

Akoestisch Onderzoek

Rinkomsweg 22

Kilder



Colofon

Titel	Akoestisch Onderzoek Rinkomsweg 22 Kilder
Projectnummer	2021-3005
Onderzoeksadres	Rinkomsweg 22 KILDER (gemeente MONTFERLAND)
Opdrachtgever	Locis adviseurs Borchgraven 2.5 7051 CW VARSSEVELD
Opgesteld door	Sain milieuvadvis Laarseweg 24-1 8171 PR VAASSEN 0578 - 76 90 60
Plaats en datum	Vaassen, 21 januari 2021

Sain milieuvadvis print op 100% gerecycled papier dat is voorzien van het EU Ecolabel.

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Sain milieuvadvis.

Inhoudsopgave

Colofon

1	Inleiding	4
2	Wettelijk kader	5
3	Uitgangspunten	7
4	Modellering	9
5	Berekeningsresultaten en bespreking	10
6	Conclusies	11
	Bijlage 1: Ligging van het plangebied	
	Bijlage 2: Gegevens rekenmodel (inclusief verkeersgegevens)	
	Bijlage 3: Berekeningsresultaten	

1 Inleiding

Aanleiding	Er zijn plannen om aan de Rinkomsweg 22 te Kilder enkele nieuwe woningen te realiseren, met gebruik van het functieveranderingsbeleid van de gemeente Montferland. De nieuwe woningen komen te liggen binnen de geluidszone van onder andere de Rijksweg A18. Daarom is in het kader van de ruimtelijke procedure om een akoestisch onderzoek gevraagd.
Doel van het onderzoek	Het doel van het akoestisch onderzoek is om te onderzoeken of het plan wat wegverkeerslawaaï betreft mogelijk is binnen de wettelijke eisen.
Gebruikte gegevens	Bij het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van: <ul style="list-style-type: none">• Aangeleverde tekening '20-1913-Borkus Situatie 03-12-2020.pdf';• Verkeersintensiteiten en overige verkeersgegevens, afkomstig uit het Geluidregister van Rijkswaterstaat (download van 18 januari 2021);• Hoogte-informatie uit het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN-3);• Divers kaartmateriaal (Kadastrale kaart, Basisregistraties Adressen en Gebouwen, etc.);• (Lucht-) foto's.
Bijlagen	Bijlage 1: Ligging van het plangebied

2 Wettelijk kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) en eventueel gemeentelijk beleid zijn regels opgenomen voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals bijvoorbeeld woningen) door het weg- en spoorwegverkeer. Bij akoestisch onderzoek moet daarbij worden uitgegaan van het maatgevende toekomstige jaar. In het algemeen is dit 10 jaar na realisatie of na het akoestisch onderzoek. Dit hoofdstuk beschrijft de regels die van toepassing zijn op dit onderzoek.

Zone van de weg	Iedere weg heeft van rechtswege een zone, met uitzondering van wegen die liggen binnen een tot woonerf bestemd gebied en wegen waarop een wettelijke snelheid geldt van 30 km/u. Binnen de geluidszone is het verplicht een akoestisch onderzoek in te stellen naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevel van toekomstige geluidsgevoelige bestemmingen. De zonebreedte van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in binnen- of buitenstedelijk gebied ligt.
Geluidproductieplafond	<p>Voor rijksinfrastructuur zijn geluidproductieplafonds (gpp's) vastgesteld. Dit zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van de snelweg danwel het spoor. De gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde 'geluidregister'. In het 'geluidregister' staat dus precies hoeveel geluid een snelweg of hoofdspoorweg mag maken.</p> <p>Bij het akoestisch onderzoek moet worden uitgegaan van de maximaal mogelijke geluidsemissie van de snelweg. Deze geluidsemissie wordt berekend op basis van de informatie uit het geluidregister.</p>
Correcties	<p>De Wet geluidhinder gaat ervan uit dat het verkeer in de toekomst stiller wordt, onder andere door Europees bronbeleid. Daarom mogen op de berekende geluidsbelastingen enkele correcties worden toegepast.</p> <p>Er geldt een generieke correctie van 5 dB als het gaat om wegverkeer met een snelheid¹ van minder dan 70 km/u. Als het gaat om wegverkeer met snelheid van 70 km/u of meer bedraagt de generieke correctie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 3 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 56 dB is; b. 4 dB als de geluidsbelasting zonder aftrek 57 dB is; c. 2 dB bij overige geluidsbelastingen. <p>Deze generieke correcties betreffen de aftrek uit art. 110g Wgh.</p> <p>Afhankelijk van het soort wegdek geldt er daarnaast een correctie van 1 dB of 2 dB voor wegverkeer met een snelheid van 70 km/u of meer.</p>

¹ Het gaat om de representatief te achten snelheid van licht verkeer. De representatief te achten snelheid komt overeen met de maximaal toelaatbare snelheid op een bepaald wegvak, tenzij er onderbouwd een andere snelheid aangehouden kan worden.

Grenswaarden ¹	<p>De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde. Als aan deze waarde wordt voldaan, is er voor de Wet geluidhinder geen belemmering voor het bouwplan. Als de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, is onderzoek naar mogelijkheden om de geluidsbelasting te reduceren nodig.</p> <p>Als reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk is en de maximale grenswaarde niet wordt overschreden, kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders. Vervolgens stelt het Bouwbesluit eisen aan de geluidwering van de gevel.</p> <p>Het onderhavige plan ligt buiten de bebouwde kom en er is sprake van nieuwe woonbestemmingen. In dit geval gelden de volgende grenswaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorkeursgrenswaarde: 48 dB • Maximale grenswaarde: 53 dB; 58 dB (bij “vervangende nieuwbouw”)
Cumulatie	<p>Als er meerdere geluidsbronnen zijn waarvoor de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt, moet (op grond van de Wgh) ook de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald te worden. Hierbij hoeven alleen geluidsbronnen beschouwd te worden waarvoor de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt.</p> <p>Om een goede afweging te maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter aandacht besteed worden aan de gecumuleerde geluidsbelasting van alle geluidsbronnen. In de onderhavige situatie is er sprake van slechts één relevante geluidsbron (de Rijksweg A18)², zodat cumulatie verder niet beschouwd wordt.</p>
Gemeentelijk beleid hogere waarden	De gemeente Montferland heeft nog geen gemeentelijk beleid vastgesteld ten aanzien van het vaststellen van grenswaarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

¹ De voorkeursgrenswaarde wordt in de Wet geluidhinder aangeduid als 'ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting'. De maximale grenswaarde wordt beschreven als een 'hogere dan de genoemde waarde'. In de praktijk wordt vaak over voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde gesproken, zo ook in dit onderzoek.

² Zie ook hoofdstuk 3 onder 'Verkeersgegevens'.

