



## AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Van Douverenstraat te Horst

8 juli 2020

### België

#### Brussel

Clovislaan 82  
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65  
info@m-tech.be

#### Gent

Industrieweg 118 / 4  
9032 Gent

T +32 9 216 80 00  
info@m-tech.be

#### Hasselt

Maastrichtersteenweg 210  
3500 Hasselt

T +32 11 223 240  
info@m-tech.be

#### Namen

Route de Hannut 55  
5004 Namen

T +32 81 226 082  
info@m-tech.be

### Nederland

#### Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155  
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191  
info@m-tech-nederland.nl

#### Roermond

Produktieweg 1g  
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191  
info@m-tech-nederland.nl



**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ingevolge de Wet geluidhinder in het kader van een planologische procedure voor het bouwplan aan de Van Douverenstraat te Horst**

**opdrachtgever:** BRO (contactpersoon S. Driessen)  
Industriestraat 94  
5931 PK Tegelen  
077 - 373 0601

<b>rapportnummer</b> Dou.Hor.20.AO BP-02	<b>datum</b> 8 juli 2020	
<b>projectleider</b> H. Neelen	<b>auteur</b> PJA Rovers	<b>status</b> definitief

**M-tech Nederland BV**  
Produktieweg 1 g  
6045 JC ROERMOND  
telefoon: +31 (0) 475 420 191  
E-mail : [info@m-tech-nederland.nl](mailto:info@m-tech-nederland.nl)

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	4
2 Uitgangspunten	5
3 Wettelijk kader	6
3.1 algemeen	6
3.1.1 geluidgevoelige bestemmingen	6
3.1.2 geluidbelasting	6
3.1.3 dove gevels	6
3.2 wegverkeerslawaaï	6
3.2.1 grenswaarden wegverkeerslawaaï	6
3.2.2 aftrek op de berekende resultaten	7
3.2.3 omvang geluidzones wegen	7
3.3 onderhavige situatie	7
4 Rekenmodel	7
4.1 plangebied	8
4.2 reken- en meetvoorschrift	8
4.3 gegevens wegverkeer	8
4.4 immissiepunten	9
5 Resultaten	10
6 Samenvatting en conclusie	12
Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel	I
Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer	III
Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel	IV
Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer	V

## 1 Inleiding

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawai uitgevoerd naar het bouwplan aan de Van Douverenstraat te Horst. De projectlocatie betreft het perceel aan de Van Douverenstraat bestaande uit een autogarage die gesloopt wordt ten behoeve van de ontwikkeling. Men is voornemens op het perceel een appartementencomplex te realiseren in de vorm van 12 levensloopbestendige appartementen.

In het kader van een bestemmingsplanprocedure is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. In dit rapport is de gevelbelasting als gevolg van het wegverkeerslawai berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode 2 zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

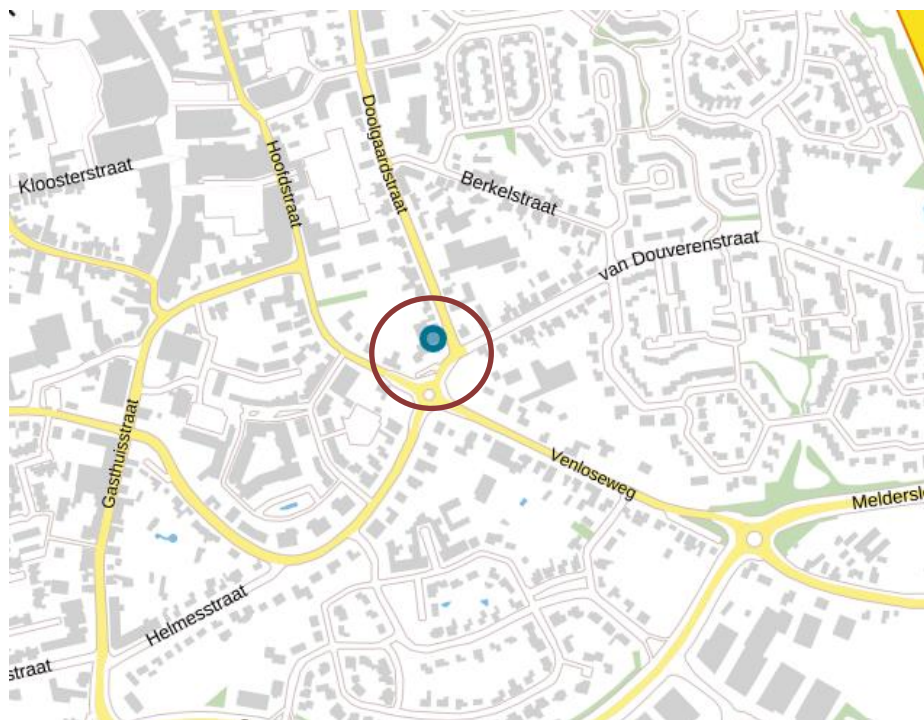
Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

## 2 Uitgangspunten

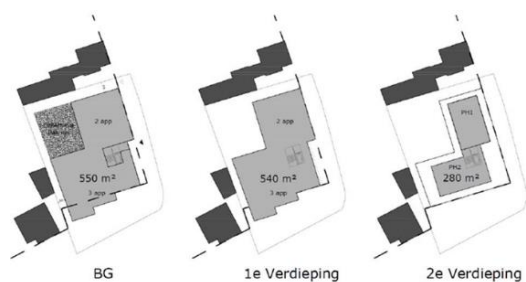
De projectlocatie is gesitueerd aan de Van Douverenstraat te Horst op de hoek met de Venloseweg. Men is voornemens op de locatie 12 levensloopbestendige appartementen te realiseren verdeeld over 3 woonlagen.

Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaai bevindt de projectlocatie zich binnen het regime van de Doolgaardstraat, de Venloseweg en de Docter van Meerendonkstraat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is omwille een goed woon- en leefklimaat het voorliggende stuk Van Douverenstraat ook meegenomen inclusief het 30-km/uur gedeelte.

Onderstaande figuur 1 geeft de geografische ligging van de projectlocatie. In de rode cirkel is het gehele perceel aangegeven. Figuur 2 geeft een impressie van het beoogde bouwplan weer.



