

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

JEURLINKSWEG 18

HOLTEN

Auteur:	K. Bechtel
Opdrachtgever	G.J. Harbers, Regtervoort, rentmeesters
Status:	Definitief
Datum:	December 2018
Projectnummer	2018-357



***Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle***

***Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo***

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

INHOUDSOPGAVE

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

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

In opdracht van dhr. G.J. Harbers worden, in het kader van de Rood voor Rood-regeling, twee woningen gerealiseerd nabij de woning aan de Jeurlinksweg 18.

Ten behoeve van de realisatie dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het benodigd de geluidbelasting ter plaatse van te realiseren woningen te toetsen aan het stelsel van voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. In voorliggend geval betreft het enkel het aspect wegverkeerslawaaï.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

HOOFDSTUD 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

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

2.2 Zone langs wegen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Grenswaarden

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

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

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting door wegverkeer bedraagt 48 dB. Bij een hogere geluidsbelasting kunnen burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen. Voor een hogere grenswaarde geldt een maximum, afhankelijk van de ligging van een geluidsgevoelig object. In tabel 2 is de hoogst mogelijke grenswaarde voor woningen als gevolg van wegverkeerslawaaï weergegeven.

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

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

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

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

2.4 Berekenen geluidsbelasting

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

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

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

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

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

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Rijssen-Holten beschikt over een eigen geluidsbeleid. Deze is verwoord in de ‘Nota geluidsbeleid’ en de ‘Nota hogere grenswaarden’.

In de beleidsstukken hanteert de gemeente Rijssen-Holten zeven gebiedstypen, waarbij per gebiedstype is bepaald welke ambitie- en bovengrenswaarde moet worden gehanteerd.

Het projectgebied ligt in het gebiedstype ‘Woonwijk’. Binnen dit gebiedstype wordt voor wegverkeerslawaaï een ambitiewaarde van 43 dB, en een bovengrenswaarde van 58 dB gehanteerd.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie projectgebied

In afbeelding 3.1 is de gewenste situatie in het projectgebied weergegeven.



Afbeelding 3.1 Luchtfoto gewenste situatie (Bron: Provincie Overijssel)

In tabel 3 is weergegeven welke uitgangspunten voor het rekenmodel zijn gehanteerd.

Locatie projectgebied	Buitenstedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaaï	53 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidsbelasting Jeurlinksweg	5 dB
Vermindering geluidsbelasting Oude Deventerweg	5 dB

Tabel 3 Uitgangspunten onderzoek wegverkeerslawaaï (Bron: BJZ.nu)

3.2 Verkeersgegevens

De gemeente Rijssen-Holten beschikt niet over de verkeersintensiteiten van de Jeurlinksweg en de Oude Deventerweg. Beide wegen betreffen B-wegen waar een maximale toegestane snelheid van 60 km/uur geldt. Op deze wegen is hoofdzakelijk sprake van bestemmingsverkeer. De gemeente heeft aangegeven om een verkeersintensiteit van maximaal 1.000 mvt/etm voor beide wegen te hanteren.

In tabel 4 zijn de weg- en verkeersgegevens uiteengezet zoals deze zijn gebruikt ten behoeve van het berekenen van de geluidsbelasting.

Weg- en verkeersgegevens	Jeurlinksweg	Oude Deventerweg
Etmaalintensiteit 2020 weekdag (prognose)	1000	1000
Uurintensiteit dag/avond/nacht (%)	6,70/3,50/0,70	6,70/3,50/0,70
Lichte motorvoertuigen dag/ avond/ nacht (%)	79,60/10,20/10,20	79,60/10,20/10,20
Middelzware vrachtwagens dag/ avond/ nacht (%)	10,20/10,80/11,30	10,20/10,80/11,30
Zware vrachtwagens dag/ avond/ nacht (%)	10,20/10,05/11,40	10,20/10,05/11,40
Wettelijke rijsnelheid (km/uur)	60	60
Wegdektype	W1 – 1-laags ZOAB	W1 – 1-laags ZOAB

Tabel 4 Weg- en verkeergegevens Jeurlinksweg en Oude Deventerweg (Bron: Gemeente Rijssen-Holten)

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

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

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

- wegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte;
- verharde bodemgebieden;
- rekenpunten op 1,5 en 4,5 meter op de voor- en twee zijgevels.

In bijlage 1 is een uitsnede van het rekenmodel weergegeven.

