



Ontwerpbesluit

Namens het College

Hogere waarden Wet geluidhinder Hoogezand, Parallelweg 9

Zaaknummer: 1418156

Besluit namens het college van burgemeester en wethouders van Midden-Groningen op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder (Wgh). Dit besluit is mede gebaseerd op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Aanleiding

De gemeente heeft een aanvraag ontvangen voor het bouwen van een woning op het adres Parallelweg 9 in Hoogezand. De initiatiefnemers hebben daarbij een verzoek ingediend om af te wijken van het bestemmingsplan. De beoogde woning ligt binnen de wettelijke geluidszone van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans waardoor op grond van de Wgh een onderzoeksplicht naar geluid geldt. De beoogde woning ligt niet binnen zones van industrieterreinen of wegen.

Burgemeester en wethouders willen aan deze ontwikkeling medewerking verlenen en hebben de initiatiefnemer geluidsonderzoek laten uitvoeren. Het onderzoek "Onderzoek geluidbelastingen op woningbouwplan Parallelweg 9 te Hoogezand" met kenmerk 6944/NAA/jv/ft/2 gedateerd op 29 april 2024, toont aan dat de geluidbelasting vanwege de spoorlijn op meerdere gevels hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De geluidbelasting vanwege de niet zoneringsplichtige 30 kilometerwegen Parallelweg en Kerkstraat is tevens onderzocht en voldoet in beide gevallen op alle gevels aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaaï. Het geluidsonderzoek is als bijlage 1 bij dit besluit gevoegd.

Locatie

De procedure hogere waarde wordt doorlopen voor 1 woning gelegen op het perceel kadastraal bekend: gemeente Hoogezand, Sectie K, nummer 8583. Op bijlage 2 bij dit besluit: "Kaart hogere waarden geluid Parallelweg 9 Hoogezand", staat de woning afgebeeld waarvoor deze hogere waarde wordt vastgesteld.

Procedure

De uniforme openbare besluitvormingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb is op grond van artikel 110c van de Wgh van toepassing op dit besluit. Het ontwerpbesluit hogere waarde wordt, tegelijkertijd met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning ter inzage gelegd. Voorafgaande aan de terinzagelegging vindt publicatie plaats in het Gemeenteblad, de Regiokrant en op de gemeentelijke website. Tijdens de termijn van de terinzagelegging kunnen belanghebbenden hun

zienswijze kenbaar maken tegen het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.

Zo spoedig mogelijk nadat dit besluit onherroepelijk is geworden, moeten de vastgestelde hogere waarden op grond van artikel 110i van de Wgh worden ingeschreven in de openbare registers van het kadaster.

Overwegingen

Gelet op artikel 4.9 lid 1 van het Bgh bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege een spoorweg op de gevels van nog niet geprojecteerde woningen 55 dB. Het als bijlage 1 bijgevoegde akoestisch onderzoek toont aan dat deze waarden op meerdere gevels van de woning wordt overschreden.

Wij zijn op grond van artikel 4.10 Bgh bevoegd hogere waarden vast te stellen tot maximaal 68 dB vanwege railverkeerslawaaï, mits aan de daartoe gestelde voorwaarden in artikel 110a lid 5 en 6 Wgh is voldaan. Volgens deze voorwaarden moet aangetoond worden dat geluidwerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige landschappelijke of financiële aard. Bovendien mag de cumulatie van geluid niet leiden tot een onaanvaardbare situatie.

De volgende maatregelen ter beperking van railverkeerslawaaï zijn overwogen:

Bronmaatregelen

Het treffen van bronmaatregelen aan de spoorlijn is niet mogelijk omdat deze reeds zo stil is als in redelijkheid mogelijk is. Het plaatsen van raildempers heeft slechts een beperkt effect op de geluidbelasting en is bovendien op de nabijgelegen overweg technisch niet mogelijk. Verder geldt dat het verlagen van de snelheid niet in overeenstemming is met de functie van de betreffende spoorweg. Bovendien geldt dat de beheerder geen belanghebbende is bij de omgevingsvergunning, terwijl overdrachtsmaatregelen bij aanleg en onderhoud wel kosten met zich meebrengen.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidswallen en/of -schermen worden fysiek bemoeilijkt doordat tussen de kavel en het spoor een weg loopt, de nabijheid van de overweg en de hoogte van de woning. Geluidswallen en/of -schermen zijn bovendien stedenbouwkundig ongewenst. Daarbij geldt dat de beheerder geen belanghebbende is bij de omgevingsvergunning, terwijl overdrachtsmaatregelen bij aanleg en onderhoud wel kosten met zich meebrengen.

Gevelmaatregelen

Conform artikel 24 van het Bgh en artikel 3.3 van het Bouwbesluit 2012 mag het binnengeluidsniveau in verblijfsgebieden in de woningen ten gevolge van railverkeerslawaaï bij gesloten ramen niet hoger zijn dan 33 dB. De nieuwe woning moeten daarom worden voorzien van een gevelmaatregelenpakket met een isolatiewaarde als aangegeven in onderstaande tabel

gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting. Om hier te voldoen aan het binnengeluidsniveau volstaan gangbare technieken en maatregelen.

Cumulatie

Er is formeel geen sprake van cumulatie van geluid en derhalve niet van een onaanvaardbare geluidbelasting

Wij zijn van oordeel dat hiermee voldoende is aangetoond dat maatregelen in redelijkheid niet mogelijk zijn en de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woning acceptabel is.

Besluit

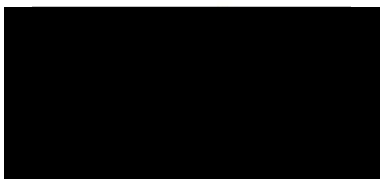
Gelet op de Wet geluidhinder en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en bovenstaande overwegingen, stellen wij de volgende hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï vast:

Hogere waarden vanwege railverkeerslawaaï Parallelweg 9

omschrijving	beoordelings- hoogte in meters	hogere waarde railverkeerslawaaï in dB	Cumulatieve geluidbelasting $L_{vL,cum}$ in dB	benodigde gevelwering in dB
Begane grond	1,5	60	58	25
1 ^e verdieping	4,5	62	60	27

Hoogezand, 30 mei 2024

Namens burgemeester en wethouders van Midden-Groningen,



Beleidsmedewerker geluid, team Ruimtelijke en economische ontwikkeling

De volgende bijlagen maken deel uit van dit besluit:

1. Onderzoek geluidbelastingen op woningbouwplan Parallelweg 9 te Hoogezand
2. Kaart hogere waarden geluid Parallelweg 9 Hoogezand

Zienswijzen

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden tegen dit ontwerpbesluit met ingang van de dag waarop het ontwerpbesluit ter inzage is gelegd, binnen zes weken mondeling of schriftelijk hun zienswijzen inbrengen. De zienswijzen moeten worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders van Midden-Groningen, Postbus 75, 9600 AB Hoogezand, onder vermelding van het zaaknummer 1418156.



ONDERZOEK GELUIDBELASTINGEN OP WONINGBOUWPLAN PARALLELWEG 9 TE HOOGEZAND

Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï



noordelijk
akoestisch
adviesburo

[REDACTED]

[REDACTED]

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
2	Wettelijk kader	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Wegverkeerslawaaï	4
2.2.1	Grenswaarden	4
2.2.2	Beoordeling	5
2.3	Railverkeerslawaaï	5
2.4	Cumulatie van geluid	6
2.5	Binnenwaarden	6
3	Uitgangspunten.....	7
3.1	Fysiske gegevens	7
3.2	Verkeersgegevens wegverkeer- en railverkeerslawaaï	7
4	Toegepaste rekenmethode.....	8
5	Rekenresultaten en toetsing.....	9
5.1	Wegverkeerslawaaï	9
5.1.1	Geluidbelasting ten gevolge van de Parallelweg	9
5.1.2	Geluidbelasting ten gevolge van de Kerkstraat	10
5.1.3	Overzicht rekenresultaten wegverkeerslawaaï	11
5.2	Railverkeerslawaaï	12
5.2.1	Berekende geluidbelasting	12
5.2.2	Mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te reduceren	12
5.2.3	Overzicht rekenresultaten railverkeerslawaaï	13
5.3	Cumulatie	13
6	Conclusies	15
	Begrippenlijst.....	16

BIJLAGEN

1	Gehanteerde en aangeleverde verkeersgegevens wegverkeerslawaaï
2	Invoergegevens rekenmodellen
3	Grafische weergaven rekenmodellen
4	Berekende geluidsniveaus ten gevolge van wegverkeerslawaaï
5	Berekende geluidsniveaus ten gevolge van railverkeerslawaaï
6	Berekende cumulatieve geluidsniveaus

1 INLEIDING

In opdracht van BügelHajema Adviseurs B.V. te Assen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege zowel weg- als railverkeerslawaai op een nieuw te bouwen bedrijfswoning met schuur op het perceel Parallelweg 9 te Hoogezand in de gemeente Midden-Groningen. De invulling van het plan is weergegeven in figuur 1.

Figuur 1: Invulling plangebied



De woning is gepland binnen de geluidzone van het spoorwegtracé Groningen - Bad Nieuweschans. De spoorlijn loopt direct ten zuiden van de Parallelweg. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai te worden uitgevoerd. In het onderzoek zijn tevens de nabijgelegen wegen Kerkstraat en Parallelweg betrokken (wegverkeerslawaai).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de (cumulatieve) geluidbelasting op de woning te worden berekend en te worden beoordeeld in hoeverre er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Indien de berekende geluidbelastingen onaanvaardbaar hoog worden geacht en geen goed leef- en werkklimaat kan worden gegarandeerd, is het mogelijk dat een aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels benodigd is. In dit stadium van het onderzoek is dit nog niet aan de orde.

Het akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden overeenkomstig het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” (RMG 2012) en de ‘Handleiding meten en rekenen industrielawaai’ van 1999, in het vervolg van dit rapport de Handleiding genoemd.

Op bladzijde 16 en 17 worden enkele akoestische begrippen nader toegelicht.

2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Per 1 juli 2012 is een ingrijpende wijziging doorgevoerd in de normen en de toetsing van geluid. Voor rijkswegen en spoorwegen zijn de zogenaamde geluidproductieplafonds ingevoerd. Er gelden plafondwaarden die het geluid op vastgestelde referentiepunten langs de weg of een spoorbaan niet mag overschrijden. Voor akoestisch onderzoeken naar de bouw van geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds blijft de Wet geluidhinder van kracht.

Voor de beoordeling van weg- en railverkeerslawaai geldt de Europese dosismaat L_{den} (day-evening-night). In de Wet geluidhinder wordt L_{den} aangegeven in decibel (dB). De dosismaat L_{etm} (etmaal) wordt aangeduid in dB(A). Beide dosismaten zijn A-gewogen, wat inhoudt dat er rekening wordt gehouden met de gevoeligheid van het menselijk oor. De geluidbelasting in L_{den} is het gemiddelde over de dag-, avond- en nachtperiode, in plaats van de hoogste van de gewogen etmaalperioden (dag-, avond- en nachtperiode).

Berekende of gemeten geluidsniveaus worden afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal zoals aangegeven in artikel 1.3.1 van het RMG 2012.

2.2 Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) richt zich op de zogenaamde zoneringsplichtige wegen. In principe zijn alle wegen zoneringsplichtig behalve:

- wegen die deel uitmaken van een woonerf (art. 74.2a);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art. 74.2b).

Langs zoneringsplichtige wegen is een geluidzone gelegen waarvan de breedte wordt bepaald door het aantal rijstroken alsmede de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied conform artikel 74 van de Wet geluidhinder. Indien wordt gebouwd binnen de geluidzone, verplicht de Wet geluidhinder door middel van akoestisch onderzoek aandacht te besteden aan de geluidssituatie.

Zowel de Kerkstraat als de Parallelweg zijn 30 km wegen en niet zoneringsplichtig. In dit onderzoek zijn deze behandeld alsof het zoneringsplichtige wegen betreft.

2.2.1 Grenswaarden

Voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen zijn de artikelen 76 tot en met 85 van de Wet geluidhinder van toepassing. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB op grond van artikel 82. Dit betekent dat bij geluidbelastingen van 48 dB of lager zonder beperkingen ten aanzien van geluid gebouwd mag worden (art. 82.1 Wgh).

De maximale ontheffingsgrenswaarde voor nog te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (art 3.2 lid 1 van het Besluit geluidhinder).

Bij de ontheffing moeten de mogelijkheden tot het treffen van maatregelen worden onderzocht en afgewogen. Bij de afweging van de te treffen maatregelen moet rekening worden gehouden met de noodzaak van een veilige verkeersafwikkeling. Ook moet rekening worden gehouden met de inpasbaarheid van de maatregelen in het landschap en de kosten van de maatregelen. Bovendien moeten te plaatsen geluidsbeperkende voorzieningen voldoende doelmatig zijn (art. 110a lid 5 Wgh).

Indien eerdergenoemde maatregelen onvoldoende uitkomst bieden, dient het binnenklimaat te worden beschermd. De geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie dient hierop te zijn afgestemd (nader onderzoek vereist – maakt geen deel uit van het onderhavige onderzoek).

Bij 30 km/uur wegen is het niet mogelijk om hogere waarden vast te stellen, deze worden alleen in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld.

2.2.2 Beoordeling

De beoordeling van de geluidssituatie vindt plaats voor de onderscheidbare (zoneringsplichtige) wegen afzonderlijk.

Met het oog op de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringen, mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidbelastingen alvorens deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (art. 110g Wgh). De aftrek bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of hoger is (art 3.4 lid c van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)).

Voor hetzelfde snelheidsbereik geldt voor nieuwe situaties waar de geluidbelasting zonder aftrek afgerond 56 dB of 57 dB bedraagt, tot 1 juli 2018 een afwijkende aftrek van respectievelijk 3 dB en 4 dB (art 3.4 lid a en b).

Voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur is, bedraagt de aftrek in alle gevallen 5 dB (art 3.4 lid d RMG 2012). Jurisprudentie wijst uit dat voor 30 km/uur wegen deze laatste genoemde aftrek ook gehanteerd mag worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De aftrek voor zowel de Kerkstraat als de Parallelweg bedraagt 5 dB.

Bij toetsing van het binnenniveau van woningen moet worden gerekend met een gevelbelasting zonder bovengenoemde aftrek conform artikel 3.4 lid c RMG 2012.