Figuur 1: projectlocatie



Figuur 2: indicatieve impressie van beoogde bouwplan

### 3 Wettelijk kader

#### 3.1 algemeen

Hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidbelasting vanwege een (spoor-)weg bij geluidgevoelige bestemmingen, waaronder woningen.

Indien een geluidgevoelige bestemming binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting. De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg of spoorlijn. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend.

##### 3.1.1 geluidgevoelige bestemmingen

Geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn:

- woningen;
- scholen;
- ziekenhuizen, verpleeghuizen;
- overige gezondheidszorggebouwen;
- terreinen bij gezondheidszorggebouwen;
- woonwagenterreinen.

##### 3.1.2 geluidbelasting

De geluidbelasting ( $L_{den}$ -waarde) wordt bepaald middels onderstaande formule.

$$L_{den} = 10 * \log \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

waarbij geldt:

- $L_d$ : het equivalente geluidniveau over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur);
- $L_e$ : het equivalente geluidniveau over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur);
- $L_n$ : het equivalente geluidniveau over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur).

##### 3.1.3 dove gevels

Een zogeheten *dove gevel* is geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder, maar voldoet aan de voorwaarden uit artikel 1b vijfde lid van de Wet geluidhinder:

- 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 geluidbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Aangezien een dove gevel geen gevel is in de zin van de Wgh, worden de geluidniveaus ter plaatse van deze gevels niet berekend en getoetst. Afhankelijk van het gemeentelijk beleid zijn in een dove gevel wel of geen suskasten toegestaan.

### 3.2 wegverkeerslawaai

#### 3.2.1 grenswaarden wegverkeerslawaai

De hoogst toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) voor de geluidbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwe woningen bedraagt 48 dB. In bepaalde gevallen kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden toegekend middels een zogeheten hogere waarden procedure. De maximaal toegestane hogere waarde bedraagt 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen en 53 dB voor buitenstedelijke situaties/wegen.



### 3.2.2 aftrek op de berekende resultaten

Volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder wordt de berekende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer verminderd met een zekere waarde. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG)<sup>1</sup> zijn in de artikelen 3.4 en 3.5 voorschriften opgenomen voor de aftrek van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/uur of meer bedraagt de aftrek:

- 3 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- 4 dB wanneer de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- 2 dB wanneer de geluidsbelasting afwijkt van bovengenoemde waarden.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB.

### 3.2.3 omvang geluidzones wegen

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

tabel 3: zonebreedtes		
aantal rijstroken	breedte van de geluidzone	
	buitenstedelijk gebied	binnenstedelijk gebied
1 of 2	250 m	200 m
3 of 4	400 m	350 m
5 of meer	600 m	350 m

In artikel 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied.

Deze definities luiden:

- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom met inbegrip van het gebied binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

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

### 3.3 onderhavige situatie

De beoogde appartementen zijn in binnenstedelijk gebied gelegen, binnen de geluidzone (200 meter) van de Doolgaardstraat, de Venloseweg en de Docter van Meerendonkstraat. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawai bedraagt 48 dB met een maximale ontheffing tot 63 dB. De correctie conform artikel 110g Wgh bedraagt 5 dB bij een snelheid van 50 km/uur. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is omwille een goed woon- en leefklimaat de Van Douverenstraat ook meegenomen inclusief het 30-km/uur gedeelte.

<sup>1</sup> Regeling van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 12 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/37333, houdende vaststelling van regels voor het berekenen en meten van de geluidbelasting en de geluidproductie ingevolge de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer

### 3.4 plangebied

De projectlocatie ligt binnen de geluidzone van de Doolgaardstraat, de Venloseweg en de Docter van Meerendonkstraat. Ter plaatse van de planlocatie bedraagt de rijnsnelheid 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

### 3.5 reken- en meetvoorschrift

De berekeningen van de geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn uitgevoerd met het softwareprogramma Geomilieu, V5.21 (module RMW-2012). Deze rekenprogrammatuur is gebaseerd op standaardrekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012, hoofdstuk 3 (voorschriften voor wegen).

In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals hoogteverschillen, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping. De relevante wegen worden als akoestisch hard (bodemfactor 0,0) gemodelleerd. Voor de overige bodemgebieden wordt gerekend met bodemfactor 0,3 vanwege de overwegend akoestisch harde bodemgebieden.

De rekenmodellen zijn ingevoerd ten opzichte van het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. Grafische weergaven van het rekenmodel aangaande de gebouwen, bodemgebieden en wegen zijn ondergebracht in bijlage 1. De invoergegevens van het rekenmodel zijn terug te vinden in bijlage 3.

### 3.6 gegevens wegverkeer

De gehanteerde gegevens voor het wegverkeer zijn berekend aan de hand van verkeersgegevens verstrekt door de gemeente Horst. Voor de Doolgaardstraat beschikt de gemeente over tellingen uit 2019. De intensiteiten van de wegen zijn conform opgave uit het verkeersmodel van peiljaar 2030.

De voertuigverdelingen in etmaalperiodes en voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar) zijn eveneens afkomstig van de beschikbare tellingen. Het wegdek van alle wegen betreft 'referentiewegdek'.

Onderstaande tabel 4 geeft de intensiteiten voor 2030 weer. Een overzicht van de intensiteiten is te vinden in bijlage 2.



tabel 4: voertuigintensiteiten 2030					
weg	etmaal-intensiteit 2030	periode	voertuigintensiteit		
			Dag	Avond	Nacht
van Douverenstraat	4276	Licht	3063	576	210
		Middel	240	28	18
		Zwaar	123	13	4
van Douverenstraat 30-km/uur weg	1420	Licht	1026	193	70
		Middel	80	10	6
		Zwaar	41	4	1
Venloseweg rechts van rotonde	8400	Licht	6017	1132	412
		Middel	471	56	36
		Zwaar	242	26	8
Venloseweg links van rotonde	3126	Licht	2239	421	153
		Middel	175	21	13
		Zwaar	90	10	3
Doolgaardstraat	2955	Licht	2116	398	145
		Middel	166	20	13
		Zwaar	85	9	3
Docter van Meerendockstraat	3782	Licht	2709	510	186
		Middel	212	25	16
		Zwaar	109	12	4

### 3.7 immissiepunten

De immissiepunten worden gekozen ter plaatse van de relevante gevels van de woning. De hoogtes van de immissiepunten zijn 1,5 + verdiepingsvloer. Bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Bijlage 3 geeft de invoergegevens van het rekenmodel weer.