3 Uitgangspunten

Planbeschrijving	<p>Het plan omvat de realisatie van twee nieuwe vrijstaande woningen en één woongebouw met twee eenheden. Hiervoor wordt het bedrijf gestaakt en worden aanwezige bedrijfsgebouwen gesloopt. Ook wordt één van de bestaande woningen gesloopt. Deze ontwikkeling is mogelijk met het functieveranderingsbeleid van de gemeente Montferland. De locatie van het plangebied en de gewenste planinvulling blijken uit bijlage 1. Het plan ligt binnen de geluidszone van de Rijksweg A18 en de Parallelweg.</p>																															
Verkeersgegevens	<p>Parallelweg</p> <p>Uit de wegenstructuur is duidelijk, dat de Parallelweg alleen door lokaal verkeer zal worden gebruikt. De verkeersintensiteit zal daarom laag zijn. Gezien de afstand tot de nieuwe woningen tot de weg van meer dan 200 meter en de verwachte intensiteit zal de geluidsbelasting ten gevolge van deze weg voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Deze weg is daarom verder niet in het onderzoek betrokken.</p> <p>Rijksweg A18</p> <p>De verkeersgegevens van de Rijksweg A18 volgen uit het geluidregister van Rijkswaterstaat. In het geluidregister is alle relevante informatie met betrekking tot de Rijksweg en afschermende voorzieningen opgenomen.</p> <p>In onderstaande tabel zijn de rijsnelheden, de zonebreedte en de toe te passen aftrek (correctie 1) weergegeven.</p> <p><i>Tabel 1: Verkeersgegevens</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Weg</th> <th rowspan="2">Rijsnelheid [km/u]</th> <th rowspan="2">Zonebreedte [m]</th> <th colspan="4">Correcties [dB]</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>totaal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rijksweg A18:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>hoofdrijbanen</td> <td>max. 120</td> <td rowspan="2">600</td> <td>-2 tot -4</td> <td>-1</td> <td>+1,5</td> <td>-1,5 tot -3,5</td> </tr> <tr> <td>op- en afritten</td> <td>max. 80</td> <td>deels -2, deels -5</td> <td>deels 0, deels -1, deels -2</td> <td>+1,5</td> <td>-2,5 of -5,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>De in tabel 1 genoemde correcties zijn achtereenvolgens:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generieke correctie, afhankelijk van de rijsnelheid (artikel 3.4 van het RMG2012¹), conform de aftrek ex art. 110g Wgh; 2. Correctie afhankelijk van het soort wegdektype, bij een rijsnelheid van 70 km/u of meer (artikel 3.5 van het RMG2012); 3. Plafondcorrectiewaarde (alleen voor Rijkswegen); <p>Een negatieve waarde is een reductie, een positieve waarde een ophoging.</p>	Weg	Rijsnelheid [km/u]	Zonebreedte [m]	Correcties [dB]				1	2	3	totaal	Rijksweg A18:							hoofdrijbanen	max. 120	600	-2 tot -4	-1	+1,5	-1,5 tot -3,5	op- en afritten	max. 80	deels -2, deels -5	deels 0, deels -1, deels -2	+1,5	-2,5 of -5,5
Weg	Rijsnelheid [km/u]				Zonebreedte [m]	Correcties [dB]																										
		1	2	3		totaal																										
Rijksweg A18:																																
hoofdrijbanen	max. 120	600	-2 tot -4	-1	+1,5	-1,5 tot -3,5																										
op- en afritten	max. 80		deels -2, deels -5	deels 0, deels -1, deels -2	+1,5	-2,5 of -5,5																										

¹ Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Bijlage

Bijlage 1: Ligging van het plangebied

Bijlage 2: Verkeersgegevens (invoergegevens rekenmodel)

4 Modelling

De berekening van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte programma is Geomilieu V2020.2 van dgmr. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de uitgangspunten bij de modellering.

Wegen	De rijlijnen zijn rechtstreeks ingelezen vanuit de shape-bestanden uit het Geluidregister.
Bodemmodel	<p>De gemiddelde maaiveldhoogte is gebaseerd op het AHN3. De hoogteligging van de rijlijnen van de Rijksweg A18 volgt direct uit het geluidregister</p> <p>Om een correct verloop van de maaiveldhoogte te verkrijgen zijn hoogtelijnen ingevoerd aan de zijkanten van de Rijksweg, bovenaan het talud. De hoogte van de bovenzijde van het talud is gelijk aan de hoogte van de rijlijn. Daarnaast zijn er hoogtelijnen ingevoerd aan de onderzijde van het talud, ter plaatse van het plangebied, ter plaatse van het varkensbedrijf aan de Parallelweg 6 en aan de bovenzijde van het talud van de Beekseweg. Er is gerekend met een standaard maaiveldhoogte van 13,50 meter.</p> <p>Omdat de rekenmethode uitgaat van een gemiddelde maaiveldhoogte in het bron-, midden- en ontvangergebied kunnen overige geringe hoogtevariaties van de bodem verwaarloosd worden.</p> <p>Het rekenmodel rekent met een standaard absorptiefractie van 1,0. Akoestisch reflecterende gebieden zijn ingevoerd met een absorptiefractie van 0,0. De wegdekverharding van de hoofdrijbanen van de Rijksweg is ingevoerd met een absorptiefractie van 0,5, overeenkomstig hoofdstuk 2.8 van bijlage III van het RMG2012.</p>
Gebouwen	<p>Gebouwen die van relevante invloed zijn op afscherming en reflectie van geluid zijn in het rekenmodel ingevoerd.</p> <p>Voor gebouwen die voor afscherming zorgen zijn de hoogtes conservatief ingevoerd; gebouwen die vooral van invloed zijn op reflecties zijn aan de hoge kant ingevoerd. Voor de ligging van de bebouwing is gebruik gemaakt van een kadastrale kaart en (lucht)foto's.</p>
Rekenpunten	De geluidsbelasting is berekend op de bebouwingsgrenzen van de nieuwe woningen. De invallende geluidsbelasting is berekend op 1,5 m hoogte (begane grond) en 4,5 m hoogte (1e verdieping).
Bijlage	Bijlage 2: Gegevens rekenmodel

5 Berekeningsresultaten en bespreking

Met behulp van het opgestelde rekenmodel zijn de geluidsniveaus berekend op de nieuwbouw. De geluidsbelasting L_{den} is berekend voor het jaar 2030.