2.3 Railverkeerslawaaï

Hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder bevat voorschriften waarbij kan worden voorzien in de vaststelling van geluidzones langs spoor-, tram- en metrowegen (art. 105, 106 en 107). Voor wat betreft spoorwegen is hierin voorzien in het "Besluit geluidhinder". De onderhavige spoorbaan is aangegeven op de geluidplafondkaart. De voorkeursgrenswaarde voor het geluid vanwege spoorwegen bedraagt 55 dB voor nog niet geprojecteerde woningen binnen de zone van een spoorweg (art. 4.9 lid 1.b Bgh).

Voor nog niet geprojecteerde woningen binnen de zone van een spoorweg kan, conform artikel 4.10 van het Bgh, een hogere waarde worden verleend tot ten hoogste 68 dB. Dit is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting op de gevels te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat voor hoofdspoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart een bepaald geluidproductieplafond (GPP) van toepassing is. Het GPP is de maximaal toegestane geluidbelasting op een keten van referentiepunten aan weerszijden van de spoorweg. Per referentiepunt is de hoogte van het GPP vastgesteld op basis van de gemiddelde geluidbelasting over 2020, vermeerderd met een plafondcorrectie (Cpl). Deze vermeerdering kan gezien worden als werkruimte voor de spoorwegbeheerder. Op basis van deze geluidproductieplafonds zijn de breedtes van de geluidzones gedefinieerd (artikel 1.4a van het Besluit geluidhinder). De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

Op het GPP-punt het dichtst bij de geplande woning bedraagt de GPP-waarde 59,9 dB. Op basis van deze waarde bedraagt de geluidzone 200 meter. De geplande woning is gelegen binnen deze geluidzone.

2.4 Cumulatie van geluid

Cumulatie van meerdere geluidsbronnen mag niet leiden tot een onaanvaardbare situatie (art 110f Wgh). De VNG-publicatie zegt niets over de wijze van cumuleren; hiervoor kan de methodiek worden aangehouden zoals weergegeven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012), bijlage I, hoofdstuk 2.

De rekenmethode cumulatieve geluidbelasting wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst wordt vastgesteld of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. In dat geval wordt de gecumuleerde geluidbelasting berekend, waar nodig rekening houdend met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende type geluidsbronnen zoals wegverkeer of industrie geluid.

Bij de gecumuleerde geluidbelasting kan voor de afweging goede ruimtelijke ordening gebruik worden gemaakt van de zogenaamde 'methode Miedema', gehanteerd om de aanvaardbaarheid van het geluid op (gevels van) geluidgevoelige bestemmingen te bepalen. Afhankelijk van de geluidbelasting wordt een kwalificatie gehanteerd in termen als goed, matig, redelijk of slecht.

2.5 Binnenwaarden

Indien geen of onvoldoende maatregelen ter beperking van de gevelbelasting (kunnen) worden getroffen, dient het binnenklimaat te worden beschermd. De geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie dient hierop te zijn afgestemd. Voor woningen is dit geregeld in het Bouwbesluit.

De karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht moet, ter beperking van geluidhinder in het verblijfsgebied, ten minste gelijk zijn aan het verschil tussen de geluidbelasting van die uitwendige scheidingsconstructie en 33 dB.

Gevels die geen te openen delen bevatten, zijn niet geluidsgevoelig en worden dove gevels genoemd. Voor dergelijke gevels hoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld.

Het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie dient (indien nodig) nader te worden onderzocht.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Fysieke gegevens

Ten behoeve van het onderhavige onderzoek is gebruik gemaakt van de website Publieke Dienstverlening op de Kaart (www.pdok.nl). De overige ten behoeve van de modellering benodigde gegevens met betrekking tot terrein-gesteldheid en gebouwen zijn afgeleid vanuit Google Earth (Street View). Daarnaast is een tekening van het plan-gebied ontvangen van de opdrachtgever, die als uitgangspunt is gebruikt voor het onderhavige onderzoek. Een overzicht van de situatie is weergegeven in figuur 1 in de inleiding.

3.2 Verkeersgegevens wegverkeer- en railverkeerslawaaï

Van de gemeente Midden Groningen zijn verkeersgegevens ontvangen voor de Kerkstraat en de Parallelweg. Voor het onderhavige onderzoek dient te worden gerekend met de toekomstige situatie over tien jaar. De aangeleverde telgegevens hebben betrekking op het jaar 2016. Voor het maatgevende jaar 2033 zijn de telgegevens gecorrigeerd voor de te verwachten verkeerstoename. Uitgangspunt daarbij is een verkeersgroei van 1% per jaar. Tevens is in de gehanteerde verkeersgegevens de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de Stadshartplannen meegenomen conform de opgave van de gemeente. De aangeleverde en aangehouden verkeersgegevens zijn toegevoegd als bijlage 1.

Voor de onderzochte wegvakken is behalve de etmaalintensiteit van belang hoe het verkeer verdeeld is tussen de dag-, avond- en nachturen. Bovendien is de verdeling van de aantallen en snelheden per voertuigcategorie uitge-splitst. De voertuigcategorieën worden hierbij als volgt ingedeeld:

- lichte motorvoertuigen (personenauto's en bestelauto's);
- middelzware motorvoertuigen (autobussen, vrachtwagens met twee assen en vier achterwielen);
- zware motorvoertuigen (vrachtwagens met drie of meer assen, vrachtwagens met aanhanger, trekkers met oplegger).

Onderstaand worden de toegepaste wegverkeersgegevens samengevat in tabel 1.

Tabel 1: Toegepaste verkeersgegevens voor het beoordelingsjaar 2033

Weg	Verkeersgegevens, maximale snelheid en wegdekverharding							
	verkeers- intensiteit (mvt/etm)	etmaalverdeling		voertuigverdeling in %			Maximum snelheid (km/uur)	Wegdek
		etmaal- periode	uur %	Licht	middel- zwaar	zwaar		
Parallelweg	755	dag	6,85	97,70	1,90	0,40	30	Elementenverharding in keperverband
		avond	3,63	97,70	1,90	0,40		
		nacht	0,41	97,70	1,90	0,40		
Kerkstraat	14988	dag	6,62	92,70	6,60	0,70	30	Referentiewegdek (DAB)
		avond	3,61	92,70	6,60	0,70		
		nacht	0,77	92,70	6,60	0,70		

De verkeersgegevens van de spoorlijn zijn afkomstig uit het geluidregister van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De gegevens zijn opgehaald op 21 september 2023 en onveranderd overgenomen. Voor deze details wordt verwezen naar bijlage 2 met de invoergegevens.

4 TOEGEPASTE REKENMETHODE

Akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï is uitgevoerd overeenkomstig het RMG 2012, de regeling als bedoeld in artikel 110 lid d en e (Wgh). Bijlage III, hoofdstuk 1 bij dit voorschrift, de Standaard Rekenmethode I, is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie, waarbij de weg bij benadering recht is en de invoergegevens zoals bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten en de hoogteverschillen in de weg geen belangrijke variaties vertonen. Bijlage III, hoofdstuk 2, de Standaard Rekenmethode II, is bedoeld voor de meer complexe situaties die niet voldoen aan de randvoorwaarden voor de Standaard Rekenmethode I.

De onderhavige situatie is vanwege de omliggende bebouwing te complex om met rekenmethode I te kunnen berekenen. Dit maakt het gebruik van Standaard Rekenmethode II noodzakelijk. Voor het uitvoeren van de methode II berekeningen is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu versie V2023.1. Voor het verkeerslawaaï is gebruik gemaakt van de module RMG-2012 Standaard Rekenmethode II en voor industriellawaai van de module HMRI, gebaseerd op methode II.8 uit de Handleiding.

Hiertoe is de situatie gedigitaliseerd. In het invoermodel worden, afhankelijk van de soort berekening, rijlijnen (VL) of banen (RL) ingebracht, reflecterende bodemgebieden, hoogtelijnen, gebouwen en eventueel schermen. De zijwegen, waterpartijen en andere verharde oppervlakken zijn beschouwd als reflecterende bodemgebieden, de overige gebieden als absorberend.

Op de geplande woningen zijn op de verschillende gevels waarneempunten gesitueerd. Op deze woningen is de geluidbelasting berekend op 1.5 en 4.5 meter boven het plaatselijke maaiveld.

Berekende of gemeten geluidsniveaus worden afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal zoals aangegeven in artikel 1.3.1 van het RMG 2012.

De invoergegevens van het opgestelde Standaard Rekenmethode II rekenmodel voor wegverkeerslawaaï zijn toegevoegd als bijlage 2 blad 1 t/m 25 en voor railverkeerslawaaï als bijlage 2 blad 26 t/m 74 (alleen de items die verschillen ten opzichte van het verkeerslawaaïmodel). Grafische weergaven van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 3 (blad 1 t/m 4 voor wegverkeerslawaaï en blad 5 voor railverkeerslawaaï).

De rekenresultaten worden besproken in hoofdstuk 5.

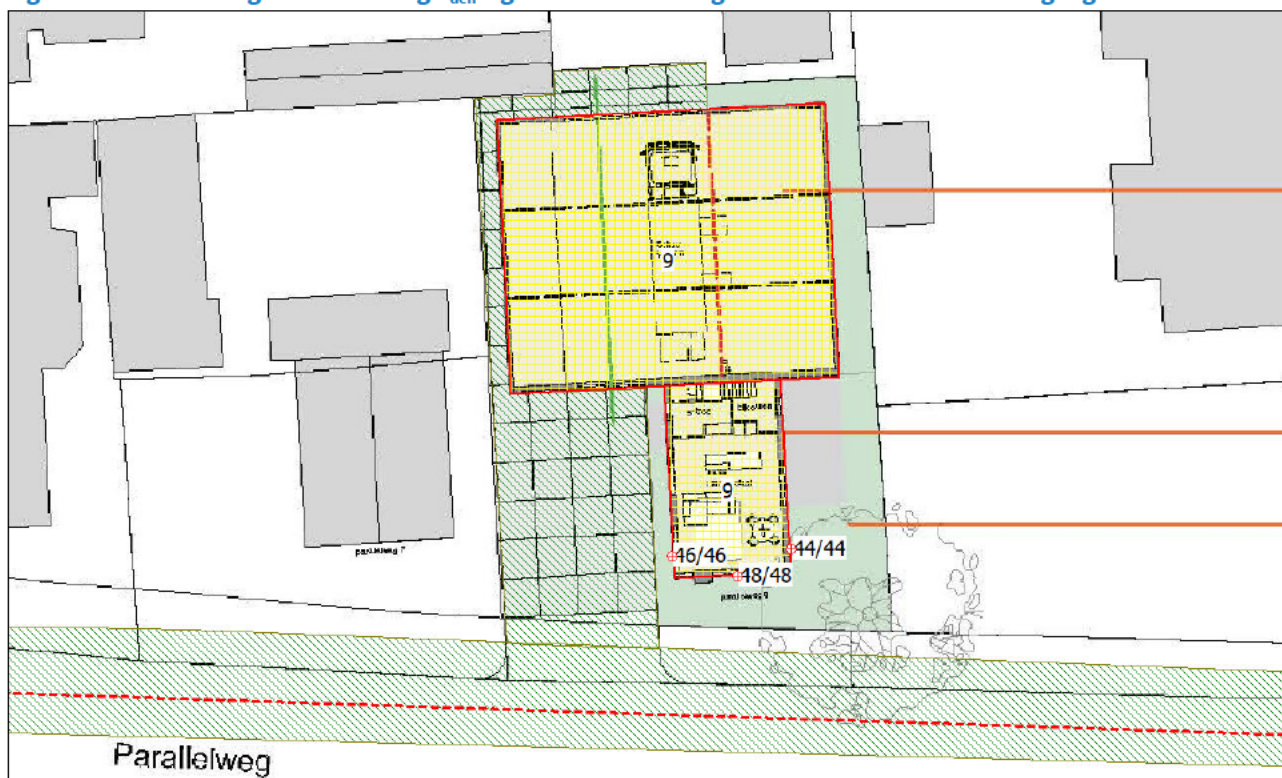
5 REKENRESULTATEN EN TOETSING

5.1 Wegverkeerslawaai

5.1.1 Geluidbelasting ten gevolge van de Parallelweg

In bijlage 4 zijn de berekende geluidsniveaus, zowel inclusief als exclusief de aftrek op grond van artikel 110g (Wgh), weergegeven. De aftrek bedraagt voor de Parallelweg 5 dB. De rekenpunten zijn weergegeven in bijlage 3. In figuur 2 zijn de berekende geluidbelastingen, inclusief de aftrek op grond van artikel 110g (Wgh), voor de Parallelweg weergegeven. Per rekenpunt wordt voor de verschillende rekenhoogten de bijdrage van de Parallelweg inzichtelijk gemaakt (op 1.5 en 4.5 meter hoogte). De waarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde, 48 dB inclusief aftrek, zijn geel gemarkeerd.

Figuur 2: Berekende geluidbelasting L_{den} t.g.v. de Parallelweg inclusief aftrek artikel 110g Wgh



Ter plaatse van de geplande woning wordt, als gevolg van verkeer op de Parallelweg, voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting op de woning bedraagt 48 dB, dat is 53 dB zonder aftrek artikel 110g Wgh.

5.1.2 Geluidbelasting ten gevolge van de Kerkstraat

In bijlage 4 zijn de berekende geluidsniveaus, zowel inclusief als exclusief de aftrek op grond van artikel 110g (Wgh), weergegeven. De aftrek bedraagt voor de Kerkstraat 5 dB. De rekenpunten zijn weergegeven in bijlage 3. In figuur 3 zijn de berekende geluidbelastingen, inclusief de aftrek op grond van artikel 110g (Wgh), voor de Kerkstraat weergegeven. Per rekenpunt wordt voor de verschillende rekenhoogten de bijdrage van de Kerkstraat inzichtelijk gemaakt (op 1.5 en 4.5 meter hoogte). De waarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde, 48 dB inclusief aftrek, zijn geel gemarkeerd.

Figuur 3: Berekende geluidbelasting L_{den} t.g.v. de Kerkstraat inclusief aftrek artikel 110g Wgh



Ter plaatse van de geplande woning wordt, als gevolg van verkeer op de Kerkstraat, voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting op de woning bedraagt 47 dB, dat is 52 dB zonder aftrek artikel 110g Wgh.

5.1.3 Overzicht rekenresultaten wegverkeerslawaaï

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de rekenresultaten van het wegverkeerslawaaï. In bijlage 4 zijn de berekende geluidsniveaus, zowel inclusief als exclusief de aftrek op grond van artikel 110g (Wgh), weergegeven. De aftrek bedraagt 5 dB. De rekenpunten zijn weergegeven in bijlage 3.