## 4 Resultaten

In tabel 5 zijn de berekende geluidbelastingen ( $L_{den}$ ) op de relevante gevels van de projectlocatie opgenomen. In de tabel is eveneens de cumulatieve geluidbelasting beschouwd zonder de aftrek volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder. Bijlage 4 geeft een overzicht van de berekende geluidbelastingen.

tabel 5: geluidbelasting voor prognosejaar 2030						
i.d.	omschrijving	hoogte [m]***	berekende geluidbelasting $L_{den}$ [dB]			
			Venloseweg*	Doolgaardstraat*	Docter van Meerendonkstraat*	Cumulatief **
T01_A	nieuwbouw app. BG	1,5	47	54	41	60
T02_A	nieuwbouw app. BG	1,5	48	50	42	57
T03_A	nieuwbouw app. BG	1,5	44	31	41	51
T04_A	nieuwbouw app. BG	1,5	37	45	22	51
T05_A	nieuwbouw app. BG	1,5	43	57	35	62
T06_A	nieuwbouw app. BG	1,5	43	57	25	62
T07_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	47	53	41	59
T08_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	48	49	42	57
T09_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	44	33	41	51
T10_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	38	29	17	44
T11_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	34	48	24	54
T12_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	44	56	39	62
T13_A	nieuwbouw app. 1e verd.	1,5	44	56	24	61
T14_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	47	49	41	57
T15_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	43	36	41	51
T16_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	38	32	18	44
T17_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	39	27	27	45
T18_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	38	48	27	54
T19_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	44	55	39	60
T20_A	nieuwbouw app. 2e verd.	1,5	45	49	27	55

\*inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

\*\*exclusief de aftrek volgens artikel 110g Wgh

\*\*\*ten opzichte van betreffende bouwlaag

De geluidbelasting vanwege de Doolgaardstraat bedraagt ten hoogste 57 dB op de voorgevel van de meest zuidelijke woning. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt gerespecteerd. De geluidbelasting vanwege de Venloseweg bedraagt ten hoogste 48 dB op de voorgevel van de meest zuidelijke woning en voldoet daarmee aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting vanwege de Docter van Meerendonkstraat voldoet ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde.

Reductie van de geluidbelasting te gevolge van de Doolgaardstraat zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of verlaging van de maximum snelheid. Afscherming tussen de betreffende wegen en de woning wordt niet realistisch geacht vanwege de benodigde hoogte tot en met de 2<sup>e</sup> verdieping.

Het van toepassing zijnde wegdek (referentie) is akoestisch reeds vrij gunstig. Aanvullende geluidreductie zou bewerkstelligd kunnen worden door vervanging van het wegdek door bijvoorbeeld W12: "dunne deklagen B". Dit zal voor circa 2 dB reductie kunnen zorgen.

Het verlagen van de maximum snelheid naar bijvoorbeeld 30 km/uur levert ook een reductie van circa 2 dB op, dit is echter niet voldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Wel valt de Doolgaardstraat dan buiten het regime van de Wet geluidhinder, waardoor het aanvragen van een hogere grenswaarde niet noodzakelijk is.

Indien maatregelen om de berekende gevelbelasting terug te dringen stuiten op praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren zullen hogere grenswaarden, als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder, aangevraagd moeten worden. Tevens dient een geluidwering berekening overlegd te worden, hiervoor is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen inclusief 30-km/uur wegen bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De cumulatieve geluidbelasting zonder 110g-correctie bedraagt ten hoogste 62 dB.

Het bevoegd gezag wordt verzocht hogere waarden te verlenen op basis van bovenstaande resultaten. In het kader van het Bouwbesluit dient aangetoond te worden dat aan de gestelde eisen voor geluidwering van de buitengevels voldaan wordt en hiermee het binnenniveau wordt gerespecteerd wordt. Hiervoor dient een geluidwering berekening uitgevoerd te worden. Uitgaande van een binnenniveau van 33 dB dient de minimaal vereiste geluidwering van de buitengevels van de woningen minimaal  $62 - 33 = 29$  dB te zijn.

Mits middels een geluidweringberekening aangetoond wordt dat aan de vereiste geluidwering voldaan wordt en daarmee het binnenniveau gerespecteerd wordt, kan een goed woon- en verblijfsklimaat gegarandeerd worden. Een geluidwering berekening in het kader van het Bouwbesluit is geen onderdeel van dit onderzoek en dient in een later stadium afzonderlijk te worden gerapporteerd.

## 5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van BRO is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd naar het bouwplan aan de Van Douverenstraat te Horst. De projectlocatie betreft het perceel aan de Van Douverenstraat bestaande uit een autogarage die gesloopt wordt ten behoeve van de ontwikkeling. Men is voornemens op het perceel een appartementencomplex te realiseren in de vorm van 12 levensloopbestendige appartementen.

Op grond van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek noodzakelijk voor de bestemmingsplanprocedure. Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaaï bevindt de projectlocatie zich binnen het regime van de Doolgaardstraat, de Venloseweg en de Docter van Meerendonkstraat

De geluidbelasting vanwege de Doolgaardstraat bedraagt ten hoogste 57 dB op de voorgevel van de meest zuidelijke woning. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt gerespecteerd. De geluidbelasting vanwege de Venloseweg bedraagt ten hoogste 48 dB op de voorgevel van de meest zuidelijke woning en voldoet daarmee aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting vanwege de Docter van Meerendonkstraat voldoet ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde.

Reductie van de geluidbelasting te gevolge van de Doolgaardstraat zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of verlaging van de maximum snelheid. Echter, afscherming tussen de betreffende wegen en de woning wordt niet realistisch geacht vanwege de benodigde hoogte tot en met de 2<sup>e</sup> verdieping.