Berekeningsresultaten	<p>In tabel 2 staat een overzicht van de hoogste geluidsbelastingen L_{den} op de geplande nieuwe woningen, inclusief aftrek¹. De geluidsbelasting inclusief aftrek kan voor de Rijksweg A18 niet met het rekenprogramma berekend worden, doordat de aftrek afhankelijk is van de hoogte van de geluidsbelasting. Daarom zijn in de bijlage de resultaten zonder aftrek getoond. De wegdek-afhankelijke correctie en de plafondcorrectie² worden door Geomilieu automatisch berekend. In de berekeningsresultaten zijn deze correcties zodoende wel verwerkt.</p> <p><i>Tabel 2: Geluidsbelasting L_{den} in dB, incl. aftrek</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Woning</th> <th>NW-gevel</th> <th>NO-gevel</th> <th>ZO-gevel</th> <th>ZW-gevel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>53</td> <td>52</td> <td>47</td> <td>50*</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>51</td> <td>51</td> <td>< 38</td> <td>49*</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>53</td> <td>51</td> <td>40</td> <td>50*</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>53</td> <td>52</td> <td>41</td> <td>51*</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Ter hoogte van de begane grond maximaal 48 dB</p>	Woning	NW-gevel	NO-gevel	ZO-gevel	ZW-gevel	1	53	52	47	50*	2	51	51	< 38	49*	3	53	51	40	50*	4	53	52	41	51*
Woning	NW-gevel	NO-gevel	ZO-gevel	ZW-gevel																						
1	53	52	47	50*																						
2	51	51	< 38	49*																						
3	53	51	40	50*																						
4	53	52	41	51*																						
Bespreking van de resultaten	<p>De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde, behalve op de zuidwestgevel ter hoogte van de begane grond en op de zuidoostgevel. Wel wordt op alle gevels voldaan aan de maximale grenswaarde van 53 dB.</p> <p>Als de geluidsbelasting niet gereduceerd wordt tot de voorkeursgrenswaarde, dan is voor de westgevel een hogere grenswaarde nodig.</p> <p><i>Maatregelen</i></p> <p>Bronmaatregelen zijn reeds getroffen (in de vorm ZOAB). Het is niet mogelijk om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde door de woningen verder van de weg te bouwen. Een dergelijke maatregel is zodoende niet doelmatig en zal bovendien landschappelijk ongewenst zijn. Afscherpende maatregelen zijn gezien de grote afstand tussen het plangebied en de Rijksweg niet haalbaar. Geluidsreductie tot de voorkeursgrenswaarde zou alleen kunnen middels een lang scherm langs de A18. Omdat het hier om slechts enkele woningen gaat, zijn de kosten van de maatregel niet in verhouding tot de planomvang. De Wet geluidhinder biedt voor dit soort situaties de mogelijkheid hogere waarden (vanwege de Rijksweg A18) vast te stellen.</p>																									
Bijlage	Bijlage 3: Berekeningsresultaten																									

1 Snelheidsafhankelijke 'correctie 1' uit tabel 1.

2 Correcties 'correctie 2' en 'correctie 3' uit tabel 1.

6 Conclusies

De geluidsbelasting L_{den} op de nieuwe woningen ten gevolge van wegverkeer is berekend voor het jaar 2030. Hieruit volgt:

Resultaten geluidsbelasting	De geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A18 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Wel wordt voldaan aan de maximale grenswaarde van 53 dB.
Maatregelen en hogere waarden	Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting door de Rijksweg A18 zijn reeds getroffen, niet doelmatig of financieel niet haalbaar. Daarom zijn hogere waarden vanwege de Rijksweg A18 nodig.

Bijlage 1

Ligging van het plangebied

Hulpvlakken

0 m 600 m
schaal = 1 : 15000

441000

440000

439000



210000

211000

212000

213000





Wegverkeerslawaii - RMW-2012, [Rinkomsweg 22 - VL toekomst] , Geomilieu V2020.2 Licentiehouder: Sain milieuvadvis

Ligging van het plangebied

Sain milieuvadvis

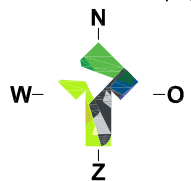
Bron: Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK)



-  te behouden bebouwing
-  te slopen bebouwing
-  1 en 2 nieuwe dubbele woning met inpandige berging
-  3 en 4 nieuwe vrijstaande woningen met berging

oppervlakten zijn circa

Gemeente : Montferland
 Kadastrale gemeente : Bergh
 Sectie : L
 Sectienummer : 882
 Schaal : 1:1000




Borchgraven 2.5
 7051 CW Varsseveld
 Tel: 0315 - 82 01 00
 Internet: www.locisadviseurs.nl


Projectomschrijving: Functieverandering		Datum:	09-11-2020
Fase: concept		Wijzigingsdatum 1:	27-11-2020
Onderwerp: Situatie		Wijzigingsdatum 2:	02-12-2020
Locatie: Rinkomsweg 20 en 22 7035 CB Kilder		Wijzigingsdatum 3:	03-12-2020
Opdrachtgever: Borkus Akkerbouw Rinkomsweg 22 7035 CB Kilder		Wijzigingsdatum 4:	
		Schaal:	1:1000
		Adviseur / tekenaar:	RA / BL
		Formaat:	A3
		Tekeningnummer:	20-1913-Situatie

Deze tekening mag alleen vermenigvuldigd en/of aan derden verstrekt worden met toestemming van Locis Adviseurs.



Bijlage 2


Gegevens rekenmodel (inclusief
verkeersgegevens)