Tabel 2: Overzicht rekenresultaten wegverkeerslawaaï

Algemene gegevens				Wegverkeerslawaaï (VL)			
Punt	Omschrijving	Reken- hoogte	Verdieping	Berekende L _{den} inclusief aftrek artikel 110 Wgh t.g.v.			Totaal L _{den} WVL excl. aftrek
				Kerkstraat	Parallelweg	Cumulatie WVL	
01	westgevel	1,5	begane grond	45,1	45,9	Nee	53,5
01	westgevel	4,5	1ste verdieping	47,3	45,7	Nee	54,6
02	zuidgevel	1,5	begane grond	43,8	48,1	Nee	54,5
02	zuidgevel	4,5	1ste verdieping	45,8	47,9	Nee	55,0
03	oostgevel	1,5	begane grond	31,0	43,7	Nee	48,9
03	oostgevel	4,5	1ste verdieping	31,8	43,8	Nee	49,1
Maximaal				47,3	48,1		55,0

* in rood aangegeven waarden liggen boven de voorkeursgrenswaarde

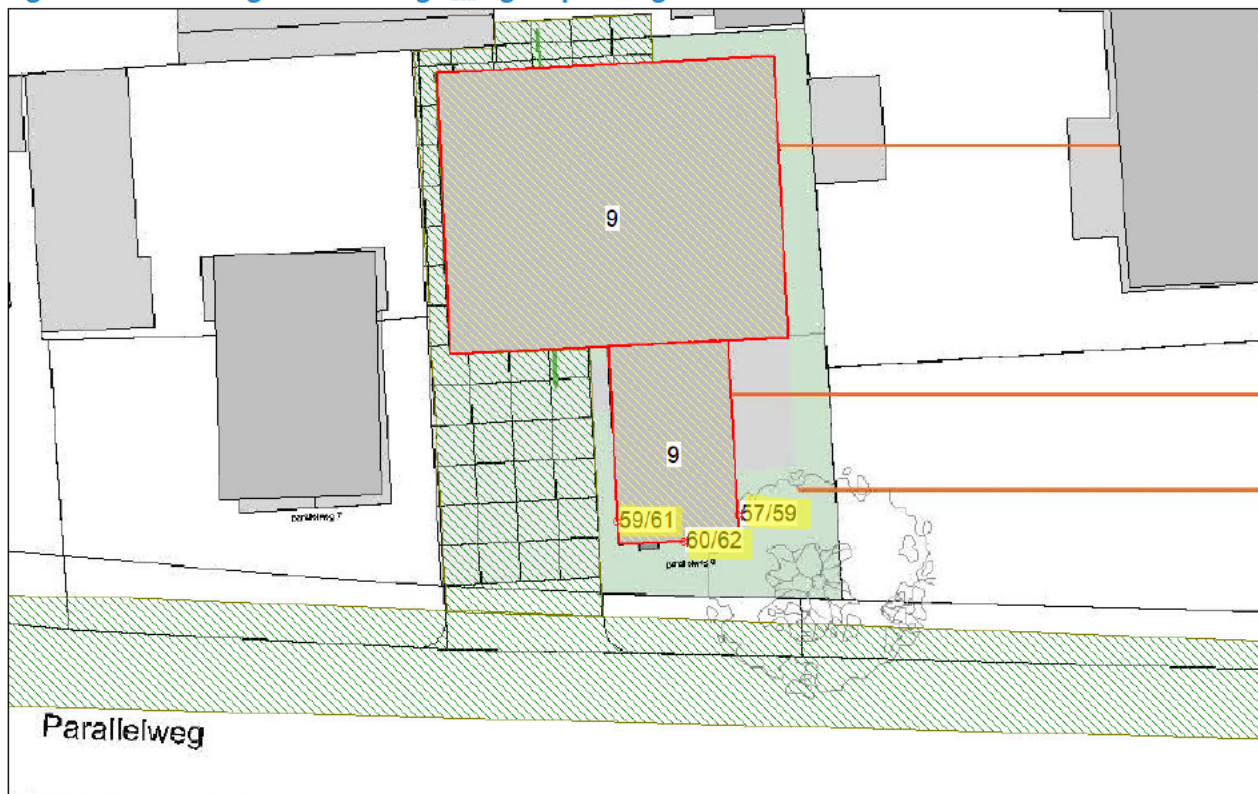
Bij het overschrijden van voorkeursgrenswaarde en het aanvragen van een hogere waarde zal nader gekeken moeten worden naar de gevelwering van de woningen om te garanderen dat de geluidsniveaus in de woonvertrekken wettelijk aanvaardbaar zijn. In dit geval wordt de voorkeursgrenswaarde door de afzonderlijk wegen gerespecteerd. De totale geluidbelasting exclusief aftrek kan worden gebruikt om de cumulatieve geluidbelasting van het weg- en railverkeer te bepalen.

5.2 Railverkeerslawai

5.2.1 Berekende geluidbelasting

In bijlage 5 en figuur 4 zijn de berekende geluidsniveaus ten gevolge van de spoorlijn weergegeven. In figuur 4 wordt per rekenpunt, voor de verschillende rekenhoogten, de bijdrage van het railverkeerslawai inzichtelijk gemaakt (op 1.5 en 4.5 meter hoogte). De waarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde, van 55 dB, zijn geel gemarkeerd.

Figuur 4: Berekende geluidbelasting L_{den} t.g.v. spoorweg



Ter plaatse van de geplande woning wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawai van 55 dB overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 62 dB. Daarmee kan wel worden voldaan aan de maximale ontheffingsgrenswaarde van 68 dB.

5.2.2 Mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te reduceren

Omdat de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de geplande woning wordt overschreden, moet worden onderzocht of er maatregelen mogelijk zijn (aan de bron of in de overdracht) om de geluidbelasting op de woningen te reduceren. Als bron- of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of wenselijk zijn, kan een hogere waarde voor de betreffende woning worden aangevraagd (in combinatie met een onderzoek naar de gevelwering van de woning).

Bronmaatregelen

Voor railverkeer kan als bronmaatregelen gedacht worden aan bijvoorbeeld het verminderen van het aantal treinbewegingen op het tracé, het verlagen van de rijnsnelheid, het stiller maken van de treinstellen of de toepassing van raildempers. Met deze laatst genoemde maatregel is het mogelijk om de geluidbelasting met 2 tot 3 dB te verminderen. Het treffen van bronmaatregelen in de vorm van snelheidsverlaging, het verlagen van het aantal treinen of het plaatsen van raildempers is niet mogelijk vanwege de essentiële vervoersfunctie van de spoorlijn. Tevens is de spoorweg in beheer bij het rijk en zij is geen belanghebbende bij het project, terwijl zij wel de aanleg en onderhoud zou moeten organiseren en financieren. Bronmaatregelen worden derhalve niet overwogen.

Overdrachtsmaatregelen

Effectieve overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of -wallen zijn onmogelijk vanwege de aanwezigheid van de overgang van de Kerkstraat. Bovendien zijn deze stedenbouwkundig ongewenst.

5.2.3 Overzicht rekenresultaten railverkeerslawaai

In tabel 3 wordt een overzicht gegeven van de rekenresultaten van het railverkeerslawaai. In bijlage 5 zijn de berekende geluidsniveaus weergegeven. De rekenpunten zijn weergegeven in bijlage 3.

Tabel 3: Overzicht rekenresultaten railverkeerslawaai

Algemene gegevens				Spoor (RL)
Punt	Omschrijving	Reken-hoogte	Verdieping	Rail verkeer
01	westgevel	1,5	begane grond	58,7
01	westgevel	4,5	1ste verdieping	60,9
02	zuidgevel	1,5	begane grond	60,1
02	zuidgevel	4,5	1ste verdieping	62,2
03	oostgevel	1,5	begane grond	56,9
03	oostgevel	4,5	1ste verdieping	59,1
Maximaal				62,2
Aan te vragen hogere waarde				62

* in rood aangegeven waarden liggen boven de voorkeursgrenswaarde

Bij het overschrijden van voorkeursgrenswaarde en het aanvragen van een hogere waarde zal nader gekeken moeten worden naar de gevelwering van de woning om te garanderen dat de geluidsniveaus in de woonvertrekken wettelijk aanvaardbaar zijn. Hierbij dient tevens de bijdrage van het wegverkeerslawaai moeten worden betrokken. Voor de berekening van de gevelwering kan worden uitgegaan van de kolom "Lcum VL/RL" uit bijlage 6.

5.3 Cumulatie

Formeel is er sprake van cumulatie als de voorkeursgrenswaarde door meerdere bronnen wordt overschreden. In dit geval is daar sprake van. De cumulatieve geluidbelasting wordt bepaald volgens de methode beschreven in bijlage 1 behorende bij hoofdstuk 2 van het RMG 2012.

Eerst worden de geluidbelastingen railverkeerslawaai (L_{RL}) en industriellawaai (L_{IL}) omgerekend naar het equivalent voor wegverkeerslawaai (L^*_{RL} en L^*_{IL}) met de formules:

$$\begin{aligned} L^*_{RL} &= 0,95 * L_{RL} - 1,40 \quad (\text{formule 1}) \\ L^*_{IL} &= 1,00 * L_{IL} + 1,00 \end{aligned}$$

Vervolgens wordt door energetische sommatie de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bepaald:

$$L_{cum} = 10 * \log \{ (L_{VL}/10) + (L^*_{RL}/10) + (L^*_{IL}/10) \} \quad (\text{formule 2})$$

De verkregen L_{cum} heeft de dimensie van verkeerslawaai zonder aftrek op grond van artikel 110g (Wgh).

De cumulatieve geluidsniveaus zijn in bijlage 6 per rekenpunt weergegeven. De hoogste geluidbelasting op de geplande woning bedraagt 60 dB.

Zoals gezegd kan de methode Miedema de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid op (gevels van) geluid-gevoelige bestemmingen bepalen om een afweging te maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de onderstaande tabel.

Tabel 4: Beoordeling L_{cum} conform methode Miedema

Gecumuleerd geluid in L_{cum}	Kwalificatie
≤ 45	Zeer goed
46 - 50	Goed
51 - 55	Redelijk
56 - 60	Matig
61 - 65	Tamelijk slecht
66 - 70	Slecht
≥ 71	Zeer slecht

Conform de methode Miedema wordt de geluidsituatie gekwalificeerd als “Matig”. In hoeverre de cumulatieve geluidbelasting toelaatbaar is, is aan het bevoegd gezag.

6 CONCLUSIES

In opdracht van BügelHajema Adviseurs B.V. te Assen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege zowel weg- als railverkeerslawaai op een nieuw te bouwen bedrijfswoning met schuur op het perceel Parallelweg 9 te Hoogezand. De woning is gepland binnen de geluidzone van het spoorwegtracé Groningen - Bad Nieuweschans. De spoorlijn loopt direct ten zuiden van de Parallelweg. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai te worden uitgevoerd. In het onderzoek zijn tevens de nabijgelegen wegen Kerkstraat en Parallelweg betrokken (wegverkeerslawaai).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de (cumulatieve) geluidbelasting op de woning te worden berekend en te worden beoordeeld in hoeverre er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Wegverkeerslawaai

Ter plaatse van de geplande woning wordt ten gevolge van zowel de Parallelweg als de Kerkstraat voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de Parallelweg bedraagt 48 dB(A) en ten gevolge van de Kerkstraat 47 dB. De totale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai bedraagt 50 dB (55 dB zonder aftrek).

Railverkeerslawaai

Ter plaatse van de geplande woning wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 62 dB. Daarmee kan wel worden voldaan aan de maximale ontheffingsgrenswaarde van 68 dB.

Het is niet wenselijk/kosteneffectief om de geluidbelasting ter plaatse van de geplande woningen met bron- en of overdrachtsmaatregelen te reduceren. Voor de woning zal daarom een hogere waarde van 62 dB voor railverkeerslawaai moeten worden aangevraagd.

Cumulatieve geluidbelasting

Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid op (gevels van) geluidgevoelige bestemmingen en om een goede afweging te maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de zogenaamde 'methode Miedema' gehanteerd.

De cumulatieve geluidsniveaus zijn in bijlage 6 per rekenpunt weergegeven. De hoogste geluidbelasting op de geplande woning bedraagt 60 dB. Conform de methode Miedema wordt de geluidssituatie gekwalificeerd als "Matig". In hoeverre de cumulatieve geluidbelasting toelaatbaar is, is aan het bevoegd gezag.

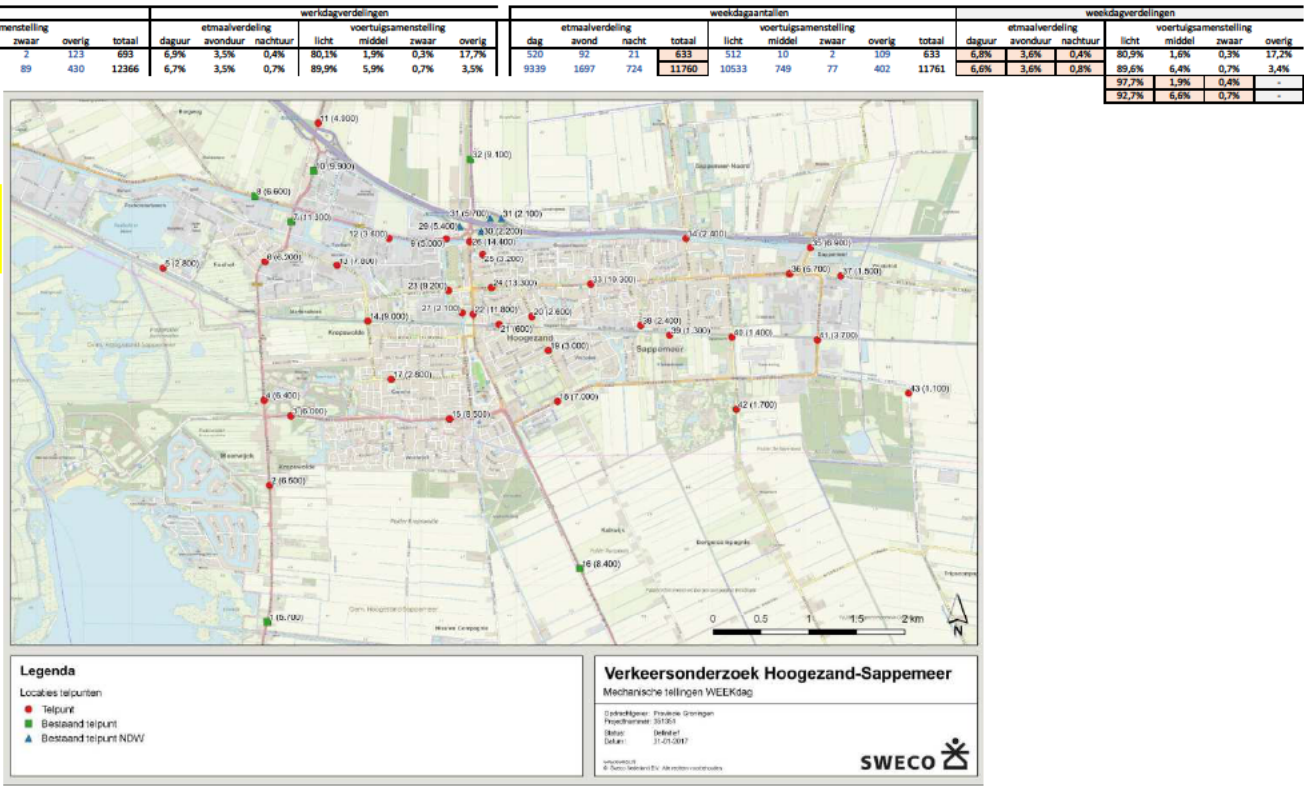
Onderzoek gevelwering woning

Bij het overschrijden van voorkeursgrenswaarde en het aanvragen van een hogere waarde zal nader gekeken moeten worden naar de gevelwering van de woning om te garanderen dat de geluidsniveaus in de woonvertrekken wettelijk aanvaardbaar zijn. Een dergelijk onderzoek maakt geen deel uit van het onderhavige onderzoek. Deze zal, indien gewenst, separaat worden opgesteld. Voor de berekening van de gevelwering dient uit te worden gegaan van de geluidbelasting exclusief aftrek voor het wegverkeerslawaai. Hierbij dient tevens de bijdrage van het railverkeerslawaai te worden betrokken. Voor de berekening van de gevelwering kan worden uitgegaan van de kolom "Lcum VL/RL" uit bijlage 6.