Het van toepassing zijnde wegdek (referentiewegdek) is akoestisch reeds vrij gunstig. Aanvullende geluidreductie zou bewerkstelligd kunnen worden door vervanging van het wegdek door bijvoorbeeld W12: "dunne deklagen B". Dit zal voor circa 2 dB reductie kunnen zorgen.

Het verlagen van de maximum snelheid naar bijvoorbeeld 30 km/u levert ook een reductie van circa 2 dB op, dit is echter niet voldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Wel valt de Doolgaardstraat dan buiten het regime van de Wet geluidhinder, waardoor het aanvragen van een hogere grenswaarde niet noodzakelijk is.

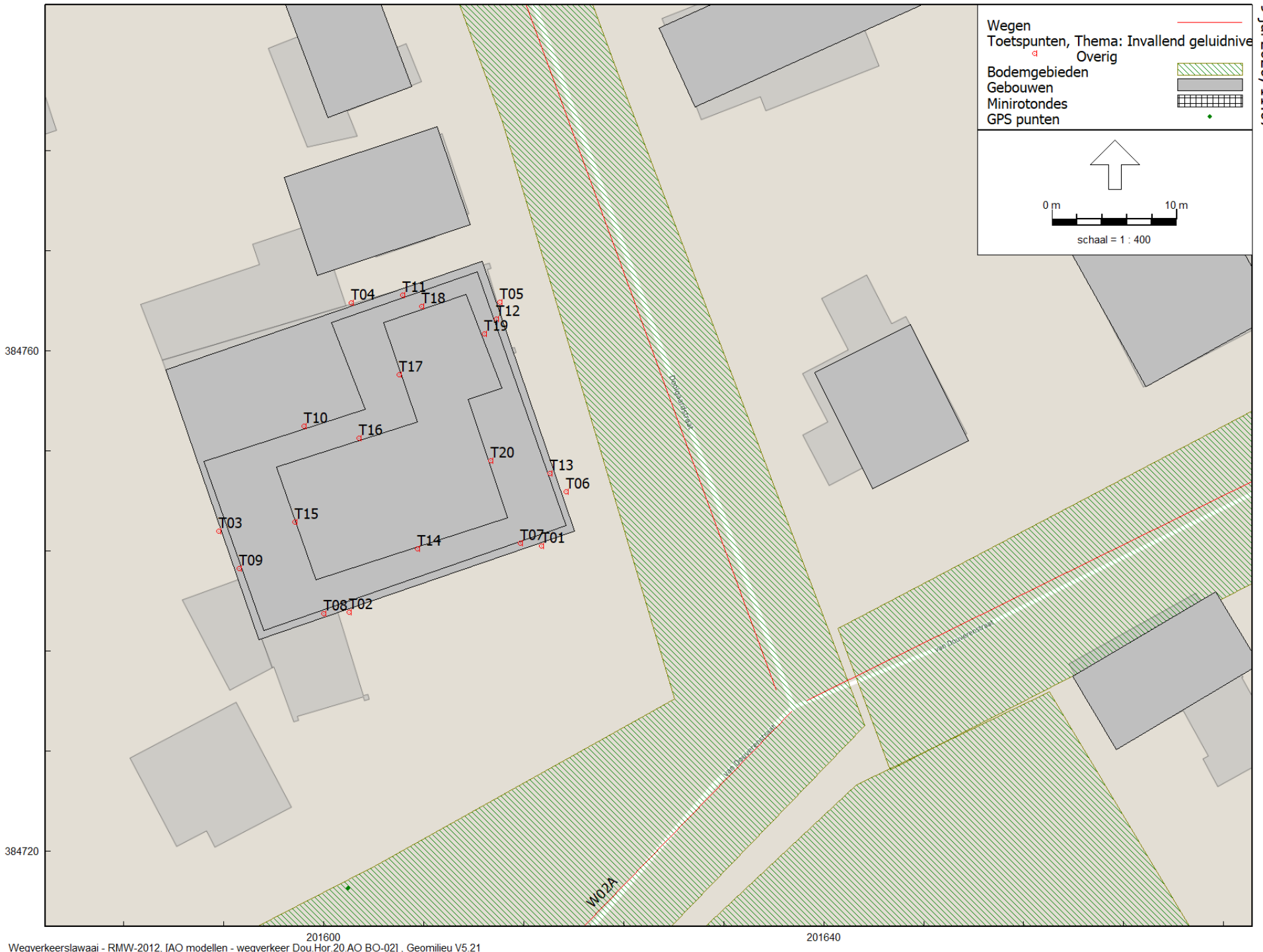
Indien maatregelen om de berekende gevelbelasting terug te dringen stuiten op praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren zullen hogere grenswaarden, als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder, aangevraagd moeten worden. Tevens dient een geluidwering berekening overlegd te worden, hiervoor is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen inclusief 30-km/uur wegen bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De cumulatieve geluidbelasting zonder 110g-correctie bedraagt ten hoogste 62 dB.

Het bevoegd gezag wordt verzocht hogere waarden te verlenen op basis van bovenstaande resultaten. In het kader van het Bouwbesluit dient aangetoond te worden dat aan de gestelde eisen voor geluidwering van de buitengevels voldaan wordt en hiermee het binnenniveau wordt gerespecteerd wordt. Hiervoor dient een geluidwering berekening uitgevoerd te worden. Uitgaande van een binnenniveau van 33 dB dient de minimaal vereiste geluidwering van de buitengevels van de woningen minimaal  $62 - 33 = 29$  dB te zijn.

Mits middels een geluidweringberekening aangetoond wordt dat aan de vereiste geluidwering voldaan wordt en daarmee het binnenniveau gerespecteerd wordt, kan een goed woon- en verblijfsklimaat gegarandeerd worden. Een geluidwering berekening in het kader van het Bouwbesluit is geen onderdeel van dit onderzoek en dient in een later stadium afzonderlijk te worden gerapporteerd.