Wegen 



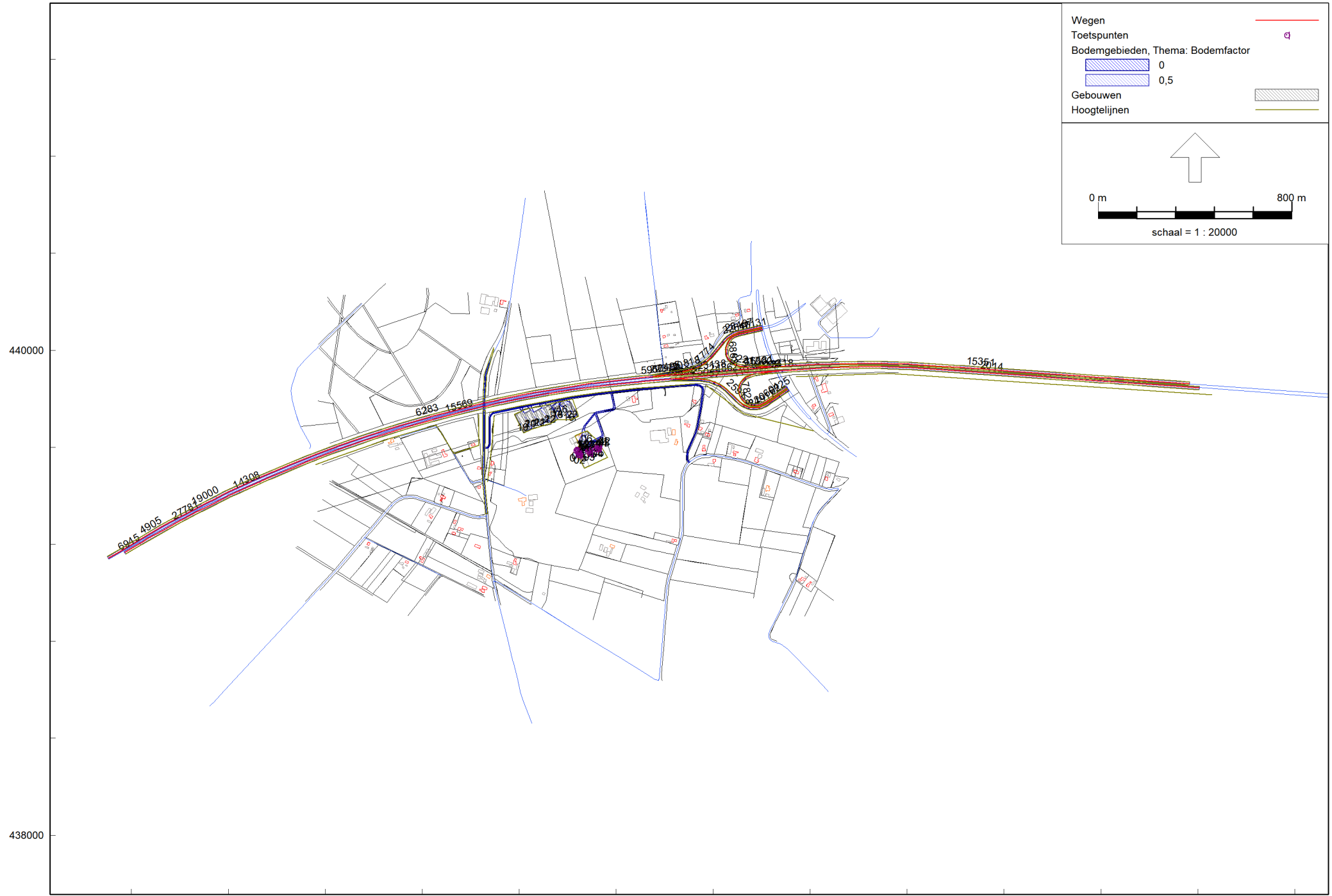
Toetspunten 

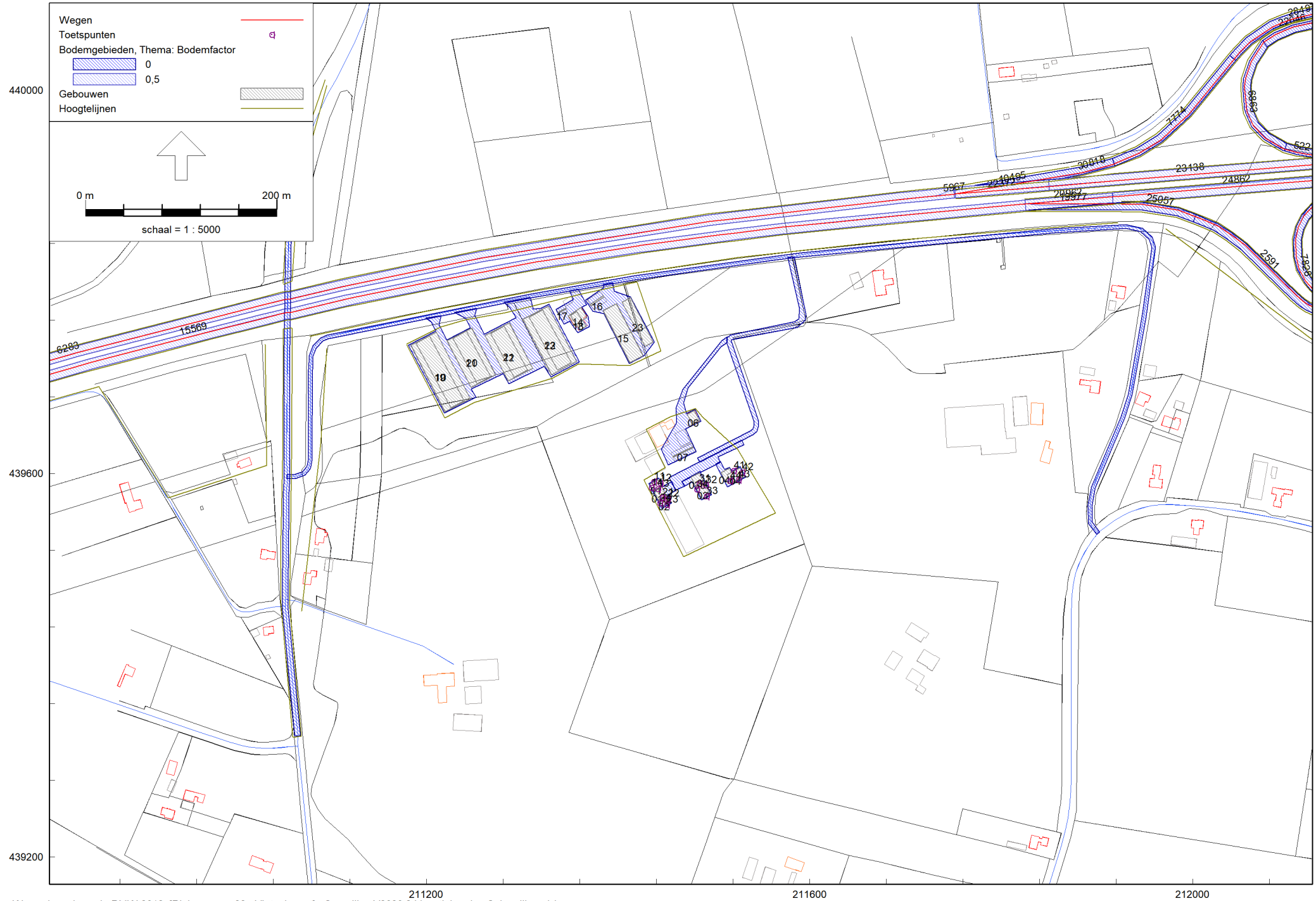
Bodemgebieden, Thema: Bodemfactor

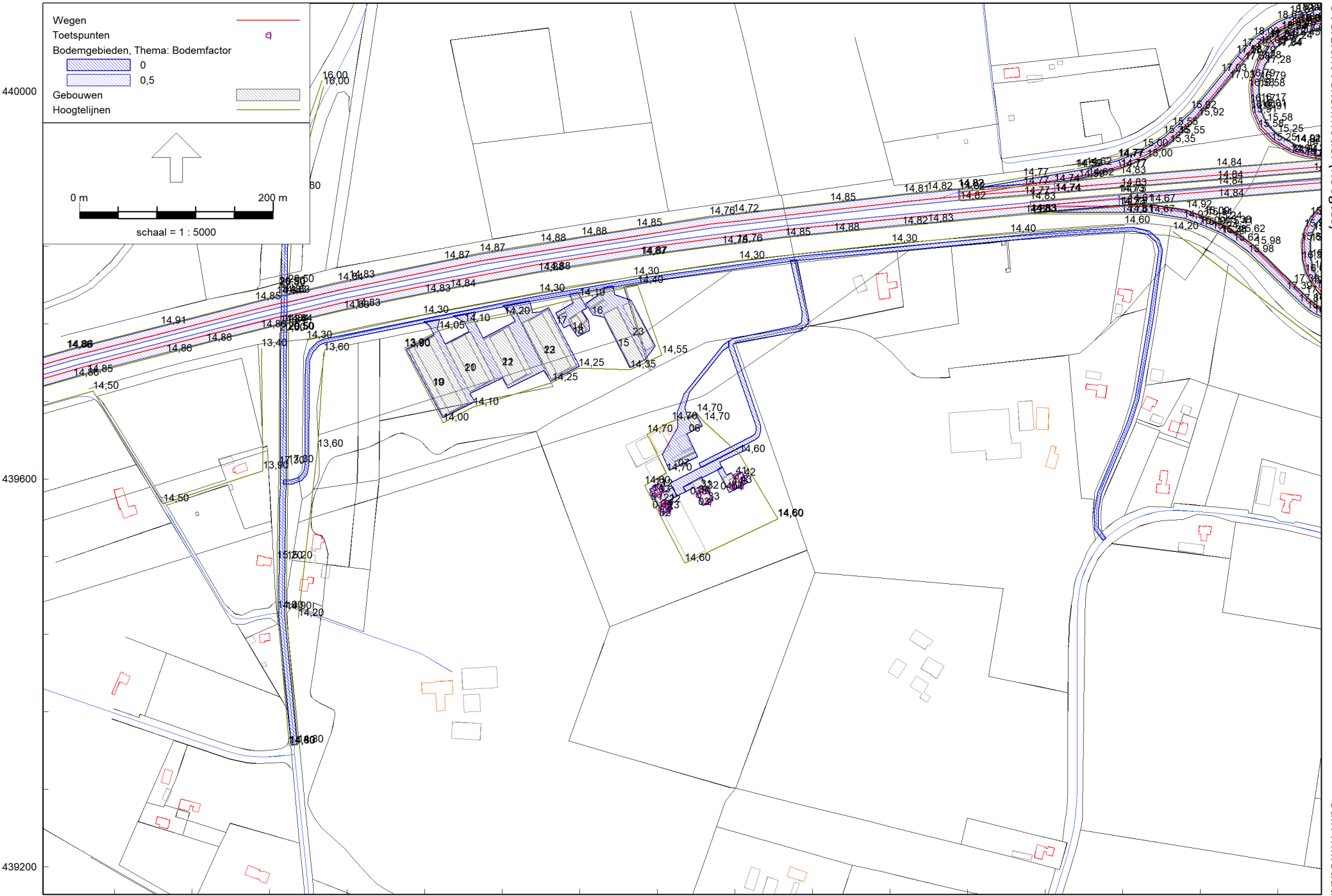
	0
	0,5


Gebouwen 


Hoogtelijnen 



schaal = 1 : 20000









Wegen 


Toetspunten 

Bodemgebieden, Thema: Bodemfactor

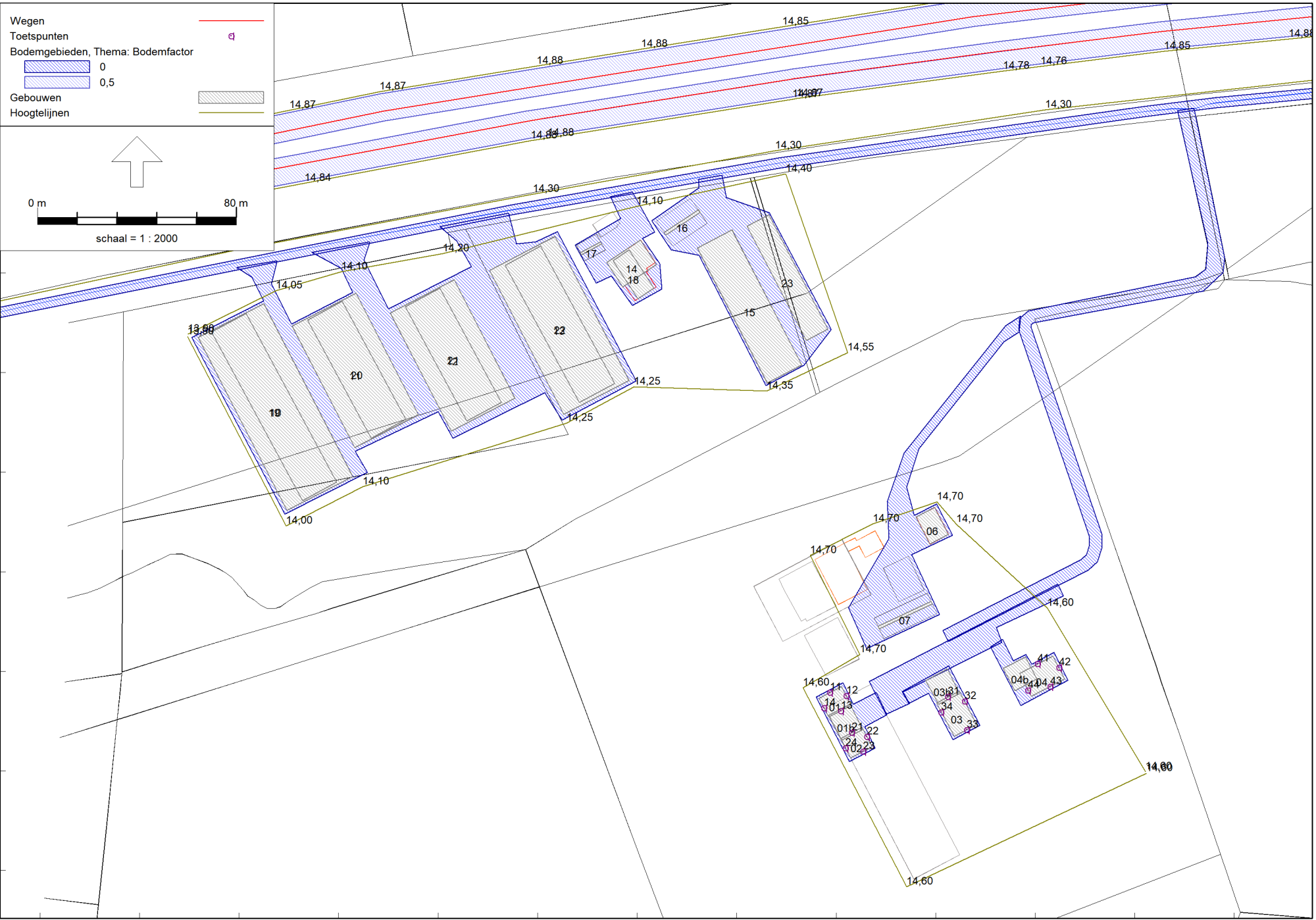
	0
	0,5

Gebouwen 

Hoogtelijnen 

0 m  200 m

schaal = 1 : 5000



Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	ISO M.	ISO_H	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Lengte
2591	15 / 195,406 / 195,895	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	65	65	65	65	65	65	65	65	65	179,37
5221	15 / 195,449 / 195,810	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	75	75	75	40,18
7774	15 / 195,332 / 195,902	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	65	65	65	65	65	65	65	65	65	169,19
7828	15 / 195,391 / 195,862	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	65	65	65	65	65	65	65	65	65	155,96
6863	15 / 195,449 / 195,810	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	65	65	65	65	65	65	65	65	65	135,26
6225	15 / 195,895 / 195,940	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	44,38
10495	15 / 195,332 / 195,902	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	80	80	80	80	80	80	75	75	75	123,83
11036	15 / 195,391 / 195,862	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	75	75	75	39,81
17131	15 / 195,384 / 195,449	A18, af- en toeritten	--	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	63,53
19733	15 / 195,391 / 195,862	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	80	80	80	80	80	80	75	75	75	120,88
20604	15 / 195,391 / 195,862	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	155,96
19977	15 / 195,406 / 195,895	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	80	80	80	80	80	80	75	75	75	100,58
22646	15 / 195,449 / 195,810	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	71,73
25057	15 / 195,406 / 195,895	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	75	75	75	78,79
24917	15 / 195,406 / 195,895	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	140,43
28497	15 / 195,332 / 195,902	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	174,22
30818	15 / 195,332 / 195,902	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	Referentiewegdek	80	80	80	80	80	80	75	75	75	45,17
41500	15 / 195,449 / 195,810	A18, af- en toeritten	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	80	80	80	80	80	80	75	75	75	99,17
1095	15 / 195,754 / 195,860	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	109,41
2014	15 / 195,862 / 197,594	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	1722,01
3418	15 / 195,860 / 195,862	A18, hoofdrijbanen	--	14,75	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	2,05
4905	15 / 192,945 / 193,385	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	441,13
6283	15 / 193,458 / 195,331	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	1879,03