4.2 Geluidsbelasting

Ter plaatse van de te realiseren woningen aan de Oude Deventerweg bedraagt de geluidsbelasting door wegverkeerslawaaï van de Jeurlinksweg en de Oude Deventerweg maximaal 48 dB (inclusief 5dB aftrek). In tabel 5 is dit weergegeven, waarbij de geluidsbelasting op de noord- en westgevels is weergegeven. Compensatiewoning 1 betreft de woning aan de westzijde en compensatiewoning 2 betreft de woning aan de oostzijde.

Woning	Gevel	Hoogte rekenpunt	Geluidsbelasting	
			Jeurlinksweg	Oude Deventerweg
Compensatiewoning 1	Noordgevel	1,5 meter	37 dB	46 dB
		4,5 meter	39 dB	47 dB
	Westgevel	1,5 meter	38 dB	41 dB
		4,5 meter	40 dB	43 dB
Compensatiewoning 2	Noordgevel	1,5 meter	31 dB	41 dB
		4,5 meter	32 dB	43 dB
	Westgevel	1,5 meter	31 dB	37 dB
		4,5 meter	33 dB	39 dB

Op basis van de resultaten weergegeven in tabel 5 kan worden geconcludeerd dat aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De ambitiewaarde van 43 dB, afkomstig uit de 'Nota geluidsbeleid' van de gemeente Rijssen-Holten wordt wel overschreden.

In bijlage 2 zijn de rekenresultaten opgenomen.

4.3 Hogere waarde

Hoewel de ambitiewaarde van 43 dB uit de 'Nota geluidsbeleid' bij compensatiewoning 1 wordt overschreden, is een hogere waarde als gevolg van wegverkeerslawaaï in voorliggend geval niet nodig. Het eventueel volgen van een hogere waarde is slechts aan de orde indien de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden (ook al ligt de "ambitie" hoger of lager). Wel dient te worden onderbouwd dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor het toekennen van een hogere waarde uit de 'Nota hogere grenswaarden' van de gemeente Rijssen-Holten.

4.4 Nota hogere grenswaarden

4.4.1 Locatiespecifieke criteria

Ieder verzoek om een hogere waarde wordt in ieder geval getoetst aan de ontheffingscriteria uit de Wet geluidhinder. Daarnaast worden bij de afweging over het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde ook de locatiespecifieke kenmerken betrokken. De onderstaande locatiespecifieke kenmerken worden in overwegingen als positief aspect meegenomen dan wel als zwaarwegend argument meegenomen.

1. de nieuwbouw ter plaatse dient ter vervanging van bestaande bebouwing;
2. de locatie is opgenomen in herstructureringsplannen;
3. de nieuwbouw vult een open plek op tussen aanwezige bebouwing;
4. de huidige functie komt niet overeen met de gewenste functie;
5. met de ontwikkeling van de betreffende locatie worden één of meerdere andere milieuknelpunten elders opgelost.

Punt 1 is hier het locatiespecifieke kenmerk dat van toepassing is: vervangende bebouwing in het kader van rood voor rood.

4.4.2 Voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde

Wanneer het verzoek tot een hogere grenswaarde getoetst is op de hiervoor genoemde hoofdcriteria en locatiespecifieke criteria wordt gekeken aan welke voorwaarden moet worden voldaan.

Indien aangetoond is dat op alle niveaus het verzoek tot een hogere grenswaarde voldoet aan de hoofd- en locatiespecifieke criteria kan onder voorwaarden een hogere grenswaarde worden verleend. De gemeente Holten-Rijssen past hierbij primair akoestische compensatiemaatregelen toe. Deze zijn per geluidsklasse verschillend.

Het bouwplan ligt in het gebiedstype “Woonwijk” met een ambitie en bovengrens voor de geluidsklasse van respectievelijk “rustig” en “zeer onrustig”.

4.4.3 Criteria voor het toekennen van een hogere grenswaarde tot en met de geluidsklasse “onrustig”

Bij het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen tot en met de geluidsklasse “onrustig” worden aanvullend ook de volgende criteria bij de afweging betrokken:

1. indien mogelijk worden bronmaatregelen (bijvoorbeeld stillere asfalttypen) getroffen;
2. indien mogelijk wordt de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe woning(en) vergroot;
3. bij voorkeur dient bij woningen/appartementen een buitenruimte (tuin en/of balkon) te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied;
4. het stedenbouwkundig ontwerp wordt zodanig vormgeven dat de woningen aan randen van woongebieden zoveel mogelijk zorgen voor afscherming van het achterliggende gebied.

Hierna volgt per punt onderbouwd of de maatregel haalbaar en doelmatig is.

