00	6,70	2,90
06	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	65	65	65	3145,00	6,70	2,90
07	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	3145,00	6,70	2,90
08	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	4315,00	6,70	2,90
09	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	2916,00	6,70	2,90
10	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	2916,00	6,70	2,90
11	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	80	80	80	2916,00	6,70	2,90
12	N381 (Hoogersmilde - aansl. A28 west)	referentiewegdek	100	80	80	2916,00	6,70	2,90
13	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	100	80	80	5649,00	6,70	2,90
14	N381 (aansl. A28 west - aansl. A28 oost)	referentiewegdek	100	80	80	5251,00	6,70	2,90
15	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	4457,00	6,70	2,90
16	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	80	80	80	4457,00	6,70	2,90
17	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	4457,00	6,70	2,90
18	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	6431,00	6,70	2,90
19	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	80	80	80	4225,00	6,70	2,90
20	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	65	65	65	4225,00	6,70	2,90
21	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	50	50	50	4225,00	6,70	2,90
22	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	65	65	65	4225,00	6,70	2,90
23	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	80	80	80	4225,00	6,70	2,90
24	N381 (aansl. A28 oost - aansl. Beilen)	referentiewegdek	100	80	80	6569,00	6,70	2,90
25	Afrit A	referentiewegdek	50	50	50	3290,00	6,70	2,90
26	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	3290,00	6,70	2,90
27	Afrit A	referentiewegdek	80	80	80	1316,00	6,70	2,90
28	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1316,00	6,70	2,90
29	Afrit A	referentiewegdek	50	50	50	1316,00	6,70	2,90
30	Afrit A	referentiewegdek	65	65	65	1974,00	6,70	2,90
31	Afrit A	referentiewegdek	50	50	50	1974,00	6,70	2,90
32	Afrit A	referentiewegdek	100	80	80	1974,00	6,70	2,90
33	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1563,00	6,70	2,90
34	Oprit B	referentiewegdek	80	80	80	1563,00	6,70	2,90
35	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	1563,00	6,70	2,90
36	Oprit B	referentiewegdek	50	50	50	1563,00	6,70	2,90
37	Oprit B	referentiewegdek	50	50	50	2344,00	6,70	2,90
38	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	2344,00	6,70	2,90
39	Oprit B	referentiewegdek	80	80	80	2344,00	6,70	2,90
40	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	2344,00	6,70	2,90
41	Oprit B	referentiewegdek	65	65	65	3906,00	6,70	2,90
42	Afrit C	referentiewegdek	50	50	50	3496,00	6,70	2,90
43	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	3496,00	6,70	2,90
44	Afrit C	referentiewegdek	50	50	50	1399,00	6,70	2,90
45	Afrit C	referentiewegdek	100	80	80	1399,00	6,70	2,90
46	Afrit C	referentiewegdek	80	80	80	1399,00	6,70	2,90
47	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	1399,00	6,70	2,90
48	Afrit C	referentiewegdek	50	50	50	2098,00	6,70	2,90
49	Afrit C	referentiewegdek	65	65	65	2098,00	6,70	2,90
50	Afrit C	referentiewegdek	80	80	80	2098,00	6,70	2,90
51	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	2010,00	6,70	2,90
52	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	2010,00	6,70	2,90
53	Oprit D	referentiewegdek	80	80	80	2010,00	6,70	2,90
54	Oprit D	referentiewegdek	50	50	50	2010,00	6,70	2,90
55	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1340,00	6,70	2,90
56	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	1340,00	6,70	2,90
57	Oprit D	referentiewegdek	50	50	50	1340,00	6,70	2,90
58	Oprit D	referentiewegdek	80	80	80	1340,00	6,70	2,90
59	Oprit D	referentiewegdek	100	80	80	1340,00	6,70	2,90
60	Oprit D	referentiewegdek	65	65	65	3350,00	6,70	2,90

Model: Situatie na reconstructie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
02	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
03	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
04	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
05	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
06	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
07	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
08	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
09	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
10	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
11	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
12	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
13	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
14	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
15	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
16	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
17	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
18	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
19	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
20	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
21	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
22	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
23	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
24	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
25	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
26	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
27	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
28	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
29	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
30	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
31	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
32	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
33	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
34	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
35	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
36	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
37	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
38	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
39	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
40	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
41	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
42	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
43	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
44	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
45	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
46	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
47	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
48	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
49	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
50	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
51	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
52	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
53	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
54	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
55	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
56	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
57	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
58	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
59	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10
60	1,00	82,10	85,80	70,50	11,50	10,50	16,40	6,40	3,70	13,10

Model: Huidige situatie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	Viaduct	1,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	Gebouw	5,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	Gebouw	5,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	Gebouw	4,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	Gebouw	5,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	Gebouw	4,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Huidige situatie  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
64	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	Gebouw	3,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	Gebouw	6,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	Gebouw	2,50	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	Gebouw	4,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	Gebouw	3,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