5967	15 / 195,331 / 195,332	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	1,05
6945	15 / 193,016 / 193,088	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	72,94
15351	15 / 195,810 / 199,046	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	1733,85
15569	15 / 193,646 / 195,406	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	1757,36
14308	15 / 193,553 / 193,646	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	92,98
19000	15 / 193,385 / 193,458	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	70,66
20962	15 / 195,406 / 195,498	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	91,57
22372	15 / 195,332 / 195,432	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	98,33
23138	15 / 195,432 / 195,727	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	296,72
24862	15 / 195,498 / 195,754	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	260,58
27781	15 / 193,088 / 193,553	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	464,19
36181	15 / 195,727 / 195,810	A18, hoofdrijbanen	--	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W1	1-laags ZOAB	115	115	115	100	100	100	90	90	90	89,34

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Cpl	Cpl_W	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	X-1	Y-1
2591	15 / 195,406 / 195,895	True	1,5	3548,12	6,47	3,64	0,97	96,09	96,54	93,67	1,89	1,74	1,80	2,02	1,72	4,53	212002,68	439868,27
5221	15 / 195,449 / 195,810	True	1,5	2749,80	6,35	3,22	1,36	88,37	88,16	88,79	5,60	4,64	4,12	6,03	7,20	7,09	212096,31	439938,62
7774	15 / 195,332 / 195,902	True	1,5	2102,60	6,27	3,20	1,49	93,69	93,59	94,88	3,04	2,57	2,01	3,27	3,84	3,12	211918,00	439923,00
7828	15 / 195,391 / 195,862	True	1,5	2308,68	6,35	3,43	1,25	88,64	87,40	89,75	4,94	4,43	3,00	6,42	8,17	7,25	212169,51	439772,00
6863	15 / 195,449 / 195,810	True	1,5	2749,80	6,35	3,22	1,36	88,37	88,16	88,79	5,60	4,64	4,12	6,03	7,20	7,09	212074,18	440050,12
6225	15 / 195,895 / 195,940	True	1,5	3548,12	6,47	3,64	0,97	96,09	96,54	93,67	1,89	1,74	1,80	2,02	1,72	4,53	212272,04	439813,46
10495	15 / 195,332 / 195,902	True	1,5	2102,60	6,27	3,20	1,49	93,69	93,59	94,88	3,04	2,57	2,01	3,27	3,84	3,12	211752,05	439891,66
11036	15 / 195,391 / 195,862	True	1,5	2308,68	6,35	3,43	1,25	88,64	87,40	89,75	4,94	4,43	3,00	6,42	8,17	7,25	212131,37	439884,82
17131	15 / 195,384 / 195,449	True	1,5	2749,80	6,35	3,22	1,36	88,37	88,16	88,79	5,60	4,64	4,12	6,03	7,20	7,09	212203,00	440088,00
19733	15 / 195,391 / 195,862	True	1,5	2308,68	6,35	3,43	1,25	88,64	87,40	89,75	4,94	4,43	3,00	6,42	8,17	7,25	212167,57	439900,74
20604	15 / 195,391 / 195,862	True	1,5	2308,68	6,35	3,43	1,25	88,64	87,40	89,75	4,94	4,43	3,00	6,42	8,17	7,25	212304,00	439846,00
19977	15 / 195,406 / 195,895	True	1,5	3548,12	6,47	3,64	0,97	96,09	96,54	93,67	1,89	1,74	1,80	2,02	1,72	4,53	211825,03	439881,44
22646	15 / 195,449 / 195,810	True	1,5	2749,80	6,35	3,22	1,36	88,37	88,16	88,79	5,60	4,64	4,12	6,03	7,20	7,09	212141,02	440074,09