1. Het geluid door een voertuig wordt veroorzaakt door motor- en bandengeluid. In de loop der jaren zijn voertuigen, met name vrachtwagens veel stiller geworden, daar is in de rekenmethode al rekening mee gehouden. De verwachting is dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Door toepassing van de zogenaamde tijdelijke aftrek wordt daar rekening mee gehouden. De initiatiefnemer van het bouwplan ten behoeve waarvan dit akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het motor- en bandengeluid aan het voertuig evenals op het verminderen van de verkeersintensiteit. Wel is het mogelijk een reductie te krijgen op het bandengeluid door aanpassing van het wegdektype. Het aanpassen van het wegdektype is financieel gezien geen redelijke optie. Tevens zal de wegbeheerder niet instemmen voor de aanpak van een klein wegdeel omdat dit onderhoudstechnisch en bij de gladheidbestrijding tot problemen leidt. Stiller asfalt over een beperkte lengte kan uit civieltechnisch- en kosten oogpunt niet wordt verlangd.
2. Het vergroten van de afstand van de woning tot de weg is niet mogelijk en wenselijk ten aanzien van het compacte erf gedachte. Schermmaatregelen (geluidschermen, wallen) langs de weg(en) zijn niet reëel. Een dergelijk scherm, dicht langs de weg, is voor één woning uit financieel oogpunt ongewenst.

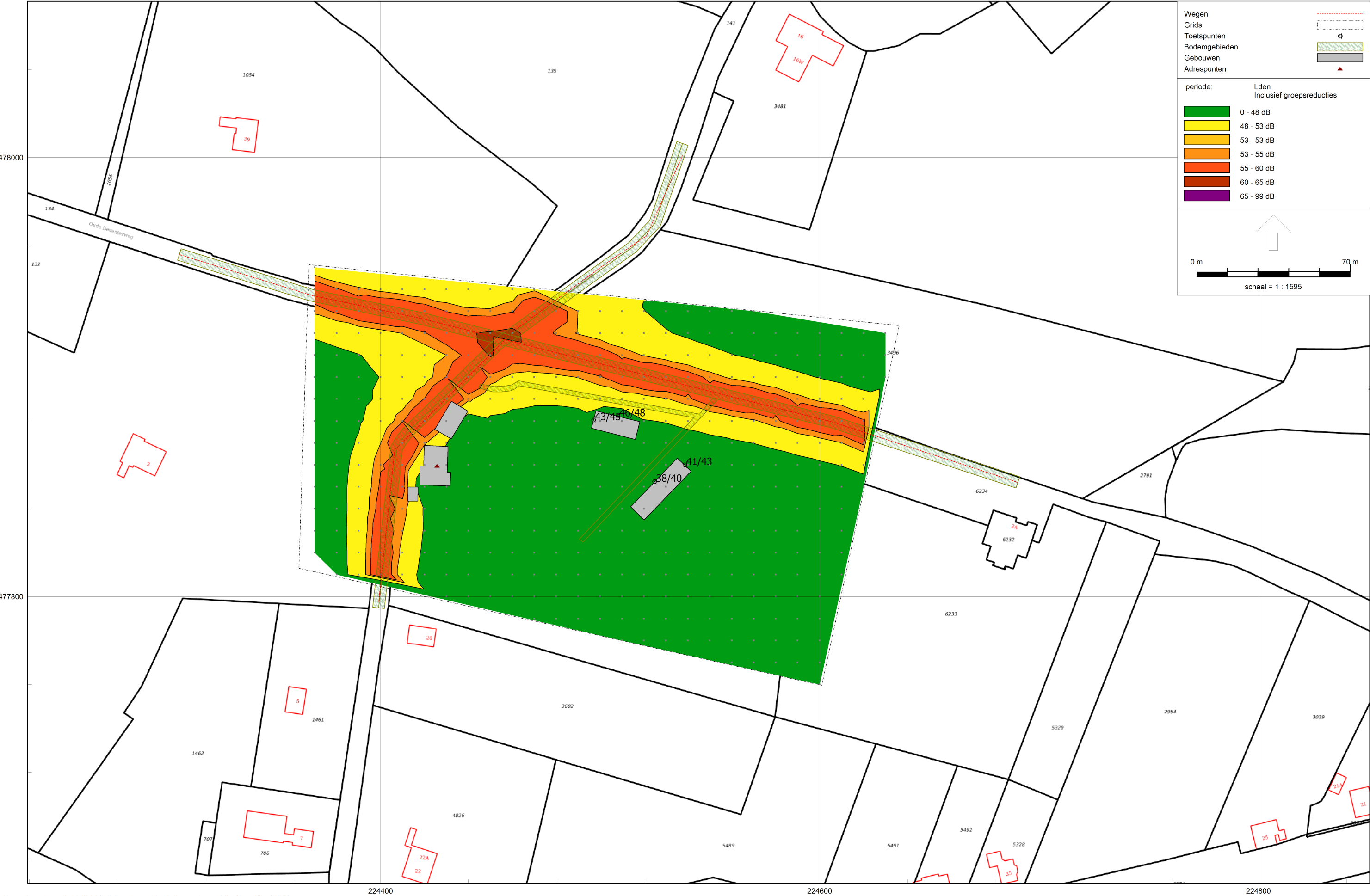
De punten 1 en 2 zijn onderzocht maar niet haalbaar en doelmatig. De woning (compensatiewoning 1) heeft een verblijfsruimte en het terras aan de luwe achtergevel. Punt 4 is niet van toepassing.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï van de Jeurlinksweg en de Oude Deventerweg bedraagt ter plaatse van de te realiseren twee compensatiewoningen hoogstens 48 dB. Er is daarmee ter plaatse sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wat betreft het aspect wegverkeerslawaaï.