BEGRIPPENLIJST

Begrip/terminologie	Notatie [eenheid]	Omschrijving [herkomst omschrijving]
buitenstedelijk gebied		het gebied buiten de bebouwde kom alsmede het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg
dB		decibel, eenheid waarin een geluidsniveau wordt uitgedrukt (ten opzichte van 2×10^{-5} Pa)
dB(A)		geluidsniveau gecorrigeerd (volgens de A-curve) voor de gevoeligheid van het menselijk gehoor
equivalent geluidsniveau	[dB(A)]	het geluidsniveau, bepaald volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012
etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau	[dB(A)]	met betrekking tot een weg de hoogste van de volgende twee waarden: ▪ de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07:00 - 19:00 uur (dagperiode) ▪ de met 10 dB verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23:00 - 07:00 uur (nachtperiode)
geluid		met het menselijk oor waarneembare luchtrillingen [Wgh]
geluidbelasting	[dB]	geluidbelasting in L_{den} op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00-19.00 uur, van 19.00-23.00 uur en van 23.00-07.00 uur van een jaar
geluidsgevoelige ruimte		ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon- of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m ²
geluidhinder		gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid (artikel 1, Wet geluidhinder)
geluidwerende maatregelen		voorzieningen die strekken tot beperking van geluidbelasting binnen de woning die aan de gevel en dat van een woning worden aangebracht (artikel 3.7 lid 1c van Besluit geluidhinder)
gevel		bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak
karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie		grootheid die het verschil tussen het geluidsniveau van het invallende geluid aan de buitenzijde van een uitwendige scheidingsconstructie en het geluidsniveau in een ruimte achter deze scheidingsconstructie, herleid naar genormeerde afmetingen van de ontvangruimte, in één getal weergeeft.
L_{den}		Level day-evening-night, eenheid waarin de geluidbelasting wordt uitgedrukt waarin de dag- (07:00 - 19:00 uur), avond- (19:00 - 23:00 uur) en nachtperiode (23:00 - 07:00 uur) gewogen worden gemiddeld

stedelijk gebied	het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg
verblijfsgebied	gedeelte van een gebruiksfunctie met ten minste een verblijfsruimte, bestaande uit een of meer op dezelfde bouwlaag gelegen aan elkaar grenzende ruimten anders dan een toiletruimte, een badruimte, een technische ruimte of een verkeersruimte
verblijfsruimte	ruimte voor het verblijven van mensen, dan wel een ruimte waarin de voor een gebruiksfunctie kenmerkende activiteiten plaatsvinden
weg	een voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers (artikel 1, Wet geluidhinder)
woning	gebouw dat voor bewoning gebruikt wordt of daartoe bestemd is (artikel 1, Wet geluidhinder)



Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model WVl

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model WVl
Verantwoordelijke	
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	op 20-9-2023
Laatst ingezien door	op 9-4-2024
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.4
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	2
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
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

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n
Parallelweg	1571	1	09:11, 9 apr 2024	-1	2	weg	Parallelweg	Polylijn	246758,54	575727,41	246552,65
Kerkstraat	1572	2	09:12, 9 apr 2024	-3	2	weg	Kerkstraat	Polylijn	246563,78	575568,11	246539,75

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten
Parallelweg	575734,12	0,00	0,00	2,00	2,51	0,00	0,00	0,00	2,51	2,51	--	Relatief	2
Kerkstraat	575942,83	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00	Relatief	3

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
Parallelweg	206,00	206,00	206,00	206,00	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Kerkstraat	375,50	375,50	171,02	204,48	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0

Model:	eerste model WVL										
Groep:	Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand										
	(hoofdgroep)										
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer										
Groep	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))
Parallelweg	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kerkstraat	Referentiewegdek	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30

Model:	eerste model WVL															
Groep:	Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand															
	(hoofdgroep)															
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer															
Groep	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	V (ZV (P4))	30 km/uur	Totaal	aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)	%MR (D)	%MR (A)	
Parallelweg	30	--	30	30	30	--	True	755,00		6,85	3,63	0,41	--	--	--	
Kerkstraat	30	--	30	30	30	--	True	14988,00		6,62	3,61	0,77	--	--	--	

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%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)
Parallelweg	--	--	97,70	97,70	97,70	--	1,90	1,90	1,90	--	0,40	0,40	0,40	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	92,70	92,70	92,70	--	6,60	6,60	6,60	--	0,70	0,70	0,70	--	--	--	--	--

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LV (D)	LV (A)	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
Parallelweg	50,53	26,78	3,02	--	0,98	0,52	0,06	--	0,21	0,11	0,01	--	78,82	83,06
Kerkstraat	919,77	501,57	106,98	--	65,49	35,71	7,62	--	6,95	3,79	0,81	--	86,33	90,73

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
Parallelweg	90,30	90,99	94,46	87,71	82,56	76,04	97,93	76,06	80,30	87,55	88,23	91,70
Kerkstraat	100,46	100,61	105,84	103,19	96,62	91,31	109,51	83,69	88,09	97,83	97,98	103,21

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
Parallelweg	84,95	79,80	73,28	95,17	66,59	70,83	78,08	78,76	82,23	75,48	70,33	63,81
Kerkstraat	100,56	93,99	88,67	106,88	76,98	81,38	91,12	91,27	96,50	93,85	87,28	81,96

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N)	Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
Parallelweg		85,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat		100,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	westgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	zuidgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	oostgevel	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
01	bodem	0,00
111072095	water	0,00
121679718	luchtfoto	0,00
121679824	water	0,00
121679856	water	0,00
111072094	water	0,00
111073751	luchtfoto	0,00
111073703	luchtfoto	0,00
116391557	wegen	0,00
116392473	wegen	0,00
116392437	luchtfoto	0,00
116395696	wegen	0,00
116391622	wegen	0,00
116396130	wegen	0,00
116392375	wegen	0,00
118340435	wegen	0,00
116391984	wegen	0,00
116391516	wegen	0,00
116393658	wegen	0,00
116392967	luchtfoto	0,00
116395864	wegen	0,00
116395953	wegen	0,00
116394725	wegen	0,00
116394752	luchtfoto	0,00
116392107	wegen	0,00
118340434	wegen	0,00
116396299	luchtfoto	0,00
116396019	luchtfoto	0,00
121680505	fietspad	0,00
132016491	luchtfoto	0,00
132016483	luchtfoto	0,00
132016494	fietspad	0,00
118308270	luchtfoto	0,00
130798935	luchtfoto	0,00
132016461	luchtfoto	0,00
132016493	luchtfoto	0,00
132016489	luchtfoto	0,00
132016482	luchtfoto	0,00
118308268	luchtfoto	0,00
116392579	luchtfoto	0,00

Model: eerste model WV
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
130798960	luchtfoto	0,00
118310627	luchtfoto	0,00
116395632	TOP10vector	0,00
116395379	TOP10vector	0,00
118308848	luchtfoto	0,00
118308570	luchtfoto	0,00
118308583	TOP10vector	0,00
116395877	luchtfoto	0,00
118308569	luchtfoto	0,00
116391886	luchtfoto	0,00
132016492	luchtfoto	0,00
132016501	luchtfoto	0,00
132016499	luchtfoto	0,00
132016500	luchtfoto	0,00
132016496	luchtfoto	0,00
132016497	luchtfoto	0,00
132016486	luchtfoto	0,00
118310186	luchtfoto	0,00
116394939	luchtfoto	0,00
130213877	wegen	0,00
116395112	TOP10vector	0,00
118308274	wegen	0,00
116392798	wegen	0,00
116394877	wegen	0,00
118310616	wegen	0,00
118310620	wegen	0,00
116392909	luchtfoto	0,00
116395762	wegen	0,00
116395198	luchtfoto	0,00
118309129	wegen	0,00
132016488	luchtfoto	0,00
132016495	luchtfoto	0,00
132016498	luchtfoto	0,00
132016485	luchtfoto	0,00
132016487	luchtfoto	0,00
118308847	wegen	0,00
121680640	fietspad	0,00
116395342	TOP10vector	0,00
116395028	TOP10vector	0,00
132016484	fietspad	0,00

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Bf
116394644	fietspad	0,00
116394899	TOP10vector	0,00
116393689	TOP10vector	0,00
116394429	fietspad	0,00
116394099	TOP10vector	0,00
116394854	TOP10vector	0,00
116395550	fietspad	0,00
116391881	luchtfoto	0,00
116392103	fietspad	0,00
116393809	luchtfoto	0,00
116392828	fietspad	0,00
116394562	luchtfoto	0,00

Model: eerste model VWL
 Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63
9	woning	6,00	2,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80
9	schuur	6,00	2,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80
102191340	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102193869	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196968	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102191138	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
131807988	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2021		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
131807959	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2021		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
131807952	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2021		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
117789895	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
117793874	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
131429734	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2020		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102192938	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102193646	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196265	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102190881	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102193839	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102190377	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102195658	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102191784	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102195304	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102190757	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102189652	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102192731	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102194921	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196567	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102194611	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102194904	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102190242	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102194690	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102191369	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196294	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102191056	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102193099	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
117789882	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102190600	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
121679910	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2019		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102192663	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-6-2019		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196755	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80
102196145	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0	0 dB	False	0,80

Model: eerste model WVL
 Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191340	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102193869	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196968	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191138	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131807988	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131807959	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131807952	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117789895	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117793874	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131429734	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102192938	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102193646	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196265	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190881	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102193839	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190377	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102195658	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191784	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102195304	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190757	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102189652	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102192731	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102194921	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196567	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102194611	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102194904	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190242	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102194690	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191369	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196294	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191056	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102193099	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117789882	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190600	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121679910	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102192663	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196755	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196145	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63
102191075	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102192667	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102196565	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
117792959	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
117792960	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
117792961	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2008		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102190598	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2010		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102190949	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2010		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102192632	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2010		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
121679851	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2010		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102196614	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2005		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	
102191053	bestaande bebouwing	6,00	2,00	Relatief	overig	1-1-2016		laagbouw	0	0	0 0 dB	False	0,80	

Model: eerste model WWL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
102191075	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102192667	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196565	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117792959	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117792960	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117792961	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190598	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102190949	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102192632	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121679851	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102196614	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102191053	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl..L 63	Refl..L 125	Refl..L 250	Refl..L 500	Refl..L 1k	Refl..L 2k	Refl..L 4k
p:10464837	p:1046483784	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
p:10464837	p:1046483783	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k	AdiffR 63	AdiffR 125	AdiffR 250
p:10464837	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0
p:10464837	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0

Model:	eerste model WWL					
	Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand					
Groep:	(hoofdgroep)					
	Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer					
Naam	Adiffr 500	Adiffr 1k	Adiffr 2k	Adiffr 4k	Adiffr 8k	
p:10464837	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
p:10464837	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Model: eerste model WWL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H
548_375A		--
548_375A		--
004_3B_L		--
004_3B_L		--
548_375A	5,00m (Links)	--
548_375A	5,00m (Links)	--
004_3B_L	5,00m (Rechts)	--
004_3B_L	5,00m (Rechts)	--
548_375A	5,00m (Links) -- 5,00m (Links)	2,00
548_375A	5,00m (Links) -- 5,00m (Links)	2,00
004_3B_L	5,00m (Rechts) -- 4,00m (Rechts)	2,00
004_3B_L	5,00m (Rechts) -- 4,00m (Rechts)	2,00

Model: eerste model WV
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulplijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M.	Hdef.
1		0,00	2,00	Relatief
2		0,00	--	Relatief
b:10464837	b:1046483751	0,00	2,00	Relatief
b:10464837	b:1046483754	--	--	Absoluut
		--	--	Absoluut

Model: eerste model WVL
Hoogezand eindrapport - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulpvlakken, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.
9	woning	6,00	2,00	Relatief
9	schuur	6,00	2,00	Relatief

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Eerste model RVL

Model eigenschap

Omschrijving	Eerste model RVL
Verantwoordelijke	[REDACTED]
Rekenmethode	#2 Railverkeerslawaai RMG-2012, railverkeer
Aangemaakt door	[REDACTED] op 21-9-2023
Laatst ingezien door	[REDACTED] op 26-9-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.1
Origineel project	6938 Woningen Zandweg Zijdewind
Originele omschrijving	Spoor Hoogezand
Geïmporteerd door	[REDACTED] op 26-9-2023
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	2
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
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