Model: Huidige situatie  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Gevel
01	Eursing 7b	231206,29	544108,98	1,50	4,50	--	--	Ja
02	Eursing 7c	231184,53	544102,42	1,50	4,50	--	--	Ja
03	De Hanekampen 3	231124,11	543670,72	1,50	--	--	--	Ja
04	De Hanekampen 5	231101,40	543678,00	1,50	4,50	--	--	Ja
05	De Hanekampen 7	231053,34	543697,58	1,50	4,50	--	--	Ja
06	De Hanekampen 7a	231024,17	543649,64	1,50	4,50	--	--	Ja
15	De Hanekampen 25	230990,06	543732,46	1,50	4,50	--	--	Ja
16	De Hanekampen 33	230900,61	543774,82	1,50	4,50	--	--	Ja
18	De Hanekampen 37	230846,92	543743,88	1,50	4,50	--	--	Ja
12	De Hanekampen 22	230802,42	543711,87	1,50	--	--	--	Ja
17	De Hanekampen 43	230901,00	543692,72	1,50	4,50	--	--	Ja
13	De Hanekampen 24	230841,96	543700,92	1,50	4,50	--	--	Ja
14	De Hanekampen 24A	230857,55	543689,00	1,50	4,50	--	--	Ja
09	De Hanekampen 16 zijgevel	230968,00	543806,87	1,50	4,50	--	--	Ja
07	De Hanekampen 16 achtergevel	230962,05	543808,92	1,50	4,50	--	--	Ja
08	De Hanekampen 16 achtergevel	230969,35	543792,39	--	4,50	--	--	Ja
10	De Hanekampen 16 zijgevel	230973,10	543787,91	1,50	4,50	--	--	Ja
11	De Hanekampen 21	231180,52	543565,42	1,50	4,50	--	--	Ja
19	De Hanekampen 62	231201,70	543541,12	1,50	4,50	--	--	Ja

## Berekening reconstructie-effect

Naam	Omschrijving	Hoogte	Geluidsbelasting incl. art 110g		Verschil	Toename vanaf 48 dB
			voor reconstructie	na reconstructie		
01_A	Eursing 7b	1,5	46,5	47,0	0,5	0,0
01_B	Eursing 7b	4,5	48,1	48,7	0,6	0,6
02_A	Eursing 7c	1,5	47,7	48,3	0,6	0,3
02_B	Eursing 7c	4,5	49,3	49,8	0,5	0,5
03_A	De Hanekampen 3	1,5	49,8	50,3	0,5	0,5
04_A	De Hanekampen 5	1,5	50,1	50,7	0,6	0,6
04_B	De Hanekampen 5	4,5	53,3	53,7	0,4	0,4
05_A	De Hanekampen 7	1,5	51,4	51,5	0,1	0,1
05_B	De Hanekampen 7	4,5	53,8	54,2	0,4	0,4
06_A	De Hanekampen 7a	1,5	48,7	49,0	0,3	0,3
06_B	De Hanekampen 7a	4,5	51,2	51,6	0,4	0,4
07_A	De Hanekampen 16 achtergevel	1,5	54,5	53,8	-0,7	-0,7
07_B	De Hanekampen 16 achtergevel	4,5	56,4	56,1	-0,3	-0,3
08_B	De Hanekampen 16 achtergevel	4,5	54,0	53,3	-0,7	-0,7
09_A	De Hanekampen 16 zijgevel	1,5	54,7	54,0	-0,7	-0,7
09_B	De Hanekampen 16 zijgevel	4,5	56,5	56,1	-0,4	-0,4
10_A	De Hanekampen 16 zijgevel	1,5	49,6	49,2	-0,4	-0,4
10_B	De Hanekampen 16 zijgevel	4,5	55,5	55,0	-0,5	-0,5
11_A	De Hanekampen 21	1,5	48,3	48,8	0,5	0,5
11_B	De Hanekampen 21	4,5	50,9	51,5	0,6	0,6
12_A	De Hanekampen 22	1,5	49,6	50,0	0,4	0,4
13_A	De Hanekampen 24	1,5	48,9	49,5	0,6	0,6
13_B	De Hanekampen 24	4,5	50,0	50,6	0,6	0,6
14_A	De Hanekampen 24A	1,5	50,2	50,7	0,5	0,5
14_B	De Hanekampen 24A	4,5	49,9	50,5	0,6	0,6
15_A	De Hanekampen 25	1,5	52,5	52,7	0,2	0,2
15_B	De Hanekampen 25	4,5	53,4	53,5	0,1	0,1
16_A	De Hanekampen 33	1,5	51,6	51,7	0,1	0,1
16_B	De Hanekampen 33	4,5	54,2	54,3	0,1	0,1
17_A	De Hanekampen 43	1,5	49,8	50,2	0,4	0,4
17_B	De Hanekampen 43	4,5	51,6	52,1	0,5	0,5
18_A	De Hanekampen 37	1,5	49,2	49,9	0,7	0,7
18_B	De Hanekampen 37	4,5	51,2	51,8	0,6	0,6
19_A	De Hanekampen 62	1,5	46,2	46,7	0,5	0,0
19_B	De Hanekampen 62	4,5	46,5	46,9	0,4	0,0

Rapport: Lijst van model eigenschappen  
 Model: Situatie na reconstructie

---

 Model eigenschap
 

---

Omschrijving	Situatie na reconstructie
Verantwoordelijke	Kantoor
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(229907,07, 543241,56) - (231890,91, 544476,83)
Aangemaakt door	Kantoor op 13-12-2011
Laatst ingezien door	Wim op 21-1-2012
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.91
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00