BIJLAGEN BIJ HET ONDERZOEK

Bijlage 1 Rekenmodel



Bijlage 2 Rekenresultaten

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
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))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))
Weg	Jeurlinksweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60
Weg	Oude Deventerweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60

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

Naam	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%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)
Weg	--	1000,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	--	--	79,60	79,20	77,30	--	10,20	10,80	11,30	--	10,20	10,05	11,40	--	--	--	--	--	53,33	27,72
Weg	--	1000,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	--	--	79,60	79,20	77,30	--	10,20	10,80	11,30	--	10,20	10,05	11,40	--	--	--	--	--	53,33	27,72

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	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
Weg	5,41	--	6,83	3,78	0,79	--	6,83	3,52	0,80	--	77,72	86,99	93,47	97,85	99,11	94,10	88,51	81,53	74,92	84,22	90,71	95,03	96,28
Weg	5,41	--	6,83	3,78	0,79	--	6,83	3,52	0,80	--	77,72	86,99	93,47	97,85	99,11	94,10	88,51	81,53	74,92	84,22	90,71	95,03	96,28

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

Naam	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	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
Weg	91,29	85,70	78,74	68,24	77,47	84,02	88,21	89,30	84,38	78,82	71,91	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg	91,29	85,70	78,74	68,24	77,47	84,02	88,21	89,30	84,38	78,82	71,91	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
Grid	Grid	4,00	0,00	10	10

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
meetpunt	Noordgevel compensatiewoning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Westgevel compensatiewoning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Noordgevel compensatiewoning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Westgevel compensatiewoning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
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))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))
Weg	Jeurlinksweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60
Weg	Oude Deventerweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60

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

Naam	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%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)
Weg	--	1000,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	--	--	79,60	79,20	77,30	--	10,20	10,80	11,30	--	10,20	10,05	11,40	--	--	--	--	--	53,33	27,72
Weg	--	1000,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--	--	--	79,60	79,20	77,30	--	10,20	10,80	11,30	--	10,20	10,05	11,40	--	--	--	--	--	53,33	27,72

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	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
Weg	5,41	--	6,83	3,78	0,79	--	6,83	3,52	0,80	--	77,72	86,99	93,47	97,85	99,11	94,10	88,51	81,53	74,92	84,22	90,71	95,03	96,28
Weg	5,41	--	6,83	3,78	0,79	--	6,83	3,52	0,80	--	77,72	86,99	93,47	97,85	99,11	94,10	88,51	81,53	74,92	84,22	90,71	95,03	96,28

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

Naam	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	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
Weg	91,29	85,70	78,74	68,24	77,47	84,02	88,21	89,30	84,38	78,82	71,91	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg	91,29	85,70	78,74	68,24	77,47	84,02	88,21	89,30	84,38	78,82	71,91	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
Grid	Grid	4,00	0,00	10	10

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
meetpunt	Noordgevel compensatiewoning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Westgevel compensatiewoning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Noordgevel compensatiewoning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
meetpunt	Westgevel compensatiewoning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	Bf
Weg	Jeurlinksweg -- 2,70m (L/R)	0,00
Weg	Jeurlinksweg -- 0,00m (L/R)	1,00
Weg	Oude Deventerweg -- 2,70m (L/R)	0,00
Pad	Ontsluiting	1,00

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Gebouw	Schuur	4,00	0,00	Relatief	Overige gebruiksfunctie	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gebouw	Woning 18	8,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gebouw	Schuur 2	8,00	0,00	Relatief	Overige gebruiksfunctie	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gebouw	Compensatiewoning 1	8,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Gebouw	Compensatiewoning 2	8,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80