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	ItemID	Grp. ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1
--	193413	0	12:45, 26 sep 2023	-91	2	548	375A 93530000 - 93600000	Polylijn	245455,69	575753,70
--	193414	0	12:45, 26 sep 2023	-97	2	548	375A 93600000 - 93630000	Polylijn	245490,02	575752,39
--	193415	0	12:45, 26 sep 2023	-103	2	548	375A 93754000 - 93854000	Polylijn	245520,03	575751,24
--	193416	0	12:45, 26 sep 2023	-109	2	548	375A 93916637 - 93954000	Polylijn	245744,17	575742,83
--	193417	0	12:45, 26 sep 2023	-115	2	548	375A 93971000 - 94054000	Polylijn	245844,23	575739,11
--	193418	0	12:45, 26 sep 2023	-121	2	548	375A 94054000 - 94154000	Polylijn	245944,29	575735,32
--	193419	0	12:45, 26 sep 2023	-127	2	548	375A 94220446 - 94254000	Polylijn	246044,35	575731,54
--	193420	0	12:45, 26 sep 2023	-133	2	548	375A 94303007 - 94354000	Polylijn	246144,40	575727,70
--	193421	0	12:45, 26 sep 2023	-139	2	548	375A 94433178 - 94454000	Polylijn	246244,46	575723,92
--	193422	0	12:45, 26 sep 2023	-145	2	548	375A 94454000 - 94554000 - brug	Polylijn	246437,40	575716,85
--	193423	0	12:45, 26 sep 2023	-151	2	548	375A 94454000 - 94554000	Polylijn	246344,52	575720,14
--	193424	0	12:45, 26 sep 2023	-157	2	548	375A 94572664 - 94600000 - brug	Polylijn	246444,59	575716,59
--	193425	0	12:45, 26 sep 2023	-163	2	548	375A 94572664 - 94600000	Polylijn	246449,01	575716,43
--	193426	0	12:45, 26 sep 2023	-169	2	548	375A 94642477 - 94654000	Polylijn	246490,61	575714,83
--	193427	0	12:45, 26 sep 2023	-175	2	548	375A 94721344 - 94754000	Polylijn	246544,64	575712,70
--	193428	0	12:45, 26 sep 2023	-181	2	548	375A 94800212 - 94854000	Polylijn	246644,70	575708,96
--	193429	0	12:45, 26 sep 2023	-187	2	548	375A 94947773 - 94954000	Polylijn	246744,76	575705,22
--	193441	0	12:45, 26 sep 2023	-241	2	004	3B L 93585000 - 93600000	Polylijn	245456,07	575749,97
--	193442	0	12:45, 26 sep 2023	-247	2	004	3B L 93644000 - 93656000	Polylijn	245489,39	575748,71
--	193443	0	12:45, 26 sep 2023	-253	2	004	3B L 93700000 - 93715000	Polylijn	245545,43	575746,61
--	193444	0	12:45, 26 sep 2023	-259	2	004	3B L 93746736 - 93786000	Polylijn	245604,48	575744,40
--	193445	0	12:45, 26 sep 2023	-265	2	004	3B L 93786000 - 93886000	Polylijn	245675,53	575741,73
--	193446	0	12:45, 26 sep 2023	-271	2	004	3B L 93922698 - 93986000	Polylijn	245775,61	575737,98
--	193447	0	12:45, 26 sep 2023	-277	2	004	3B L 94010678 - 94086000	Polylijn	245875,69	575734,23
--	193448	0	12:45, 26 sep 2023	-283	2	004	3B L 94130859 - 94186000	Polylijn	245975,76	575730,38
--	193449	0	12:45, 26 sep 2023	-289	2	004	3B L 94235755 - 94286000	Polylijn	246075,84	575726,64
--	193450	0	12:45, 26 sep 2023	-295	2	004	3B L 94372652 - 94386000	Polylijn	246175,91	575722,84
--	193451	0	12:45, 26 sep 2023	-301	2	004	3B L 94441927 - 94486000	Polylijn	246275,99	575719,14
--	193452	0	12:45, 26 sep 2023	-307	2	004	3B L 94574930 - 94600000 - brug	Polylijn	246437,72	575712,97
--	193453	0	12:45, 26 sep 2023	-313	2	004	3B L 94574930 - 94600000	Polylijn	246376,07	575715,38
--	193454	0	12:45, 26 sep 2023	-319	2	004	3B L 94574930 - 94600000	Polylijn	246449,42	575712,51
--	193455	0	12:45, 26 sep 2023	-325	2	004	3B L 94651686 - 94686000	Polylijn	246490,15	575711,02
--	193456	0	12:45, 26 sep 2023	-331	2	004	3B L 94736035 - 94786000	Polylijn	246576,22	575707,91
--	193457	0	12:45, 26 sep 2023	-337	2	004	3B L 94820385 - 94886000	Polylijn	246676,30	575704,08
--	193458	0	12:45, 26 sep 2023	-343	2	004	3B L 94975873 - 94986000	Polylijn	246776,37	575700,36

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.
--	245490,02	575752,39	2,20	2,20	2,00	2,20	--	0,00	0,00	2,20	2,20	--	Absoluut
--	245520,03	575751,24	2,20	2,19	2,20	2,19	--	0,00	0,00	2,19	2,19	--	Absoluut
--	245744,17	575742,83	2,19	2,31	2,19	2,31	--	0,00	0,00	2,19	2,31	--	Absoluut
--	245844,23	575739,11	2,31	2,37	2,31	2,37	--	0,00	0,00	2,35	2,37	--	Absoluut
--	245944,29	575735,32	2,37	2,43	2,37	2,43	--	0,00	0,00	2,38	2,43	--	Absoluut
--	246044,35	575731,54	2,43	2,48	2,43	2,48	--	0,00	0,00	2,48	2,48	--	Absoluut
--	246144,40	575727,70	2,48	2,60	2,48	2,60	--	0,00	0,00	2,52	2,60	--	Absoluut
--	246244,46	575723,92	2,60	2,83	2,60	2,83	--	0,00	0,00	2,71	2,83	--	Absoluut
--	246344,52	575720,14	2,83	3,03	2,83	3,03	--	0,00	0,00	2,87	3,03	--	Absoluut
--	246444,59	575716,59	3,13	3,14	3,13	3,14	--	0,00	0,00	3,14	3,14	--	Absoluut
--	246437,40	575716,85	3,03	3,13	3,03	3,13	--	0,00	0,00	3,13	3,13	--	Absoluut
--	246449,01	575716,43	3,14	3,14	3,14	3,14	--	0,00	0,00	3,14	3,14	--	Absoluut
--	246490,61	575714,83	3,14	3,14	3,14	3,14	--	0,00	0,00	3,14	3,16	--	Absoluut
--	246544,64	575712,70	3,14	3,10	3,14	3,10	--	0,00	0,00	3,10	3,11	--	Absoluut
--	246644,70	575708,96	3,10	3,04	3,10	3,04	--	0,00	0,00	3,04	3,05	--	Absoluut
--	246744,76	575705,22	3,04	3,02	3,04	3,02	--	0,00	0,00	3,02	3,02	--	Absoluut
--	246844,82	575701,36	3,02	3,02	3,02	3,02	3,02	0,00	0,00	3,02	3,02	--	Absoluut
--	245489,39	575748,71	2,22	2,21	2,22	2,21	--	0,00	0,00	2,21	2,22	--	Absoluut
--	245545,43	575746,61	2,21	2,20	2,21	2,20	--	0,00	0,00	2,20	2,20	--	Absoluut
--	245604,48	575744,40	2,20	2,23	2,20	2,23	--	0,00	0,00	2,20	2,23	--	Absoluut
--	245675,53	575741,73	2,23	2,28	2,23	2,28	--	0,00	0,00	2,24	2,28	--	Absoluut
--	245775,61	575737,98	2,28	2,38	2,28	2,38	--	0,00	0,00	2,38	2,38	--	Absoluut
--	245875,69	575734,23	2,38	2,46	2,38	2,46	--	0,00	0,00	2,42	2,46	--	Absoluut
--	245975,76	575730,38	2,46	2,51	2,46	2,51	--	0,00	0,00	2,47	2,51	--	Absoluut
--	246075,84	575726,64	2,51	2,58	2,51	2,58	--	0,00	0,00	2,54	2,58	--	Absoluut
--	246175,91	575722,84	2,58	2,73	2,58	2,73	--	0,00	0,00	2,61	2,73	--	Absoluut
--	246275,99	575719,14	2,73	2,96	2,73	2,96	--	0,00	0,00	2,77	2,96	--	Absoluut
--	246376,07	575715,38	2,96	3,08	2,96	3,08	--	0,00	0,00	3,05	3,08	--	Absoluut
--	246449,42	575712,51	3,12	3,13	3,12	3,13	--	0,00	0,00	3,12	3,13	--	Absoluut
--	246437,72	575712,97	3,08	3,12	3,08	3,12	--	0,00	0,00	3,12	3,12	--	Absoluut
--	246490,15	575711,02	3,13	3,12	3,13	3,12	--	0,00	0,00	3,12	3,14	--	Absoluut
--	246576,22	575707,91	3,12	3,07	3,12	3,07	--	0,00	0,00	3,07	3,09	--	Absoluut
--	246676,30	575704,08	3,07	3,03	3,07	3,03	--	0,00	0,00	3,03	3,06	--	Absoluut
--	246776,37	575700,36	3,03	3,03	3,03	3,03	3,03	0,00	0,00	3,03	3,03	--	Absoluut
--	246876,45	575696,66	3,03	3,03	3,03	3,03	3,03	0,00	0,00	3,03	3,03	--	Absoluut

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	RRgebr	RuwheidID	Brugtype	BrugID	Hbron	Type	Cpl
--	2	34,36	34,36	34,36	34,36	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	30,03	30,03	30,03	30,03	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	8	224,30	224,30	6,67	100,13	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,13	100,13	37,41	62,72	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,13	100,13	17,02	83,11	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	100,13	100,13	100,13	100,13	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,12	100,12	33,59	66,53	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,13	100,13	49,07	51,06	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	100,13	100,13	15,25	64,03	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	7,19	7,19	7,19	7,19	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	92,94	92,94	92,94	92,94	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	4,42	4,42	4,42	4,42	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	41,63	41,63	6,59	27,37	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	54,07	54,07	11,53	42,54	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,13	100,13	32,69	67,44	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,13	100,13	46,28	53,85	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	100,13	100,13	6,23	68,78	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	5	33,35	33,35	1,77	15,02	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	56,08	56,08	12,02	44,06	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	5	59,09	59,09	2,76	27,29	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	71,10	71,10	2,74	39,32	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	100,15	100,15	100,15	100,15	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,15	100,15	36,75	63,40	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,14	100,14	24,71	75,43	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,15	100,15	44,93	55,22	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,14	100,14	49,83	50,32	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	100,15	100,15	13,37	69,38	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,15	100,15	44,14	56,01	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	11,71	11,71	0,39	11,32	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	2	61,70	61,70	61,70	61,70	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	40,76	40,76	15,65	25,10	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	86,13	86,13	34,36	51,77	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	4	100,15	100,15	14,02	50,04	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,14	100,14	34,43	65,71	False		Geen		0,20	Intensiteit	True
--	3	100,15	100,15	10,14	90,01	False		Geen		0,20	Intensiteit	True

[illegible]

[illegible]

Model: Eerste model RVL
Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal (P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4	Profiel4	Aantal (D) 4	Aantal (A) 4	Aantal (N) 4	Aantal (P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	40	40	40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	40	40	40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	-40	-40	-40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	-49	-49	-49	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	-67	-67	-67	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	-84	-84	-84	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	-96	-96	-96	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	97	97	97	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	94	94	94	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	91	91	91	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	91	91	91	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	89	89	89	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	89	89	89	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	88	88	88	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	86	86	86	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	83	83	83	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,880	1,120	0,420	0,000	80	80	80	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,800	0,740	0,640	0,000	-40	-40	-40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	-40	-40	-40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	40	40	40	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	46	46	46	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	55	55	55	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	62	62	62	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	67	67	67	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	71	71	71	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	75	75	75	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	79	79	79	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	82	82	82	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	85	85	85	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	85	85	85	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	85	85	85	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	88	88	88	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	90	90	90	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	93	93	93	0
--	0,000	90	90	90	0	DH-2	Stoppend	1,760	0,900	0,640	0,000	95	95	95	0

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Trein 5	Profiel5	Aantal (D) 5	Aantal (A) 5	Aantal (N) 5	Aantal (P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal (D) 6
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,840	1,980	0,740	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	-49	-49	-49	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	-67	-67	-67	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	-84	-84	-84	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	-96	-96	-96	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	97	97	97	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	94	94	94	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	91	91	91	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	91	91	91	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	89	89	89	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	89	89	89	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	88	88	88	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	86	86	86	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	83	83	83	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,860	1,940	0,740	0,000	80	80	80	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,160
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740
--	GTW2/6-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,020	0,000	100	100	100	0	GTW2/6-DMU	Stoppend	2,740

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal (A) 6	Aantal (N) 6	Aantal (P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal (D) 7	Aantal (A) 7	Aantal (N) 7	Aantal (P4) 7
--	1,260	0,420	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	40	40	40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	-40	-40	-40	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	-49	-49	-49	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	-67	-67	-67	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	-84	-84	-84	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	-96	-96	-96	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	97	97	97	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	94	94	94	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	91	91	91	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	91	91	91	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	89	89	89	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	89	89	89	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	88	88	88	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	86	86	86	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	83	83	83	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,230	0,420	0,000	80	80	80	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
--	1,300	0,960	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	-40	-40	-40	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	40	40	40	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	46	46	46	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	55	55	55	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	62	62	62	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	67	67	67	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	71	71	71	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	75	75	75	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	79	79	79	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	82	82	82	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	85	85	85	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	85	85	85	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	85	85	85	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	88	88	88	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	93	93	93	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000
--	1,300	0,960	0,000	95	95	95	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000	0,060	0,000

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Groep	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel 8	Aantal (D) 8	Aantal (A) 8	Aantal (N) 8	Aantal (P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	-40	-40	-40	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	-40	-40	-40	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	40	40	40	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	46	46	46	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	55	55	55	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	62	62	62	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	67	67	67	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	71	71	71	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	75	75	75	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	79	79	79	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	82	82	82	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	85	85	85	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	85	85	85	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	85	85	85	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	88	88	88	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	90	90	90	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	93	93	93	0	0
--	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	2,130	0,660	0,690	0,000	95	95	95	0	0

26-9-2023 15:40:50

[illegible]

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

6944/NAAJ/v/ft
Bijlage 2 - blad 47

[illegible]

[illegible]

Model: Eerste model RVL
Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Model: Eerste model RVL
Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMG-2012, railverkeer

[illegible]

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	Aantal (P4)	30	V(D)	30	V(A)	30	V(N)	30	V(P4)	30	LE(D) 0.0	63	LE(D) 0.0	125	LE(D) 0.0	250	LE(D) 0.0	500	LE(D) 0.0	1k	LE(D) 0.0	2k	LE(D) 0.0	4k
--		0,000		0		0		0		0		65,98		80,53		97,38		105,26		101,16		98,34		92,89
--		0,000		0		0		0		0		65,99		80,54		97,39		105,27		101,17		98,34		92,90
--		0,000		0		0		0		0		65,99		80,54		97,39		105,27		101,17		98,34		92,90
--		0,000		0		0		0		0		66,79		80,91		97,47		105,60		101,68		98,75		93,38
--		0,000		0		0		0		0		68,23		81,73		97,61		106,15		102,86		99,95		94,52
--		0,000		0		0		0		0		69,45		82,66		97,75		106,63		103,96		101,24		95,83
--		0,000		0		0		0		0		70,19		83,35		97,84		106,92		104,69		102,18		96,78
--		0,000		0		0		0		0		70,25		83,40		97,84		106,94		104,75		102,26		96,85
--		0,000		0		0		0		0		70,08		83,23		97,82		106,87		104,57		102,02		96,62
--		0,000		0		0		0		0		69,89		83,06		97,80		106,80		104,39		101,79		96,38
--		0,000		0		0		0		0		69,89		83,06		97,80		106,80		104,39		101,79		96,38
--		0,000		0		0		0		0		69,77		82,94		97,78		106,75		104,27		101,63		96,23
--		0,000		0		0		0		0		69,77		82,94		97,78		106,75		104,27		101,63		96,23
--		0,000		0		0		0		0		69,71		82,89		97,78		106,73		104,21		101,55		96,15
--		0,000		0		0		0		0		69,58		82,77		97,76		106,68		104,08		101,40		95,99
--		0,000		0		0		0		0		69,38		82,60		97,74		106,60		103,89		101,16		95,76
--		0,000		0		0		0		0		69,18		82,43		97,71		106,52		103,70		100,93		95,52
--		0,000		0		0		0		0		66,67		81,29		98,15		102,23		102,81		101,34		95,86
--		0,000		0		0		0		0		66,66		81,28		98,14		102,22		102,81		101,34		95,86
--		0,000		0		0		0		0		66,66		81,28		98,14		102,22		102,81		101,34		95,86
--		0,000		0		0		0		0		67,02		81,45		98,17		102,36		102,96		101,44		95,98
--		0,000		0		0		0		0		67,56		81,67		98,22		102,56		103,20		101,63		96,20
--		0,000		0		0		0		0		67,95		81,90		98,26		102,69		103,43		101,86		96,39
--		0,000		0		0		0		0		68,26		82,08		98,28		102,79		103,60		102,03		96,56
--		0,000		0		0		0		0		68,49		82,23		98,30		102,87		103,73		102,17		96,71
--		0,000		0		0		0		0		68,72		82,38		98,32		102,95		103,87		102,32		96,86
--		0,000		0		0		0		0		68,95		82,54		98,34		103,02		104,02		102,48		97,02
--		0,000		0		0		0		0		69,11		82,66		98,36		103,08		104,12		102,60		97,15
--		0,000		0		0		0		0		69,27		82,78		98,37		103,13		104,23		102,73		97,28
--		0,000		0		0		0		0		69,27		82,78		98,37		103,13		104,23		102,73		97,28
--		0,000		0		0		0		0		69,27		82,78		98,37		103,13		104,23		102,73		97,28
--		0,000		0		0		0		0		69,43		82,91		98,39		103,18		104,34		102,86		97,41
--		0,000		0		0		0		0		69,53		83,00		98,40		103,21		104,41		102,95		97,50
--		0,000		0		0		0		0		69,68		83,13		98,41		103,26		104,52		103,09		97,64
--		0,000		0		0		0		0		69,78		83,21		98,42		103,30		104,60		103,18		97,73

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D) 0.0 8k	LE(D) 0.0 Totaal	LE(D) 0.5 63	LE(D) 0.5 125	LE(D) 0.5 250	LE(D) 0.5 500	LE(D) 0.5 1k	LE(D) 0.5 2k	LE(D) 0.5 4k	LE(D) 0.5 8k
--	81,23	107,86	64,80	79,81	95,33	102,26	100,11	98,40	92,32	79,60
--	81,23	107,87	64,80	79,82	95,34	102,26	100,11	98,40	92,32	79,60
--	81,23	107,87	64,84	79,85	95,39	102,28	100,12	98,41	92,33	79,63
--	82,08	108,23	64,87	79,62	95,42	102,52	100,32	98,83	92,59	80,16
--	83,82	109,00	65,22	80,08	95,89	102,89	100,85	99,49	93,33	81,51
--	85,73	109,76	65,75	81,23	96,64	103,21	101,53	100,16	94,49	83,34
--	87,00	110,28	66,16	82,02	97,18	103,42	102,08	100,65	95,47	84,71
--	87,10	110,33	66,09	82,03	97,18	103,40	102,09	100,65	95,51	84,76
--	86,79	110,19	65,99	81,83	97,05	103,35	101,95	100,52	95,26	84,42
--	86,48	110,06	65,89	81,64	96,91	103,30	101,81	100,40	95,01	84,07
--	86,48	110,06	65,89	81,64	96,91	103,30	101,81	100,40	95,01	84,07
--	86,27	109,97	65,83	81,51	96,82	103,27	101,71	100,32	94,84	83,84
--	86,27	109,97	65,83	81,51	96,82	103,27	101,71	100,32	94,84	83,84
--	86,16	109,93	65,79	81,44	96,78	103,25	101,67	100,28	94,76	83,73
--	85,95	109,84	65,73	81,31	96,69	103,22	101,58	100,20	94,61	83,50
--	85,62	109,71	65,63	81,11	96,55	103,17	101,45	100,08	94,38	83,16
--	85,29	109,58	65,54	80,91	96,42	103,11	101,32	99,97	94,15	82,83
--	83,23	107,79	66,61	81,26	97,20	100,87	102,44	101,47	95,69	82,54
--	83,22	107,79	66,59	81,23	97,18	100,87	102,44	101,46	95,69	82,53
--	83,22	107,79	66,56	81,21	97,15	100,84	102,43	101,45	95,68	82,52
--	83,49	107,91	66,53	81,08	97,16	100,94	102,48	101,58	95,75	82,66
--	83,94	108,11	66,56	80,95	97,17	101,11	102,56	101,79	95,87	82,93
--	84,29	108,29	66,61	81,08	97,32	101,16	102,64	101,86	95,98	83,15
--	84,64	108,43	66,67	81,30	97,46	101,22	102,72	101,95	96,10	83,41
--	84,93	108,54	66,73	81,48	97,57	101,27	102,79	102,02	96,21	83,63
--	85,23	108,65	66,79	81,66	97,68	101,32	102,86	102,09	96,33	83,87
--	85,54	108,77	66,86	81,85	97,80	101,37	102,94	102,17	96,47	84,14
--	85,77	108,86	66,91	81,99	97,89	101,40	103,00	102,23	96,58	84,34
--	86,00	108,95	66,96	82,14	97,98	101,44	103,06	102,29	96,70	84,56
--	86,00	108,95	66,96	82,14	97,98	101,44	103,06	102,29	96,70	84,56
--	86,00	108,95	66,96	82,14	97,98	101,44	103,06	102,29	96,70	84,56
--	86,24	109,05	67,02	82,28	98,08	101,47	103,13	102,35	96,82	84,79
--	86,39	109,11	67,05	82,37	98,14	101,49	103,18	102,39	96,91	84,94
--	86,63	109,21	67,11	82,52	98,23	101,53	103,25	102,45	97,05	85,18
--	86,79	109,27	67,15	82,62	98,29	101,55	103,30	102,49	97,15	85,34

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(D) 0.5	Totaal	LE(D) 2.0 63	LE(D) 2.0 125	LE(D) 2.0 250	LE(D) 2.0 500	LE(D) 2.0 1k	LE(D) 2.0 2k	LE(D) 2.0 4k	LE(D) 2.0 8k	LE(D) 2.0 Totaal
--		105,94	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		105,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		105,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,21	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,27	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,59	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,48	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,41	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,37	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,25	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,52	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,68	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,75	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		108,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		108,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		108,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		108,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--

[illegible]

26-9-2023 15:40:50

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE (D) Br 1k	LE (D) Br 2k	LE (D) Br 4k	LE (D) Br 8k	LE (D) Br Totaal	LE (A) 0.0 63	LE (A) 0.0 125	LE (A) 0.0 250	LE (A) 0.0 500	LE (A) 0.0 1k	LE (A) 0.0 2k
--	--	--	--	--	--	67,78	82,43	99,33	107,55	105,92	103,56
--	--	--	--	--	--	67,77	82,42	99,32	107,54	105,94	103,58
--	--	--	--	--	--	67,77	82,42	99,32	107,54	105,94	103,58
--	--	--	--	--	--	68,13	82,57	99,35	107,67	106,05	103,66
--	--	--	--	--	--	68,85	82,94	99,40	107,89	106,35	103,93
--	--	--	--	--	--	69,56	83,39	99,46	108,10	106,69	104,29
--	--	--	--	--	--	70,03	83,75	99,49	108,23	106,94	104,60
--	--	--	--	--	--	70,07	83,78	99,50	108,24	106,97	104,63
--	--	--	--	--	--	69,95	83,69	99,49	108,21	106,90	104,55
--	--	--	--	--	--	69,84	83,60	99,48	108,18	106,83	104,47
--	--	--	--	--	--	69,84	83,60	99,48	108,18	106,83	104,47
--	--	--	--	--	--	69,76	83,54	99,47	108,16	106,79	104,42
--	--	--	--	--	--	69,76	83,54	99,47	108,16	106,79	104,42
--	--	--	--	--	--	69,72	83,51	99,47	108,14	106,77	104,39
--	--	--	--	--	--	69,64	83,45	99,46	108,12	106,73	104,34
--	--	--	--	--	--	69,52	83,36	99,45	108,09	106,66	104,27
--	--	--	--	--	--	69,40	83,27	99,45	108,05	106,60	104,20
--	--	--	--	--	--	64,92	79,57	96,46	100,69	102,14	100,80
--	--	--	--	--	--	64,99	79,62	96,50	100,73	102,17	100,83
--	--	--	--	--	--	64,99	79,62	96,50	100,73	102,17	100,83
--	--	--	--	--	--	65,21	79,72	96,52	100,81	102,24	100,88
--	--	--	--	--	--	65,55	79,86	96,56	100,92	102,36	100,97
--	--	--	--	--	--	65,80	80,02	96,58	101,00	102,48	101,09
--	--	--	--	--	--	66,01	80,15	96,60	101,06	102,57	101,17
--	--	--	--	--	--	66,18	80,26	96,62	101,11	102,64	101,25
--	--	--	--	--	--	66,34	80,38	96,63	101,16	102,72	101,33
--	--	--	--	--	--	66,50	80,50	96,65	101,21	102,80	101,41
--	--	--	--	--	--	66,62	80,59	96,66	101,24	102,86	101,48
--	--	--	--	--	--	66,74	80,69	96,67	101,27	102,92	101,55
--	--	--	--	--	--	66,74	80,69	96,67	101,27	102,92	101,55
--	--	--	--	--	--	66,74	80,69	96,67	101,27	102,92	101,55
--	--	--	--	--	--	66,85	80,79	96,68	101,31	102,98	101,63
--	--	--	--	--	--	66,93	80,86	96,69	101,33	103,02	101,68
--	--	--	--	--	--	67,04	80,96	96,70	101,36	103,09	101,76
--	--	--	--	--	--	67,12	81,03	96,71	101,38	103,13	101,81

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A) 0.0 4k	LE(A) 0.0 8k	LE(A) 0.0 Totaal	LE(A) 0.5 63	LE(A) 0.5 125	LE(A) 0.5 250	LE(A) 0.5 500	LE(A) 0.5 1k	LE(A) 0.5 2k	LE(A) 0.5 4k	LE(A) 0.5 8k
--	98,07	84,99	111,28	67,79	82,21	98,64	106,65	105,72	103,58	97,97	84,58
--	98,09	85,00	111,28	67,80	82,22	98,65	106,66	105,74	103,61	97,99	84,60
--	98,09	85,00	111,28	67,82	82,23	98,67	106,67	105,74	103,61	98,00	84,61
--	98,18	85,24	111,39	67,83	82,15	98,68	106,72	105,78	103,69	98,04	84,71
--	98,44	85,82	111,63	67,95	82,32	98,82	106,81	105,88	103,83	98,18	85,03
--	98,81	86,66	111,91	68,14	82,76	99,06	106,90	106,02	103,99	98,43	85,60
--	99,13	87,32	112,11	68,29	83,11	99,25	106,95	106,14	104,12	98,69	86,14
--	99,15	87,38	112,13	68,27	83,12	99,25	106,95	106,15	104,12	98,70	86,16
--	99,07	87,21	112,08	68,23	83,03	99,20	106,93	106,11	104,08	98,63	86,02
--	98,99	87,04	112,03	68,19	82,94	99,15	106,92	106,08	104,05	98,56	85,88
--	98,99	87,04	112,03	68,19	82,94	99,15	106,92	106,08	104,05	98,56	85,88
--	98,94	86,93	111,99	68,17	82,88	99,12	106,91	106,06	104,03	98,52	85,79
--	98,94	86,93	111,99	68,17	82,88	99,12	106,91	106,06	104,03	98,52	85,79
--	98,91	86,87	111,97	68,15	82,85	99,10	106,91	106,05	104,02	98,50	85,75
--	98,86	86,76	111,94	68,13	82,80	99,07	106,90	106,03	104,00	98,46	85,66
--	98,79	86,60	111,89	68,09	82,71	99,03	106,88	106,00	103,97	98,41	85,54
--	98,72	86,45	111,84	68,06	82,63	98,98	106,87	105,97	103,94	98,35	85,43
--	95,30	82,23	106,83	65,24	79,66	95,98	100,01	101,98	100,87	95,23	81,88
--	95,32	82,30	106,86	65,38	79,84	96,08	100,05	102,00	100,92	95,25	81,92
--	95,32	82,30	106,86	65,36	79,83	96,06	100,03	101,99	100,91	95,25	81,91
--	95,39	82,46	106,93	65,33	79,73	96,07	100,09	102,02	100,98	95,28	81,99
--	95,50	82,73	107,03	65,33	79,64	96,08	100,18	102,05	101,10	95,35	82,14
--	95,59	82,95	107,13	65,34	79,72	96,18	100,21	102,10	101,14	95,41	82,28
--	95,68	83,18	107,20	65,37	79,87	96,27	100,25	102,14	101,19	95,47	82,43
--	95,76	83,38	107,27	65,40	80,00	96,34	100,28	102,17	101,23	95,54	82,57
--	95,85	83,58	107,34	65,43	80,13	96,42	100,30	102,21	101,27	95,61	82,73
--	95,94	83,80	107,40	65,46	80,27	96,50	100,33	102,25	101,31	95,69	82,90
--	96,01	83,97	107,46	65,49	80,37	96,56	100,35	102,28	101,35	95,75	83,04
--	96,09	84,14	107,51	65,52	80,47	96,63	100,37	102,32	101,38	95,82	83,19
--	96,09	84,14	107,51	65,52	80,47	96,63	100,37	102,32	101,38	95,82	83,19
--	96,09	84,14	107,51	65,52	80,47	96,63	100,37	102,32	101,38	95,82	83,19
--	96,17	84,32	107,57	65,55	80,58	96,69	100,39	102,36	101,42	95,90	83,35
--	96,22	84,44	107,61	65,57	80,65	96,73	100,40	102,38	101,44	95,95	83,46
--	96,30	84,62	107,66	65,60	80,76	96,80	100,42	102,43	101,48	96,04	83,63
--	96,36	84,74	107,70	65,62	80,83	96,85	100,44	102,46	101,50	96,10	83,74

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE(A) 0.5	Totaal	LE(A) 2.0 63	LE(A) 2.0 125	LE(A) 2.0 250	LE(A) 2.0 500	LE(A) 2.0 1k	LE(A) 2.0 2k	LE(A) 2.0 4k	LE(A) 2.0 8k	LE(A) 2.0 Totaal
--		110,81	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,82	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,88	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		110,99	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,13	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,15	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,13	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,11	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		111,08	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,59	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,63	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,66	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,78	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,83	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,91	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		106,99	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,09	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		107,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 26-9-2023 15:40:50

26-9-2023 15:40:50

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE (A) Br 1k	LE (A) Br 2k	LE (A) Br 4k	LE (A) Br 8k	LE (A) Br Totaal	LE (N) 0.0 63	LE (N) 0.0 125	LE (N) 0.0 250	LE (N) 0.0 500	LE (N) 0.0 1k	LE (N) 0.0 2k
--	--	--	--	--	--	61,47	76,11	92,98	101,06	98,69	96,20
--	--	--	--	--	--	61,47	76,11	92,98	101,06	98,69	96,20
--	--	--	--	--	--	61,47	76,11	92,98	101,06	98,69	96,20
--	--	--	--	--	--	62,01	76,35	93,03	101,27	98,91	96,35
--	--	--	--	--	--	63,05	76,89	93,12	101,62	99,46	96,87
--	--	--	--	--	--	64,01	77,55	93,20	101,94	100,05	97,52
--	--	--	--	--	--	64,62	78,07	93,26	102,14	100,48	98,05
--	--	--	--	--	--	64,67	78,11	93,26	102,15	100,52	98,10
--	--	--	--	--	--	64,52	77,98	93,25	102,11	100,41	97,96
--	--	--	--	--	--	64,37	77,85	93,23	102,06	100,30	97,82
--	--	--	--	--	--	64,37	77,85	93,23	102,06	100,30	97,82
--	--	--	--	--	--	64,27	77,76	93,22	102,02	100,23	97,74
--	--	--	--	--	--	64,27	77,76	93,22	102,02	100,23	97,74
--	--	--	--	--	--	64,22	77,72	93,22	102,01	100,19	97,69
--	--	--	--	--	--	64,11	77,64	93,21	101,97	100,12	97,60
--	--	--	--	--	--	63,96	77,51	93,20	101,92	100,01	97,48
--	--	--	--	--	--	63,79	77,39	93,18	101,87	99,91	97,35
--	--	--	--	--	--	61,15	75,49	92,30	96,33	95,97	94,30
--	--	--	--	--	--	61,15	75,49	92,30	96,33	95,97	94,30
--	--	--	--	--	--	61,15	75,49	92,30	96,33	95,97	94,30
--	--	--	--	--	--	61,59	75,70	92,34	96,51	96,21	94,48
--	--	--	--	--	--	62,21	75,99	92,41	96,76	96,59	94,80
--	--	--	--	--	--	62,67	76,28	92,46	96,93	96,95	95,17
--	--	--	--	--	--	63,02	76,51	92,49	97,06	97,21	95,44
--	--	--	--	--	--	63,29	76,70	92,52	97,16	97,41	95,66
--	--	--	--	--	--	63,55	76,90	92,55	97,26	97,61	95,89
--	--	--	--	--	--	63,80	77,10	92,58	97,35	97,82	96,13
--	--	--	--	--	--	63,98	77,25	92,60	97,42	97,97	96,31
--	--	--	--	--	--	64,16	77,40	92,62	97,49	98,12	96,50
--	--	--	--	--	--	64,16	77,40	92,62	97,49	98,12	96,50
--	--	--	--	--	--	64,16	77,40	92,62	97,49	98,12	96,50
--	--	--	--	--	--	64,33	77,56	92,64	97,55	98,27	96,68
--	--	--	--	--	--	64,44	77,66	92,65	97,60	98,37	96,81
--	--	--	--	--	--	64,61	77,82	92,67	97,66	98,53	97,00
--	--	--	--	--	--	64,72	77,93	92,68	97,70	98,63	97,13

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE (N) 0.0 4k	LE (N) 0.0 8k	LE (N) 0.0 Totaal	LE (N) 0.5 63	LE (N) 0.5 125	LE (N) 0.5 250	LE (N) 0.5 500	LE (N) 0.5 1k	LE (N) 0.5 2k	LE (N) 0.5 4k	LE (N) 0.5 8k
--	90,73	78,01	104,41	60,53	75,62	91,79	99,48	98,29	96,22	90,53	77,24
--	90,73	78,01	104,41	60,53	75,62	91,79	99,48	98,29	96,22	90,53	77,24
--	90,73	78,01	104,41	60,56	75,64	91,82	99,49	98,29	96,22	90,53	77,25
--	90,92	78,43	104,60	60,58	75,50	91,83	99,60	98,36	96,39	90,62	77,47
--	91,42	79,43	105,02	60,81	75,78	92,08	99,77	98,56	96,66	90,90	78,08
--	92,08	80,71	105,47	61,16	76,51	92,50	99,92	98,83	96,96	91,39	79,08
--	92,61	81,65	105,81	61,43	77,05	92,82	100,02	99,08	97,20	91,87	79,95
--	92,66	81,73	105,83	61,39	77,05	92,82	100,02	99,08	97,20	91,89	79,99
--	92,52	81,49	105,75	61,32	76,92	92,74	99,99	99,01	97,14	91,76	79,76
--	92,39	81,26	105,67	61,25	76,78	92,66	99,97	98,95	97,08	91,64	79,54
--	92,39	81,26	105,67	61,25	76,78	92,66	99,97	98,95	97,08	91,64	79,54
--	92,30	81,10	105,61	61,21	76,69	92,61	99,95	98,91	97,04	91,56	79,39
--	92,30	81,10	105,61	61,21	76,69	92,61	99,95	98,91	97,04	91,56	79,39
--	92,25	81,02	105,58	61,18	76,65	92,58	99,94	98,89	97,02	91,52	79,32
--	92,17	80,86	105,53	61,14	76,56	92,53	99,93	98,85	96,98	91,45	79,18
--	92,04	80,63	105,45	61,08	76,43	92,45	99,90	98,80	96,93	91,34	78,98
--	91,91	80,40	105,37	61,01	76,30	92,37	99,87	98,75	96,87	91,24	78,79
--	88,81	76,64	101,30	60,45	75,27	90,82	94,15	95,15	94,35	88,34	75,40
--	88,81	76,64	101,30	60,45	75,27	90,82	94,15	95,15	94,35	88,34	75,40
--	88,81	76,64	101,30	60,41	75,23	90,77	94,09	95,14	94,34	88,33	75,38
--	89,02	77,08	101,48	60,36	75,05	90,79	94,27	95,22	94,57	88,45	75,65
--	89,39	77,76	101,77	60,38	74,85	90,81	94,54	95,36	94,95	88,68	76,11
--	89,70	78,26	102,04	60,45	75,04	91,04	94,62	95,52	95,07	88,88	76,49
--	89,97	78,75	102,24	60,53	75,35	91,25	94,72	95,66	95,21	89,10	76,91
--	90,20	79,15	102,39	60,61	75,61	91,42	94,80	95,77	95,33	89,29	77,26
--	90,44	79,54	102,56	60,69	75,87	91,59	94,87	95,90	95,45	89,51	77,64
--	90,68	79,94	102,72	60,78	76,12	91,76	94,95	96,03	95,57	89,74	78,03
--	90,87	80,24	102,85	60,85	76,31	91,89	95,00	96,14	95,67	89,93	78,33
--	91,06	80,54	102,98	60,92	76,50	92,03	95,05	96,25	95,76	90,12	78,64
--	91,06	80,54	102,98	60,92	76,50	92,03	95,05	96,25	95,76	90,12	78,64
--	91,06	80,54	102,98	60,92	76,50	92,03	95,05	96,25	95,76	90,12	78,64
--	91,25	80,83	103,10	60,99	76,69	92,16	95,10	96,37	95,86	90,33	78,96
--	91,38	81,03	103,19	61,04	76,82	92,24	95,14	96,45	95,92	90,47	79,17
--	91,58	81,32	103,32	61,12	77,00	92,38	95,19	96,57	96,02	90,69	79,49
--	91,71	81,51	103,40	61,17	77,13	92,46	95,22	96,66	96,08	90,84	79,71

Model: Eerste model RVL
 Hoogezand - 6944 BHA - Woning Parallelweg Hoogezand
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMG-2012, railverkeer

Groep	LE (N) 0.5	Totaal	LE (N) 2.0 63	LE (N) 2.0 125	LE (N) 2.0 250	LE (N) 2.0 500	LE (N) 2.0 1k	LE (N) 2.0 2k	LE (N) 2.0 4k	LE (N) 2.0 8k	LE (N) 2.0 Totaal
--		103,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		103,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		103,53	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		103,64	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		103,85	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,31	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,26	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,15	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		104,02	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,21	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,58	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,72	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		100,98	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,11	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,34	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,55	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,73	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--		101,80	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV 26-9-2023 15:40:50

[illegible]

26-9-2023 15:40:50

26-9-2023 15:40:50

26-9-2023 15:40:50

[illegible]

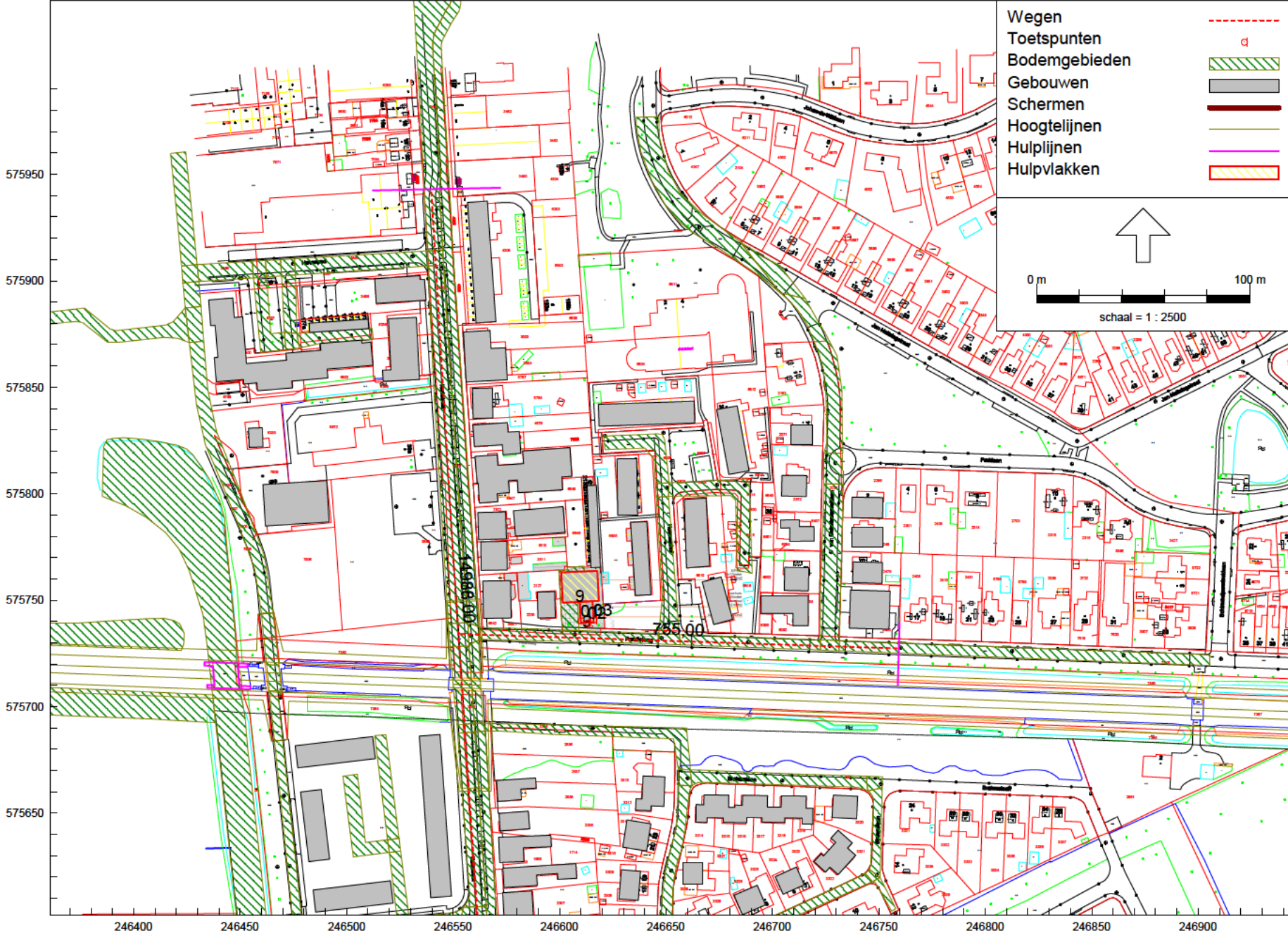
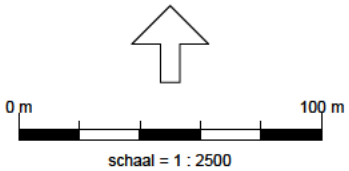
[illegible]

[illegible]

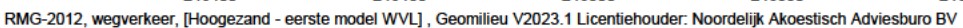
eerste model WVL

Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

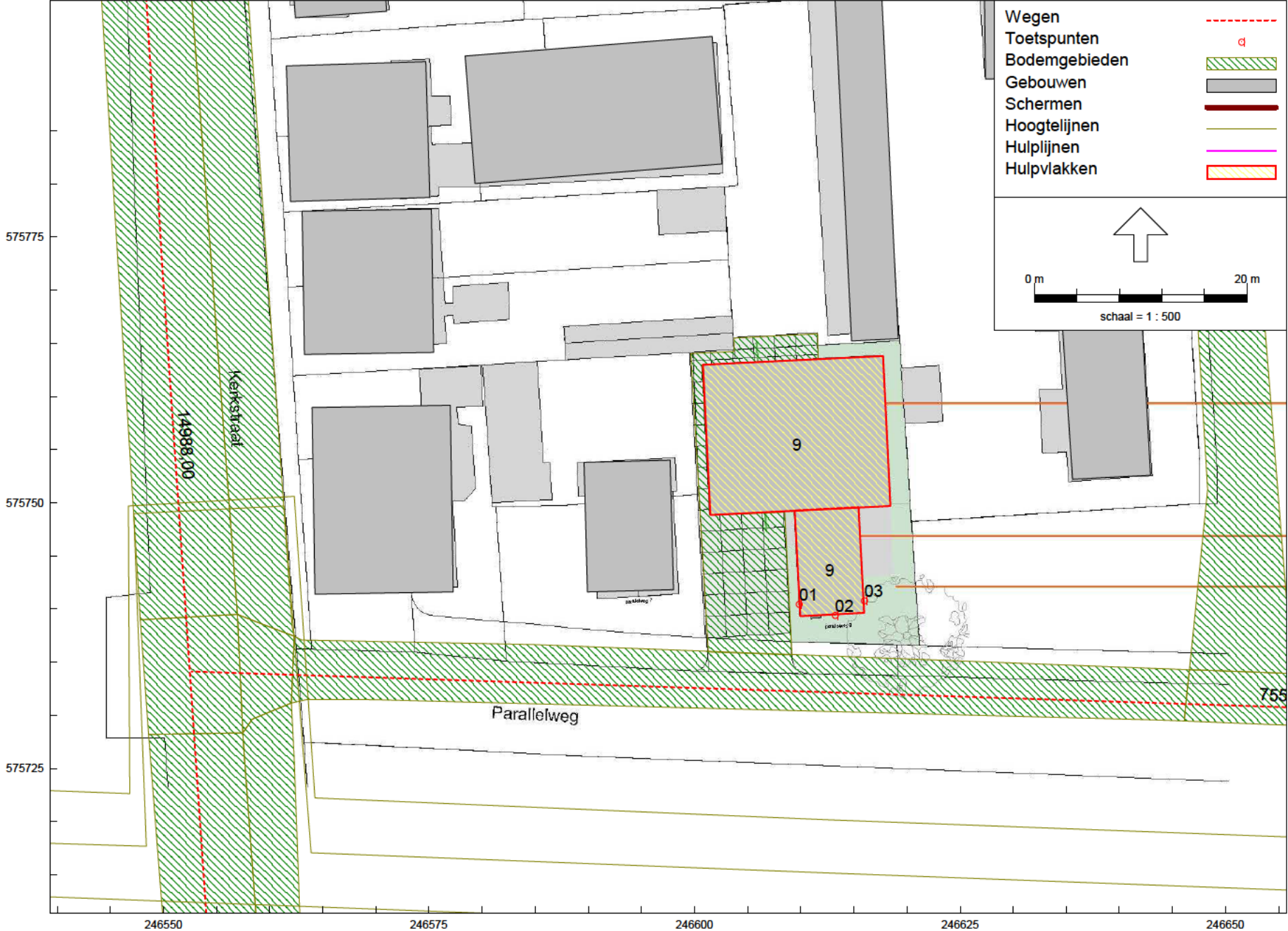
- Wegen
- Toetspunten
- Bodemgebieden
- Gebouwen
- Schermen
- Hoogtelijnen
- Hulplijnen
- Hulpvlakken



RMG-2012, wegverkeer, [Hoogezand - eerste model WVL] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV



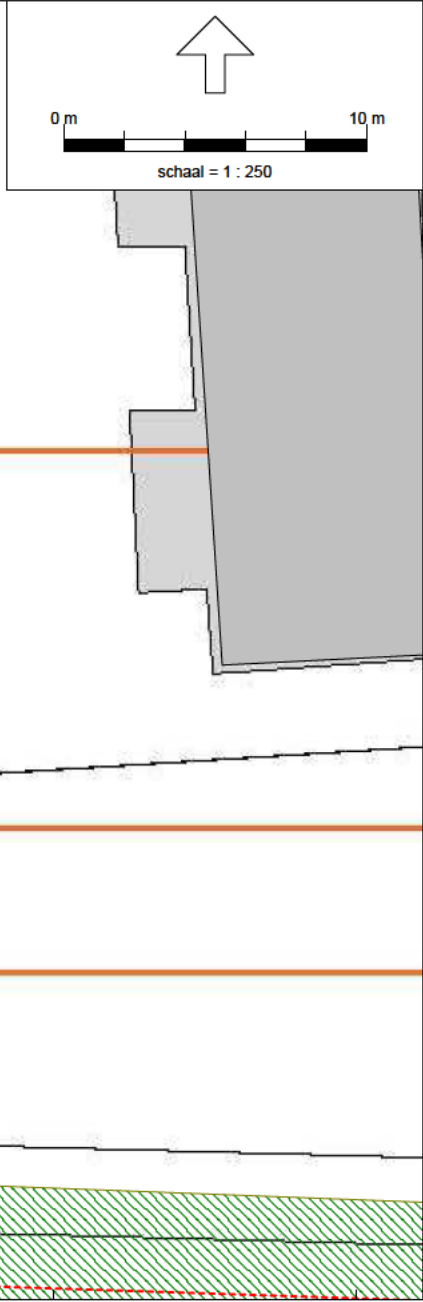
eerste model WVL



Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

eerste model WVL

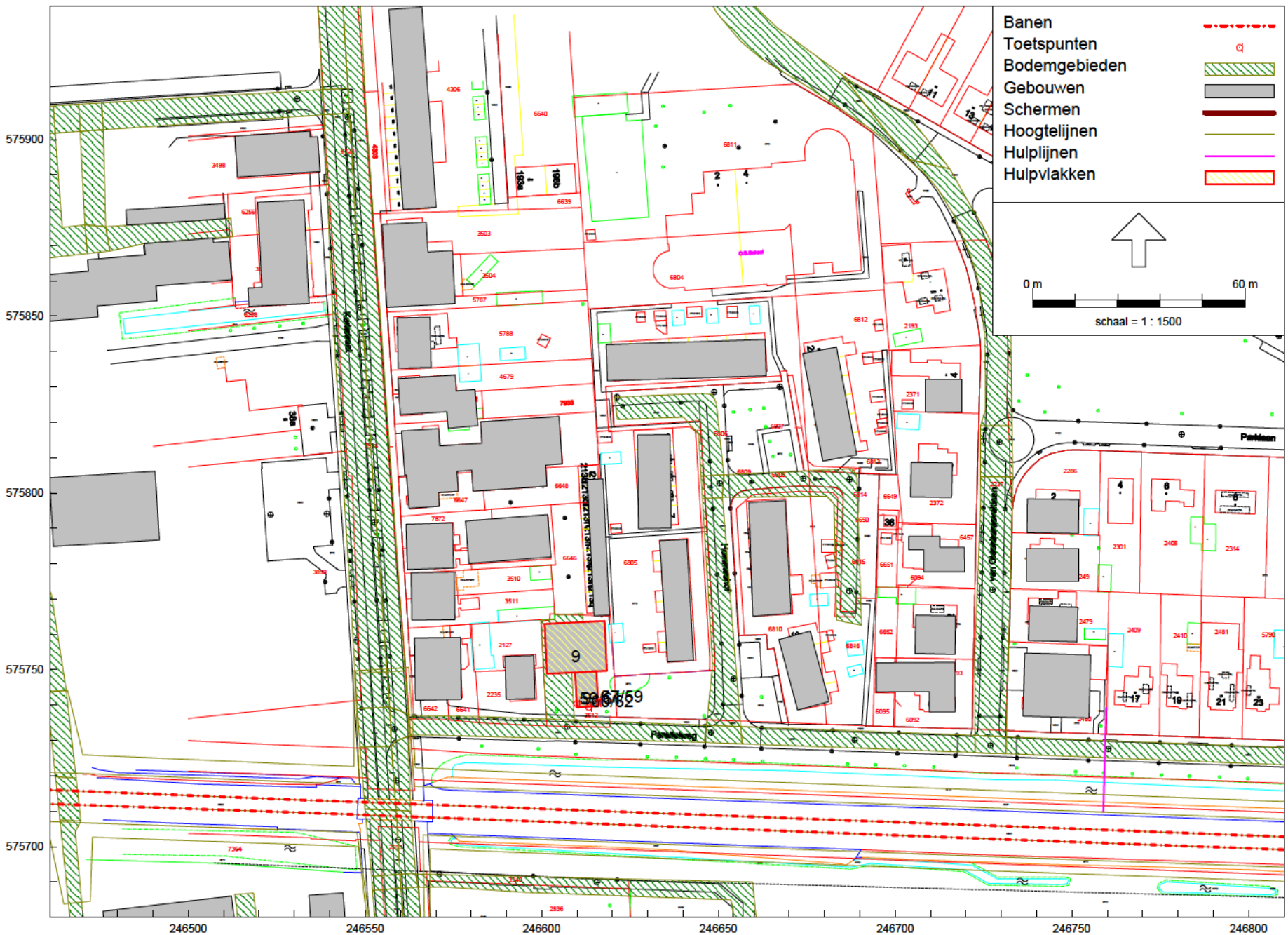
Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV



RMG-2012, wegverkeer, [Hoogezand - eerste model WVL] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Eerste model RVL

Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV



RMG-2012, railverkeer, [Hoogezand - Eerste model RVL] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model WVL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kerkstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	westgevel	246609,84	575740,46	1,50	44,42	41,79	35,08	45,12	
01_B	westgevel	246609,84	575740,46	4,50	46,57	43,94	37,23	47,27	
02_A	zuidgevel	246613,21	575739,43	1,50	43,07	40,43	33,72	43,77	
02_B	zuidgevel	246613,21	575739,43	4,50	45,12	42,49	35,78	45,82	
03_A	oostgevel	246615,96	575740,80	1,50	30,26	27,63	20,92	30,96	
03_B	oostgevel	246615,96	575740,80	4,50	31,13	28,50	21,79	31,83	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

9-4-2024 09:41:42

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model WWL
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	westgevel	246609,84	575740,46	1,50	45,96	43,20	33,73	45,87	
01_B	westgevel	246609,84	575740,46	4,50	45,80	43,04	33,57	45,71	
02_A	zuidgevel	246613,21	575739,43	1,50	48,20	45,44	35,97	48,11	
02_B	zuidgevel	246613,21	575739,43	4,50	47,99	45,23	35,76	47,90	
03_A	oostgevel	246615,96	575740,80	1,50	43,74	40,98	31,51	43,65	
03_B	oostgevel	246615,96	575740,80	4,50	43,88	41,12	31,65	43,79	

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model WVL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kerkstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	westgevel	246609,84	575740,46	1,50	49,42	46,79	40,08	50,12	
01_B	westgevel	246609,84	575740,46	4,50	51,57	48,94	42,23	52,27	
02_A	zuidgevel	246613,21	575739,43	1,50	48,07	45,43	38,72	48,77	
02_B	zuidgevel	246613,21	575739,43	4,50	50,12	47,49	40,78	50,82	
03_A	oostgevel	246615,96	575740,80	1,50	35,26	32,63	25,92	35,96	
03_B	oostgevel	246615,96	575740,80	4,50	36,13	33,50	26,79	36,83	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

9-4-2024 09:42:34

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model WVL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg
 Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	246609,84	575740,46	1,50	50,96	48,20	38,73	50,87
01_B	westgevel	246609,84	575740,46	4,50	50,80	48,04	38,57	50,71
02_A	zuidgevel	246613,21	575739,43	1,50	53,20	50,44	40,97	53,11
02_B	zuidgevel	246613,21	575739,43	4,50	52,99	50,23	40,76	52,90
03_A	oostgevel	246615,96	575740,80	1,50	48,74	45,98	36,51	48,65
03_B	oostgevel	246615,96	575740,80	4,50	48,88	46,12	36,65	48,79

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

9-4-2024 09:42:41

Rapport: Resultatentabel
 Model: Eerste model RVL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	westgevel	246609,84	575740,46	1,50	54,88	56,56	50,22	58,71
01_B	westgevel	246609,84	575740,46	4,50	57,11	58,67	52,38	60,87
02_A	zuidgevel	246613,21	575739,43	1,50	56,28	57,99	51,63	60,13
02_B	zuidgevel	246613,21	575739,43	4,50	58,44	59,99	53,71	62,20
03_A	oostgevel	246615,96	575740,80	1,50	53,07	54,75	48,40	56,90
03_B	oostgevel	246615,96	575740,80	4,50	55,36	56,93	50,64	59,13

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

26-9-2023 16:05:39

Algemene gegevens				Wegverkeerslawaaï (VL)				Spoor (RL)	Cumulatie	
Punt	Omschrijving	Reken- hoogte	Verdieping	Berekende L _{den} inclusief aftrek artikel 110 Wgh t.g.v.			Totaal L _{den} WVL excl. aftrek	Rail verkeer	L _{cum} VL/RL	Beoordeling methode Miedema
				Kerkstraat	Parallelweg	Cumulatie WVL				
01	westgevel	1,5	begane grond	45,1	45,9	Nee	53,5	58,7	57,0	Matig
01	westgevel	4,5	1ste verdieping	47,3	45,7	Nee	54,6	60,9	58,6	Matig
02	zuidgevel	1,5	begane grond	43,8	48,1	Nee	54,5	60,1	58,1	Matig
02	zuidgevel	4,5	1ste verdieping	45,8	47,9	Nee	55,0	62,2	59,6	Matig
03	oostgevel	1,5	begane grond	31,0	43,7	Nee	48,9	56,9	54,2	Redelijk
03	oostgevel	4,5	1ste verdieping	31,8	43,8	Nee	49,1	59,1	55,8	Matig
Maximaal				47,3	48,1		55,0	62,2	59,6	Matig
Aan te vragen hogere waarde				n.v.t	n.v.t			62		