## Bijlage 1, grafische weergave rekenmodel



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [AO modellen - wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02], Geomilieu V5.21

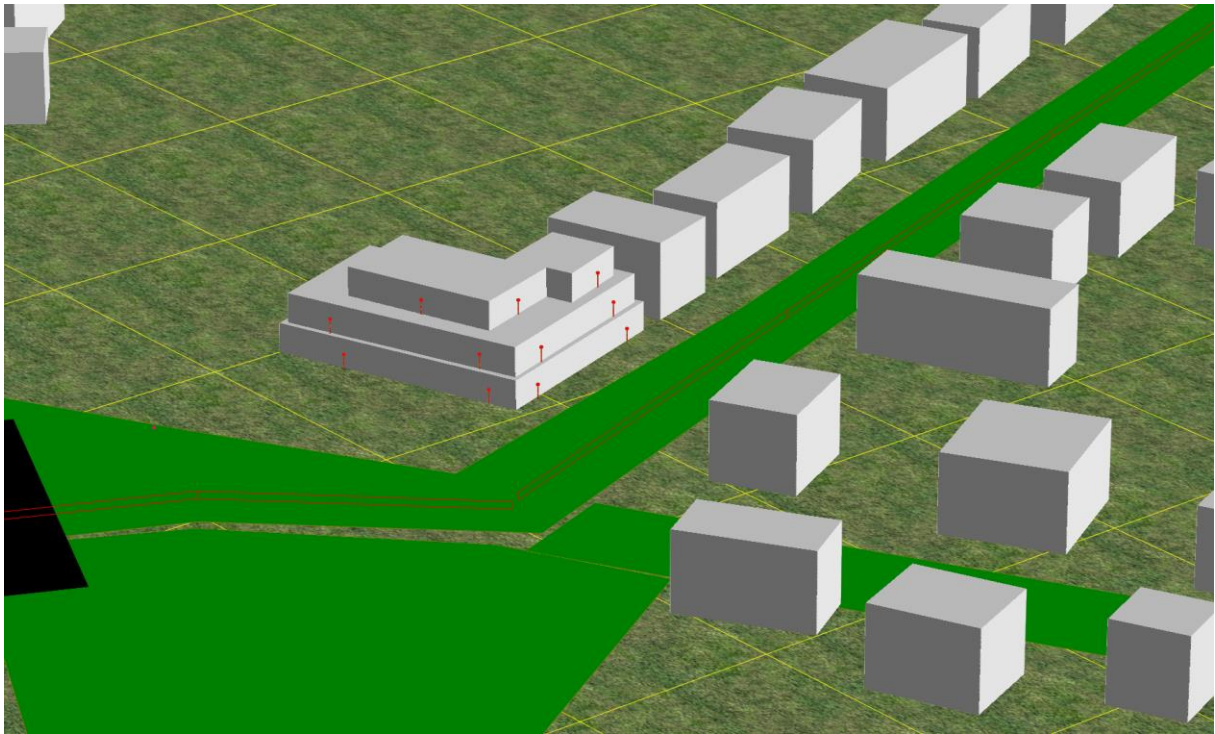
Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging toetspunten





20150 20160 20170 20180  
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [AO modellen - wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02], Geomilieu V5.21

Bijlage 1 grafische weergave rekenmodel - ligging wegen



## Bijlage 2, overzicht gegevens wegverkeer

## Verkeersgegevens van douverenstraat



Buiten komgrens etmaal int		percentage			
		dag	avond	nacht	
4240		80,8%	14,9%	5,5%	
verdeling in percentage	licht	89,40%	91,20%	90,00%	
	middel	7,00%	4,50%	7,80%	
	zwaar	3,60%	2,10%	1,80%	
totaal per periode		3426	632	233	
PER CAT.	licht	3063	576	210	3848,82
	middel	240	28	18	286,43
	zwaar	123	13	4	140,80
					4276,05
PER UUR	licht	255,23	144,04	26,24	
	middel	19,98	7,11	2,27	
	zwaar	10,28	3,32	0,52	

som

## Venloseweg rechts van rotonde

Binnen komgrens \<		percentage			
		dag	avond	nacht	
8330		80,8%	14,9%	5,5%	
verdeling in percentage	licht	89,4%	91,2%	90,0%	
	middel	7,0%	4,5%	7,8%	
	zwaar	3,6%	2,1%	1,8%	
totaal per periode		6731	1241	458	
PER CAT.	licht	6017	1132	412	7561,47
	middel	471	56	36	562,73
	zwaar	242	26	8	276,61
					8400,82
PER UUR	licht	501,43	282,99	51,54	
	middel	39,26	13,96	4,47	
	zwaar	20,19	6,52	1,03	

som

Verkeersgegevens venloseweg links van rotonde



Buiten komgrens etmaal int		percentage			
		dag	avond	nacht	
3100		80,8%	14,9%	5,5%	
verdeling in percentage	licht	89,40%	91,20%	90,00%	
	middel	7,00%	4,50%	7,80%	
	zwaar	3,60%	2,10%	1,80%	
totaal per periode		2505	462	171	
PER CAT.	licht	2239	421	153	2813,99
	middel	175	21	13	209,42
	zwaar	90	10	3	102,94
					3126,36
PER UUR	licht	186,61	105,31	19,18	
	middel	14,61	5,20	1,66	
	zwaar	7,51	2,42	0,38	

som

Doolgaardstraat

Binnen komgrens \<		percentage			
		dag	avond	nacht	
2930		80,8%	14,9%	5,5%	
verdeling in percentage	licht	89,4%	91,2%	90,0%	
	middel	7,0%	4,5%	7,8%	
	zwaar	3,6%	2,1%	1,8%	
totaal per periode		2367	437	161	
PER CAT.	licht	2116	398	145	2659,68
	middel	166	20	13	197,94
	zwaar	85	9	3	97,30
					2954,91
PER UUR	licht	176,37	99,54	18,13	
	middel	13,81	4,91	1,57	
	zwaar	7,10	2,29	0,36	

som

NB:

Verkeersgegevens docter van meerendockstraat



Buiten komgrens etmaal int		percentage		
		dag	avond	nacht
3750		80,8%	14,9%	5,5%
verdeling in percentage	licht	89,40%	91,20%	90,00%
	middel	7,00%	4,50%	7,80%
	zwaar	3,60%	2,10%	1,80%
totaal per periode		3030	559	206
PER CAT.	licht	2709	510	186
	middel	212	25	16
	zwaar	109	12	4
				3781,88
PER UUR	licht	225,74	127,40	23,20
	middel	17,68	6,29	2,01
	zwaar	9,09	2,93	0,46

som



Verkeersgegevens van douverenstraat 30km weg

Buiten komgrens etmaal int		percentage			
		dag	avond	nacht	
1420		80,8%	14,9%	5,5%	
verdeling in percentage	licht	89,40%	91,20%	90,00%	
	middel	7,00%	4,50%	7,80%	
	zwaar	3,60%	2,10%	1,80%	
totaal per periode		1147	212	78	
PER CAT.	licht	1026	193	70	1288,99
	middel	80	10	6	95,93
	zwaar	41	4	1	47,15
					1432,07
PER UUR	licht	85,48	48,24	8,79	
	middel	6,69	2,38	0,76	
	zwaar	3,44	1,11	0,18	

som



## Lengte rapport

**Locatie code** I4  
**Locatie naam** Doolgaardstraat  
**Locatie plaats** Horst  
**Locatie omschrijving**  
**Meting naam** I4  
**Periode** maandag 1 juli 2019 - maandag 15 juli 2019  
**Rijstroken** Berkelstraat - Van Douverenstraat (1)  
 Van Douverenstraat - Berkelstraat (1)

### WEEKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	<	3,5 tot	7	Tot.	Rel.	Fout
	3,5	7	>			
00:00	23	1	0	24	0,6	0
01:00	12	0	0	12	0,3	0
02:00	7	1	0	8	0,2	0
03:00	6	0	0	6	0,1	0
04:00	10	1	0	11	0,3	0
05:00	28	3	1	32	0,8	0
06:00	77	7	2	86	2,1	0
07:00	180	14	6	200	4,8	0
08:00	195	19	8	222	5,3	1
09:00	193	25	7	225	5,4	1
10:00	229	19	8	256	6,2	0
11:00	253	22	12	287	6,9	1
12:00	267	21	12	300	7,2	2
13:00	273	20	10	303	7,3	1
14:00	275	18	9	302	7,3	2
15:00	282	22	14	318	7,7	1
16:00	307	23	14	344	8,3	2
17:00	315	19	14	348	8,4	2
18:00	233	12	8	253	6,1	1
19:00	196	10	6	212	5,1	1
20:00	153	7	4	164	3,9	0
21:00	104	4	2	110	2,6	0
22:00	78	4	1	83	2,0	0
23:00	46	3	1	50	1,2	0
<b>Totaal</b>	<b>3742</b>	<b>275</b>	<b>139</b>	<b>4156</b>	<b>100,0</b>	<b>15</b>

### INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	3741	276	139	4156	100,0	15
Index	90,0	6,6	3,3	100,0		
Tot. 0-7	162	14	4	180	4,3	0
Index	90,0	7,8	2,2	100,0		
Tot. 7-19	3001	234	122	3357	80,8	14
Index	89,4	7,0	3,6	100,0		
Tot. 19-24	578	28	13	619	14,9	2
Index	93,4	4,5	2,1	100,0		
Tot. 23-7	208	16	4	228	5,5	0
Index	91,2	7,0	1,8	100,0		

## Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen  
 Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02

---

 Model eigenschap
 

---

Omschrijving	wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02
Verantwoordelijke	Peter Rovers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	Peter Rovers op 8-5-2020
Laatst ingezien door	peter.rovers op 9-7-2020
Model aangemaakt met	Geomilieu V5.21
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	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,30
Zichthoek [grd]	2
Maximale 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

Rapport: Groepsreducties  
Model: wegverkeer Dou.Hor.20.A0 BO-02

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
docter van meerendonkstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Doolgaardstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Venloseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00



Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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))
W02A	Van Douverenstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30	30
W02A	Van Douverenstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	25	--	--	--	25	25	25
W02	Doolgaardstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50
W02A	Van Douverenstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50
W01A	Venloseweg links van rotonde	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50
W01B	Venloseweg rechts van rotonde	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	25	--	--	--	25	25	25
W01B	Venloseweg rechts van rotonde	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50
W01A	Venloseweg links van rotonde	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	25	--	--	--	25	25	25
W03	Docter van de Meerendonkstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	25	--	--	--	25	25	25
W03	Docter van de Meerendonkstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	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)
W02A	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1432,08	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W02A	--	25	25	25	--	25	25	25	--	4276,00	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W02	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2954,80	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W02A	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4276,00	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W01A	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3126,24	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W01B	--	25	25	25	--	25	25	25	--	8400,76	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W01B	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8400,76	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W01A	--	25	25	25	--	25	25	25	--	3126,24	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W03	--	25	25	25	--	25	25	25	--	3781,96	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--
W03	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3781,96	6,68	3,61	0,68	--	--	--	--	--

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%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)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)
W02A	89,40	93,25	90,34	--	7,00	4,60	7,81	--	3,60	2,15	1,85	--	--	--	--	--	85,48	48,24	8,79	--	6,69
W02A	89,40	93,25	90,39	--	7,00	4,60	7,82	--	3,60	2,15	1,79	--	--	--	--	--	255,23	144,04	26,24	--	19,98
W02	89,40	93,25	90,38	--	7,00	4,60	7,83	--	3,60	2,15	1,79	--	--	--	--	--	176,37	99,54	18,13	--	13,81
W02A	89,40	93,25	90,39	--	7,00	4,60	7,82	--	3,60	2,15	1,79	--	--	--	--	--	255,23	144,04	26,24	--	19,98
W01A	89,40	93,25	90,39	--	7,00	4,60	7,82	--	3,60	2,14	1,79	--	--	--	--	--	186,61	105,31	19,18	--	14,61
W01B	89,40	93,25	90,36	--	7,00	4,60	7,84	--	3,60	2,15	1,81	--	--	--	--	--	501,43	282,99	51,54	--	39,26
W01B	89,40	93,25	90,36	--	7,00	4,60	7,84	--	3,60	2,15	1,81	--	--	--	--	--	501,43	282,99	51,54	--	39,26
W01A	89,40	93,25	90,39	--	7,00	4,60	7,82	--	3,60	2,14	1,79	--	--	--	--	--	186,61	105,31	19,18	--	14,61
W03	89,40	93,25	90,38	--	7,00	4,60	7,83	--	3,60	2,14	1,79	--	--	--	--	--	225,74	127,40	23,20	--	17,68
W03	89,40	93,25	90,38	--	7,00	4,60	7,83	--	3,60	2,14	1,79	--	--	--	--	--	225,74	127,40	23,20	--	17,68