25057	15 / 195,406 / 195,895	True	1,5	3548,12	6,47	3,64	0,97	96,09	96,54	93,67	1,89	1,74	1,80	2,02	1,72	4,53	211925,61	439881,06
24917	15 / 195,406 / 195,895	True	1,5	3548,12	6,47	3,64	0,97	96,09	96,54	93,67	1,89	1,74	1,80	2,02	1,72	4,53	212146,55	439764,93
28497	15 / 195,332 / 195,902	True	1,5	2102,60	6,27	3,20	1,49	93,69	93,59	94,88	3,04	2,57	2,01	3,27	3,84	3,12	212043,46	440032,31
30818	15 / 195,332 / 195,902	True	1,5	2102,60	6,27	3,20	1,49	93,69	93,59	94,88	3,04	2,57	2,01	3,27	3,84	3,12	211874,14	439912,34
41500	15 / 195,449 / 195,810	True	1,5	2749,80	6,35	3,22	1,36	88,37	88,16	88,79	5,60	4,64	4,12	6,03	7,20	7,09	212135,66	439931,00
1095	15 / 195,754 / 195,860	True	1,5	14396,84	6,58	3,49	0,88	83,87	91,05	77,78	9,07	5,07	9,96	7,06	3,87	12,26	212176,00	439910,00
2014	15 / 195,862 / 197,594	True	1,5	16704,08	6,55	3,48	0,93	84,51	90,55	80,00	8,52	4,99	8,67	6,98	4,46	11,33	212287,28	439916,38
3418	15 / 195,860 / 195,862	True	1,5	14396,84	6,58	3,49	0,88	83,87	91,05	77,78	9,07	5,07	9,96	7,06	3,87	12,26	212285,23	439916,26
4905	15 / 192,945 / 193,385	True	1,5	18411,00	6,30	2,85	1,62	86,80	93,04	82,37	6,41	3,12	9,02	6,79	3,84	8,61	209504,25	439142,12
6283	15 / 193,458 / 195,331	True	1,5	18411,00	6,30	2,85	1,62	86,80	93,04	82,37	6,41	3,12	9,02	6,79	3,84	8,61	209950,97	439391,41
5967	15 / 195,331 / 195,332	True	1,5	18411,00	6,30	2,85	1,62	86,80	93,04	82,37	6,41	3,12	9,02	6,79	3,84	8,61	211751,01	439891,55
6945	15 / 193,016 / 193,088	True	1,5	18829,88	6,55	3,56	0,89	86,21	92,55	81,35	7,46	4,02	7,39	6,33	3,43	11,27	209571,53	439165,53
15351	15 / 195,810 / 199,046	True	1,5	17465,72	6,31	2,85	1,62	86,22	92,10	81,83	6,68	3,46	9,15	7,09	4,44	9,02	212234,83	439931,00
15569	15 / 193,646 / 195,406	True	1,5	18829,88	6,55	3,56	0,89	86,21	92,55	81,35	7,46	4,02	7,39	6,33	3,43	11,27	210129,24	439457,25
14308	15 / 193,553 / 193,646	True	1,5	18829,88	6,55	3,56	0,89	86,21	92,55	81,35	7,46	4,02	7,39	6,33	3,43	11,27	210044,23	439419,60
19000	15 / 193,385 / 193,458	True	1,5	18411,00	6,30	2,85	1,62	86,80	93,04	82,37	6,41	3,12	9,02	6,79	3,84	8,61	209888,23	439358,91
20962	15 / 195,406 / 195,498	True	1,5	14396,84	6,58	3,49	0,88	83,87	91,05	77,78	9,07	5,07	9,96	7,06	3,87	12,26	211825,03	439881,44
22372	15 / 195,332 / 195,432	True	1,5	14719,16	6,30	2,78	1,67	85,82	92,95	80,77	6,89	3,21	9,92	7,29	3,84	9,31	211752,05	439891,66
23138	15 / 195,432 / 195,727	True	1,5	14719,16	6,30	2,78	1,67	85,82	92,95	80,77	6,89	3,21	9,92	7,29	3,84	9,31	211850,04	439899,64
24862	15 / 195,498 / 195,754	True	1,5	14396,84	6,58	3,49	0,88	83,87	91,05	77,78	9,07	5,07	9,96	7,06	3,87	12,26	211916,28	439888,87
27781	15 / 193,088 / 193,553	True	1,5	18829,88	6,55	3,56	0,89	86,21	92,55	81,35	7,46	4,02	7,39	6,33	3,43	11,27	209634,18	439202,85
36181	15 / 195,727 / 195,810	True	1,5	14719,16	6,30	2,78	1,67	85,82	92,95	80,77	6,89	3,21	9,92	7,29	3,84	9,31	212145,78	439923,75

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
11	woning 1	--	14,63	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211437,59	439591,56
12	woning 1	--	14,65	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211444,16	439590,17
14	woning 1	--	14,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211435,09	439585,30
22	woning 2	--	14,65	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211452,43	439573,79
23	woning 2	--	14,64	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211450,91	439567,78
24	woning 2	--	14,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211443,80	439569,08
31	woning 3 (VD)	--	14,63	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja	211484,97	439589,80
32	woning 3	--	14,62	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211491,69	439587,99
33	woning 3	--	14,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211492,51	439576,42
34	woning 3	--	14,63	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211482,21	439583,59
41	woning 4	--	14,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211521,10	439603,05
42	woning 4	--	14,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211529,60	439601,57
43	woning 4	--	14,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211526,17	439593,85
44	woning 4	--	14,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	211517,04	439592,38
13	woning 1 (VD)	--	14,63	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja	211441,94	439583,99
21	woning 2 (VD)	--	14,63	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja	211446,28	439575,34

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k	X-1	Y-1
01	nieuwe woning 1	6,00	14,65	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211442,17	439593,81
02	nieuwe woning 2	6,00	14,65	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211454,42	439569,69
03b	nieuwe woning 3, berging	2,50	14,65	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211475,95	439596,23
04	nieuwe woning 4	6,00	14,60	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211531,89	439596,94
04b	nieuwe woning 4, berging	2,50	14,61	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211507,21	439601,20
06	nr22 woning	6,00	14,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211472,10	439661,95
07	nr22 bijgebouw	5,00	14,68	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211478,18	439628,07
03	nieuwe woning 3	6,00	14,64	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211480,37	439587,32
01b	woning 1/2, berging	2,50	14,65	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211450,83	439576,69
10	afschermend	2,80	13,92	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211183,59	439734,11
11	afschermend	2,80	14,06	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211221,38	439738,73
12	afschermend	2,80	14,14	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211260,82	439743,98
13	afschermend	2,60	14,20	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211300,66	439761,06
14	afschermend	2,50	14,16	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211347,74	439764,25
15	afschermend	4,00	14,22	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211384,19	439770,03
16	afschermend (nok)	5,00	14,22	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211384,67	439785,40
17	afschermend (nok)	5,00	14,14	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211345,39	439772,53
18	afschermend	6,00	14,18	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211366,76	439753,96
19	afschermend	5,00	13,94	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211189,01	439736,22
20	afschermend	5,00	14,10	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211241,48	439748,61
21	afschermend	5,00	14,19	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211280,71	439753,85
22	afschermend	5,00	14,16	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211321,26	439770,77
23	afschermend	3,00	14,36	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	211412,93	439783,39

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
2591	referentiewegdek	0,00	212003,39	439870,14
6225	referentiewegdek	0,00	212270,90	439815,10
25057	referentiewegdek	0,00	211925,61	439883,06
24917	referentiewegdek	0,00	212147,13	439766,85
7828	referentiewegdek	0,00	212169,51	439770,00
11036	referentiewegdek	0,00	212130,05	439886,33
20604	referentiewegdek	0,00	212305,15	439844,37
5221	referentiewegdek	0,00	212097,96	439944,39
6863	referentiewegdek	0,00	212077,51	440045,13
17131	referentiewegdek	0,00	212204,31	440082,15
22646	referentiewegdek	0,00	212142,33	440068,23
7774	referentiewegdek	0,00	211915,66	439928,53
28497	referentiewegdek	0,00	212038,84	440036,14
30818	referentiewegdek	0,00	211772,79	439900,72
01	Parallelweg	0,00	211054,45	439598,85
02	Beekseweg	0,00	211062,52	439326,29
03	Rinkomsweg/nieuwe weg	0,00	211583,77	439826,12
04	gezamenlijk erf	0,00	211529,08	439635,11
05	woning 1/2	0,00	211431,95	439589,67
06	woning 3	0,00	211466,42	439591,82
07	woning 4	0,00	211507,05	439612,76
08	verharding	0,00	211199,10	439762,14
09	verharding	0,00	211349,39	439790,61
10	verharding	0,00	211384,64	439797,53
11	verharding nr22, bestaand	0,00	211471,45	439662,69
5967	ZOAB	0,50	211750,37	439898,52
4905	ZOAB	0,50	209500,70	439148,15
6283	ZOAB	0,50	209947,73	439397,62
15351	ZOAB	0,50	212234,25	439937,98
19000	ZOAB	0,50	209885,10	439365,17
22372	ZOAB	0,50	211751,48	439898,63
23138	ZOAB	0,50	211849,34	439906,61
36181	ZOAB	0,50	212145,21	439930,73
1095	ZOAB	0,50	212175,77	439913,99
2014	ZOAB	0,50	212287,04	439920,37
6945	ZOAB	0,50	209569,48	439168,97
15569	ZOAB	0,50	210127,62	439460,91
14308	ZOAB	0,50	210042,61	439423,25
20962	ZOAB	0,50	211824,71	439885,42
24862	ZOAB	0,50	211916,08	439892,86
27781	ZOAB	0,50	209632,15	439206,30

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	Lengte	Vormpunten	X-1	Y-1
01	plangebied	--	461,18	10	211564,69	439558,97
02	Beekseweg	--	218,25	4	211095,82	440005,03
03	Beekseweg	--	218,89	3	211094,10	440010,84
04	Beekseweg	--	434,88	6	211059,98	439751,79
05	Beekseweg	--	434,85	6	211059,27	439752,32
08	omgeving	--	895,12	7	210359,86	439528,01
15569	15 / 193,646 / 195,406	--	1754,75	41	210132,49	439449,94
06	parallelweg	--	852,96	8	211078,21	439743,19
6283	15 / 193,458 / 195,331	--	1882,15	40	209947,27	439398,51
14308	15 / 193,553 / 193,646	--	92,99	4	210047,47	439412,28
27781	15 / 193,088 / 193,553	--	463,26	13	209638,24	439195,96
6945	15 / 193,016 / 193,088	--	72,95	4	209575,62	439158,66
19000	15 / 193,385 / 193,458	--	70,59	5	209884,65	439366,06
4905	15 / 192,945 / 193,385	--	441,67	10	209500,19	439149,02
10495	15 / 195,332 / 195,902	--	122,00	3	211750,71	439899,54
30818	15 / 195,332 / 195,902	--	44,28	4	211872,81	439920,23
22372	15 / 195,332 / 195,432	--	98,42	4	211752,45	439886,67
22372	15 / 195,332 / 195,432	--	98,24	3	211751,64	439896,64
19977	15 / 195,406 / 195,895	--	100,57	3	211825,00	439873,44
25057	15 / 195,406 / 195,895	--	75,89	4	211925,59	439873,06
2591	15 / 195,406 / 195,895	--	179,95	13	211999,83	439860,79
.	15 / 195,406 / 195,895	--	147,64	9	212144,25	439757,27
6225	15 / 195,895 / 195,940	--	44,00	4	212276,60	439806,89
2591	afrit	--	179,15	13	212003,74	439871,07
6225	afrit	--	44,52	4	212270,33	439815,93
25057	afrit	--	79,88	4	211925,62	439884,06
24917	afrit	--	137,72	9	212147,42	439767,81
1095	hoofddrijsbaan	--	109,41	3	212176,46	439902,01
1095	hoofddrijsbaan	--	109,41	3	212175,71	439914,99
2014	hoofddrijsbaan	--	1720,92	30	212287,76	439908,39
2014	hoofddrijsbaan	--	1722,81	30	212286,98	439921,37
20962	hoofddrijsbaan	--	91,53	3	211825,68	439873,46
20962	hoofddrijsbaan	--	91,72	3	211824,63	439886,42
24862	hoofddrijsbaan	--	260,83	6	211916,68	439880,88
24862	hoofddrijsbaan	--	260,54	6	211916,03	439893,86
23138	hoofddrijsbaan	--	296,63	6	211850,54	439894,66
23138	hoofddrijsbaan	--	296,85	5	211849,56	439904,62
36181	hoofddrijsbaan	--	89,33	3	212146,19	439918,77
36181	hoofddrijsbaan	--	89,35	3	212145,26	439930,25
15351	hoofddrijsbaan	--	1733,08	33	212235,24	439926,02
15351	hoofddrijsbaan	--	1735,09	33	212234,17	439938,97
7774	toerit	--	171,61	7	211918,30	439920,01
7774	toerit	--	165,36	7	211914,88	439930,37
28497	toerit	--	170,92	8	212045,93	440030,11
28497	toerit	--	179,51	8	212037,30	440037,42
5221	afrit	--	38,23	6	212098,24	439945,36
6863	afrit	--	120,43	11	212079,08	440044,97
17131	afrit	--	63,52	3	212204,53	440081,17
22646	afrit	--	69,11	5	212142,55	440067,26
5221	afrit	--	28,49	3	212095,21	439934,78

Model: VL toekomst
 Rinkomsweg 22 - Kilder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	Lengte	Vormpunten	X-1	Y-1
6863	afrit	--	144,43	12	212071,97	440053,45
17131	afrit	--	63,53	3	212202,13	440091,90
22646	afrit	--	73,20	5	212140,14	440077,99
41500	afrit	--	98,80	2	212135,66	439938,00
30818	toerit	--	44,88	3	211874,64	439909,39
7828	toerit	--	138,92	15	212169,51	439779,00
7828	toerit	--	163,27	15	212169,51	439769,00
11036	toerit	--	37,15	6	212135,98	439879,56
11036	toerit	--	29,66	4	212129,40	439887,08
20604	toerit	--	151,65	9	212299,97	439851,72
20604	toerit	--	157,81	9	212305,73	439843,55
19733	toerit	--	119,09	4	212169,89	439894,14
07	perceel parallelweg	--	652,26	13	211179,32	439734,40
09	omgeving	14,20	491,28	3	211971,65	439855,48
10	omgeving	13,50	1718,36	3	212342,49	439890,09
11	omgeving	--	275,01	3	211069,86	439456,77

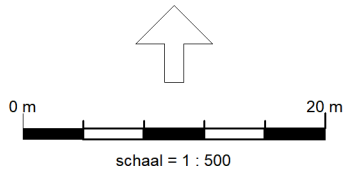
Bijlage 3

Berekeningsresultaten



Wegen
Toetspunten
Bodemgebieden, Thema: Bodemfactor
Gebouwen
Hoogtelijnen

periode: Lden
groep: A18



439600

439560

211440

211480

211520

bedrijven • bouw • verkeer • overheid • particulier



Laarseweg 24-1, 8171 PR Vaassen
(T) 0578 - 76 90 60 • KvK 082 04 400
www.sainadvies.nl • info@sainadvies.nl