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	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
W02A	2,38	0,76	--	3,44	1,11	0,18	--	77,19	82,18	91,92	91,73	96,38	93,88	87,46	82,90	73,39
W02A	7,11	2,27	--	10,28	3,32	0,52	--	82,30	86,43	97,17	95,34	99,77	97,63	91,34	88,40	78,45
W02	4,91	1,57	--	7,10	2,29	0,36	--	79,50	86,94	94,03	98,06	103,50	100,21	93,51	84,89	75,83
W02A	7,11	2,27	--	10,28	3,32	0,52	--	81,11	88,55	95,63	99,67	105,11	101,81	95,12	86,50	77,44
W01A	5,20	1,66	--	7,51	2,42	0,38	--	79,75	87,19	94,27	98,31	103,75	100,45	93,76	85,14	76,08
W01B	13,96	4,47	--	20,19	6,52	1,03	--	85,24	89,36	100,11	98,28	102,70	100,56	94,27	91,33	81,38
W01B	13,96	4,47	--	20,19	6,52	1,03	--	84,04	91,48	98,57	102,60	108,04	104,74	98,05	89,43	80,37
W01A	5,20	1,66	--	7,51	2,42	0,38	--	80,94	85,07	95,81	93,98	98,41	96,27	89,98	87,04	77,09
W03	6,29	2,01	--	9,09	2,93	0,46	--	81,77	85,90	96,64	94,81	99,23	97,10	90,80	87,86	77,92
W03	6,29	2,01	--	9,09	2,93	0,46	--	80,57	88,01	95,10	99,14	104,58	101,28	94,58	85,96	76,91

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
W02A	78,06	87,44	88,25	93,20	90,49	83,99	78,58	66,97	71,67	81,55	81,19	86,13	83,61	77,12	72,38	--
W02A	82,22	92,64	91,86	96,50	94,10	87,71	83,95	72,13	75,80	86,76	84,75	89,45	87,27	80,87	77,79	--
W02	83,10	89,86	94,59	100,53	97,16	90,42	81,23	69,08	76,64	83,69	87,56	93,36	90,08	83,37	74,59	--
W02A	84,71	91,47	96,19	102,14	98,76	92,03	82,83	70,69	78,24	85,30	89,16	94,97	91,69	84,97	76,19	--
W01A	83,35	90,11	94,83	100,78	97,40	90,67	81,47	69,32	76,88	83,94	87,80	93,61	90,33	83,61	74,83	--
W01B	85,16	95,57	94,80	99,43	97,03	90,64	86,88	75,07	78,75	89,70	87,69	92,38	90,21	83,81	80,74	--
W01B	87,64	94,40	99,12	105,07	101,70	94,96	85,77	73,63	81,18	88,24	92,10	97,90	94,62	87,91	79,13	--
W01A	80,86	91,27	90,50	95,14	92,74	86,35	82,58	70,77	74,44	85,40	83,39	88,08	85,91	79,51	76,43	--
W03	81,69	92,10	91,33	95,97	93,57	87,17	83,41	71,60	75,27	86,23	84,22	88,91	86,74	80,34	77,26	--
W03	84,17	90,94	95,66	101,60	98,23	91,50	82,30	70,15	77,71	84,77	88,63	94,44	91,15	84,44	75,66	--

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
W02A	--	--	--	--	--	--	--
W02A	--	--	--	--	--	--	--
W02	--	--	--	--	--	--	--
W02A	--	--	--	--	--	--	--
W01A	--	--	--	--	--	--	--
W01B	--	--	--	--	--	--	--
W01B	--	--	--	--	--	--	--
W01A	--	--	--	--	--	--	--
W03	--	--	--	--	--	--	--
W03	--	--	--	--	--	--	--

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T01	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T02	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T03	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T04	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T05	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T06	nieuwbouw appartementen BG	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T07	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T08	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T09	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T10	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T11	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T12	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T13	nieuwbouw appartementen 1e verd.	3,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T14	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T15	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T16	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T17	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T18	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T19	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja
T20	nieuwbouw appartementen 2e verd.	6,00	Relatief aan onderliggend item	1,50	--	--	--	--	--	Ja

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
W01	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W02	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W03	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W04	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W05	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W06	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W07	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W08	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W09	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W10	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W11	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W12	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W13	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W14	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W15	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W16	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W17	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W18	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W19	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W20	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W21	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W22	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W23	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W24	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W25	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W26	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W27	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W28	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W29	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W30	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W31	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W32	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W33	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W34	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W35	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W36	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W37	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W38	bebouwing	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W39	nieuwbouw	3,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W40	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W41	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W42	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W43	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W44	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W45	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W46	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W47	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80



Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
W01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W02	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W03	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W04	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W05	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W06	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W07	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W08	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W09	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W12	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W13	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W14	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W15	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W17	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W18	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W19	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W20	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W21	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W22	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W23	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W24	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W25	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W26	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W27	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W28	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W29	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W30	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W31	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W32	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W33	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W34	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W35	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W36	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W37	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W38	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W39	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W40	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W41	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W42	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W43	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W44	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W45	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W46	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W47	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
W48	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W49	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W50	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W51	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W52	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W53	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W54	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W55	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W56	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W57	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W58	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W59	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W60	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W61	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W62	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W63	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W64	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W65	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W66	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W67	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W68	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W69	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W70	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W71	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W72	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W73	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W74	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W75	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W76	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W77	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W78	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W79	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W80	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W81	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W82	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W83	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W84	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W85	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W86	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W87	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W88	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W89	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W90	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W91	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W92	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W93	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80
W94	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
W48	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W49	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W50	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W51	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W52	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W53	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W54	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W55	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W56	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W57	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W58	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W59	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W61	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W62	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W63	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W64	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W65	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W66	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W67	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W68	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W69	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W70	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W71	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W72	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W73	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W74	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W75	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W76	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W77	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W78	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W79	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W81	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W82	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W84	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W85	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W86	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W87	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W88	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W89	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W90	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W91	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W92	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W93	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W94	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125
W95	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W96	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W97	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W98	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W99	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W100	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W101	nieuwbouw	8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
1		8,00	0,00	Relatief				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W01	nieuwbouw apparatemenen verdieping1	3,00	3,00	Relatief aan onderliggend item				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80
W02	nieuwbouw apparatemenen verdieping2	3,00	6,00	Relatief aan onderliggend item				0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
W95	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W96	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W97	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W98	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W99	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W101	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W01	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
W02	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
W01	Venloseweg -- 5,00m (L/R)	0,00
W02	Doolgaardstraat -- 5,00m (L/R)	0,00
W03	Docter van de Meerendonkstraat -- 5,00m (L/R)	0,00
	parkeerplaats	0,00

Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
AO modellen - Dou.Hor.20.AO BP-01  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>
K01	rotonde

## Bijlage 4, rekenresultaten wegverkeer



Rapport: Resultatentabel  
 Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Doolgaardstraat  
 Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Lden	
T01_A	nieuwbouw appartementen BG	201617,41	384744,41	53,4	
T02_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,01	384739,06	49,8	
T03_A	nieuwbouw appartementen BG	201591,63	384745,55	31,3	
T04_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,18	384763,83	45,3	
T05_A	nieuwbouw appartementen BG	201614,12	384763,91	56,8	
T06_A	nieuwbouw appartementen BG	201619,37	384748,74	56,7	
T07_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201615,75	384744,62	52,7	
T08_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201600,00	384738,99	49,1	
T09_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201593,25	384742,59	32,9	
T10_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201598,45	384753,95	29,2	
T11_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201606,34	384764,46	48,3	
T12_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201613,80	384762,51	56,2	
T13_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201618,08	384750,17	56,1	
T14_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,53	384744,15	49,2	
T15_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201597,67	384746,32	35,5	
T16_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201602,82	384753,01	32,1	
T17_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201606,05	384758,07	26,6	
T18_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,85	384763,54	48,1	
T19_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201612,85	384761,33	55,0	
T20_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201613,37	384751,21	48,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Venloseweg  
 Groepsreductie: Ja

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Lden	
T01_A	nieuwbouw appartementen BG	201617,41	384744,41	47,4	
T02_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,01	384739,06	47,9	
T03_A	nieuwbouw appartementen BG	201591,63	384745,55	43,4	
T04_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,18	384763,83	36,6	
T05_A	nieuwbouw appartementen BG	201614,12	384763,91	43,3	
T06_A	nieuwbouw appartementen BG	201619,37	384748,74	43,4	
T07_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201615,75	384744,62	47,3	
T08_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201600,00	384738,99	48,0	
T09_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201593,25	384742,59	43,9	
T10_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201598,45	384753,95	37,9	
T11_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201606,34	384764,46	34,0	
T12_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201613,80	384762,51	43,5	
T13_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201618,08	384750,17	43,6	
T14_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,53	384744,15	47,4	
T15_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201597,67	384746,32	43,2	
T16_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201602,82	384753,01	38,5	
T17_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201606,05	384758,07	39,2	
T18_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,85	384763,54	37,5	
T19_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201612,85	384761,33	43,5	
T20_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201613,37	384751,21	45,1	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: dokter van meerendonkstraat  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Lden
T01_A	nieuwbouw appartementen BG	201617,41	384744,41	41,0
T02_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,01	384739,06	41,5
T03_A	nieuwbouw appartementen BG	201591,63	384745,55	41,2
T04_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,18	384763,83	22,2
T05_A	nieuwbouw appartementen BG	201614,12	384763,91	35,3
T06_A	nieuwbouw appartementen BG	201619,37	384748,74	24,6
T07_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201615,75	384744,62	41,0
T08_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201600,00	384738,99	41,6
T09_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201593,25	384742,59	41,4
T10_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201598,45	384753,95	17,1
T11_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201606,34	384764,46	23,7
T12_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201613,80	384762,51	38,8
T13_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201618,08	384750,17	23,7
T14_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,53	384744,15	41,2
T15_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201597,67	384746,32	40,7
T16_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201602,82	384753,01	18,2
T17_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201606,05	384758,07	26,9
T18_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,85	384763,54	27,2
T19_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201612,85	384761,33	38,7
T20_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201613,37	384751,21	26,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: wegverkeer Dou.Hor.20.AO BO-02  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groep:  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Lden
T01_A	nieuwbouw appartementen BG	201617,41	384744,41	59,8
T02_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,01	384739,06	57,4
T03_A	nieuwbouw appartementen BG	201591,63	384745,55	50,6
T04_A	nieuwbouw appartementen BG	201602,18	384763,83	50,8
T05_A	nieuwbouw appartementen BG	201614,12	384763,91	62,1
T06_A	nieuwbouw appartementen BG	201619,37	384748,74	62,0
T07_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201615,75	384744,62	59,2
T08_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201600,00	384738,99	57,1
T09_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201593,25	384742,59	51,0
T10_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201598,45	384753,95	43,5
T11_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201606,34	384764,46	53,5
T12_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201613,80	384762,51	61,6
T13_A	nieuwbouw appartementen 1e verd.	201618,08	384750,17	61,4
T14_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,53	384744,15	56,9
T15_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201597,67	384746,32	50,6
T16_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201602,82	384753,01	44,5
T17_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201606,05	384758,07	44,7
T18_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201607,85	384763,54	53,5
T19_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201612,85	384761,33	60,5
T20_A	nieuwbouw appartementen 2e verd.	201613,37	384751,21	55,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen