

Nota Zienswijzen bestemmingsplan Groenemorgen te Afferden

De Nota Zienswijzen bestemmingsplan Groenemorgen Afferden bestaat uit meerdere onderdelen. Onderdeel A betreft de beoordeling van de ontvankelijkheid. Onderdeel B betreft de beoordeling van de zienswijzen. Onderdeel C is het 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024. Onderdeel D is de 'Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling bestemmingsplan Groenemorgen Afferden', d.d. april 2024. Onderdeel E is het onderzoek naar stikstofdepositie voor het woningbouwplan Groenemorgen, Afferden d.d. 25 maart 2024. Onderdeel F is het 'rapport verkeerslawaaï Driemorgen Afferden, d.d. 26 april 2024.

A. Ontvankelijk

Vanaf 23 november 2023 tot en met 4 januari 2024 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Groenemorgen Afferden' ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze indienen op het bestemmingsplan. Er zijn in totaal 19 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn allen tijdig ingediend en ontvankelijk.

De zienswijzen zijn ingebracht door:

Nr.	Indiener(s)	Ontvangen	Opmerkingen
1.		4 januari 2024 met een aanvulling 24 januari 2024	
2.		3 januari 2024	
3.		4 januari 2024	
4.		4 januari 2024	
5.		20 december 2023	
6.		4 januari 2024	
7.		4 januari 2024	
8.		3 januari 2024	
9.		4 januari 2024	
10.		14 december 2023	
11.		5 januari 2024 met een aanvulling op 24 januari 2024	
12.		2 januari 2024	

13.		2 januari 2024	
14.		4 januari 2024	
15.		3 januari 2024	
16.		15 december 2023	
17.		4 januari 2024	
18.		4 januari 2024	
19.		3 januari 2024	

B. Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indieners van de zienswijzen verzoeken om binnen de bestemming 'verkeer' geen Jongerenontmoetingsplaats mogelijk te maken. De achtertuin van de indieners van de zienswijze grenst aan de bestemming 'Verkeer'. Gevreesd wordt voor overlast.	Het woningbouwplan Groenemorgen lijkt niet geschikt voor een JOP. Het toestaan van een JOP binnen het plangebied lijkt dan ook niet nodig. Om de indiener van de zienswijze tegemoet te komen wordt de mogelijkheid om een JOP op te richten binnen het plangebied uit de het bestemmingsplan gehaald.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassing: In het ontwerpbestemmingsplan staat in artikel 4 van de planregels (bestemming Verkeer) dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden onder meer zijn bestemd voor diverse activiteiten waaronder jongerenontmoetingsplaatsen. De mogelijkheid voor jongerenontmoetingsplaatsen zal worden verwijderd.	

Zienswijze 2:

Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De straat Driemorgen en omliggende straten zijn als ontsluitingsstraten van het woningbouwplan te smal en onoverzichtelijk.	Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar verkeersgeneratie en –afwikkeling. Dit rapport constateert dat de wegen rondom het plangebied de toename van verkeer ten gevolge van de planontwikkeling kunnen verwerken. Het verkeersonderzoek concludeert dat de te verwachten ritgeneratie van de planontwikkeling ongeveer 500 ritten (worst case) bedraagt op de gemiddelde werkdag. Deze toename kan goed verwerkt worden op de Driemorgen. De aansluiting op de Koningstraat is met minder dan 3.000 voertuigen dusdanig laag belast dat het verkeer eenvoudig verwerkt kan worden. Vanaf dit punt zal het verkeer zich verdelen en is geen sprake van een significante toename van verkeer welke gevolgen kan hebben voor kruispunten. Gezien de discussie over de ontsluiting van de Groenemorgen en de zienswijzen hierover heeft de gemeente een second opinion laten uitvoeren door een onafhankelijk verkeerskundig bureau. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Ook dit onderzoek verwacht dat de toekomstige nieuwe woonwijk geen knelpunten zal veroorzaken ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de Driemorgen en Koningstraat. De extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling kan op de bestaande infrastructuur worden opgevangen, aldus de conclusie van het rapport. Zowel de Driemorgen, de St. Victorstraat en de Kerkweg zijn erftoegangswegen. Voor erftoegangswegen kan in het algemeen gesteld worden dat de wegvakcapaciteit níét leidend is. Dit vanuit het oogpunt van leefbaarheid. Vanuit het verleden kent het CROW (CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek en is een kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid) een vuistregel van 6.000 motorvoertuigen(mvt)/etmaal als maximale intensiteit voor erftoegangswegen. Ook deze maximale intensiteit is níét vanuit wegvakcapaciteit ingegeven, maar vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid van een weg. Waarbij deze leefbaarheid en oversteekbaarheid ingegeven is door de spitsuurintensiteit die veelal rond de 10% van de werkdagintensiteit ligt. Op een erftoegangsweg staat verblijven centraal en niet het afwikkelen van verkeer. Tijdelijk oponthoud door bijvoorbeeld de vuildienst, een pakketbezorger of een bewoner die een aanhanger wil inparkeren op

	eigen terrein zijn hierbij niet vreemd. Dat hierbij incidenteel een beperkte wachtrij kan ontstaan is niet uit te sluiten, maar passend bij het type weg.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 3:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. Het geuronderzoek is niet correct uitgevoerd. Verwezen wordt naar de onduidelijkheid over de bedrijfsvoering van het agrarisch bedrijf aan de Oude Weisestraat 13A te Afferden. Daarnaast zouden niet alle veehouderijen in de omgeving zijn meegenomen.	Voor het bepalen van de bedrijfsvoering en de emissiegegevens is gebruik gemaakt van de openbare beschikbare database I-GO Veehouderijen. Deze database is opgesteld op basis van vergunning en meldingen van veehouderijen. Ook de gegevens voor de Oude Weisestraat 13A die gebruikt zijn voor de berekeningen komen uit deze database. Het klopt dat het kippenbedrijf aan de Oude Weisestraat 19 niet is meegenomen in de berekening van de achtergrondbelasting. Dit komt omdat deze locatie ten tijde van het opstellen van het geuronderzoek niet geregistreerd stond in de database I-GO veehouderijen. Recentelijk (begin 2024) is er nieuwe vergunning verleend voor de Oude Weisestraat 19. De locatie Oude Weisestraat 19 betreft een kippenhouderij met een vergunning voor 69.550 kippen. De locatie is gelegen op een afstand van 1000 meter van de planlocatie Groenemorgen. Gezien de grootte van de kippenhouderij en de grote afstand van de kippenhouderij tot de planlocatie heeft deze kippenhouderij nauwelijks gevolgen voor de achtergrondbelasting van Groenemorgen. De berekende achtergrond belasting zonder kippenhouderij is 2,9 ou/m³. De gemeente Druten hanteert een advieswaarde van 4,4, ou/m³. Wanneer de Oude Weisestraat 19 wordt toegevoegd aan de berekening zou dit beperkte gevolgen hebben voor de achtergrondbelasting. Voor de inrichting aan de Oude Weisestraat 19 is de emissie grofweg 12.000 ou/s. Ter hoogte van de planlocatie op een afstand van 1000 meter blijft ongeveer 0,5 ou/,3 over. De achtergrondbelasting blijft ook rekening houdend met Oude Weijsestraat 19 ruim onder de advieswaarde van 4,4 ou/m³. De conclusie van het onderzoek verandert hierdoor niet

	Distelbergsestraat 2 is niet meegenomen omdat er uitsluitend dieren worden gehouden waarvoor geen ministerieel vastgelegde emissies voor zijn. Gezien het bovenstaande kan nog steeds geconcludeerd worden dat het woon- en leefklimaat van de wijk Groenemorgen voldoende is. En dat de omliggende veehouderijen niet beperkt worden door de nieuwe woningen.
2. Er is niet gehandeld conform het toetsingskader woningbouw van de gemeente Druten.	Op basis van het besluit van het college van B&W om medewerking te verlenen aan het principeverzoek voor woningbouw op de locatie 'Driemorgen' (het project is later 'Groenemorgen' gaan heten) is het plan in samenspraak tussen de gemeente en de ontwikkelaar uitgewerkt. Dit heeft geleid tot een plan met een aantal extra woningen. Ook het stedenbouwkundig plan is aangepast. Echter, de basisopzet van het stedenbouwkundig plan is hetzelfde gebleven. Het is niet ongebruikelijk dat het aantal woningen in het uiteindelijke plan dat de basis vormt voor het bestemmingsplan anders is geworden ten opzichte van het principeverzoek. In dit geval gaat het om een toename van woningen van 15,4 %. Een dergelijke afwijking wordt als acceptabel gezien. Eens te meer omdat de basisopzet van het stedenbouwkundig plan hetzelfde is gebleven. Ook wordt voldaan aan de voorwaarde dat 60% van de woningen betaalbaar moeten zijn.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 4:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indiener van de zienswijze is van mening dat er tekortkomingen zijn in de planregels van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende punten: a) Binnen de bestemming 'Verkeer' is het mogelijk om een	a) Het woningbouwplan Groenemorgen lijkt niet geschikt voor een JOP. Het toestaan van een JOP binnen het plangebied lijkt dan ook niet nodig. Om de indiener van de zienswijze tegemoet te komen wordt de mogelijkheid om een JOP op te richten binnen het plangebied uit de het bestemmingsplan gehaald. Gelet op de zienswijze wordt aanleiding gezien tot aanpassingen van het bestemmingsplan. In artikel 4.1 Verkeer zal het woord

jongerenontmoetingsplek te realiseren. De indiener van de zienswijze gaat ervan uit dat zij hier overlast van krijgen. Hier is te weinig onderzoek naar verricht. b) Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn afvalcontainers toegestaan. De indiener van de zienswijze vreest voor overlast van eventuele ondergrondse containers; c) Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid in de planregels om binnen de bestemming 'wonen' lampen en masten toe te staan van een hoogte van 5 meter. d) Bezwaar tegen de mogelijkheid dat er dakterrassen zijn toegestaan (zie artikel 6.2.1. onder k). e) De indiener van de zienswijze stelt dat artikel 6.2.4 van de planregels slechts een voorwaardelijke verplichting inhoudt met betrekking tot de waterberging en dat dit rechtsonzeker en aldus onhoudbaar is. Daarnaast geeft reclamant aan dat de bebouwing de waterberging nodig maakt en niet het gebruik, terwijl artikel 6.2.4 spreekt over 'het gebruik'. Verder stelt reclamant dat onduidelijk is wat er precies moet worden gerealiseerd en op welke plek en waar de onderhoudsverplichting van de waterberging straks komt te liggen. Tot slot meent reclamant dat uit het plan niet voldoende duidelijk volgt dat de gronden met de bestemming 'Groen' blijvend worden gebruikt ten behoeve van de waterberging, omdat de	jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen. b) De indiener van de zienswijze stelt terecht dat de afvalcontainers overal binnen de bestemming 'Verkeer' is toegestaan. Dit geldt op grond van het huidige bestemmingsplan ook voor de gronden met de bestemming 'Verkeer' aan de voorzijde van de woning van de indiener van de zienswijze. Bij de aanwijzing van locatie voor een afvalcontainer ofwel een ondergrondse afvalcontainer, dient tevens een afweging te worden gemaakt, waarbij diverse aspecten een rol spelen, waaronder de bereikbaarheid en verkeersveiligheid et cetera. Het bij het plan behorende beeldkwaliteitsplan voorziet niet specifiek in een locatie voor een eventuele ondergrondse container, maar de gronden met de bestemming 'Verkeer' in het voorliggende plan liggen bovendien op een afstand van tenminste 25 meter van de woning van de indiener van de zienswijze. Deze afstand is, mede gelet op de tussenliggende woningen, van dien aard dat in geval van plaatsing van (een) afvalcontainer(s), moet worden geoordeeld dat een objectief en persoonlijk aangaand belang dat rechtstreeks bij het te nemen besluit betrokken is, bij de indiener van de zienswijze ontbreekt. Dit deel van de zienswijze geeft daarom evenmin aanleiding tot aanpassingen van het plan. c) In artikel 6 van het bestemmingsplan staan de regels voor de bestemming 'Wonen'. Artikel 6.2.3 van de planregels voorziet erin dat de bouwhoogte van vlaggenstokken, lampen en masten maximaal 5,0 m mag bedragen. Er is geen noodzaak om binnen de bestemming 'Wonen' lampen op te richten van 5 meter hoog. Gelet op de zienswijze wordt aanleiding gezien om het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels te verwijderen. d) In artikel 6.2.1. sub k van de planregels staat: <i>'dakterrassen zijn toegestaan, met dien verstande dat de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)', maximum bouwhoogte (m)' aangegeven hoogtes niet mogen worden</i>
---	--

bestemming 'Groen' ook andere gebruiksfuncties toestaat. f) De indiener van de zienswijze maakt bezwaar tegen de mogelijkheid die de algemene gebruiksregels (artikel 10.3) bieden voor het houden van evenementen.	<i>overschreden, waarbij een dakterras als volledige bouwlaag wordt beschouwd</i>'. In het bij het bestemmingsplan behorende beeldkwaliteitsplan is beschreven hoe het uiterlijk van de woningen en de omgeving eruit moet komen te zien. Hierin is uitgebreid ingegaan op het gewenste kaplandschap en daaruit volgt ook dat dakterrassen niet beoogd zijn. Een beeldkwaliteitsplan mag de bouwmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen, echter niet onmogelijk maken. Gelet op de zienswijze wordt aanleiding gezien om artikel 6.2.1 sub k van de planregels te verwijderen. Eens te meer omdat in het woningbouwplan geen dakterrassen zijn voorzien. e) De bepaling van artikel 6.2.4 van de planregels ziet op 'het gebruik van gronden en bouwwerken voor de activiteiten als bedoeld in deze bestemming'. Dit betekent derhalve ook het gebruik van de gronden ten behoeve van de activiteit 'bouwen van bouwwerken'. De voorwaardelijkheid van de verplichting tot het aanbrengen van voldoende – kortgezegd – waterberging ziet erop dat die verplichting geldt op het moment dat de gronden in gebruik worden genomen voor bouwwerken en voor de activiteiten waarin het plan voorziet. Een bestemmingsplan behelst immers geen gebruiks- of bouwverplichting, maar als daarvan gebruik wordt gemaakt, moet voldoende waterberging worden aangebracht. De woorden plan/perceel/bouwperceel zien erop dat de watercompensatie ook wordt aangebracht bij een eventuele gefaseerde uitvoering van het plangebied. De indiener van de zienswijze kan verder niet worden gevolgd in de stelling dat onduidelijk zou zijn wat er nu precies moet worden gerealiseerd. Uit de digitale watertoets volgt dat de benodigde ruimte voor waterberging wordt berekend op basis van de toename van verhard oppervlak, maatgevende regenbuien en de maximaal toelaatbare peilstijging in de watergangen. Daarnaast is daarin opgenomen welke vuistregels het Waterschap hanteert ten aanzien van aan te leggen watercompensatie (waterberging) per hectare nieuw verhard oppervlak. De digitale watertoets maakt onderdeel uit van het plan en is als bijlage 8 bij de toelichting op het plan gevoegd. In het waterhuiskundig plan (bijlage 7 bij de toelichting op het plan) zijn de algemene vuistregels van het waterschap
---	--

	vervolgens toegepast op het plangebied. Voorts is in het waterhuiskundig plan (bijlage 7 bij de toelichting op het plan) toegelicht waar de onderhoudsverplichtingen van de (toekomstige) watergangen komen te rusten. Voor de B-watergang geldt dat dit conform de keur en de legger van het Waterschap bij het Waterschap ligt. Voor het overige ligt de onderhoudsverplichting bij de gemeente als toekomstig eigenaar van het openbaar gebied. Tot slot is er geen sprake van onduidelijkheid met betrekking tot de invulling van waterberging op gronden met de bestemming 'Groen'. Op grond van artikel 3.1 onder f van de planregels zijn de gronden met de bestemming 'Groen' tevens bestemd voor 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen'. Uit zowel het beeldkwaliteitsplan en het waterhuiskundig plan volgt dat de gronden als zodanig worden gebruikt. Voorts volgt uit de planregels dat de waterberging in stand moet worden gehouden. Dat de bestemming 'Groen' ook andere gebruiksfuncties toelaat, doet aan het voorgaande niet af. Bovendien maakt de waterberging straks onderdeel uit van het openbaar gebied, waarvan de gemeente eigenaar wordt. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de gemeente een andere invulling aan de gronden zou geven dan de instandhouding van de te realiseren waterberging. Tot slot wordt opgemerkt dat er voordat er gebouwd kan worden er ook nog een watervergunning moet worden afgegeven door het waterschap. Deze watervergunning ziet er onder andere op toe dat er voldoende waterberging wordt gerealiseerd. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan. f) De gronden zijn inderdaad tevens bestemd voor evenementen. Aan het organiseren van evenementen worden in de gemeente Druten op grond van artikel 2.24 e.v. van de algemene plaatselijke verordening nadere eisen gesteld. Voor grote evenementen is een omgevingsvergunning vereist en voor het organiseren van kleine evenementen zijn nadere regels gesteld in het besluit 'Nadere regels kleine evenementen' van de burgemeester van de gemeente
--	---

	Druten van 15 januari 2020. Hierin is onder meer opgenomen dat het evenement geen geluidhinder veroorzaakt en slechts gebruik van achtergrondmuziek is toegestaan, tenzij op grond van artikel 4:6 Algemene plaatselijke verordening een ontheffing is verleend. Onder deze omstandigheden bestaat redelijkerwijs geen noodzaak om een nader geluidsonderzoek te verrichten naar de hinder van evenementen. Voor zover er hinder van evenementen zou ontstaan, dan betreft dat een overtreding en moet daartegen handhavend worden opgetreden. De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassing: In het ontwerpbestemmingsplan staat in artikel 4 van de planregels (bestemming Verkeer) dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden onder meer zijn bestemd voor diverse activiteiten waaronder jongerenontmoetingsplaatsen. De mogelijkheid voor jongerenontmoetingsplaatsen zal worden verwijderd.
2. De indiener van de zienswijze stelt dat uit de toelichting bij het plan niet volgt dat de overprogrammering van woningbouwplannen waarvan in de jaren 2011/2012 sprake was en waarover in de Structuurvisie 2012 wordt gesproken inmiddels niet (meer) aan de orde is. Voorts stelt reclamant dat de Structuurvisie 2012 ten aanzien van woningbouw uitgaat van het benutten van de mogelijkheden in het bestaande stedelijke gebied. Volgens reclamant wordt daaraan niet voldaan omdat het plangebied in de Structuurvisie is aangeduid als 'gemengde functie buitengebied/verbreden landbouw'.	Waar de indiener van de zienswijze stelt dat uit de toelichting bij het plan niet volgt dat van overprogrammering van woningbouwplannen inmiddels geen sprake meer is, is de indiener van de zienswijze niet te volgen. In de jaren 2011/2012 was er sprake van overprogrammering van woningbouwplannen gelet op de vraag op dat moment. Het is een feit van algemene bekendheid dat die vraag inmiddels explosief is gestegen. Uit de toelichting blijkt ook dat anno 2023 er juist wel een grote woningbehoefte is en dat de uitbreidingslocaties voor woningbouw die zijn opgenomen in de structuurvisie onvoldoende zijn om aan de woningbouwbehoefte in de gemeente Druten, en in de kern Afferden in het bijzonder, te kunnen voldoen. In paragraaf 3.1.3 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt bovendien ingegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking, waaruit blijkt dat het voorliggende plan voorziet in een regionale woningbehoefte, zoals volgt uit de Woonagenda subregio Nijmegen e.o. 2020 – 2030, maar ook uit Woondeal 2.0, vastgesteld op 8 maart 2023. Ten aanzien van het benutten van stedelijk gebied, zoals in de Structuurvisie 2012 is verwoord, voldoet het plan daar juist aan. De indiener van de zienswijze verwijst weliswaar naar paragraaf 3.3.1 van de toelichting op het bestemmingsplan, waaruit volgt dat het plangebied in de Structuurvisie 2012 is aangeduid als 'gemengde functie buitengebied/verbreden landbouw', maar reclamant miskent dat het plangebied inmiddels aan drie (3) zijde is omgeven door bestaand woongebied. Door de stedelijke

	ontwikkeling van de afgelopen decennia is het plangebied binnen de kom komen te liggen en valt daarmee binnen het bestaande stedelijk gebied, zoals ook blijkt uit de gemeentelijke kaart 'Bestaand stedelijk gebied' (zie paragraaf 2.2.1). In dit geval is er dan ook juist sprake van het benutten van bestaand stedelijk gebied, en wordt aldus ter zake niet van de Structuurvisie 2012 afgeweken. Dit deel van de zienswijze geeft daarom eveneens geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
3. De indiener van de zienswijze is van mening dat de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' niet goed is toegepast. Er is onvoldoende aangetoond dat er een behoefte is aan de woningen	De Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in artikel 3.1.6 van het Bro is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het artikel ziet op een motiveringsvereiste van de behoefte aan de met het plan mogelijk te maken ontwikkeling. Aan die motiveringsplicht wordt voldaan. In paragraaf 3.1.3 is gemotiveerd dat de realisatie van zestig (60) woningen voor zowel starters als doorstromers past binnen de regionale woonagenda. De behoefte is in paragraaf 3.2.3, 3.3.2 en 3.3.4 nader uitgewerkt. Daaruit volgt dat het plan past binnen het beleid van de verschillende overheden. Uit de toelichting volgt dan ook dat de laddertoets niet ontbreekt en dat de behoefte voldoende is gemotiveerd. Bovendien heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de woonwensen van geïnteresseerden. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het 'Omgevingsdossier Groenemorgen Afferden (bijlage 14 van de toelichting bij het bestemmingsplan)'. Hieruit volgt eveneens dat in de behoefte wordt voorzien. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
4. De indiener van de zienswijze is van mening dat in het bestemmingsplan onvoldoende is onderbouwd dat de omliggende bedrijfspercelen niet worden beperkt door de woningen die in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt (met verwijzing naar uitspraak Raad van State).	In tegenstelling tot de indiener van de zienswijze stelt, volgt uit de aangehaalde jurisprudentie niet dat in de toelichting op het plan zonder meer dient te worden onderbouwd dat of en zo ja, welke beperkingen de beoogde woningbouw voor omliggende bedrijven zal opleveren. Het gaat erom dat moet worden onderbouwd dat ten aanzien van de beoogde woningen die door het plan mogelijk worden gemaakt, een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. Uit de jurisprudentie van de Afdeling, waaronder de door reclamant aangehaalde uitspraak, volgt dat wanneer aan de richtafstanden van de VNG-brochure wordt voldaan, er in beginsel van uitgegaan mag worden dat sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de te realiseren woningen. Slechts in geval van specifieke aspecten van de planologisch toegestane nabijgelegen

	bedrijfsvoering kan een nader onderzoek eventueel noodzakelijk zijn. Van die specifieke omstandigheden is in dit geval niet gebleken en worden door de indiener van de zienswijze ook niet nader gesteld. Niet valt in te zien waarom ten aanzien van het plan niet kan worden uitgegaan van de richtafstanden als bedoeld in de VNG-brochure. Bovendien moet ten aanzien van dit punt worden geoordeeld dat een objectief en persoonlijk aangaand belang dat rechtstreeks bij het te nemen besluit betrokken is, bij de indiener van de zienswijze ontbreekt, omdat de indiener van de zienswijze geen eigenaar is van één van de omliggende bedrijven. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
5. De indiener van de zienswijze is van mening dat er ook gekeken moet worden naar de gevolgen van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling op omliggende woningen en de bijbehorende tuinen.	De planlocatie van Groenemorgen is gelegen in de kern Afferden. De ontwikkeling van een nieuwe woonwijk, met alleen grondgebonden woningen is een ontwikkeling die geen specifieke geluidsbelasting met zich meebrengt zoals bijvoorbeeld een bedrijf. Een groot deel van de percelen van de nieuwe woningen grenst niet direct aan bestaande percelen. Dit geldt niet voor het noordelijk deel van het plan. Hier grenzen de achtertuinen van de bestaande woningen aan de achtertuinen van de nieuwe woningen. De afstanden van de nieuwe woningen ten opzichte van de bestaande woningen zijn zeer gebruikelijk. Het ligt dan ook niet in de rede om te veronderstellen dat de nieuwe woonwijk onevenredige gevolgen heeft voor de omgeving. Ook niet de woningen die grenzen aan de achtertuinen van de woningen aan de Koningstraat. De nieuwe wijk 'Groenemorgen' wordt via de straat Driemorgen ontsloten. Dit betekent dat de weg Driemorgen in de toekomst intensiever wordt gebruikt. Het gaat hier om een 30 km weg, dus op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek niet nodig. Echter, de gemeente heeft ook een verantwoordelijkheid ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening. Om de geluidsbelasting van het plan op bestaande woningen als gevolg van bestemmingsverkeer inzichtelijk te maken is een onderzoek naar verkeerslawaaai uitgevoerd. In dit onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader. Het onderzoek constateert dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Driemorgen in de toekomstige situatie maximaal 46 dB bedraagt. Er vindt geen overschrijding van de grenswaarde van 48 dB plaats. Er gelden vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de realisatie van het plan. Het aanvullend geluidsonderzoek is aan deze zienswijzenota toegevoegd als Onderdeel F: 'rapport verkeerslawaaai Driemorgen Afferden, d.d. 26 april 2024.

	Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
6. De indiener van de zienswijze is van mening dat het bodemonderzoek onvoldoende is.	Het bodemonderzoek dat als bijlage 3 bij de toelichting op het plan is gevoegd, is uitgevoerd conform de NEN 5740. De NEN 5740 is de Nederlandse norm voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek. Deze norm schrijft voor hoe een bodemonderzoek naar eventuele verontreinigingen moet worden uitgevoerd, hoeveel boringen en hoeveel peilbuizen gezet moeten worden en op basis van welke parameters onderzoek moeten worden gedaan. Het bodemonderzoek is dan ook terecht uitgegaan van de parameters van het standaardpakket voor grond vanuit de NEN 5740. Uit paragraaf 5.3 van het bodemonderzoek blijkt dat niet kon worden uitgesloten dat in één van de deelmonsters een sterk verhoogd gehalte aan PAK aanwezig is. Om die reden is een aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij de deelmonsters van het mengmonster separaat op de aanwezigheid van PAK zijn geanalyseerd en voorts is een nader afperkend onderzoek uitgevoerd. Ter plaatse van de afperkende boringen zijn geen verhoogde gehalten aan PAK aangetoond. Voor de verificatie van het sterk verhoogde gehalte aan PAK is vervolgens het monster van de bovengrond nogmaals op de aanwezigheid van PAK geanalyseerd. Het PAK-gehalte is niet bevestigd (oftewel de PAK-verontreiniging is niet verifieerbaar) en daarom is terecht geconcludeerd dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De stelling van de indiener van de zienswijze dat de aanwezigheid van PAK's lichtzinnig wordt weggeschreven en dat er aldus nader onderzoek moet worden gedaan, is gelet op het voorgaande niet juist. Er is immers wel degelijk nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van PAK's. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
7. De indiener van de zienswijze is van mening dat er een bezonningsstudie had moeten plaatsvinden. Nu er geen bezonningsstudie heeft plaatsgevonden zou er sprake zijn van een motiveringsgebrek.	De indiener van de zienswijze wordt hierin niet gevolgd. Het plan voorziet niet in de mogelijkheid van hoogbouw, waardoor een bezonningsstudie niet noodzakelijk is. Ten aanzien van de te realiseren woningen die grenzen aan het perceel van de indiener van de zienswijze, geldt een maximale bouwhoogte van elf (11) meter en deze woningen komen op een afstand van meer dan dertig (30) meter van de woning van de indiener van de zienswijze te staan. Gelet hierop is er geen aanleiding om te veronderstellen dat ten aanzien van het perceel van de indiener van de zienswijze zon en licht zal

	worden ontnomen als gevolg van het plan. Onder deze omstandigheden bestaat redelijkerwijs dan ook geen noodzaak om een bezonningsstudie te laten uitvoeren en levert het ontbreken daarvan dan ook geen motiveringsgebrek op. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
8. De benodigde maatregelen die nodig zijn voor de waterberging en klimaatadaptie zijn onvoldoende geborgd. In de zienswijze wordt aangegeven dat de gemaakte schatting voor wat betreft het toekomstig verhard oppervlakte onvoldoende is. Indieners van de zienswijze zijn van mening dat er onvoldoende juridische borging is dat er geen wateroverlast optreedt ter plaatse van omliggende percelen (percelen aan de Oude Weistraat en de Koningstraat).	Onderdeel van het bestemmingsplan is het waterhuishoudkundig plan. Met dit plan wordt aangetoond dat het plan voldoende rekening houdt met het aspect water en daarom uitgevoerd kan worden. Op basis van het waterhuishoudkundig plan kan geconstateerd worden dat het plan voldoende bergingscapaciteit heeft voor water. Het waterhuishoudkundig plan is besproken met het waterschap Rivierenland. Het waterschap heeft ingestemd met het waterhuishoudkundig plan. In artikel 6.2.4 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen met betrekking tot de te realiseren water compenserende maatregelen c.q. de waterberging. De maatregelen met betrekking tot klimaatadaptatie zijn hiermee geborgd. Naast de borging in het bestemmingsplan zal er straks bij de uitvoering van het plan een vergunning nodig zijn in het kader van de Waterwet (de Waterwet is per 2024 opgegaan in de Omgevingswet). Als de vergunning wordt aangevraagd, dan valt dit onder het regime van de Omgevingswet. Ook de Waterschapverordening Waterschap Rivierenland valt onder dit regime. Ook de Waterwet zorgt er voor dat de maatregelen die nodig zijn voor de waterberging ook daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden. De indiener van de zienswijze wordt niet gevolgd in zijn stelling dat moet worden uitgegaan van maximale mogelijkheden van het plan. De omvang van de te realiseren waterberging wordt namelijk bepaald door de vuistregels van het waterschap, zoals uitgewerkt in het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting op het plan). Uit dit plan blijkt voorts dat er méér waterberging wordt gerealiseerd dan op basis van de vuistregels van het waterschap benodigd is. In het plan is uitgegaan van een reële schatting van het verhard oppervlak teneinde de benodigde waterberging te bepalen. Voor het particulier terrein is gebruik gemaakt van de vuistregels uit de Beleidsregels bij Waterschapsverordening Waterschap Rivierenland (artikel 16 Afvoeren van hemelwater vanaf (nieuw) verhard oppervlak).’ De indiener van de zienswijze heeft geen omstandigheden gesteld op grond waarvan kan worden aangenomen dat in redelijkheid niet van de aangegeven hoeveelheid toename verharding kan worden uitgegaan.

Uit het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting) en paragraaf 4.8.7 van de toelichting op het plan blijkt dat een minimaal bouwpeil wordt geadviseerd van +7,05 NAP. De bouwpeilen van de bestaande woningen Koningstraat en Oude Weisestraat liggen hoger, namelijk tussen de +7,28 NAP en + 7,47 NAP. De woningen aan de Koningstraat en Oude Weisestraat zullen dus hoger liggen dan de nieuwe woningen in Groenemorgen. Voor de woningen worden geen problemen voorzien.

Het klopt dat de achtertuinen van de woningen aan Koningstraat en de Oude Weisestraat lager liggen dan de woningen zelf. Door de ophoging van het plangebied Groenemorgen is het mogelijk dat het water dat in de achtertuinen valt minder goed weg kan lopen. Of dit ook het geval is, is op dit moment niet duidelijk. Bij de gemeente zijn er geen leidingen of uitstroomvoorzieningen zichtbaar afkomstig van de percelen aan de Koningstraat (90 t/m 98) vanaf de percelen welke afstromen naar het plangebied.

De eigenaren van de percelen aan de Koningstraat en de Oude Weisestraat zijn primair verantwoordelijke voor de afvoer van hun hemelwater dat op hun perceel valt. Maar in het waterhuishoudkundig plan is ook aangegeven dat nieuwe aanlegpeilen van het maaiveld niet mogen leiden tot wateroverlast voor de percelen rondom het plangebied. Hoe dit concreet zal worden uitgevoerd/aangelegd is niet in het waterhuishoudkundig plan uitgewerkt of omschreven. Dit zal bij de verder civiele uitwerking wel moeten gebeuren.

Een mogelijke oplossing kan zijn:

1. Toepassen grondkerende constructie tussen het plangebied en de verschillende percelen aan de Koningstraat dan wel Oude Weisestraat. Dit om het (minimale) hoogteverschil op te vangen;
2. Aanleggen van een leiding vanaf achterzijde nieuwe percelen, grenzend aan de percelen aan de Koningstraat, naar het oppervlaktewater binnen het nieuwbouwplan. Dit om eventueel afstromende water vanaf het perceel in te zamelen en af te voeren.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om dergelijke voorzieningen zoals benoemd in punt 1 en 2 te realiseren. Bij de verdere uitwerking van het woningbouwplan worden de eventueel benodigde maatregelen opgenomen. De maatregelen zullen meegenomen worden bij de aanvraag voor de watervergunning. De benodigde maatregelen zullen ook notarieel vastgelegd worden middels een kwalitatieve verplichting.

Gelet op het voorgaande is de natuurlijke afwatering van de bestaande woningen rondom het plan en de beoogde woningen binnen het plan in de afweging betrokken en

	voldoende geborgd. Dit deel van de zienswijze geeft daarom evenmin aanleiding tot aanpassingen van het plan.
9. De indiener van de zienswijze vraagt zich af of het riool van Afferden voldoende capaciteit heeft om 60 nieuwe woningen op te kunnen vangen.	Allereerst wordt opgemerkt dat vanaf het plangebied alleen afvalwater wordt afgevoerd. Het hemelwater wordt volledig binnen het plan verwerkt. Het riool in Afferden wordt dus alleen met extra afvalwater belast. De extra hoeveelheid afvalwater bedraagt 0,417 l/s. Het gemaal van Afferden heeft een capaciteit van 70 m³/h met een normcapaciteit van 66,7 m³/h. Dit betekent dat er nog 3,3 m³/h aan ruimte is. Uit paragraaf 4.5.3 van het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting) dat onderdeel uitmaakt van de toelichting op het plan, volgt dat de vuilwaterbelasting voor de beoogde 60 nieuwe woningen 1,50 m³/h (0,417 l/s) bedraagt. Hieruit volgt dan ook dat de beoogde 60 woningen op het bestaande rioolstelsel c.q. het pomp-gemaal kunnen worden aangesloten. Het bestaande pomp-gemaal Afferden is bestand tegen de beoogde 60 woningen die het plan mogelijk maakt. Het riool van de woningen in Groenemorgen wordt aangesloten op de (ontvangstput) in de Driemorgen. Bij maatgevende buien (bui 08 oftewel T=2 en bui 10 oftewel T=10) zal de waterstand in het rioolstelsel respectievelijk 2 mm en 3 mm hoger komen te staan dan in de huidige situatie. De waterstand in de ontvangstput in de Driemorgen ligt, ook bij maatgevende buien, voldoende ver onder de deksel van de ontvangstput. Er is voldoende ruimte om een lichte stijging van de waterstand op te vangen. Ook met de aansluiting van Groenemorgen op het riool wordt voldaan aan de ontwerp-eisen en normen van de gemeente Druten. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
10. De indiener van de zienswijze is van mening dat in relatie tot het bestemmingsplan er een m.e.r.-aanmeldingsnotitie opgesteld had moeten worden.	Naar aanleiding van de zienswijze is de vormvrije MER-beoordeling nog eens bekeken zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en is besloten om alsnog een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling op te stellen. Deze 'aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling bestemmingsplan Groenemorgen Afferden' d.d. 24 april 2024 is als onderdeel D aan deze zienswijzenota toegevoegd. De conclusie van deze notitie luidt: Op basis van voorgaande beoordeling wordt geconcludeerd dat de beoogde realisatie van de woningen, gezien de kenmerken, plaats en potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieueffecten veroorzaakt. Er bestaat daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel formele m.e.r.-beoordelingsprocedure.

	Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
11. Aangegeven wordt dat het stikstof onderzoek is gebaseerd op een verouderde versie van het gebruikelijke rekenprogramma en dat het stikstofonderzoek onvoldoende is onderbouwd.	Voor het ontwerpbestemmingsplan is een oude versie van AERIUS Calculator gebruikt. Er is een nieuwe AERIUS berekening gemaakt. Deze nieuwe berekening is toegevoegd aan deze zienswijze nota als onderdeel E (Onderzoek naar stikstofdepositie voor het woningbouwplan Groenemorgen, Afferden d.d. 25 maart 2024). Uit de berekening die is gemaakt blijkt dat het plan geen significant negatief effect optreedt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving, ten opzichte van de referentie situatie. Ten aanzien van de uitgangspunten van de referentiesituatie geldt dat uit de jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 12 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2874) volgt dat voor een agrarische bestemming uitgegaan mag worden van het gebruik waarbij de hoogste emissie vanwege de bemesting ontstaat dat op basis van het bestemmingsplan is toegestaan. De hoogste emissie ontstaat voor agrarische percelen als gevolg van de bemesting van grasland. Als voor percelen met een agrarische bestemming geen specifieke regels voor het gebruik in het bestemmingsplan zijn opgenomen, zoals in dit geval, mag voor het berekenen van de emissie als gevolg van bemesten worden uitgegaan van het gebruik als grasland. Van die uitgangspunten is in het stikstofonderzoek dan ook uitgegaan, zodat daarmee de uitgangspunten in het plan zijn verantwoord. Het plan ziet op één ruimtelijke ontwikkeling. Beoordeeld moet dan ook worden of die ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie op reeds overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied. Dit is in het stikstofdepositie onderzoek ook onderzocht. Niet valt in te zien dat uit de door de indiener van de zienswijze aangehaalde uitspraak van de Afdeling in dit concrete geval nadere eisen worden gesteld waaraan in het stikstofdepositie onderzoek geen aandacht is besteed. De indiener onderbouwt dit verder ook niet. Het voorgaande en de door de indiener van de zienswijze aangehaalde uitspraak van de Afdeling geeft geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van de conclusies van het stikstofdepositie onderzoek. Gelet hierop is er geen reden om een passende beoordeling te maken, omdat niet is gebleken dat het plan significante gevolgen kan hebben voor het Natura 2000-gebied. De zienswijze op dit punt geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

12. De indieners van de zienswijze zijn van mening dat het verkeersonderzoek van Bureau Boot ondeugdelijk is. De indiener stelt allereerst dat het plangebied niet kan kwalificeren als 'rest bebouwde kom', omdat het plangebied volgens de Structuurvisie als buitengebied kwalificeert. De indiener stelt dat het verkeersonderzoek uitgaat van woningtypen die nog niet vaststaan. Daarom had het verkeersonderzoek moeten uitgaan van de maximale planologische mogelijkheden. Uit het verkeersonderzoek volgt dat in de huidige situatie de intensiteit van de erftoegangsweg 'De Driemorgen' onder de 200 voertuigen per etmaal ligt. De indiener van de zienswijze stelt dat onduidelijk is waar deze aanname op is gebaseerd. Verder wordt aangegeven dat door de nieuwe verkeerssituatie nadelige gevolgen zou hebben voor de verkeersveiligheid.	De indiener van de zienswijze wordt niet gevolgd in zijn stelling dat het plangebied als buitengebied kwalificeert dient te worden. Door de stedelijke ontwikkeling van de afgelopen decennia is het plangebied binnen de kom komen te liggen en valt daarmee binnen het bestaande stedelijk gebied, zoals ook blijkt uit de gemeentelijke kaart 'Bestaand stedelijk gebied' (zie paragraaf 2.2.1). Bovendien wordt het onderscheid tussen 'buitengebied' of 'rest bebouwde kom' gevormd door de verkeerskundige komgrenzen. In dit geval ligt het plangebied binnen de verkeerskundige komgrenzen. In het verkeerskundig onderzoek (bijlage 2 bij de toelichting) is daarom terecht 'rest bebouwde kom' ten aanzien van de ligging gehanteerd. Het verkeerskundig onderzoek gaat uit van aantallen en woningtypen, zoals deze ook zijn omschreven in het beeldkwaliteitsplan. Deze aantallen stemmen overeen met de maximale aantallen zoals op de verbeelding van het plan worden genoemd. Gelet hierop blijkt dat het verkeersrapportage de juiste aantallen en woningtypen tot uitgangspunt heeft genomen. Er is dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat het verkeersrapport op dit punt onjuist zou zijn. De gemeente heeft aanleiding van de discussie rondom het aspect verkeer, en dan met name de ontsluiting van de wijk Groenemorgen, een second opinion van het verkeersonderzoek laten stellen. Dit onderzoek is uitgevoerd door Studio Verbinding. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. In het verkeersrapport van Studio Verbinding wordt eveneens uitgegaan van een bestaande verkeersintensiteit van de erftoegangsweg 'De Driemorgen' van minder dan 200 voertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het feit dat de weg uitsluitend voor een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer een functie vervult. Gelet hierop is er geen reden om aan deze aangenomen bestaande verkeersintensiteit te twijfelen. Het plangebied zal worden aangesloten op de bestaande weg de Driemorgen. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen probleem verwacht.
---	---

	Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. De zienswijze op dit punt geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
13. De indiener van de zienswijze is van mening dat er geen serieuze omgevingsdialoog heeft plaatsgevonden.	Vooropgesteld zij opgemerkt dat de gemeente participatie belangrijk vindt. Ook in dit geval is daar waarde aan gehecht. Het wordt betreurd dat de indiener van de zienswijze kennelijk het gevoel heeft gehad dat voor hun argumenten geen ruimte zou zijn geweest. In het participatietraject is namelijk wel degelijk ruimte gegeven en waarde gehecht aan de verschillende opvattingen en argumenten met betrekking tot het plan. De indiener van de zienswijze kan echter niet worden gevolgd in de stelling dat er in het geheel geen omgevingsdialoog heeft plaatsgevonden. Als bijlage 14 bij het plan is het omgevingsdossier gevoegd. Daarin heeft de initiatiefnemer van het plan beschreven hoe omwonenden en andere belanghebbenden van het plan bij de planvorming zijn betrokken en hoe zij over de planvorming zijn geïnformeerd. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat het participatieproces heeft plaatsgevonden door middel van nieuwsbrieven, enquêtes, participatiebijeenkomsten, persoonlijke brieven en individuele en gezamenlijke gesprekken. Wat er precies aan participatie is gedaan staat verder uitvoerig beschreven in het omgevingsdossier. Gelet hierop heeft er wel degelijk een omgevingsdialoog plaatsgevonden. De zienswijze van reclamant op dit punt geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
14. Het woningbouwprogramma zou onvoldoende aansluiten bij de woningbehoefte in Afferden.	Er is aangestuurd op verschillende woningtypen. Het plan voorziet daar ook in. Een deel van de nieuwe woningen valt in de categorie betaalbaar. Ook binnen de categorie betaalbaar is er onderscheidt gemaakt. Bijvoorbeeld in sociale huurwoningen en betaalbare koop. Het plan voorziet in de verwachte behoefte. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op het onderdeel '4. Ladder van duurzame verstedelijking' van de zienswijze van reclamant. In het plan is geen verplichting worden opgenomen om de woningen eerst aan te bieden aan de inwoners van Afferden. De zienswijze geeft op dit punt daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
15. De nieuwbouwontwikkeling schaadt het dorpsaanzicht van Afferden. Dit zou ruimtelijke niet aanvaardbaar zijn	Uit het beeldkwaliteitsplan blijkt dat het plan voorziet in een dorps- en landelijke architectuurvorm. Dit kwam ook als wens van omwonenden naar voren uit het participatieproces. Deze input is meegenomen en dit is derhalve zo verwerkt in het

	Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan is goedgekeurd door het Gelders Genootschap. In redelijkheid kan dan ook worden gesteld dat het plan ruimtelijk aanvaardbaar is en geen inbreuk maakt op het dorps-, groene en landelijke karakter, maar daarop juist aansluit. De zienswijze op dit punt geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
16. De indiener van de zienswijze is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met natuurwaarden. Volgens de indiener van de zienswijze gaat met het plan een geschikt leefgebied van de steenuil verloren.	Naar aanleiding van het flora- en faunaonderzoek heeft BRO nader onderzoek gedaan teneinde de functie van het plangebied voor de steenuil te bepalen en de aanwezigheid van deze soort vast te stellen dan wel met voldoende zekerheid uit te sluiten. Hoewel BRO kennelijk geen steenuilkasten rondom het plangebied heeft waargenomen, heeft BRO aangegeven dat de aanwezigheid daarvan niet is uitgesloten. BRO heeft als uitgangspunt voor haar aanvullende onderzoek dan ook gesteld dat ervan moet worden uitgegaan dat de nestlocaties zich in de directe omgeving van de waarneming clusters bevinden (paragraaf 4.1.2 van het Aanvullend onderzoek ecologie onderzoek steenuil' (bijlage 10 bij de toelichting op het plan)). Verondersteld dat het juist is wat de indiener van de zienswijze aangeeft met betrekking tot de aanwezigheid van steenuilkasten, is BRO aldus van een juist uitgangspunt uitgegaan. Voorts heeft BRO tijdens alle drie de veldbezoeken meermaals steenuilen waargenomen rond percelen aan de Koningstraat en de Oude Weisestraat aan de hand waarvan BRO drie territoria heeft vastgesteld (figuur 7 van het Aanvullend onderzoek ecologie onderzoek steenuil' (bijlage 10 bij de toelichting op het plan)). Op basis hiervan heeft BRO vastgesteld dat met de uitvoering van het plan weliswaar geschikt leefgebied van de steenuil verloren kan gaan, zoals reclamant ook stelt, maar omdat in de ruimere omgeving van het plangebied veelvuldig kleinschalig cultuurlandschap aanwezig is, wat zeer geschikt leefgebied betreft, is aannemelijk dat het plangebied, gelet op de ligging daarvan, ten opzichte van de steenuil-territoria niet essentieel is voor de betreffende territoria. Om die reden kan een mogelijke overtreding met betrekking tot de steenuil redelijkerwijs op voorhand worden uitgesloten. Hetgeen de indiener van de zienswijze naar voren heeft gebracht, maakt dan ook niet dat BRO niet tot de juiste conclusies is gekomen. Dit deel van de zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het plan.
17. De indieners van de zienswijzen geven aan dat op 1,6 km een geitenhouderij is	Aspecten van volksgezondheid zijn een bij de vaststelling van een plan mee te wegen belang. Er is echter geen vast kader op welke manier de gevolgen voor de gezondheid

gevestigd. In het bestemmingsplan is hier geen rekening mee gehouden.	bij de vaststelling van een plan moet worden betrokken (ABRvS 19 juli 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2791, r.o. 6.1). De GGD adviseert om terughoudend te zijn met het bouwen van gevoelige bestemmingen binnen 2 kilometer van een geitenhouderij en met name binnen 500 meter van een geitenhouderij. Dit vanwege een verhoogd risico op longontsteking. Ten zuidwesten van de planlocatie Groenemorgen is een geitenhouderij gevestigd. De geitenhouderij ligt op een afstand van meer dan 1300 meter van de 'Groenemorgen'. Dit is een aanzienlijke groter afstand dan de 500 meter die de GGD noemt, maar wel binnen de contour van 2000 meter waar de GGD vraagt om terughoudend te zijn. De gemeente Druten vindt het belangrijk dat er in de gemeente nieuwe woningen worden gebouwd om aan de grote behoefte te kunnen voldoen. Omdat de afstand van het plangebied ruim groter is dan de 500 meter contour die de GGD noemt, vindt de gemeente woningbouw op de locatie "Groenemorgen" goed te verdedigen. Dit deel van de zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het plan.
18. De indiener van de zienswijze is van mening dat het uitzicht en de privacy onevenredig wordt aangetast.	Zoals de indiener van de zienswijze zelf terecht stelt is er geen sprake van een recht op een blijvend vrij uitzicht. Er zijn in dit geval ook geen concrete omstandigheden die maken dat de indiener van de zienswijze dit wel heeft. Ten aanzien privacy wordt erkend dat het plan wellicht tot een afname van de privacy van de indiener zal kunnen leiden, maar dat dit niet onevenredig is. Het plan voorziet in de realisatie van aaneengebouwde woningen met een goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte van 11 meter. Er is aldus geen sprake van hoogbouw. Bovendien staat het vast te stellen bouwvlak van de woningen op een grote afstand van het perceel en de woning van de indiener van de zienswijze, respectievelijk circa 15 meter en meer dan 30 meter. De woningen kunnen niet buiten het bouwvlak worden gebouwd en de locatie ligt daarmee dus vast. Gelet hierop wordt de privacy van de indiener niet onaanvaardbaar aangetast. Daar komt bij dat het plan voorziet in een noodzakelijke uitbreiding van de kern Afferden, teneinde te kunnen voorzien in de bestaande woonbehoefte. Het plan dient dan ook een zwaarwegend maatschappelijk belang, hetgeen eveneens bij de afweging is betrokken. Dit deel van de zienswijze geeft dan ook evenmin aanleiding tot aanpassing van het plan.
19. Aangegeven wordt dat het woningbouwplan hun woon- en leefklimaat aantast.	Ten aanzien van de reeds behandelde onderdelen, wordt verwezen naar de antwoorden bij die onderdelen. Betwist wordt dat die genoemde aspecten leiden tot de aantasting van het woon- en leefklimaat van de indiener van de zienswijze. Dit is voldoende bij de

	belangenafweging betrokken. Ten aanzien van de door reclamant te verwachten schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden, zij opgemerkt dat dit in beginsel een uitvoeringsaspect betreft. Daarbij zij opgemerkt dat het bouwverkeer niet langs de woning van reclamant rijdt en dat bovendien met de aannemer(s) afspraken zullen worden gemaakt omtrent eventuele schadeafwikkeling. De mogelijke gevolgen van de bouwwerkzaamheden en de als gevolg daarvan door reclamant gevreesde schade zijn dan ook voldoende bij de belangenafweging betrokken. Dit deel van de zienswijze geeft dan ook evenmin aanleiding tot aanpassing van het plan.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen: - Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen - Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd; - Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.	

Zienswijze 5:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. Indieners van de zienswijze zijn van mening dat de keuze voor het woningbouwplan Driemorgen/Groenemorgen op oneigenlijke gronden is gebaseerd, omdat onduidelijk is of het woningbouwprogramma voldoende betaalbare woningen kent.	De gemeente heeft met de ontwikkelaar afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Conform de voorwaarde dat 60% van de woningen betaalbare woningen moeten zijn is met de ontwikkelaars afgesproken dat 60% van de woningen in het betaalbare segment vallen. In dit geval minimaal 36 van de 60 woningen. De prijsafspraken zijn gebaseerd op de prijzen die worden gehanteerd binnen de regio Arnhem Nijmegen.

2. In de zienswijze wordt aangegeven dat de locatie een open gebied moet blijven en dat onvoldoende is onderbouwd waarom is gekozen voor deze locatie	Ook voor de kern Afferden is er een grote vraag naar woningen. Om aan deze behoefte te kunnen voldoen zijn er locaties nodig die geschikt zijn voor woningbouw. In het verleden zijn er meerdere locaties in beeld geweest voor woningbouw. Mede op basis van het 'Toetsingskader woningbouwinitiatieven' welke door de gemeenteraad is vastgesteld is er een keuze gemaakt voor onder meer de locatie Driemorgen (nu Groenemorgen). De locatie is gelegen binnen de bebouwde kom en kan gezien worden als een inbreidingslocatie. Bij de keuze voor een woningbouwlocatie is het vaak onmogelijk dat dit ten koste gaat van open ruimte. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan is rekening gehouden met het dorpse karakter. Aan de randen ten zuiden van het plan mag niet hoger gebouwd worden dan twee bouwlagen.
3. De indieners van de zienswijze zetten vraagtekens bij het peil in het plangebied. Indieners zijn bang voor wateroverlast in de achtertuin. In een aanvulling op de zienswijze wordt gesteld dat wateroverlast moet worden voorkomen. Het aanleggen van een sloot wordt als een mogelijke oplossing gezien.	Uit het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting) en paragraaf 4.8.7 van de toelichting op het plan blijkt dat een minimaal bouwpeil wordt geadviseerd van +7,05 NAP. De bouwpeilen van de bestaande woningen aan de Koningstraat liggen hoger, namelijk tussen de +7,28 NAP en + 7,47 NAP. De woningen aan de Koningstraat zullen dus hoger liggen dan de nieuwe woningen in Groenemorgen. Voor de woningen aan de Koningstraat worden geen problemen voorzien. Het klopt dat de achtertuin van de indiener van de zienswijze lager ligt dan de woningen zelf. Door de ophoging van het plangebied Groenemorgen en het wegvallen van de C-watgang is het mogelijk dat het water dat in de achtertuin valt minder goed weg kan lopen. Of dit ook het geval is, is op dit moment niet duidelijk. De eigenaar van een perceel is primair verantwoordelijke voor de afvoer van het hemelwater dat op hun perceel valt. Maar in het waterhuishoudkundig plan is ook aangegeven dat nieuwe aanlegpeilen van het maaiveld niet mogen leiden tot wateroverlast voor de percelen rondom het plangebied. Hoe dit concreet zal worden uitgevoerd/aangelegd is niet in het waterhuishoudkundig plan uitgewerkt of omschreven. Dit zal bij de verder civiele uitwerking wel moeten gebeuren. Een mogelijke oplossing kan zijn: 1. Toepassen grondkerende constructie tussen het plangebied en het perceel van de indiener van de zienswijze. Dit om het hoogteverschil op te vangen; 2. Aanleggen van een leiding vanaf achterzijde nieuwe percelen, grenzend aan het perceel van de indiener van de zienswijze, naar het oppervlaktewater binnen

	het nieuwbouwplan. Dit om eventueel afstromende water vanaf het perceel in te zamelen en af te voeren. 3. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om dergelijke voorzieningen zoals benoemd in punt 1 en 2 te realiseren. Bij de verdere uitwerking van het woningbouwplan worden de eventueel benodigde maatregelen opgenomen. De maatregelen zullen meegenomen worden bij de aanvraag voor de watervergunning. De benodigde maatregelen zullen ook notarieel vastgelegd worden middels een kwalitatieve verplichting. Gelet op het voorgaande is de natuurlijke afwatering van de bestaande woningen rondom het plan en de beoogde woningen binnen het plan in de afweging betrokken en voldoende geborgd.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 6:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indiener van de zienswijze is van mening dat het participatietraject onvoldoende is geweest.	Vooropgesteld zij opgemerkt dat de gemeente participatie belangrijk vindt. Ook in dit geval is daar waarde aan gehecht. Het wordt betreurd dat de indiener van de zienswijze kennelijk het gevoel heeft gehad dat voor hun argumenten geen ruimte zou zijn geweest. In het participatietraject is namelijk wel degelijk ruimte gegeven en waarde gehecht aan de verschillende opvattingen en argumenten met betrekking tot het plan. De gemeente is het niet eens met de mening van de in de indiener van de zienswijze dat het participatietraject onvoldoende is geweest. Als bijlage 14 bij het plan is het omgevingsdossier gevoegd. Daarin heeft de initiatiefnemer van het plan beschreven hoe omwonenden en andere belanghebbenden van het plan bij de planvorming zijn betrokken en hoe zij over de planvorming zijn geïnformeerd. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat het participatieproces heeft plaatsgevonden door middel van nieuwsbrieven, enquêtes, participatiebijeenkomsten, persoonlijke brieven en

	individuele en gezamenlijke gesprekken. Wat er precies aan participatie is gedaan staat verder uitvoerig beschreven in het omgevingsdossier. Gelet hierop heeft er wel degelijk een participatie en een omgevingsdialoog plaatsgevonden. De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
2. In de zienswijze staat dat de verkeersnotitie die is opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan niet deugdelijk is en niet gebruikt kan worden als onderbouwing voor het bestemmingsplan.	De indiener van de zienswijze wordt niet gevolgd in zijn stelling dat het plangebied als buitengebied kwalificeert dient te worden. Door de stedelijke ontwikkeling van de afgelopen decennia is het plangebied binnen de kom komen te liggen en valt daarmee binnen het bestaande stedelijk gebied, zoals ook blijkt uit de gemeentelijke kaart 'Bestaand stedelijk gebied' (zie paragraaf 2.2.1). Bovendien wordt het onderscheid tussen 'buitengebied' of 'rest bebouwde kom' gevormd door de verkeerskundige komgrenzen. In dit geval ligt het plangebied binnen de verkeerskundige komgrenzen. In het verkeerskundig onderzoek (bijlage 2 bij de toelichting) is daarom terecht 'rest bebouwde kom' ten aanzien van de ligging gehanteerd. Het verkeerskundig onderzoek gaat uit van aantallen en woningtypen, zoals deze ook zijn omschreven in het beeldkwaliteitsplan. Deze aantallen stemmen overeen met de maximale aantallen zoals op de verbeelding van het plan worden genoemd. Gelet hierop blijkt dat het verkeersrapportage de juiste aantallen en woningtypen tot uitgangspunt heeft genomen. Er is dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat het verkeersrapport op dit punt onjuist zou zijn. Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Dit verkeersrapport wordt als bijlage aan onderhavige nota van zienswijze gehecht (Onderdeel C). Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit

	betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen probleem verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. In de zienswijze wordt geïnsinueerd dat er bewust een verkeert beeld wordt gegeven van de situatie van de Driemorgen door foto's, op te nemen van een 'lege Driemorgen'. De gemeente neemt stellig afstand van deze insinuatie.
3. Er is onvoldoende naar een alternatieve ontsluiting gezocht.	Een alternatieve ontsluiting voor de Groenemorgen is niet te realiseren, omdat de gemeente dan wel ontwikkelaar geen grondposities heeft om een alternatieve ontsluiting te kunnen realiseren. Daar komt bij dat de gekozen ontsluiting via de Driemorgen voldoet en niet op wettelijke bezwaren stuit. De erftoegangsweg Driemorgen heeft meer dan voldoende capaciteit om de nieuwe wijk op aan te laten sluiten.
4. Door de Driemorgen als ontsluitingsweg te gebruiken is er een gevoel van onveiligheid ontstaan bij de bewoners. Bij de zienswijze is een bijlage gevoegd ter ondersteuning van deze zienswijze. Het betreft een stuk van de voorzitter van Veilig Verkeer Nederland afdeling Wijchen.	In de zienswijze wordt een brief van de voorzitter van de VVN Wijchen aangehaald. In deze brief van VVN worden geen objectieve verkeerskundig argumenten genoemd. De brief gaat vooral in op subjectieve aannames en gevoelens. Wij herkennen ons niet in de argumenten die in de brief van VVN staan. De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer.
5. De indiener van de zienswijze stelt het gebruik van de calamiteiten-ontsluiting ter discussie.	De brandweer heeft aangegeven dat zij geen 2 ^e ontsluitingsweg kunnen eisen. Wel is één toegangsweg nodig die voldoet aan de gestelde eisen van het bouwbesluit art. 6.37. De hoofdontsluiting zal aan deze eis moeten voldoen. Hier is ook voldoende ruimte voor. De tweede ontsluiting is bedoeld voor langzaam verkeer, maar kan wanneer dit nodig wordt geacht ook ingezet worden voor ander verkeer wanneer onverhoopt de eigenlijk ontsluiting niet toegankelijk is.
6. De woon- en leefomgeving van de bewoners van de Driemorgen worden ernstig en onacceptabel	De ontwikkelaar heeft afspraken gemaakt met de oorspronkelijke eigenaar van het plangebied over het bouwverkeer. Afgesproken is dat het bouwverkeer niet over de Driemorgen gaat maar via de Oude Weisestraat ter hoogte van Oude Weisestraat 2-1

aangetast door het bouwverkeer.	en Koningstraat 104. De vrees voor ernstig en onacceptabel bouwverkeer is dan ook ongegrond. Dat er straks bij de werkzaamheden bouwpersoneel door de Driemorgen rijdt is niet bezwaarlijk.
7. De indiener van de zienswijze is van mening dat de aansluiting van het riool van de nieuwe wijk in de toekomst voor problemen kan gaan zorgen. Er is onvoldoende onderbouwd dat de aansluiting van het riool geen problemen oplevert voor de omgeving.	Allereerst wordt opgemerkt dat vanaf het plangebied alleen afvalwater wordt afgevoerd. Het hemelwater wordt volledig binnen het plan verwerkt. Het riool in Afferden wordt dus alleen met extra afvalwater belast. De extra hoeveelheid afvalwater bedraagt 0,417 l/s. Het gemaal van Afferden heeft een capaciteit van 70 m³/h met een normcapaciteit van 66,7 m³/h. Dit betekent dat er nog 3,3 m³/h aan ruimte is. Uit paragraaf 4.5.3 van het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting) dat onderdeel uitmaakt van de toelichting op het plan, volgt dat de vuilwaterbelasting voor de beoogde 60 nieuwe woningen 1,50 m³/h (0,417 l/s) bedraagt. Hieruit volgt dan ook dat de beoogde 60 woningen op het bestaande rioolstelsel c.q. het pompgemaal kunnen worden aangesloten. Het bestaande pompgemaal Afferden is bestand tegen de beoogde 60 woningen die het plan mogelijk maakt. Het riool van de woningen in Groenemorgen wordt aangesloten op de (ontvangstput) in de Driemorgen. Bij maatgevende buien (bui 08 oftewel T=2 en bui 10 oftewel T=10) zal de waterstand in het rioolstelsel respectievelijk 2 mm en 3 mm hoger komen te staan dan in de huidige situatie. De waterstand in de ontvangstput in de Driemorgen ligt, ook bij maatgevende buien, voldoende ver onder de deksel van de ontvangstput. Er is voldoende ruimte om een lichte stijging van de waterstand op te vangen. Ook met de aansluiting van Groenemorgen op het riool wordt voldaan aan de ontwerpisen en normen van de gemeente Druten. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
8. De indiener van de zienswijze stelt dat de waterberging in het plan onvoldoende is geregeld dan wel onvoldoende is geborgd.	Onderdeel van het bestemmingsplan Groenemorgen is het waterhuishoudkundig plan. Dit plan geeft inzicht in de wateropgave en de manier waarop het water wordt verwerkt in het plan zonder dat dit voor overlast zorgt voor zowel de nieuwe bewoners als voor de omgeving. Het waterhuishoudkundig plan is zorgvuldig opgesteld en over de inhoud is meermalen overleg gevoerd tussen ontwikkelaar, het waterschap en de gemeente. Zoals ook in de zienswijze aangegeven heeft het waterschap ingestemd met het waterhuishoudkundig plan. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4.8. toelichting gegeven op hoe de waterhuishouding in het plan is geregeld. Het genoemde waterhuishoudkundige plan is de basis voor dit deel van de toelichting. Op basis van het waterhuishoudkundig plan kan gesteld wordt dat het plan voldoende

	waterberging heeft. In artikel 6.2.4 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen met betrekking tot de te realiseren water compenserende maatregelen c.q. de waterberging. De maatregelen met betrekking tot klimaatadaptatie zijn hiermede voldoende in het plan geborgd.
9. De Laddertoets in het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende. De toetst geeft onvoldoende duidelijkheid in de concrete behoefte van het woningbouwplan.	De Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in artikel 3.1.6 van het Bro is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het artikel ziet op een motiveringsvereiste van de behoefte aan de met het plan mogelijk te maken ontwikkeling. Aan die motiveringsplicht wordt voldaan. In paragraaf 3.1.3 is gemotiveerd dat de realisatie van zestig (60) woningen voor zowel starters als doorstromers past binnen de regionale woonagenda. De behoefte is in paragraaf 3.2.3, 3.3.2 en 3.3.4 nader uitgewerkt. Daaruit volgt dat het plan past binnen het beleid van de verschillende overheden. Uit de toelichting volgt dan ook dat de laddertoets niet ontbreekt en dat de behoefte voldoende is gemotiveerd. Bovendien heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de woonwensen van geïnteresseerden. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het 'Omgevingsdossier Groenemorgen Afferden (bijlage 14 van de toelichting bij het bestemmingsplan)'. Hieruit volgt eveneens dat in de behoefte wordt voorzien.
10. De indiener van de zienswijze is van mening dat in het bestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd waarom is afgeweken van de vigerende Structuurvisie.	De indiener van de zienswijze stelt dat uit de toelichting bij het plan niet volgt dat van overprogrammering van woningbouwplannen inmiddels geen sprake meer is. De indiener van de zienswijze wordt hierin niet gevolgd. In de jaren 2011/2012 was er sprake van over programmering van woningbouwplannen gelet op de vraag op dat moment. Het is een feit van algemene bekendheid dat die vraag inmiddels explosief is gestegen. Uit de toelichting blijkt dat anno 2023 er juist wel een grote woningbehoefte is en dat de uitbreidingslocaties voor woningbouw die zijn opgenomen in de structuurvisie onvoldoende zijn om aan de woningbouwbehoefte in de gemeente Druten, en in de kern Afferden in het bijzonder, te kunnen voldoen. In paragraaf 3.1.3 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt bovendien ingegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking, waaruit blijkt dat het voorliggende plan voorziet in een regionale woningbehoefte, zoals volgt uit de Woonagenda subregio Nijmegen e.o. 2020 – 2030, maar ook uit Woondeal 2.0, vastgesteld op 8 maart 2023. Ten aanzien van het benutten van stedelijk gebied, zoals in de Structuurvisie 2012 is

	verwoord, voldoet het plan daar juist aan. De indiener van de zienswijze verwijst weliswaar naar paragraaf 3.3.1 van de toelichting op het bestemmingsplan, waaruit volgt dat het plangebied in de Structuurvisie 2012 is aangeduid als 'gemengde functie buitengebied/verbreden landbouw', maar reclamant miskent dat het plangebied inmiddels aan drie (3) zijde is omgeven door bestaand woongebied. Door de stedelijke ontwikkeling van de afgelopen decennia is het plangebied binnen de kom komen te liggen en valt daarmee binnen het bestaande stedelijk gebied. De gemeenteraad heeft in 2020 de begrenzing van het bestaand stedelijk gebied voor Druten vastgesteld. Een kaart van het 'Bestaand stedelijk gebied' zoals door de gemeenteraad is vastgesteld is opgenomen in paragraaf 2.2.1. In dit geval is er dan ook juist sprake van het benutten van bestaand stedelijk gebied, en wordt aldus ter zake niet van de Structuurvisie 2012 afgeweken.
11. De indieners van de zienswijze vinden de kwaliteit van het woningbouwplan onvoldoende.	Bij een goede ruimtelijke ontwikkeling spelen heel veel aspecten een rol die invloed hebben op het plan en de kwaliteit van het plan. Al deze belangen worden afgewogen en integraal beoordeeld. Voor de gemeente is het belangrijk dat de woningen aansluiten bij de woningbehoefte en dat er betaalbare woningen worden gerealiseerd. Daarnaast dient er voldoende ruimte te zijn voor bijvoorbeeld waterberging en ook moeten er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. In samenspraak met de ontwikkelaar en de Commissie Ruimtelijk Kwaliteit is een stedenbouwkundig plan gemaakt dat aan de verschillende wettelijke vereisten voldoet, maar waar ook aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit nog eens extra te borgen is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan biedt later bij de vergunningaanvraag kaders voor de ruimtelijke kwaliteit van de woningen in het plan.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 7:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
De zienswijze is identiek aan zienswijze 4. Voor de inhoudelijke behandeling van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de	

beoordeling van zienswijze 4.
Conclusie/verwerking
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen: - Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen - Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd; - Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.

Zienswijze 8:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. Het verkeersonderzoek is gebrekkig en onvoldoende om gebruikt te worden voor de onderbouwing van het bestemmingsplan	De gemeente heeft aanleiding van de discussie rondom het aspect verkeer, en dan met name de ontsluiting van de wijk Groenemorgen, een second opinion van het verkeersonderzoek laten opstellen. Dit onderzoek is uitgevoerd door Studio Verbinding. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. In het verkeersrapport van Studio Verbinding wordt eveneens uitgegaan van een bestaande verkeersintensiteit van de erftoegangsweg 'De Driemorgen' van minder dan 200 voertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het feit dat de weg uitsluitend voor een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer een functie vervult. Gelet hierop is er geen reden om aan deze aangenomen bestaande verkeersintensiteit te twijfelen. Het plangebied zal worden aangesloten op de bestaande weg de Driemorgen. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen probleem verwacht.

	De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken.
2. In de zienswijze wordt er op gewezen dat het kruispunt van de Koningstraat en de Driemorgen gevaarlijk is.	Het kruispunt van de Koningstraat met de Driemorgen ligt buiten het plangebied. De verkeerssituatie op deze kruising is dan ook lastig te koppelen met het plan Groenemorgen. Door de komst van de wijk Groenemorgen zal het drukker worden op het kruispunt, maar de functie van het kruispunt zal niet veranderen. Een eventuele aanpassing van het kruispunt in relatie tot de komst van de wijk Groenemorgen is dan ook nu niet aan de orde. Het college van B&W heeft de gemeenteraad voorgesteld om krediet beschikbaar te stellen voor het onderzoek naar een veilige, groene en aantrekkelijke Koningstraat. Het kruispunt met de Driemorgen maakt hier onderdeel van uit.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 9:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
De zienswijze is identiek aan zienswijze 4. Voor de inhoudelijke behandeling van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beoordeling van zienswijze 4.	
Conclusie/verwerking	

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen:

- Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen;
- Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd;
- Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.

Zienswijze 10:

Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indieners van de zienswijze maken zich zorgen over de gevolgen van het plan Groenemorgen voor het water ter hoogte van hun perceel. De indieners van de zienswijze verzoeken om de waterhuishouding zo te regelen dat zij geen wateroverlast ervaren van het plan.	De woning van de indieners van de zienswijze ligt op ruim 50 meter van het plangebied. Tussen de betreffende woning en het plangebied ligt een A-watergang. Ten behoeve van het woningbouwplan is een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Dit plan toont aan dat het binnen het plan voldoende bergingscapaciteit voor water gerealiseerd kan worden. Het water binnen het plangebied wordt afgevoerd via de bestaande A-watergang ten oosten en ten zuiden van het plangebied. Ook nu wordt het water dat in het plangebied valt op deze manier afgevoerd. Het waterhuishoudkundige plan is voor de start van de bestemmingsplanprocedure met het waterschap rivierenland afgestemd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het perceel van de indiener van de zienswijze wateroverlast zal ondervinden van het woningbouwplan.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 11:

Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. Indieners van de zienswijzen kunnen zich niet vinden in het verkeersonderzoek dat heeft plaatsgevonden. Het verkeersonderzoek bevat een aantal aannames en uitgangspunten die niet juist zijn.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen problemen verwacht. Er is geen reden om te twifelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. Bureau BOOT heeft de verkeersintensiteit op de Driemorgen geschat op 200 motorvoertuigen per etmaal. Nadien zijn verkeerstellingen gehouden. Hieruit blijkt dat dit geschatte aantal te hoog is gebleken. Uit de nieuwe tellingen blijkt dat er ongeveer 100 voertuigen per etmaal gebruik maken van de Driemorgen. Dit lagere aantal heeft geen invloed op de resultaten van het verkeersonderzoek. Verkeer volgt veelal de snelste route naar de hoofdbestemming. Gekeken naar de locatie waar het plan ontsluit op het bestaande wegennet van Afferden en drie logische hoofdbestemmingen zijn de volgende aanbevolen routes af te leiden: • Kern Druten -> Via Driemorgen naar noorden, afhankelijk van bestemming in Druten via Klapstraat – Van Heemstraweg óf KKoningsweg – Scharenburg; • A50/Nijmegen/N322 richting oosten -> via Driemorgen naar noorden, via Koningstraat (oostelijke richting) naar Van Heemstraweg , Deesterweg – N322 • A15/A2 N322 richting westen -> Via Driemorgen naar noorden, Koningstraat, Oudeweisestraat, Scharenburg, N322 Voor verkeer richting Bergharen en Horssen geldt dat deze ook een route aanbevolen

	krijgen via de Driemorgen in noordelijke richting naar de Koningstraat. Het is dus de verwachting dat het meeste verkeer via de Driemorgen afgewikkeld gaat worden.
2. Aangegeven wordt dat het extra verkeer niet op een veilige manier afgewikkeld kan worden. Hierbij wordt verwezen naar een brief van Veilig Verkeer Nederland. Er wordt een suggestie gedaan voor een ontsluiting via de Koningstraat.	In de zienswijze wordt een brief van de voorzitter van de VVN Wijchen aangehaald. In deze brief van VVN worden geen objectieve verkeerskundig argumenten genoemd. De brief gaat vooral in op subjectieve aannames en gevoelens. Wij herkennen ons niet in de argumenten die in de brief van VVN staan. De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer. Een ontsluiting via de Koningstraat ligt niet voor de hand, omdat de Driemorgen prima geschikt is om de nieuwe wijk te kunnen ontsluiten. Daarnaast heeft zowel de initiatiefnemers als de gemeente geen grondposities ter hoogte van de Koningstraat om een andere ontsluiting te kunnen realiseren.
3. De indieners van de zienswijzen vrezen problemen bij de afvoer van vuilwater in het plangebied. Het is onduidelijk of het riool waar op aangesloten zal gaan worden voldoende is gedimensioneerd.	Allereerst wordt opgemerkt dat vanaf het plangebied alleen afvalwater wordt afgevoerd. Het hemelwater wordt volledig binnen het plan verwerkt. Het riool in Afferden wordt dus alleen met extra afvalwater belast. De extra hoeveelheid afvalwater bedraagt 0,417 l/s. Het gemaal van Afferden heeft een capaciteit van 70 m³/h met een normcapaciteit van 66,7 m³/h. Dit betekent dat er nog 3,3 m³/h aan ruimte is. Uit paragraaf 4.5.3 van het waterhuishoudkundig plan (bijlage 7 bij de toelichting) dat onderdeel uitmaakt van de toelichting op het plan, volgt dat de vuilwaterbelasting voor de beoogde 60 nieuwe woningen 1,50 m³/h (0,417 l/s) bedraagt. Hieruit volgt dan ook dat de beoogde 60 woningen op het bestaande rioolstelsel c.q. het pomp-gemaal kunnen worden aangesloten. Het bestaande pomp-gemaal Afferden is bestand tegen de beoogde 60 woningen die het plan mogelijk maakt. Het riool van de woningen in Groenemorgen wordt aangesloten op de (ontvangstput) in de Driemorgen. Bij maatgevende buien (bui 08 oftewel T=2 en bui 10 oftewel T=10) zal de waterstand in het rioolstelsel respectievelijk 2 mm en 3 mm hoger komen te staan dan in de huidige situatie. De waterstand in de ontvangstopput in de Driemorgen

	ligt, ook bij maatgevende buien, voldoende ver onder de deksel van de ontvangstput. Er is voldoende ruimte om een lichte stijging van de waterstand op te vangen. Ook met de aansluiting van Groenemorgen op het riool wordt voldaan aan de ontwerpeisen en normen van de gemeente Druten. Dit deel van de zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 12:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indieners van de zienswijze maken zich zorgen over de extra verkeersbewegingen voor de Driemorgen in relatie tot de extra verkeersveiligheid. De indieners van de zienswijze willen graag een tweede ontsluiting van de nieuwe wijk via de Koningstraat.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen probleem verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. Een ontsluiting via de Koningstraat ligt niet voor de hand, omdat de Driemorgen prima geschikt is om de nieuwe wijk te kunnen ontsluiten. Daarnaast heeft zowel de initiatiefnemers als de gemeente grondposities ter hoogte van de Koningstraat om een

	andere ontsluiting te kunnen realiseren.
2. De aansluiting van de Driemorgen met de Koningstraat is een onoverzichtelijke verbinding/aansluiting.	Het kruispunt van de Koningstraat met de Driemorgen ligt buiten het plangebied. De verkeerssituatie op deze kruising is dan ook lastig te koppelen met het plan Groenemorgen. Door de komst van de wijk Groenemorgen zal het drukker worden op het kruispunt, maar de functie van het kruispunt zal niet veranderen. Een eventuele aanpassing van het kruispunt in relatie tot de komst van de wijk Groenemorgen is dan ook nu niet aan de orde. Het college van B&W heeft de gemeenteraad voorgesteld om krediet beschikbaar te stellen voor het onderzoek naar een veilige, groene en aantrekkelijke Koningstraat. Het kruispunt met de Driemorgen maakt hier onderdeel van uit.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 13:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indieners van de zienswijze maken zich zorgen over de verkeersafwikkeling van het plan. De toename van de verkeersbewegingen kan niet op een veilige manier verwerkt worden. Er wordt voorgesteld om een andere ontsluiting te kiezen voor het plan.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de

	verkeersafwikkeling geen probleem verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. Een ontsluiting via de Koningstraat ligt niet voor de hand, omdat de Driemorgen prima geschikt is om de nieuwe wijk te kunnen ontsluiten. Daarnaast heeft zowel de initiatiefnemers als de gemeente geen grondposities ter hoogte van de Koningstraat om een andere ontsluiting te kunnen realiseren. De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer.
2. De aansluiting van de Driemorgen met de Koningstraat is een onoverzichtelijke verbinding/aansluiting.	Het kruispunt van de Koningstraat met de Driemorgen ligt buiten het plangebied. De verkeerssituatie op deze kruising is dan ook lastig te koppelen met het plan Groenemorgen. Door de komst van de wijk Groenemorgen zal het drukker worden op het kruispunt, maar de functie van het kruispunt zal niet veranderen. Een eventuele aanpassing van het kruispunt in relatie tot de komst van de wijk Groenemorgen is dan ook nu niet aan de orde. Het college van B&W heeft de gemeenteraad voorgesteld om krediet beschikbaar te stellen voor het onderzoek naar een veilige, groene en aantrekkelijke Koningstraat. Het kruispunt met de Driemorgen maakt hier onderdeel van uit.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 14:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze

De zienswijze is identiek aan zienswijze 4. Voor de inhoudelijke behandeling van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beoordeling van zienswijze 4.
Conclusie/verwerking
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen: - Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen - Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd; - Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.

Zienswijze 15:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De onderbouwing voor wat betreft de ontsluiting van de nieuwe wijk is niet representatief voor de huidige situatie. De straat Driemorgen is niet geschikt om de extra verkeersbewegingen te verwerken. Het verkeersonderzoek had niet gebruikt mogen worden als onderbouwing voor het bestemmingsplan.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen probleem verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. In de zienswijze wordt een brief van de voorzitter van de VVN Wijchen aangehaald. In deze brief van VVN worden geen objectieve verkeerskundig argumenten genoemd. De

	brief gaat vooral in op subjectieve aannames en gevoelens. Wij herkennen ons niet in de argumenten die in de brief van VVN staan. De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer. Ook met een toename van het aantal verkeersbewegingen blijft de Driemorgen primaire doel behouden.
2. De aansluiting van de Driemorgen met de Koningstraat is een onoverzichtelijke verbinding/aansluiting.	Het kruispunt van de Koningstraat met de Driemorgen ligt buiten het plangebied. De verkeerssituatie op deze kruising is dan ook lastig te koppelen met het plan Groenemorgen. Door de komst van de wijk Groenemorgen zal het drukker worden op het kruispunt, maar de functie van het kruispunt zal niet veranderen. Een eventuele aanpassing van het kruispunt in relatie tot de komst van de wijk Groenemorgen is dan ook nu niet aan de orde. Het college van B&W heeft de gemeenteraad voorgesteld om krediet beschikbaar te stellen voor het onderzoek naar een veilige, groene en aantrekkelijke Koningstraat. Het kruispunt met de Driemorgen maakt hier onderdeel van uit.
3. Indieners van de zienswijze geven aan dat het toetsingskader niet goed zou zijn toegepast en dat een combinatie met een andere locatie voor woningbouw een betere oplossing zou betekenen.	Door de stedelijke ontwikkeling van de afgelopen decennia is het plangebied binnen de kom komen te liggen en valt daarmee binnen het bestaande stedelijk gebied. De gemeenteraad heeft in 2020 de begrenzing van het bestaand stedelijk gebied voor Druten vastgesteld. Een kaart van het 'Bestaand stedelijk gebied' zoals door de gemeenteraad is vastgesteld is opgenomen in paragraaf 2.2.1. Het plangebied van de Groenemorgen is gelegen in het bestaand stedelijk gebied. De aangedragen redenen om te kiezen voor een andere locatie voor woningen worden niet onderkent. De Driemorgen is prima geschikt als ontsluitingsweg en de verkeersveiligheid is niet in het geding.
Conclusie/verwerking	

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 16:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indiener van de zienswijze vindt de Driemorgen niet geschikt om te gebruiken als ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Ook de straten St. Victorstraat en de Kerkweg zijn niet geschikt. In de zienswijze wordt opgeroepen om alsnog een andere ontsluiting te kiezen.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen problemen verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. De verwachting is dat de meeste mensen die in de nieuwe wijk komen te wonen via de Driemorgen naar hun woning gaan en ook via Driemorgen ook weer de wijk uitgaan. Een deel van het verkeer zal wellicht via de St. Victorstraat gaan. Ook de St. Victorstraat is een erftoegangsweg en heeft, naar verwachting, voldoende restcapaciteit om de extra verkeersbewegingen aan te kunnen. Voor de Kerkweg wordt nauwelijks een groei van het aantal verkeersbewegingen verwacht. De ontwikkeling van de woonwijk 'Groenemorgen' heeft dan ook geen noemenswaardige invloed op de verkeerssituatie aan de Kerkweg.

	Zowel de Driemorgen, de St. Victorstraat en de Kerkweg zijn erftoegangswegen, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer. Ook met een toename van het aantal verkeersbewegingen blijft de Driemorgen primaire doel behouden. Dit geldt ook voor de St. Victorstraat en de Kerkweg. De gemeente ziet geen noodzaak om te zoeken naar een andere ontsluiting.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 17:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
De zienswijze is identiek aan zienswijze 4. Voor de inhoudelijke behandeling van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beoordeling van zienswijze 4.	
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen: - Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen - Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd; - Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.	

Zienswijze 18:

Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
De zienswijze is identiek aan zienswijze 4. Voor de inhoudelijke behandeling van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beoordeling van zienswijze 4.	
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen: - Jongerenontmoetingsplaatsen: In artikel 4.1 Verkeer zal het woord jongerenontmoetingsplaatsen worden verwijderd zodat het niet meer mogelijk is om een jongerenontmoetingsplaatsen te realiseren in het plangebied van Groenemorgen - Het woord 'lampen' in artikel 6.2.3 van de planregels wordt verwijderd; - Artikel 6.2.1 sub k van de planregels wordt verwijderd. Door dit artikel te verwijderen verdwijnt de mogelijkheid om dakterrassen te realiseren.	

Zienswijze 19:	
Inhoud	Beoordeling van de zienswijze
1. De indiener van de zienswijze is van mening dat door de nieuwe woonwijk hun woonperceel volledig wordt ingesloten en hun vrije uitzicht wordt weggenomen. De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de mogelijke schade bij het bouw- en woonrijp maken.	Bij een ruimtelijke ontwikkeling is het vaak onvermijdelijk dat voor sommige percelen het vrije uitzicht wordt weggenomen. Dit is misschien jammer voor degene die het treft, maar het is in Nederland zo dat niemand recht heeft op een blijvend vrij uitzicht. Er zijn in dit geval ook geen concrete omstandigheden die maken dat de indiener van de zienswijze dit wel heeft. Het stedenbouwkundig houdt rekening met de bestaande woningen. Ten aanzien privacy wordt erkend dat het plan in sommige gevallen leidt tot een afname van de privacy van de omwonenden, maar deze afname is niet onevenredig. Daar komt bij dat het plan voorziet in een noodzakelijke uitbreiding van de kern Afferden, teneinde te kunnen voorzien in de bestaande woonbehoefte. Het plan dient dan ook een zwaarwegend maatschappelijk belang, hetgeen eveneens bij de afweging is betrokken. Bij een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling zal er een 0-meting plaatsvinden voor de start van de bouw bij de woningen in de directe omgeving van het plangebied. Mocht er schade optreden die door de bouw wordt veroorzaakt dan wordt deze vergoed. Uiteraard wordt er alles aan gedaan om de schade te voorkomen.

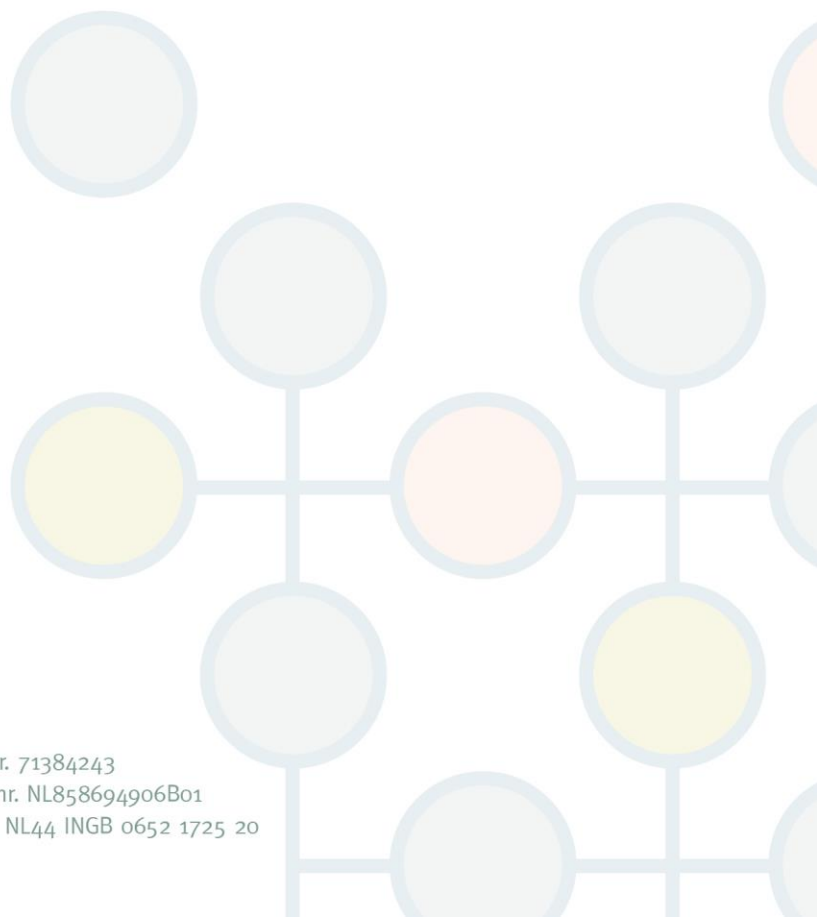
	De parkeerplaatsen komen aan de andere zijde van de geplande parkeercoffer aan één zijde en dus niet direct achter de woning. Achter de woning van de indiener van de zienswijze is een groenstrook gepland. De ontwikkelaar heeft aangegeven bereid te zijn om met de indieners van de zienswijze in gesprek te gaan om te kijken hoe eventuele overlast kan worden beperkt.
2. De indiener van de zienswijze vindt de Driemorgen niet geschikt voor de ontsluiting van 60 woningen. Dit geldt ook voor de St. Victorstraat en de Kerkweg. In de zienswijze wordt opgeroepen om alsnog een andere ontsluiting te kiezen.	Het verkeersonderzoek dat onderdeel is van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Bureau Boot. Het onderzoek is vervolgens intern getoetst, zoals gebruikelijk, en door de deskundige beoordeeld als een goed onderzoek dat gebruikt kan worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gezien de ontstane discussie over de geschiktheid van de Driemorgen heeft de gemeente aanleiding gezien om ten aanzien van het aspect verkeer en ontsluiting van het plan een second opinion op te laten stellen. Dit is uitgevoerd door Studio Verbinding. Laatstgenoemde heeft het rapport op 22 januari 2024 opgeleverd. Het onderzoek 'aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024' is toegevoegd als onderdeel C van deze zienswijzenota. Uit zowel het verkeersonderzoek van Boot Ingenieurs als uit het onderzoek van Studio Verbinding volgt dat de toename van ongeveer 500 verkeersbewegingen (worst case) tezamen met de bestaande verkeersintensiteit nog immer een relatief lage intensiteit betreft voor een erftoegangsweg, zoals de Driemorgen. Met deze intensiteit worden er met de verkeersafwikkeling geen problemen verwacht. Er is geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de twee verkeersonderzoeken. De verwachting is dat de meeste mensen die in de nieuwe wijk komen te wonen via de Driemorgen naar hun woning gaan en ook via Driemorgen ook weer de wijk uitgaan. Een deel van het verkeer zal wellicht via de St. Victorstraat gaan. Ook de St. Victorstraat is een erftoegangsweg en heeft voldoende restcapaciteit om de extra verkeersbewegingen aan te kunnen. Voor de Kerkweg wordt nauwelijks een groei van het aantal verkeersbewegingen verwacht. De ontwikkeling van de woonwijk 'Groenemorgen' heeft dan ook geen noemenswaardige invloed op de verkeerssituatie aan de Kerkweg. De Driemorgen is een erftoegangsweg, deze wegen zijn primair bedoeld voor het bereiken van bestemmingen. In dergelijke straten staat het doorstromen van verkeer niet centraal. Het uitwisselen van straat naar erf, het elkaar ruimte geven voor passeeracties bij smallere locaties is hierin niet vreemd. De aanwezige wegbreedte in

	combinatie met de korte rechtstanden, inrichting met elementenverharding en aanwezigheid van bebouwing onderstrepen ook deze functie. Het verblijven staat hier centraal, niet het afwikkelen van verkeer. Ook met een toename van het aantal verkeersbewegingen blijft de Driemorgen primaire doel behouden. Het kruispunt van de Koningstraat met de Driemorgen ligt buiten het plangebied. De verkeerssituatie op deze kruising is dan ook lastig te koppelen met het plan Groenemorgen. Door de komst van de wijk Groenemorgen zal het drukker worden op het kruispunt, maar de functie van het kruispunt zal niet veranderen. Een eventuele aanpassing van het kruispunt in relatie tot de komst van de wijk Groenemorgen is dan ook nu niet aan de orde. De gemeente ziet geen noodzaak om te zoeken naar een andere ontsluiting.
Conclusie/verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.	

Onderdeel C: Het aanvullend verkeersonderzoek van Bureau Verbinding, d.d. 22 januari 2024.



Rapportage verkeersonderzoek project Groenemorgen, Afferden



Colofon

Opdracht

Rapportage verkeersonderzoek project
Groenemorgen Afferden

Opdrachtgever

Gemeente Druten
t.a.v. J. Rouw
Postbus 1
6650 AA Druten

Opdrachthouder

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer

6104-2

Projectmedewerkers

Chris Delis

Status

DEFINITIEF

Controle

Nick van der Sterren

Datum

22 januari 2024

Inhoudsopgave

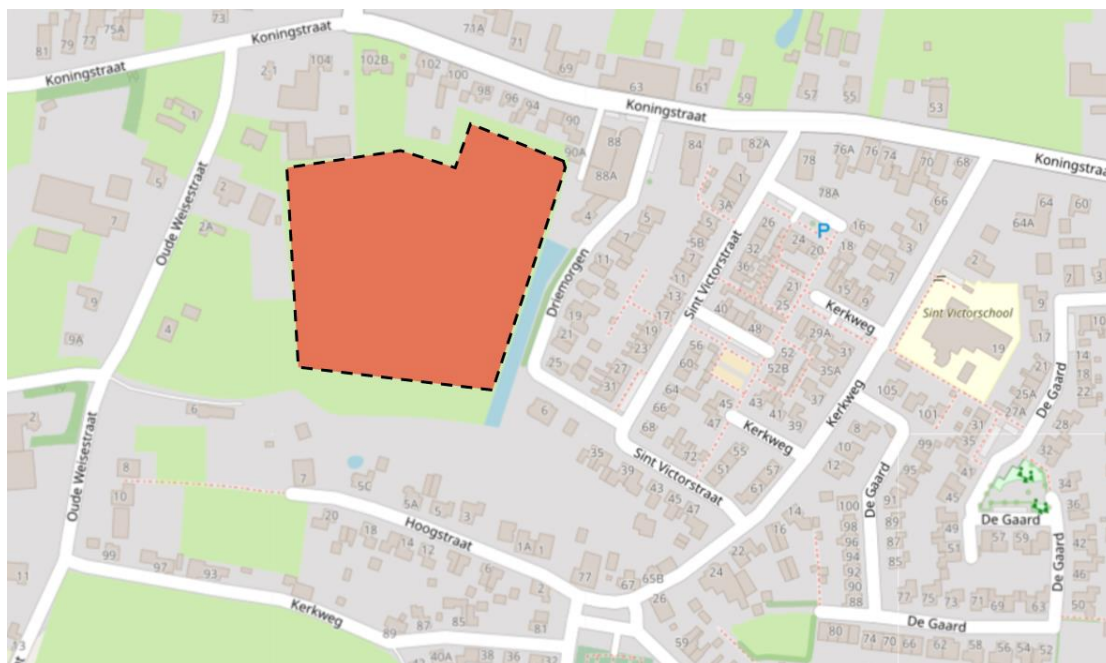
Colofon	2
1 Achtergrond en aanleiding.....	4
2 Verkeersintensiteit en verkeersgeneratie	5
Huidige situatie	5
Toekomstige situatie	5
3 Ontsluiting en verkeersafwikkeling	7
Ontsluiting en verkeersafwikkeling Driemorgen	7
Verkeersafwikkeling kruising Driemorgen – Koningstraat	8
4 Conclusie	9

1 Achtergrond en aanleiding

In Afferden lopen de voorbereidingen voor een woningbouwplan van circa 60 woningen, Groenemorgen. Het plangebied is weergegeven in figuur 1. Het plan sluit aan op de bestaande infrastructuur en wordt hierdoor ook ontsloten. Met de komst van deze woningen zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. In een eerder stadium is er onderzoek gedaan naar deze verkeersgeneratie en -afwikkeling.

De gemeente Druten wil graag een second opinion op deze eerdere rapportage omtrent de verkeersgenartie en – afwikkeling voor dit woningbouwproject. De gemeente heeft Studio Verbinding gevraagd om deze rapportage op te stellen.

In deze rapportage gaan we allereerst in op de verkeersgeneratie welke wordt verwacht met de komst van de nieuwe woningen. Vervolgens gaan we in op de ontsluiting van het plan op de bestaande infrastructuur, de afwikkeling van het verkeer op de Driemorgen en de afwikkeling van het verkeer op de kruising Driemorgen-Koningstraat.

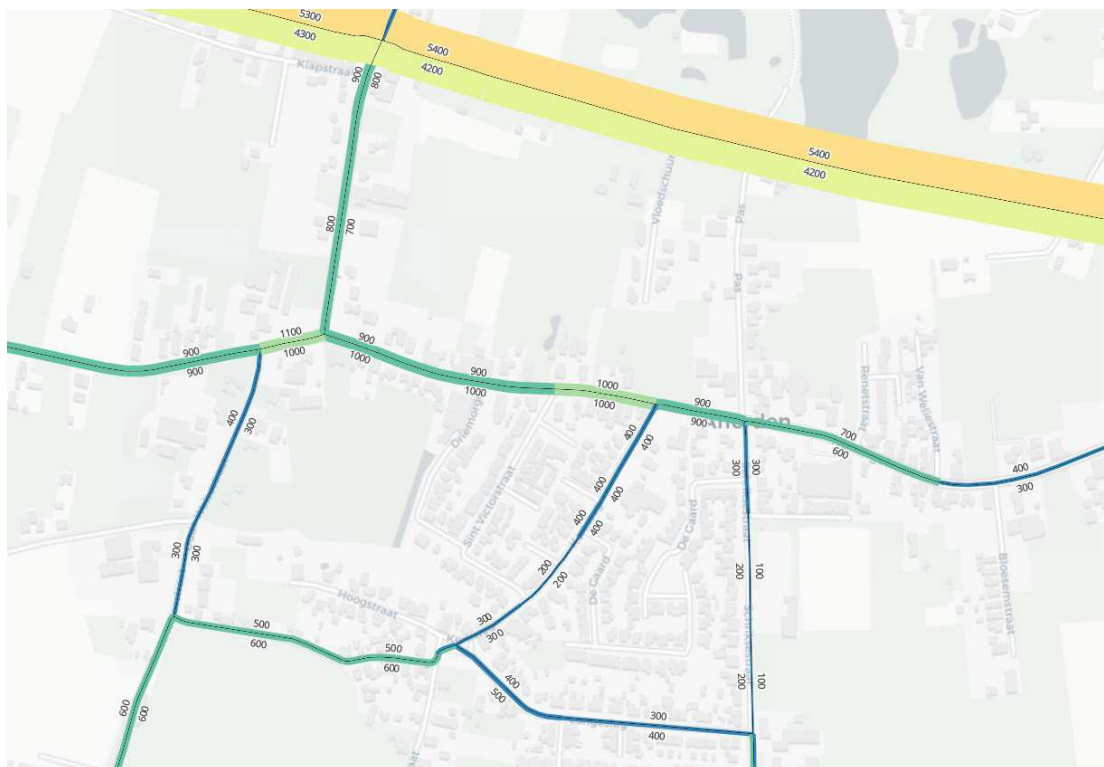


Figuur 1 projectlocatie ontwikkeling Groenemorgen Afferden

2 Verkeersintensiteit en verkeersgeneratie

Huidige situatie

In de huidige situatie zit er al een bepaalde hoeveelheid verkeer op de wegen welke in de toekomst als ontsluiting dienen voor het nieuwe woningbouwplan (de Driemorgen en de Koningstraat). Op het kaartje in figuur 2 is de verkeersintensiteit weergegeven volgens de prognose van het verkeersmodel voor 2030. In tabel 2 is de etmaalintensiteit weergegeven voor de wegvakken welke direct relevant zijn voor deze ontwikkeling.



Figuur 2: Etmaalintensiteiten omgeving plangebied volgens verkeersmodel (scenario 2032H)

Tabel 1: Etmaalintensiteiten omgeving plangebied

	Verkeersintensiteit
Driemorgen	Niet bekend (aanname: <200)
Koningstraat	1.900

Toekomstige situatie

Met de komst van de woningen binnen deze ontwikkeling neemt het verkeer in de omgeving toe. De verkeersgeneratie als gevolg hiervan berekenen we aan de hand van de kencijfers van het CROW (publicatie 381, Toekomstbestendig Parkeren). Hierbij houden we stedelijke zone 'rest bebouwde kom' en stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk' aan (conform Nota Parkeernormen Gemeente Druten, 2021). Het CROW geeft voor de verschillende functies een minimale en maximale verkeersgeneratie. In onderstaande tabel berekenen we de verkeersgeneratie en gaan we uit van de maximale verkeersgeneratie.

Tabel 2: Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

Type woning	Aantal eenheden	Kencijfer verkeersgeneratie (max.)	Verkeersgeneratie (weekdag) (max.)	Verkeersgeneratie (werkdag)* (max.)
Koop, huis, vrijstaand	5	8,6	43	48
Koop, huis, twee-onder-een-kap	6	8,2	49	54
Koop, huis, tussen/hoek	37	7,8	289	321
Huur, huis, sociale huur	12	6,0	72	80
Totaal			453	503

**Om met een weekdaggemiddelde naar een werkdaggemiddelde te berekenen, wordt er een omrekenfactor toegepast van 1,10 (afkomstig uit CROW richtlijn 381).*

Het verkeer in de omgeving van de ontwikkeling neemt toe. Op een gemiddelde werkdag bedraagt deze extra verkeersgeneratie maximaal 503 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling beoordelen we voor het drukste uur van de dag, waarin doorgaans circa 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. Op het drukste uur zijn dit circa 50 motorvoertuigbewegingen; iets minder dan één motorvoertuig per minuut.

3 Ontsluiting en verkeersafwikkeling

Ontsluiting en verkeersafwikkeling Driemorgen

Het plan sluit aan op de bestaande infrastructuur op de Driemorgen. De beoogde locatie voor de aansluiting is op de plek van de bocht in de straat Driemorgen (figuur 3). Op deze locatie ontstaat er een 3-taks kruispunt met de bestaande 2 takken van de Driemorgen en de ontsluiting van de Groenemorgen als derde tak.



Figuur 3: Locatie ontsluiting Groenemorgen

De Driemorgen is een woonstraat van ca. 4,80 meter breed waar bijna uitsluitend bestemmingsverkeer rijdt vanaf/naar de woningen op de Driemorgen. De verharding bestaat uit klinkers en de maximum toegestane snelheid is 30 km/h. Nabij de kruising met de Koningstraat zijn haakse parkeervakken gesitueerd.

Het verkeersmodel geeft geen intensiteiten voor de Driemorgen. Aangezien de weg uitsluitend voor een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer een functie vervult, verwachten we hier een lage intensiteit. We gaan uit van minder dan 200 motorvoertuigen per etmaal. Met deze intensiteiten worden er met de verkeersafwikkeling geen problemen verwacht op het nieuwe kruispunt.

Voor erftoegangswegen bestaat geen intensiteitscriterium. Het ASVV¹ gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en de omgeving dat de gewenste maximumsnelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de inrichting. Meer van belang dan een intensiteitscriterium zijn de stedenbouwkundige opzet, uitstraling en vormgeving van het gebied.

Met de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling Groenemorgen (ca. 500 mvt/etmaal) en de bestaande intensiteit op de Driemorgen (<200 mvt/etmaal), wordt de Driemorgen relatief gezien een stuk drukker met verkeer t.o.v. de huidige situatie. Echter, de totale intensiteit na realisatie van de woningen (max. 700 mvt/etmaal) is nog steeds erg laag en vormt voor een erftoegangsweg geen enkel probleem.

De afwikkeling van het verkeer van de ontwikkeling Groenemorgen op de Driemorgen leidt dus niet tot problemen op de Driemorgen.

¹ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW, 2021)

Verkeersafwikkeling kruising Driemorgen – Koningstraat

De Driemorgen ontsluit op de Koningstraat. De Koningstraat is een erftoegangsweg en fungeert als de hoofdontsluiting van het dorp Afferden. De Koningstraat is circa 5,40 meter breed en de verharding bestaat uit asfalt. Het kruispunt Driemorgen – Koningstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar verkeer van rechts voorrang heeft.

Op de Koningstraat rijden in de huidige situatie circa 1.900 mvt/etmaal. Uitgaande dat de volledige verkeersgeneratie van de Groenemorgen (ca. 500 mvt/etmaal) wordt afgewikkeld op de Koningstraat, stijgt de etmaalintensiteit naar 2.400 mvt. Een dergelijke etmaalintensiteit past bij de inrichting van de weg en is gebruikelijk op een erftoegangsweg met een dergelijke inrichting en functie.

Het kruispunt Driemorgen – Koningstraat is een gelijkwaardig kruispunt. In de plansituatie komen er afgerond 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal bij op de tak van en naar de Driemorgen. In het drukste uur zijn dit 50 motorvoertuigbewegingen. Er komt in het drukste uur dus minder dan één motorvoertuig het kruispunt op of af de Driemorgen. Dit is een dusdanig laag aantal, dat dit niet tot knelpunten leidt.

De Driemorgen (klinkers) en de Koningstraat (asfalt) hebben een verschillend type verharding (figuur 4). De Driemorgen zou door sommige weggebruikers ingeschat kunnen worden als een weg van ondergeschikt belang of een uitrit, waarbij verkeer op de Koningstraat voorrang zou hebben. Wanneer er meer verkeer komt vanaf de Driemorgen, dan stijgt het risico dat er een conflict ontstaat tussen verkeer van de Koningstraat en de Driemorgen. Echter, vanwege de geringe intensiteit leidt dit niet tot gevaarlijke situaties. Een kruising uitgevoerd in hetzelfde materiaal kan ertoe bijdragen dat de kruising eerder als gelijkwaardig (rechts heeft voorrang) wordt gezien.



Figuur 4: Kruispunt Driemorgen - Koningstraat

4 Conclusie

De woningbouwontwikkeling Groenemorgen in Afferden bedraagt circa 60 woningen en wordt direct ontsloten op de Driemorgen en vervolgens op de Koningstraat. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt maximaal 503 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt neer op circa 50 motorvoetuibewegingen in het drukste (spits)uur.

Er worden geen knelpunten verwacht met de verkeersafwikkeling op de Driemorgen en de Koningstraat. De extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling kan op de bestaande infrastructuur veilig opgevangen worden.

Op de kruising Driemorgen – Koningstraat kan de voorrangssituatie eventueel verduidelijkt worden door alle takken van de kruising in hetzelfde materiaal uit te voeren.

Onderdeel D: 'Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling bestemmingsplan Groenemorgen Afferden' d.d. april 2024.

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Bestemmingsplan 'Groenemorgen Afferden'

Gemeente Druten

Datum: april 2024
Projectnummer: W-22145

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de (toekomstige) woonbehoefte binnen de kern Afferden (Gld.) op te vangen is de afgelopen jaren gewerkt aan de woningbouwontwikkeling ten westen van de Driemorgen in Afferden, genaamd Groenemorgen. Het gelijknamige bestemmingsplan maakt deze woningbouwontwikkeling met maximaal 60 woningen in juridisch-planologische zin mogelijk.

Deze ontwikkeling is op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk. Om de juiste juridisch-planologische basis te creëren, wordt op grond van de Wet ruimtelijke ordening een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

1.2 Juridisch kader

In de Wet milieubeheer (Wm) en het bijbehorende Besluit m.e.r. zijn activiteiten genoemd waarvoor een milieueffectrapportage dient te worden opgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag dient te beoordelen of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden (m.e.r.-beoordelingsplicht). De realisatie van in dit geval maximaal 60 nieuwe woningen kan gezien worden als een stedelijk ontwikkelingsproject. Geen sprake is echter van de realisatie van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied (D11.2 Besluit milieueffectrapportage), waardoor de activiteit ruimschoots onder de drempelwaarde valt. Sinds 16 mei 2017 betekent dit dat een aanmeldnotitie moet worden aangeleverd op basis waarvan het bevoegd gezag binnen 6 weken na ontvangst een m.e.r.-beoordelingsbesluit neemt. Dit document betreft een dergelijke aanmeldnotitie. In tegenstelling tot een formele m.e.r.-beoordeling, zijn er in geval van een aanmeldnotitie op basis waarvan het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit neemt geen vormvereisten van toepassing. De motivering dient echter gebaseerd te zijn op een toets die qua inhoud aansluit bij de formele m.e.r.-beoordeling. Zo dient er aandacht te worden besteed aan de criteria die zijn opgenomen in bijlage III van richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L26). Afhankelijk van de aard, omvang en locatie van de activiteit, uit het verschil zich dan ook met name in de benodigde diepgang. Tevens hoeft het vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit niet gepubliceerd te worden. Het uiteindelijke doel van de aanmeldnotitie is om na te gaan of een activiteit, plan of besluit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hieruit kunnen twee conclusies naar voren komen:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

1.3 Opbouw m.e.r.-aanmeldnotitie

Omdat in een m.e.r.-aanmeldnotitie aandacht moet worden besteed aan de criteria uit bijlage III van richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L26) is deze m.e.r.-aanmeldnotitie op die criteria gebaseerd.

De criteria luiden als volgt:

- kenmerk van de activiteit;
- plaats van de activiteit;
- kenmerken van het potentiële effect.

Aan ieder criterium is in deze notitie een hoofdstuk gewijd. In het laatste hoofdstuk van deze notitie komen de conclusies aan de orde.

2. Kenmerken van het project

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk komen naast de algemene gegevens van het project, zoals de locatie en de omvang van de voorgenomen activiteit ook andere kenmerken aan de orde, zoals duurzaamheid, woon- en leefklimaat en verkeersaantrekkende werking.

2.2 De aard en omvang van de activiteit

Het beoogde woongebied is in de bestaande situatie voor het overgrote deel in gebruik als weiland, met centraal door het plangebied een C-watergang. Een klein deel van het plangebied is op dit moment in gebruik voor een bijgebouw dat staat achter het woonperceel Oude Weisestraat 2-1.

Het beoogde woningbouwplan vormt een logisch vervolg op de historisch gegroeide structuur en voegt zich daarmee binnen de bestaande stedenbouwkundige opzet van het dorp. De woningbouwontwikkeling sluit aan op de bestaande bebouwing in de omgeving terwijl daarnaast een woongebied ontstaat met een nieuwe, onderscheidende kwaliteit.

De nieuwe woningbouwontwikkeling maakt een duidelijke afronding aan de westzijde van het dorp op de overgang naar het landelijk gebied. De nieuwe woningen sluiten in maat en schaal aan bij de omliggende bebouwing. Waar wordt aangesloten op bestaande percelen wordt uitgegaan van een passende oriëntatie van de nieuwe woningen.

Door de bestaande watergang en groenstructuur te behouden, wordt afstand bewaard tot het historische lint aan de Hoogstraat en de Kerkweg. Daarmee blijft de verbinding met het achtergelegen landschap beleefbaar.



Vanuit de naastgelegen wijk aan de oostzijde zal vanaf de bestaande bocht in de Driemorgen een nieuwe verkeersverbinding worden gemaakt. Deze nieuwe verbinding is voldoende breed om de verschillende verkeerssoorten op een overzichtelijke en veilige wijze af te wikkelen. Via

een lus worden alle woningen binnen het plangebied ontsloten. Het verkeer vanuit het plangebied zal zich verdelen over de Driemorgen en de Kerkweg richting de Koningstraat.

Aanvullend op deze verkeersverbinding komt er aan de oostzijde ook een langzaamverkeersverbinding halverwege het plangebied. Deze verkeersverbinding dient tevens als calamiteitenontsluiting.

Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Druten, sectie D, nr.'s 1.335, 1.472 (deels), 1.505 (deels), 2.093 (deels) en 2.094 (deels), is gelegen in het stedelijk gebied van de kern Afferden en heeft een totale oppervlakte van circa 20.985 m².

Navolgende afbeeldingen tonen achtereenvolgens de globale ligging en begrenzing van het plangebied:





Navolgende afbeelding toont de meest recente verkaveling in het plangebied met daarin 60 woningen. Het woonprogramma uit deze voorbeeldverkaveling bestaat uit 49 rijwoningen, 6 twee-onder-één-kapwoningen en 5 vrijstaande woningen:



Stedenbouwkundige voorbeeldverkaveling (versie 26 april 2023)

De realisatie van de maximaal 60 gewenste nieuwe woningen (de wezenlijke activiteit) is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan.

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied (4e periodieke herziening)', zoals de gemeenteraad dat op 30 januari 2020 heeft vastgesteld. De gronden in het plangebied hebben grotendeels de bestemming 'Agrarisch' zonder bouwvlak bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijven. Daarnaast heeft een klein deel van het plangebied, aan de noordwestzijde, al de bestemming 'Wonen'.

Daarnaast is het hele plangebied voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waarde - Archeologie 5' en heeft een strook langs de westzijde van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorisch waardevol gebied'.

Omdat het realiseren van burgerwoningen niet mogelijk is binnen de agrarische bestemming uit het geldende bestemmingsplan, moet een ruimtelijke procedure doorlopen worden om het project mogelijk te maken. Gekozen is voor een herziening van het bestemmingsplan.

Het is de bedoeling de aanlegfase te starten zodra de omgevingsvergunning is verleend. De verwachting is dat het bouwrijp maken van de grond op zijn vroegst in het najaar van 2024 zal worden gestart en de bouw in de winter/lente van 2024/2025.

De start van de gebruiksfase wordt niet eerder dan 2026 verwacht.

2.3 Effecten van de activiteit op het milieu, verontreiniging en hinder

Het betreft hier geen ontwikkeling die een onaanvaardbare bron van hinder veroorzaakt voor de directe omgeving.

De voertuigaantrekkende werking die het initiatief genereert bedraagt afgerond maximaal 453 voertuigbewegingen per etmaal. In de nieuwe situatie gaat het om:

Bepaling verkeersgeneratie, obv kencijfers CROW

woningen	ritgeneratie per woning			ritgeneratie		
	min	max	aantal woningen	min	max	
Vrijstaand		7,8	8,6	5	39	43
2-1 kap		7,4	8,2	6	44	49
Rij/tussenwoning		7,0	7,8	37	259	289
Huur sociaal		5,2	6,0	12	62	72
Subtotaal woningen				60	405	453
Totaal aantal bewegingen, weekdag					405	453
Totaal aantal bewegingen, werkdag					449	503
Bewegingen spitsuur (10% werkdag)					45	50

In het ontwerp van het woningbouwplan zijn verder in totaal 75 parkeerplaatsen in het openbaar gebied opgenomen en 37 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarmee aan de parkeerbehoefte van 112 parkeerplaatsen wordt voldaan.

2.4 Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte technologieën

Er wordt slechts gebruik gemaakt van installaties en materialen die in een gevoelige voor wonen bestemde omgeving zijn bedoeld. Er worden geen inrichtingen/bronnen die gevaarcontouren of iets dergelijks veroorzaken gerealiseerd. Ook omgekeerd is geen sprake van inrichtingen/bronnen in de omgeving die het woon- en leefklimaat ter plaatse van de ontwikkeling belemmeren.

2.5 Cumulatie met andere projecten

Cumulatie met andere projecten is in deze situatie niet aan de orde.

Er is op dit moment geen sprake van andere ontwikkelingen in de nabije omgeving die een effect hebben op dit plan en omgekeerd.

3. Plaats van het project

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk komt de ligging van het plangebied ten opzichte van gevoelige gebieden in de omgeving aan de orde. Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het plan van invloed kan zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande en het toekomstige grondgebruik;
- De relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de verschillende typen gebieden, zoals:
 - gebieden uit het Natuurnetwerk Nederland en Gelders Natuurnetwerk;
 - gebieden waarin vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3.2 Het bestaande en toekomstige grondgebruik

De ontwikkeling is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied en kan op dit moment gezien de huidige juridische mogelijkheden (bestemmingsplan) worden gebruikt voor agrarische doeleinden. Het gebruik verandert met deze planontwikkeling naar wonen voor maximaal 60 woningen.

3.3 Natuurwaarden in het plangebied

Om de natuurwaarden in het plangebied in beeld te brengen zijn twee onderzoeken uitgevoerd: een Quick scan natuur (SAB, nr. 230110, d.d. 31 januari 2023) en een Nader onderzoek naar de Steenuil (BRO, nr. P06462, d.d. 4 mei 2023).

Op basis van de Quick scan natuur moest voorafgaand aan de werkzaamheden middels aanvullend ecologisch onderzoek duidelijkheid worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van essentieel leefgebied in het plangebied voor de steenuil.

Uit het nadere onderzoek komt naar voren dat met de voorgenomen ontwikkeling geen essentieel leefgebied van de steenuil verloren gaat. Gezien het voorgaande is de ontwikkeling uitvoerbaar zoals bepaald in de Wro (artikel 3.1.6 Bro).

3.4 Natuurwaarden in de omgeving van het plangebied en de effecten daarop

3.4.1 Natura-2000 gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Rijntakken' op ruim 0,5 km afstand van het plangebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als licht en geluid uitgesloten. Middels een AERIUS berekening (Onderzoek stikstofdepositie (DGMR Industrie, Verkeer en Milieu, nr. M.2022.1186.06.R001, versie 4, d.d. 2 april 2024)) is voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase van het initiatief de te verwachten stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden berekend. Uit de berekening volgt dat het plan geen significant negatief effect veroorzaakt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving, ten opzichte van de referentiesituatie. De toename van de stikstofdepositie voldoet voor alle berekende situaties aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/j. Op basis van de resultaten kunnen daarom vanwege de ontwikkeling van de woningen die het plan mogelijk maakt, significante negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten.

3.4.2 Overige natuurgebieden

Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het Natuurnetwerk Nederland (in Gelderland GNN genoemd) ligt op circa 0,4 km afstand van het plangebied. Aangezien het plangebied buiten de begrenzing van het GNN ligt en de (provinciale) Omgevingsverordening Gelderland geen bepalingen ten aanzien van externe werking kent, is nadere toetsing ten aanzien van de GNN niet noodzakelijk.

4. Kenmerken van de potentiële effecten

4.1 Algemeen

Bij de potentiële effecten van het project moeten in het bijzonder het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) in overweging worden genomen. Daarnaast moet ook aandacht worden besteed aan het grensoverschrijdende karakter van het effect, de orde van grootte en de complexiteit van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect en de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect. Zie hiertoe ook Bijlage III onder 3 van richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L26).

4.2 Archeologie

Uit de archeologische onderzoeken (Archeologisch bureauonderzoek, Transect, nr. 2943, d.d. 21 augustus 2020 & Inventariserend Veldonderzoek, Transect, nr. 3004, d.d. 3 mei 2023) is gebleken dat er vanaf 0,4 m -mv een middelhoge verwachting is op archeologische resten in de top van de oeverafzettingen. Hiermee zal tijdens de herontwikkeling van het plangebied rekening moeten worden gehouden. Daarom adviseert het onderzoeksburo een aanvullend onderzoek. Het vervolgonderzoek kan het beste plaatsvinden in de vorm van een karterend booronderzoek, waarmee kan worden vastgesteld of er in het plangebied sprake is van een archeologische vindplaats of niet. Gezien de brede verwachting kan gekozen worden voor methode E2, met een boorgrid van 13 bij 15 m.

Op basis van de resultaten van het onderzoek heeft de gemeente Druten het selectiebesluit genomen dat er geen karterend booronderzoek moet worden uitgevoerd maar een proefsleuvenonderzoek. Dit om vast te stellen of er in het plangebied sprake is van een (behoudenswaardige) archeologische vindplaats. Dit proefsleuvenonderzoek zal worden uitgevoerd na vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van het bouwrijp maken van het plangebied. Ter bescherming van de archeologische waarden is, totdat het proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd, het hele plangebied voorzien van een archeologische dubbelbestemming.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet aanwezig. Aanzienlijk nadelige effecten in het plangebied zijn niet waarschijnlijk, tenzij uit het proefsleuvenonderzoek behoudenswaardige archeologische vindplaatsen naar voren komen.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Indien uit het proefsleuvenonderzoek geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen naar voren komen en/of opgraving mogelijk is, is het effect niet onomkeerbaar.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van goede ruimtelijke ordening is doormiddel van een quickscan bedrijven en milieuzonering (Econsultancy, nr. 13262, versie D3, d.d. 12 juli 2023) onderzocht of in de omgeving van het plangebied bedrijfsmatige bestemmingen aanwezig of mogelijk zijn, die een belemmering vormen voor de geplande woningen en of het plan een belemmering kan vormen voor de bedrijvigheid.

Het plangebied is gelegen binnen de richtafstand van één naastgelegen bedrijfsmatige bestemming. Het betreft een showroom en werkplaats voor motorfietsen binnen de bestemming

'bedrijf' met de specifieke aanduiding 'garagebedrijf'. Omdat binnen de richtafstand van 30 m woningen worden geprojecteerd, is nader akoestisch onderzoek (Econsultancy, nr. 13262,006, versie D1, d.d. 1 oktober 2020) naar het woon- en leefklimaat uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat, omdat het dichtstbijzijnde bestemmingsvlak 'Wonen' op een afstand van 13,5 m of meer is gelegen van de grens van het bedrijf, deze inrichting geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Niet aanwezig
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.4 Bodem

Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie. Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek (NIPA Milieutechniek, nr. N18492.001/CBE, d.d. 11 september 2020), blijkt dat zowel de vaste bodem als het grondwater niet (noemenswaardig) verontreinigd zijn met de onderzochte parameters. Bij het verkennend bodemonderzoek is een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetoond. Deze verontreiniging bleek echter niet verifieerbaar.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Niet aanwezig
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.5 Cultuurhistorie

De gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart laat zien dat ter plaatse van het plangebied geen waardevolle monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Niet aanwezig
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.6 Ecologie

Er zijn in het kader van ecologie twee onderzoeken uitgevoerd: een Quick scan natuur (SAB, nr. 230110, d.d. 31 januari 2023) en een Nader onderzoek naar de Steenuil (BRO, nr. P06462, d.d. 4 mei 2023).

Op basis van de Quick scan natuur moest voorafgaand aan de werkzaamheden middels aanvullend ecologisch onderzoek duidelijkheid worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van essentieel leefgebied in het plangebied voor de steenuil.

Uit het nadere onderzoek komt naar voren dat met de voorgenomen ontwikkeling geen essentieel leefgebied van de steenuil verloren gaat. Gezien het voorgaande is de ontwikkeling uitvoerbaar zoals bepaald in de Wro (artikel 3.1.6 Bro).

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt, mits werkzaamheden buiten het broedseizoen wordt uitgevoerd.
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Indien er werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd, is het effect niet onomkeerbaar.

4.7 Externe veiligheid

In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen en/of objecten danwel routes van gevaarlijke stoffen, die mogelijk risico's kunnen opleveren voor de personen die zich in het plangebied bevinden.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Niet aanwezig
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.8 Geur

Het voorliggende initiatief veroorzaakt geen geurhinder. In de (directe) omgeving van het plangebied zijn wel enkele relevante agrarische bedrijven gelegen. Er is daarom een geuronderzoek (Econsultancy, nr. 13262.005, versie D2, d.d. 12 juli 2023) uitgevoerd.

De afstand ten opzichte van het te realiseren plangebied en de kadastrale grens van de meest nabijgelegen veehouderij aan de Koningstraat 73 is 85 m. Aan de te hanteren afstandseisen uit de gemeentelijke verordening en de Wet geurhinder en veehouderij wordt hiermee ruimschoots voldaan.

Om inzicht te krijgen in de mate van geurhinder ter plaatse van de toekomstige woningen is zowel de voorgrond- als de achtergrondbelasting berekend met respectievelijk V-Stacks vergunning en gebied. De maximale voor- en achtergrondbelasting bedraagt respectievelijk 1,9 en 2,9 oue/m³ voor het plangebied. Het percentage geurgehinderden blijft beperkt tot 10,9% en 8,3%. Op basis van het percentage geurgehinderden en de GGD-richtlijn kan gesteld worden dat de milieukwaliteit ten gevolge van de veehouderijen redelijk goed tot goed zal zijn.

Op basis van het geuronderzoek wordt geconcludeerd dat voor de realisatie van het plan geen beperkingen gelden. Aan de vaste afstanden uit de gemeentelijke geurverordening wordt met de realisatie van het plangebied voldaan. Ook de voor- en achtergrondbelasting ter plekke van de toekomstige geurgevoelige objecten is acceptabel volgens de Wet geurhinder en veehouderij

en de gemeentelijke verordening. De bestaande veehouderijen worden door de realisatie van het plan tevens niet beperkt.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.9 Geluid (Wet geluidhinder)

Het plangebied ligt buiten de onderzoekszone van een gezoneerde weg. De wegen rondom het plangebied, waaronder de Koningstraat, de Driemorgen en de Oude Weisestraat, kennen een snelheidsregime van 30 km/u en zijn zodoende niet voorzien van een onderzoekszone. Nader onderzoek naar wegverkeerslawaaï is daarmee niet noodzakelijk.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t..

4.10 Luchtkwaliteit

Vorgenomen ontwikkeling betreffende de realisatie van maximaal 60 nieuwe woningen valt ruim binnen de NIBM-regeling, zodat onderzoek op grond van de Wet milieubeheer niet noodzakelijk is. Uit de uitgevoerde worst-case berekening met de NIBM-tool blijkt dat de maximale bijdrage van het extra verkeer neerkomt op 0,25 µg/m³ (voor NO₂) en 0,06 µg/m³ (voor PM₁₀), terwijl de grens voor 'NIBM' 1,2 µg/m³ bedraagt. Dit betekent dus dat de ontwikkeling zelf geen onaanvaardbaar effect op de omgeving heeft.

Ook de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet ruim aan de gestelde eisen. In het kader van artikel 5.16 Wm zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het plangebied. Uit raadpleging van de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten (GCN en GDN) blijkt dat voor monitoringsjaar 2021 de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}), met waarden van respectievelijk circa 13,0 µg/m³, 16,4 µg/m³ en 10,0 µg/m³, niet worden overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Effect buiten het plangebied
Grensoverschrijdend karakter	Ja
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Ter plaatse van het plangebied worden de jaargemiddelde grenswaarden voor NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5} niet overschreden.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Het effect is blijvend, maar niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

4.11 Mobiliteit en parkeren

Om te kijken of er verkeerskundig geen knelpunten optreden is er een onderzoek naar de verkeersgeneratie en -afwikkeling (Buro BOOT, nr. P22-1169-005, d.d. 26 juni 2023) uitgevoerd.

Uitgaande van het woonprogramma van 60 woningen betekent dit dat er maximaal = 452,8 afgerond 453 extra voertuigbewegingen per etmaal (=gemiddelde weekdag) plaatsvinden.

Deze toename kan goed verwerkt worden op de Driemorgen. De aansluiting op de Koningstraat is met minder dan 3.000 voertuigen (dit betreft de bestaande intensiteit inclusief toevoeging bestaand verkeer en toekomstig verkeer op de Driemorgen) dusdanig laag belast dat het verkeer eenvoudig verwerkt kan worden. Vanaf dit punt zal het verkeer zich verdelen en is geen sprake van een significante toename van verkeer welke gevolgen kan hebben voor kruispunten.

In het ontwerp van het woningbouwplan zijn verder in totaal 75 parkeerplaatsen in het openbaar gebied opgenomen en 37 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarmee aan de parkeerbehoefte van 112 parkeerplaatsen wordt voldaan.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Effecten buiten het plangebied
Grensoverschrijdend karakter	Ja
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. De Driemorgen, de Koningstraat en het aansluitende wegennetwerk kunnen de als gevolg van de ontwikkeling beperkt toegenomen voertuiggeneratie aan.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Het effect is blijvend, maar niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

4.12 Stikstofdepositie

Het projectgebied ligt niet binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Rijntakken' op ruim 0,6 km afstand van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het projectgebied zijn externe effecten als licht en geluid uitgesloten.

Middels een AERIUS berekening (Onderzoek stikstofdepositie (DGMR Industrie, Verkeer en Milieu, nr. M.2022.1186.06.R001, versie 4, d.d. 2 april 2024)) is voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase van het initiatief de te verwachten stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden berekend. Uit de berekening volgt dat het plan geen significant negatief effect veroorzaakt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving, ten opzichte van de referentiesituatie. De toename van de stikstofdepositie voldoet voor alle berekende situaties aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/j. Op basis van de resultaten kunnen daarom vanwege de ontwikkeling van de woningen die het plan mogelijk maakt, significante negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten. Er is geen sprake van een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Effecten buiten het plangebied
Grensoverschrijdend karakter	Ja
Orde van grootte / complexiteit	Niet dan wel nihil
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijk nadelige effecten voor de omgeving/natuur zijn niet waarschijnlijk.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Het effect tijdens de gebruiksfase is blijvend, maar niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

4.13 Straling

Het onderhavige woningbouwinitiatief is niet gelegen binnen een zone van 80 m van een bovengrondse hoogspanningslijn waardoor straling geen milieuhinder oplevert.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Niet aanwezig
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk. Dit geldt ook binnen het plangebied.
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	N.v.t.

4.14 Water

Er is waterhuishoudkundig plan (RE-infra, nr. RI22079-15-101-LJA-06, d.d. 25 oktober 2023) opgesteld voor het plangebied. In het waterhuishoudkundig plan is uiteengezet hoe in de plannen rekening is gehouden met de ruimteclaim van de benodigde waterhuishoudkundige voorzieningen en dat de beoogde woningbouwontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft voor de waterhuishouding. De waterhuishouding in het gebied is daarnaast afgestemd op de beoogde gebruiksfunctie door rekening te houden met de minimaal benodigde ontwateringsdiepte.

Omdat het hemelwater van het plangebied binnen het plangebied wordt verwerkt en niet naar het gemengde rioolstelsel van Afferden wordt afgevoerd, worden het aantal en de omvang van de overstortingen van het gemengde rioolstelsel van Afferden op het oppervlaktewater niet negatief beïnvloed.

Ten aanzien van het toekomstig verhard oppervlak wordt uitgegaan van een oppervlak van $\pm 14.228 \text{ m}^2$. De in het plan opgenomen en vervallen waterberging is uitgebreid beschreven in subparagraaf 4.3.2 van het waterhuishoudkundig plan en bestaat op hoofdlijnen uit:

- de centrale C-watgang 092775 door het plangebied komt te vervallen. In totaal gaat het om 18 m^3 ($T=10+10\%$) en 104 m^3 ($T=100+10\%$) aan bergingsverlies dat elders binnen het plan gecompenseerd wordt;
- Om het plangebied te ontsluiten zijn er aan de oostzijde twee dammen met duikers gesitueerd. Deze ontsluitingen kruisen de bestaande A-watgang 093574. Omdat het hier om een infrastructurele duikers gaat moet het verlies aan waterberging worden gecompenseerd. In totaal gaat het om 28 m^3 ($T=10+10\%$) en 65 m^3 ($T=100+10\%$) aan bergingsverlies wat elders binnen het plan gecompenseerd wordt.
- Aan de noordzijde en centraal in het plangebied zijn verlaagde bermen voorzien. De totale waterberging bedraagt hiermee 322 m^3 in de $T=100+10\%$ situatie.
- Aan de zuidzijde wordt een retentievoorziening aangelegd. De afmetingen van de retentievoorziening zijn circa $5 \text{ m} \times 110 \text{ m}$. Het totale bodemoppervlak van de retentie is 207 m^2 en het oppervlak van de taluds is 328 m^2 . Er is gerekend met een peilstijging van $0,5 \text{ m}$ tot aan de insteek waarbij er geen water op straat staat. Dit komt neer op een totaal van 186 m^3 aan waterberging in zowel $T=10+10\%$ als $T=100+10\%$ situatie.
- Aan de west- en zuidzijde ligt de bestaande B-watgang (091965) die wordt verbreed tot de maximale breedte van $8,00 \text{ m}$ (bij éézijdig onderhoud). De verbreding vindt plaats aan de planzijde. In de berekening is de bestaande waterberging afgehaald van de totale nieuwe waterberging in deze watgangen. Dit komt neer op een totaal van 55 m^3 ($T=10+10\%$) en 206 m^3 ($T=100+10\%$).
- Binnen het plangebied wordt hemelwaterriool aangelegd. Het riool is bedoeld om het regenwater, door toename van verhard oppervlakte, af te voeren richting de B-watgang aan de zuidzijde van het plangebied. De inhoud van het riool met een totale lengte van 270 m bedraagt circa 21 m^3 .

De totale waterbergingsbalans is daarmee als volgt:

Situatie T=10+10% (geen water op straat)

- Benodigde waterberging T=10+10% situatie: 620 m³
- Aanwezige waterberging T=10+10% situatie: 701 m³

Situatie T=100+10% (geen water in gebouwen/geen inundatie)

- Benodigde waterberging T=100+10% situatie: 945 m³
- Aanwezige waterberging T=100+10% situatie: 945 m³

Hieruit kan geconcludeerd worden dat er voor de klimaatbui T=10+10% voldoende waterberging wordt gerealiseerd om geen water op straat te hebben staan.

Bij de klimaatbui T=100+10% mag er geen water in de gebouwen komen (eis gemeente) of inundatie optreden (eis waterschap). Wanneer de inhoud van het hemelwaterriool voor 50 % wordt meegerekend als waterberging is er voldoende waterberging aanwezig.

Het verhard oppervlak ter plaatse van het plangebied neemt toe en het hemelwater van het dakoppervlak wordt verwerkt in het plangebied en niet afgevoerd naar riolering en/of oppervlaktewatersysteem. De ontwikkeling is daarmee hydrologisch neutraal en heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criterium	Toets
Bereik	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Nee
Orde van grootte / complexiteit	Beperkt
Waarschijnlijkheid	Aanzienlijke nadelige effecten voor de omgeving zijn niet waarschijnlijk
Duur / frequentie / onomkeerbaarheid	Het effect is blijvend, maar niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

5. Conclusie

Zoals weergegeven aan het begin van deze notitie dient in de m.e.r.-aankmeldnotitie aandacht te worden besteed aan de criteria uit bijlage III van richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L26). De criteria luiden als volgt:

- kenmerk van de activiteit;
- plaats van de activiteit;
- kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met bovenstaande omstandigheden).

Deze aspecten zijn in voorgaande hoofdstukken aan bod gekomen en hieruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet van negatieve invloed is op de omgeving. Tevens volgt uit de beschrijving van de te verwachten milieueffecten die zijn opgenomen in hoofdstuk 4 dat de realisatie van de maximaal 60 beoogde woningen niet zal leiden tot belangrijke negatieve milieugevolgen.

Op basis van voorgaande beoordeling wordt geconcludeerd dat de beoogde realisatie van de woningen, gezien de kenmerken, plaats en potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieueffecten veroorzaakt. Er bestaat daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel formele m.e.r.-beoordelingsprocedure. Op basis hiervan wordt het bevoegd gezag dan ook geadviseerd om een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen waarin wordt afgezien van het opstellen van een milieueffectrapport ofwel het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure voor onderhavige ontwikkeling.

Onderdeel E: Onderzoek stikstofdepositie voor het woningbouwplan Groenemorgen, Afferden d.d. 2 april 2024

Woningbouwplan Groenemorgen, Afferden

Onderzoek stikstofdepositie

Status	definitief
Versie	004
Rapport	M.2022.1186.06.R001
Datum	2 april 2024



Colofon

Opdrachtgever	Van de Klok
Contactpersoon opdrachtgever	Thomas Hendriks
Project	KlokGroep onderzoek stikstofdepositie nieuwbouwplannen
Betreft	Groenemorgen Afferden
Uw kenmerk	-
Rapport	M.2022.1186.06.R001
Datum	2 april 2024
Versie	004
Status	definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Weerdjesstraat 70 6811 JE Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
Contactpersoon	ir. M.V. (Martin) Bijleveld 088 346 76 29 MBY@dgmr.nl
Auteur	ir. M.V. (Martin) Bijleveld 088 346 76 29 MBY@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 KS@dgmr.nl
2e lezer/secr.	HJA MBR BDI MHK

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Situatie	5
2.1 Omgeving	5
2.2 Plan woningen Groenemorgen Afferden	5
3. Beoordelingskader	7
3.1 Wet natuurbescherming	7
3.2 Beoordeling stikstofdepositie	7
3.3 Interne en externe saldering	7
4. Uitgangspunten	9
4.1 Gebruiksfase	9
4.2 Bouw- en sloopfase	9
4.3 Referentiesituatie	10
4.4 Invoergegevens	11
4.5 Rekenmethode	12
5. Resultaten en conclusie	13

Bijlage 1	Uitgangspunten
Bijlage 2	AERIUS-berekening gebruiksfase
Bijlage 3	AERIUS-berekening bouwfase
Bijlage 4	Kaart en fotomateriaal Topotijdreis

1. Inleiding

Van de Klok is van plan om een plan met woningen in Afferden te ontwikkelen. Mogelijk veroorzaakt het plan stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. onderzoekt daarom wat het effect is van het plan op deze natuurgebieden.

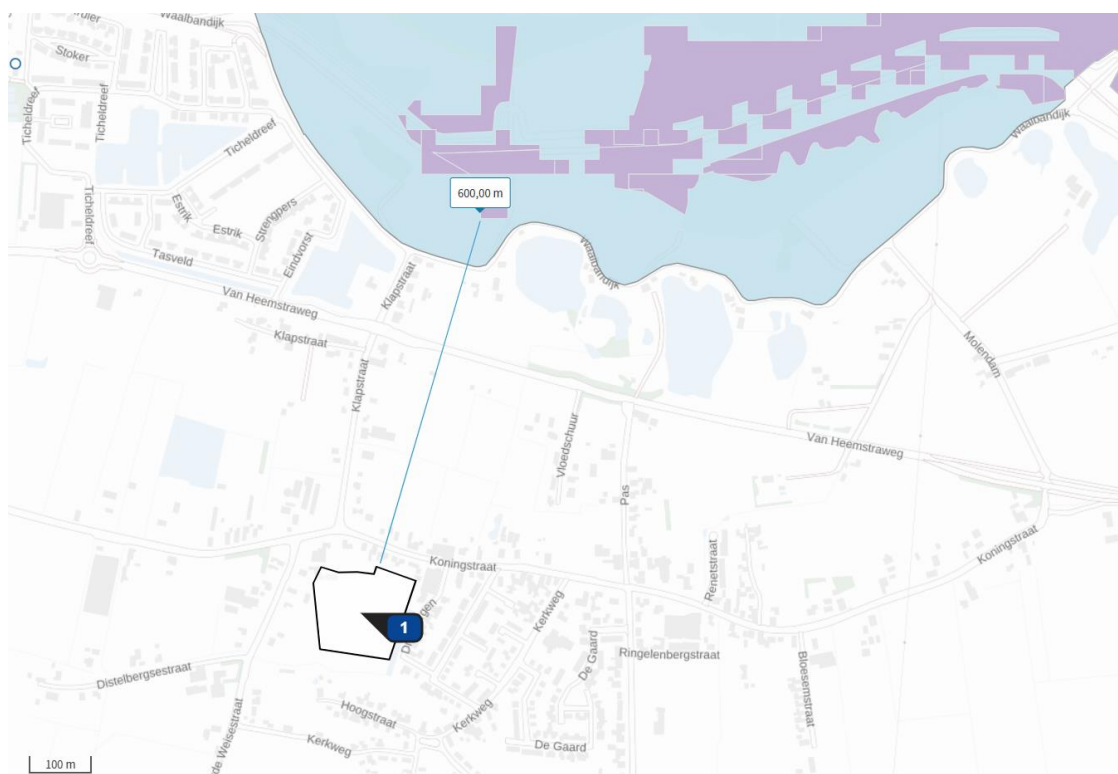
Voor het ontwikkelen van de woningen is een aanpassing of wijziging van het bestemmingsplan nodig. Dit onderzoek wordt daarom uitgevoerd in het kader van een planologische procedure.

In dit onderzoek is beoordeeld of het plan een significant negatief effect heeft op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. De stikstofdepositie is berekend voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase. De berekeningen zijn gemaakt met AERIUS.

2. Situatie

2.1 Omgeving

De planlocatie ligt aan de zuidwestzijde van Afferden. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Rijntakken. Dit Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 600 meter afstand ten noorden van het plangebied. Op onderstaande kaarten zijn de ligging van de planlocatie (1) en het Natura 2000-gebied weergegeven. De paarse vlakken zijn de voor stikstof gevoelige delen van een natuurgebied.



figuur 1: ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied Rijntakken (in paars) (Bron: AERIUS Calculator)

2.2 Plan woningen Groenemorgen Afferden

Het plan bestaat uit de realisatie van 60 woningen. Verspreid over het terrein worden diverse parkeerplaatsen voor personenwagens gerealiseerd. Voor de ontsluiting van het project wordt aan de zuidzijde van het plan een weg aangelegd die de aansluiting maakt op de naastgelegen toegangswegen.

Volgens de huidige planning wordt het plan in één jaar gerealiseerd.

In de huidige situatie is het terrein in gebruik als agrarische grond. Dit gebruik komt overeen met de vigerende bestemmingen.

Op onderstaande afbeelding is een situatietekening van het plan weergegeven.



figuur 2: plankaart Groenemorgen Afferden (bron: opdrachtgever)

3. Beoordelingskader

3.1 Wet natuurbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden is verankerd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Voor de Natura 2000-gebieden zijn aanwijzingsbesluiten opgesteld. In deze aanwijzingsbesluiten staat de exacte begrenzing van het gebied weergegeven, voor welke soorten en habitattypen het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden. Voor plannen (binnen en buiten Natura 2000-gebieden) waarvan niet op voorhand zeker is dat ze geen gevaar voor de instandhoudingsdoelstellingen vormen, geldt mogelijk een vergunningplicht.

3.2 Beoordeling stikstofdepositie

Om toestemming voor een plan te kunnen verkrijgen, moet worden aangetoond dat geen significant negatief effect op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied ontstaat, als gevolg van de beoogde activiteiten. Op de volgende manieren kan worden aangetoond dat een project geen significant negatief effect op een Natura 2000-gebied veroorzaakt:

- De stikstofdepositie in de toekomstige situatie inzichtelijk maken met een AERIUS-berekening. Als de stikstofdepositie voldoet aan de afgeronde grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar, dan kunnen significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied op voorhand worden uitgesloten.
- Door interne of externe saldering aantonen dat er geen sprake is van een significante toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie.
- Stikstofruimte wordt verkregen via een stikstofbank.
- Uitvoeren van een aanvullende ecologische onderbouwing of ADC-toets, waarmee wordt aangetoond dat geen nadelige gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied ontstaat. Dit aanvullende onderzoek moet uitgevoerd worden als geen interne of externe saldering mogelijk is.

3.3 Interne en externe saldering

Als de berekende stikstofdepositie in de toekomstige situatie hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar en significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, dan kan een activiteit toch toestemming verkrijgen op basis van intern of extern salderen. Met salderen maak je inzichtelijk of er sprake is van een relevante toename van de stikstofdepositie, ten opzichte van de referentiesituatie. Een plan kan toestemming verkrijgen als:

- door middel van interne saldering aangetoond kan worden dat geen significante toename van de stikstofdepositie ontstaat. Met de uitspraak van de Afdeling van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) staat vast dat voor intern salderen géén natuurvergunningplicht bestaat. Bij interne saldering bestaat de referentiesituatie uit activiteiten binnen de begrenzing van het project;
- door middel van externe saldering significant negatieve effecten kunnen worden voorkomen. Voor externe saldering is een natuurvergunning vereist. Bij extern salderen bestaat de referentiesituatie uit activiteiten buiten de begrenzing van het project.

Referentiesituatie

In het planspoor wordt de referentiesituatie bepaald op basis van de feitelijke, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. De Raad van State heeft in de uitspraak over de verlening van een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming aan een melkveehouderij in Baambrugge, nadere richtlijnen aangegeven voor het bepalen van de referentiesituatie voor het bemesten van agrarische gronden.

Uit deze uitspraak volgt dat voor een agrarische bestemming uitgegaan mag worden van het gebruik waarbij de hoogste emissie vanwege de bemesting ontstaat, dat op basis van het bestemmingsplan is toegestaan¹. De hoogste emissie ontstaat voor agrarische percelen als gevolg van de bemesting van grasland. Als voor percelen met een agrarische bestemming geen specifieke regels voor het gebruik in het bestemmingsplan zijn opgenomen, mag daarom voor het berekenen van de emissie als gevolg van bemesten, uitgegaan worden van het gebruik als grasland. Hierbij is in dit onderzoek aangesloten.

¹ [Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2022:874 Melkveehouderij Baambrugge](#)

4. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor het onderzoek beschreven. In bijlage 1 is een volledige uitwerking van de uitgangspunten opgenomen. Voor dit onderzoek hebben wij twee scenario's doorgerekend:

- gebruiksfase
- bouwfase

4.1 Gebruiksfase

Het plan voorziet in de realisatie van 60 woningen. De planinvulling bestaat uit een aantal vrijstaande woningen, rijtjeswoningen en twee-onder-één-kap woningen.

De woningen binnen het plangebied worden voorzien van elektrische verwarming (aardgasvrij). De installaties van de nieuwe woningen veroorzaken daarom geen emissie van stikstof. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de gebruiksfase zijn daarom alleen de vervoersbewegingen van personenwagens relevant, die van en naar de woningen rijden.

De verkeersgeneratie is berekend op basis van CROW-publicatie 381. Daarbij is uitgegaan van het gebiedstype niet-stedelijk in het buitengebied. In onderstaande tabel staat een overzicht van de vervoersbewegingen die als gevolg van het plan ontstaan.

tabel 1: vervoersbewegingen woningen

Onderdeel	Type	Aantal	Kengetal (vervoersbewegingen per woning per etmaal)	Vervoersbewegingen/etmaal
Vrijstaande woningen	Koop	5	8,2	41
Rijtjeswoningen	Koop	49	7,4	362,6
Twee-onder-één kap woningen	Koop	6	7,8	46,8
	Totaal	60		450,4

4.2 Bouw- en sloopfase

Voor de bouwfase heeft de ontwikkelaar de gegevens voor de berekening aangeleverd. Volgens de huidige planning wordt het plan over een periode van een jaar uitgevoerd.

Materieel

In onderstaande tabel staat de prognose van de werktuigen voor de bouw- en sloopfase. Daarbij hebben wij de stageklasse, het motorvermogen en de ureninzet per jaar aangegeven.

tabel 2: materieelinzet werktuigen per jaar

Materieel	Stageklasse	Motorvermogen (kW)	Aantal uur per jaar
Mobiele kraan (elektrisch)	Elektrisch	170-330	n.v.t.
Rupskraan	Stage-V	300	96
Boor-/Heistelling	Stage-V	183	79
Betonmixer	Stage-IV	48	48
Shovel loader klein	Stage-IV	33	96
Shovel loader groot	Stage-V	114	96
Graafmachine groot	Stage-IV	120	102
Vrachtauto bouwinrichting	Stage-IV	338	86

Voertuigen

In onderstaande tabel staat een prognose van het aantal wegvoertuigen dat per jaar nodig is om het plan te kunnen realiseren. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het aantal vrachtwagens en lichte motorvoertuigen (bestelwagens en personenwagens). Wij gaan ervan uit dat de vrachtwagens gemiddeld 1 minuut stationair draaien op de bouwplaats.

tabel 3: aantal voertuigen bouw- en sloopfase per jaar

Materieel	Aantal voertuigen per jaar
Lichte motorvoertuigen	4.248
Zware motorvoertuigen	720

4.3 Referentiesituatie

Een deel van de gronden binnen het plangebied, hebben in het vigerende bestemmingsplan een agrarische bestemming. De bestemming wordt aangepast om de realisatie van de woningen mogelijk te maken. Na het wijzigen van de bestemming vervalt het agrarische gebruik.

Als gevolg van de bemesting van agrarische gronden ontstaat ammoniak (NH₃) emissie. De hoogte van de emissie is afhankelijk van het type bodem, het gebruik van de grond en de soort mest die wordt gebruikt bij de bemesting.

Voor het bepalen van de emissie van bemesting mag uitgegaan worden van de maximale emissie die op basis van het gebruik van de agrarische gronden binnen het bestemmingsplan is toegestaan². Voor de agrarische bestemmingen die binnen het plangebied liggen, zijn geen specifieke regels in het bestemmingsplan opgenomen voor het gebruik, die relevant zijn voor het onderzoek stikstofdepositie. Voor de berekening van de emissie van de bemesting mag voor deze percelen daarom worden uitgegaan van het gebruik als grasland.

De emissie die als gevolg van de bemesting ontstaat, is berekend op basis van het onderzoek 'emissies naar lucht uit de landbouw' van de Wageningen University & Research³. Voor de berekening van de referentiesituatie zijn wij voor het plangebied uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Bodemtype: kleigrond.
- Bemesting: 86% rundveemest en 14% varkensmest⁴. Deze verdeling is gebaseerd op de gemiddelde hoeveelheden dunne mest in Nederland.
- Maximale toegestane hoeveelheid stikstof van 170 kg N/ha/jaar voor rundveemest en 133 kg N/ha/jaar voor varkensmest.
- Werkingscoëfficiënt dierlijke mest van 60%⁵.
- Percentage ammoniakale stikstof 48%³ voor rundvee en 52% voor varkensmest.
- Vervluchtigingspercentage dierlijke mest 17%³.
- Toevoeging kunstmest tot maximale stikstofgebruiksnorm.
- Emissiefactor kunstmest: 2,5% NH₃/N.

In onderstaande tabel staat de emissie weergegeven, die als gevolg van bemesting in de referentiesituatie ontstaat. In bijlage 1 staat de volledige uitwerking van deze berekening.

² Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2022:874 Melkveehouderij Baambrugge

³ Van Bruggen et. al. (2023), Emissies naar lucht uit landbouw berekend met NEMA voor 1990 - 2020

⁴ Kengetallen mestproductie

⁵ Richtlijn werkingscoëfficiënt dierlijke mest RVO

tabel 4: ammoniakemissie bemesten land

Onderdeel	Oppervlakte gronden agrarische bestemming (ha)	Kengetal emissie ammoniak (kg NH ₃ /ha/jaar)	Emissie ammoniak (kg NH ₃ /jaar)
Bemesting land	0,9	25,2	22,7

Voor de berekening is uitgegaan van een conservatieve aanname voor de oppervlakte van de gronden met een agrarische bestemming, zodat voor dit onderzoek geen overschatting van de emissie in de referentiesituatie wordt gemaakt. Op onderstaande kaart staat het deel van de agrarische bestemming binnen het plangebied weergegeven, dat in de huidige situatie als agrarische grond in gebruik is. Dit perceel heeft een oppervlakte van 0,9 ha. In bijlage 4 is met kaartmateriaal de huidige situatie in beeld gebracht. Voor de bestemmingsplanprocedure hoeft alleen gekeken te worden naar het huidige gebruik. Voor de volledigheid is alvast iets verder terug in de tijd gekeken, omdat dit in de toekomst voor de vergunningsprocedure noodzakelijk is.



figuur 3: gebied aangehouden voor bemeste grond (oppervlakte 0.9 ha)

4.4 Invoergegevens

Bij de berekening van de depositiebijdrage maakt AERIUS gebruik van standaardgegevens die centraal zijn vastgesteld voor het bepalen van onder andere de meteorologische condities, de terreinruwheid en emissiekenmerken van onder andere wegverkeer en schepen.

Wegverkeer

De rijbewegingen van de personenwagens en vrachtwagens zijn als wegverkeer in AERIUS ingevoerd. In AERIUS wordt hiermee de emissie berekend op basis van de route en het aantal vervoersbewegingen. Bij het berekenen van het effect van de voertuigen is ook rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking. De verkeersaantrekkende werking is gemodelleerd tot het punt dat de wegvoertuigen van het plan zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Gebruiksfase

Voor het invoeren van de rijbewegingen is gekeken naar de straten en het aantal aanliggende woningen per straat in het plangebied. De routes zijn gemodelleerd als combinatie van vervoersbewegingen van de heen- en terugweg. De verkeersaantrekkende werking is gemodelleerd tot de eerste kruisende weg, met een significante verkeersintensiteit in verhouding tot de verkeersgeneratie van het plan (Koningstraat). Voor de aansluitende wegen zijn wij uitgegaan van een gelijkmatige verdeling van het verkeer tussen de Driemorgen en de Sint Victorstraat.

Bouwfase

Voor de bouwfase gaan wij ervan uit dat het vrachtverkeer via een korte route in de noordwesthoek van het plan rijdt. De busjes komen via de route aan de zuidoostzijde van het plan. De verkeersaantrekkende werking is gemodelleerd tot de eerste kruisende weg, met een significante verkeersintensiteit, in verhouding tot het bouwverkeer van het betreffende plan.

De wegen zijn ingevoerd als stagnerend verkeer omdat het aannemelijk is dat voertuigen op het traject met een lagere snelheid rijden en vaker stoppen in vergelijking met normaal binnenstedelijk verkeer.

Werktuigen

De emissie van de werktuigen is voor de bouwfase berekend op basis van de AUB-methodiek van TNO⁶ die als standaard is opgenomen in de AERIUS Calculator. De werktuigen zijn ingevoerd als één oppervlaktebron binnen de bouwlocatie onder de categorie mobiele werktuigen.

4.5 Rekenmethode

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden hebben wij gebruikgemaakt van AERIUS Calculator (versie 2023). Bij de berekening van de depositiebijdrage maakt AERIUS gebruik van standaard invoergegevens die centraal zijn vastgesteld, zoals gegevens over de meteorologische condities, de terreinruwheid en emissiekenmerken van onder andere wegverkeer en schepen.

AERIUS berekent de stikstofdepositie in mol per hectare per jaar op de stikstofgevoelige natuurgebieden in de omgeving. De stikstofdepositie is voor de bouw- en gebruiksfase berekend op basis van rekenjaar 2024. Dit is het verwachte jaar van besluitvorming.

⁶ AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen, TNO 2021 R12305 d.d. 10 december 2021

5. Resultaten en conclusie

Van de Klok is van plan om een plan met woningen in Afferden te ontwikkelen. Mogelijk veroorzaakt het plan stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. In dit onderzoek is daarom beoordeeld of in de gebruiks- of bouwfase een significant effect optreedt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. In bijlage 2 (gebruiksfase), bijlage 3 (bouwphase) zijn de berekeningen uit AERIUS toegevoegd.

Uit de berekening volgt dat het plan geen significant negatief effect veroorzaakt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving, ten opzichte van de referentie situatie. De toename van de stikstofdepositie voldoet voor alle berekende situaties aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Op basis van de resultaten kunnen daarom vanwege de ontwikkeling van de woningen die het plan mogelijk maakt, significante negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten.

Bijlage 1

Titel

Uitgangspunten

Gebruiksfase

223 adressen/km2 -> niet stedelijk

Verkeersgeneratie	Situatie
Gebiedstype	Niet stedelijk
Locatie	Buitengebied

Onderdeel	Eigendom	Segment appreciaties	Aantal	Kantelaf*	Totale bewegingen (Waaierdynamiek)
Vrijstaande woningen	koop	nvt	5	8,2	-41
Huysruisningen	koop	nvt	69	7,8	260,6
Nieuw vanden dake koop woningen	koop	nvt	6	7,4	40,8
Gesamtelede kantelede COWE publikeite 361 Trakomontendende december 2018.			80		450,4

Route	Vervoersbewegingen per route
route 1	301,8
route 2	76
route 3	68,6
route 4	125,9
Totaal	572,3

Bouwfase

ACHR new vs.	Mobil working	Vermogen (MW)	Baseline year	Stage/Name	SCR / Addition	THD categorie*	Gemiddelde belastingfactor (%) (tabel 5 THD A16 methoden)	Draaien totaal (aans/h)	Brandstofverbruik (kg/aans/h)	Actieve verbruik (kg/aans/h)	Koolstof (kg/aans/h)	NOx uitlaat (kg/aans/h)
S	Agrarisch	60	2011	Stage IV	met SCR	A	2. % hydraulische - dynamische belasting (bij windverlies/gasmechanisch)	10	2.111	110	1.8	1.7
	Werkzaamheid	100	2011	Stage IV	met SCR	A	3. % hydraulische - dynamische belasting (bij windverlies/gasmechanisch)	40	1.402	88	1.6	1.3
	Werkzaamheid	80	2013	Stage IV	aanvullend SCR	A	3. % hydraulische - constante belasting (bij windverlies/verbranding)	40	148	0	1.3	0.3
	Werkzaamheid	100	2013	Stage IV	aanvullend SCR	A	3. % hydraulische - constante belasting (bij windverlies/verbranding)	40	148	0	1.3	0.3
	Werkzaamheid	114	2013	Stage IV	aanvullend SCR	A	3. % hydraulische - constante belasting (bij windverlies/verbranding)	40	1.051	75	1.6	0.3
	Werkzaamheid	114	2013	Stage IV	aanvullend SCR	A	3. % hydraulische - constante belasting (bij windverlies/verbranding)	40	1.051	75	1.6	0.3
	Werkzaamheid	120	2014	Stage IV	met SCR	A	3. % hydraulische - dynamische belasting (bij windverlies/gasmechanisch)	100	1.290	90	1.7	0.3
	Werkzaamheid	120	2015	Stage IV	met SCR	A	3. % hydraulische - dynamische belasting (bij windverlies/gasmechanisch)	100	2.426	198	2.0	0.7

AGRIUS bron nr.	Voertuigen	Verkeerscategorie	Aantal voertuigen (per dag)	Daar (dagen project)	Aantal voertuigen (totaal project)	Aantal bewegingen (totaal project)
4	Panorama-agens en bestelbussen	Licht verkeer	24	180	4.320	8.640
3	Pan.-a.s.-voertuigen (protestvoertuigen, demonstraties)	Zwaar verkeer	4	180	720	1.440

Activiteit	Verkeerscategorie	Voertuigen (per jaar)	Draaiuren (per jaar)	Draaiuren (per uur)	Nox emissie* (g/jaar)	Nox vracht (g/jaar)	NO ₂ emissie* (g/jaar)	NO ₂ vracht (g/jaar)
3	Wachposten laden/lossen	2250	2	1	80,567	1,61	0,8028	0,6113

Referentie situatie

[illegible]

Bijlage 2

Titel	AERIUS-berekening gebruiksfase
-------	--------------------------------

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Van de Klok
Driemorgen,
Afferden

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Groenemorgen Afferden
Groenemorgen Afferden gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RSkFaQue5Pnd
02 april 2024, 08:45
Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Situatie 3 bemest perceel - Referentie
Situatie 2 Groenemorgen Afferden - gebruik - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	22,7 kg/j	-
2024	0,8 kg/j	30,9 kg/j

Resultaten

Situatie 3 bemest perceel - Referentie
Situatie 2 Groenemorgen Afferden - gebruik - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,13 mol/ha/j	3883038	Rijntakken
0,01 mol/ha/j	3883038	Rijntakken
0,00 ha		
3,32 ha		
0,00 mol/ha/j		
0,12 mol/ha/j		



Situatie 3 bemest perceel (Referentie), rekenjaar 2024

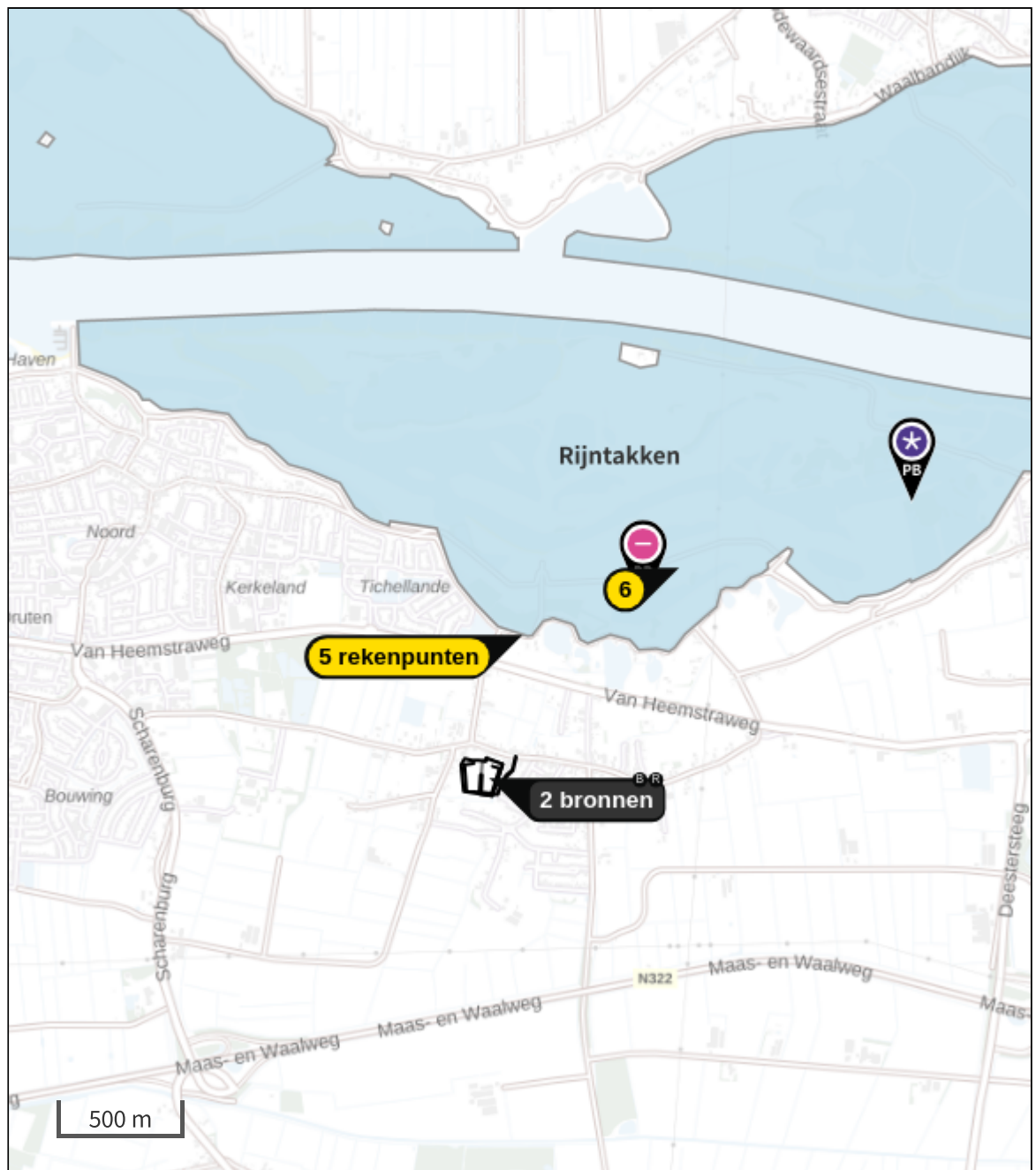
Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Landbouw Landbouwgrond Bron 1	22,7 kg/j	-



Situatie 2 Groenemorgen Afferden - gebruik (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Anders... Anders... Locatie	-	-
	Verkeersnetwerk	0,8 kg/j	30,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 2 Groenemorgen Afferden - gebruik" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	3,32	1.797,82	0,00	0,00	3,32	0,12

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Rijntakken (38)	3,32	1.797,82	0,00	0,00	3,32	0,12

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
51	Kolland & Overlangbroek & Kolland & Overlangbroek H91E0C (18 km)	X:158466 Y:444993	-
41	Veluwe ZGLg09 (24 km)	X:171876 Y:456525	-
44	Veluwe ZGH2310 (25 km)	X:174414 Y:457291	-
45	Veluwe ZGH2330 (25 km)	X:175896 Y:457131	-
46	Veluwe ZGH3130 (25 km)	X:174358 Y:457374	-
34	Veluwe H6230dka (17 km)	X:178815 Y:448310	-
35	Veluwe H2330 (18 km)	X:179388 Y:448396	-
36	Veluwe H2310 (19 km)	X:180992 Y:448621	-
37	Veluwe ZGH9190 (19 km)	X:181370 Y:448456	-
38	Veluwe H7150 (20 km)	X:178011 Y:451346	-
39	Veluwe H3130 (20 km)	X:177973 Y:451380	-
40	Veluwe ZGLg13 (20 km)	X:176394 Y:451906	-
42	Veluwe H4010A (24 km)	X:181880 Y:454274	-
43	Veluwe H5130 (24 km)	X:182868 Y:454195	-
8	Rijntakken H6510A (5 km)	X:177045 Y:433460	-
9	Rijntakken H6120 (6 km)	X:177230 Y:433507	-
13	Rijntakken ZGLg02 (7 km)	X:179125 Y:432700	-
19	Veluwe L4030 (11 km)	X:177025 Y:442375	-
20	Veluwe Lg13 (12 km)	X:177444 Y:442727	-
21	Veluwe H6230vka (13 km)	X:178432 Y:443736	-
22	Veluwe ZGLg14 (13 km)	X:180230 Y:442855	-
23	Veluwe ZGH9120 (13 km)	X:176861 Y:444971	-
24	Veluwe ZGL4030 (13 km)	X:177333 Y:444777	-
25	Veluwe H4030 (14 km)	X:176130 Y:445341	-
26	Veluwe ZGLg01 (15 km)	X:178784 Y:445738	-
27	Veluwe ZGH4030 (15 km)	X:176559 Y:447104	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
28	Veluwe Lg09 (16 km)	X:181500 Y:444800	-
29	Veluwe H9190 (16 km)	X:181918 Y:444482	-
30	Veluwe Lg01 (16 km)	X:178948 Y:446734	-
31	Veluwe ZGH6230dka (16 km)	X:181832 Y:444908	-
32	Veluwe H91E0C (16 km)	X:183802 Y:443228	-
33	Veluwe H3160 (17 km)	X:182628 Y:445011	-
10	Rijntakken Lg02 (7 km)	X:171414 Y:439413	-
11	Rijntakken H91E0B (7 km)	X:171064 Y:439452	-
12	Rijntakken H3150baz (7 km)	X:171542 Y:439711	-
14	Rijntakken H91F0 (16 km)	X:161338 Y:444602	-
17	Veluwe & Veluwe H9120 (10 km)	X:175503 Y:441817	-
18	Veluwe Lg14 (10 km)	X:175603 Y:441866	-
47	Binnenveld (14 km)	X:168989 Y:446066	-
48	Binnenveld H6410 (14 km)	X:169016 Y:446313	-
49	Binnenveld H7140A (14 km)	X:169084 Y:446349	-
50	Binnenveld H7140B (15 km)	X:168071 Y:446847	-
16	Rijntakken H91E0C (24 km)	X:195497 Y:431383	-
52	Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel) (23 km)	X:193456 Y:426253	-
53	Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein' (23 km)	X:193461 Y:426255	-
15	Rijntakken ZGH3150baz (20 km)	X:191478 Y:430494	-
54	Sint Jansberg (24 km)	X:191479 Y:418189	-
55	Sint Jansberg H9120 (24 km)	X:191445 Y:418091	-
7	Rijntakken Lg11 (3 km)	X:174450 Y:433798	-0,02 ○
6	Rijntakken ZGLg07 (1 km)	X:172475 Y:433375	-0,07 ○
5	Rijntakken ZGLg11 (<1 km)	X:171750 Y:433298	-0,10 ○
4	Rijntakken Lg07 (<1 km)	X:171832 Y:433250	-0,13 ○

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
3	Rijntakken Lg08 (<1 km)	X:171750 Y:433250	-0,14 ○
2	Rijntakken ZGLg08 (<1 km)	X:171850 Y:433175	-0,21 ○
1	Rijntakken (<1 km)	X:171820 Y:433099	-0,29 ○

Situatie 3 bemest perceel, Rekenjaar 2024

1 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	22,7 kg/j
Locatie	X:171686,32 Y:432509,27	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	1,00 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	22,7 kg/j

Situatie 2 Groenemorgen Afferden - gebruik, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Locatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Locatie	X:171647,56	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
	Y:432510,05	Spreiding	0 m
Oppervlakte	2,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 2 verkeer route 1	Links	Rechts	NO _x	8,8 kg/j
Locatie	X:171670,2 Y:432443,39	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,9 kg/j
Lengte	457,90 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	101,8 /etmaal			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 3 verkeer route 2	Links	Rechts	NO _x	4,6 kg/j
Locatie	X:171723,58 Y:432452,92	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	327,77 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	74,0 /etmaal			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 4 verkeer route 3	Links	Rechts	NO _x	5,4 kg/j
Locatie	X:171724,59 Y:432456,25	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,6 kg/j
Lengte	322,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	88,8 /etmaal			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 5 verkeer route 4	Links	Rechts	NO _x	12,1 kg/j
Locatie	X:171720,97 Y:432443,48	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,3 kg/j
Lengte	344,53 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	185,8 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.1.2_20240307_d2f5f75faf

Database versie 2023.1.2_d2f5f75faf_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 3

Titel	AERIUS-berekening bouwfase
-------	----------------------------

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon	Van de Klok
Inrichtingslocatie	Driemorgen, Afferden

Activiteit

Omschrijving	Groenemorgen Afferden
Toelichting	Groenemorgen Afferden aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk	S4cLZ8QSPdGG
Datum berekening	22 maart 2024, 10:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
Situatie 3 bemest perceel - Referentie	2024	22,7 kg/j	-
Situatie 1 Groenemorgen afferden- aanleg - Beoogd	2024	2,3 kg/j	27,8 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 3 bemest perceel - Referentie	0,13 mol/ha/j	3883038	Rijntakken
Situatie 1 Groenemorgen afferden- aanleg - Beoogd	0,02 mol/ha/j	3883038	Rijntakken
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	3,32 ha		
Grootste toename	0,00 mol/ha/j		
Grootste afname	0,11 mol/ha/j		



Situatie 3 bemest perceel (Referentie), rekenjaar 2024

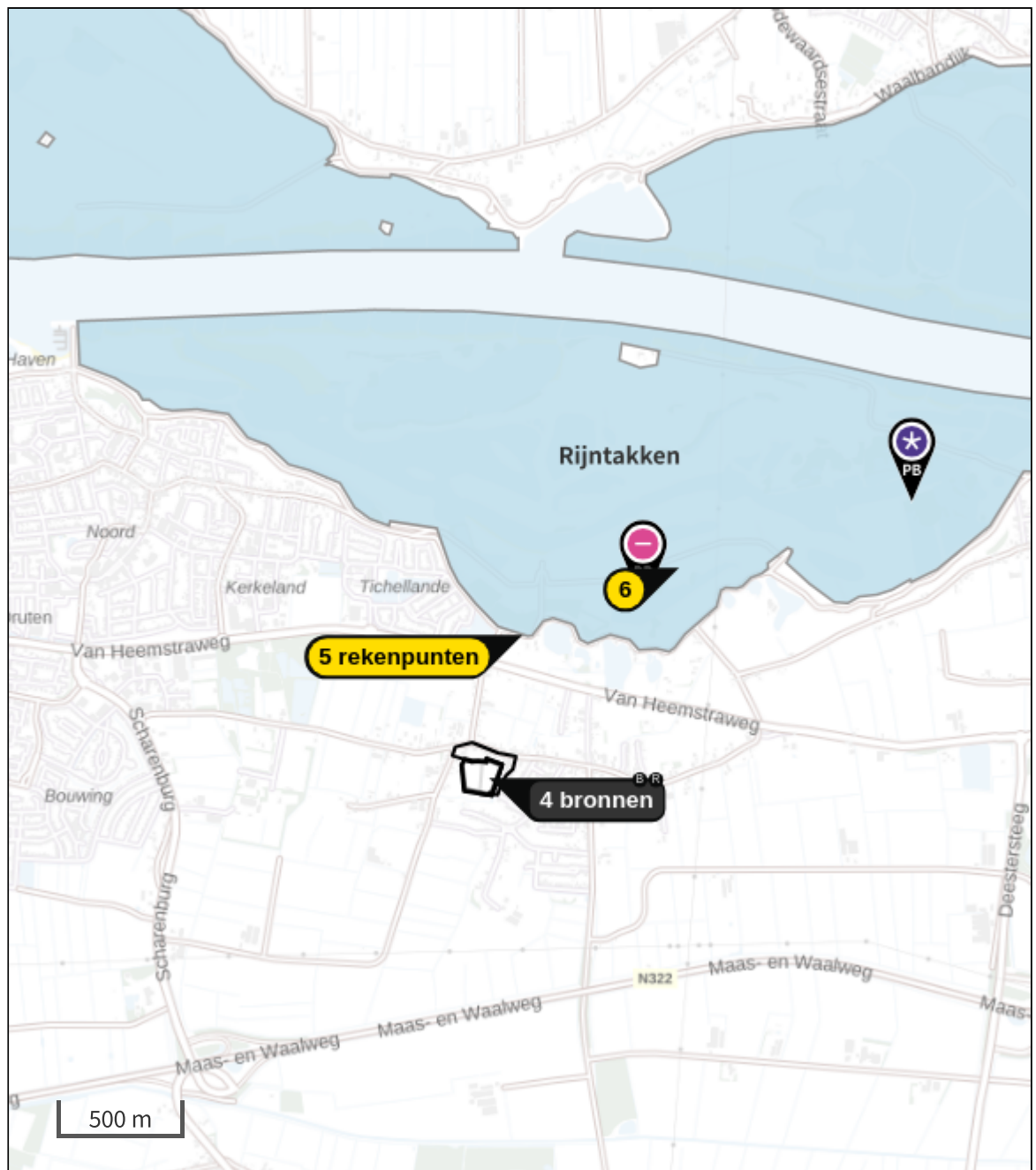
Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Landbouw Landbouwgrond Bron 1	22,7 kg/j	-

Situatie 1 Groenemorgen afferden- aanleg (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Locatie	-	-
3 Anders... Anders... Bron 3 stationair draaien	11,3 g/j	1,0 kg/j
5 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Bron 5 mobiele werktuigen	2,3 kg/j	23,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	68,4 g/j	3,5 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1 Groenemorgen afferden- aanleg" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	3,32	1.797,82	0,00	0,00	3,32	0,11

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Rijntakken (38)	3,32	1.797,82	0,00	0,00	3,32	0,11

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
51	Kolland & Overlangbroek & Kolland & Overlangbroek H91E0C (18 km)	X:158466 Y:444993	-
41	Veluwe ZGLg09 (24 km)	X:171876 Y:456525	-
44	Veluwe ZGH2310 (25 km)	X:174414 Y:457291	-
45	Veluwe ZGH2330 (25 km)	X:175896 Y:457131	-
46	Veluwe ZGH3130 (25 km)	X:174358 Y:457374	-
34	Veluwe H6230dka (17 km)	X:178815 Y:448310	-
35	Veluwe H2330 (18 km)	X:179388 Y:448396	-
36	Veluwe H2310 (19 km)	X:180992 Y:448621	-
37	Veluwe ZGH9190 (19 km)	X:181370 Y:448456	-
38	Veluwe H7150 (20 km)	X:178011 Y:451346	-
39	Veluwe H3130 (20 km)	X:177973 Y:451380	-
40	Veluwe ZGLg13 (20 km)	X:176394 Y:451906	-
42	Veluwe H4010A (24 km)	X:181880 Y:454274	-
43	Veluwe H5130 (24 km)	X:182868 Y:454195	-
8	Rijntakken H6510A (5 km)	X:177045 Y:433460	-
9	Rijntakken H6120 (6 km)	X:177230 Y:433507	-
13	Rijntakken ZGLg02 (7 km)	X:179125 Y:432700	-
19	Veluwe L4030 (11 km)	X:177025 Y:442375	-
20	Veluwe Lg13 (12 km)	X:177444 Y:442727	-
21	Veluwe H6230vka (13 km)	X:178432 Y:443736	-
22	Veluwe ZGLg14 (13 km)	X:180230 Y:442855	-
23	Veluwe ZGH9120 (13 km)	X:176861 Y:444971	-
24	Veluwe ZGL4030 (13 km)	X:177333 Y:444777	-
25	Veluwe H4030 (14 km)	X:176130 Y:445341	-
26	Veluwe ZGLg01 (15 km)	X:178784 Y:445738	-
27	Veluwe ZGH4030 (15 km)	X:176559 Y:447104	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
28	Veluwe Lg09 (16 km)	X:181500 Y:444800	-
29	Veluwe H9190 (16 km)	X:181918 Y:444482	-
30	Veluwe Lg01 (16 km)	X:178948 Y:446734	-
31	Veluwe ZGH6230dka (16 km)	X:181832 Y:444908	-
32	Veluwe H91E0C (16 km)	X:183802 Y:443228	-
33	Veluwe H3160 (17 km)	X:182628 Y:445011	-
10	Rijntakken Lg02 (7 km)	X:171414 Y:439413	-
11	Rijntakken H91E0B (7 km)	X:171064 Y:439452	-
12	Rijntakken H3150baz (7 km)	X:171542 Y:439711	-
14	Rijntakken H91F0 (16 km)	X:161338 Y:444602	-
17	Veluwe & Veluwe H9120 (10 km)	X:175503 Y:441817	-
18	Veluwe Lg14 (10 km)	X:175603 Y:441866	-
47	Binnenveld (14 km)	X:168989 Y:446066	-
48	Binnenveld H6410 (14 km)	X:169016 Y:446313	-
49	Binnenveld H7140A (14 km)	X:169084 Y:446349	-
50	Binnenveld H7140B (15 km)	X:168071 Y:446847	-
16	Rijntakken H91E0C (24 km)	X:195497 Y:431383	-
52	Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel) (23 km)	X:193456 Y:426253	-
53	Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein' (23 km)	X:193461 Y:426255	-
15	Rijntakken ZGH3150baz (20 km)	X:191478 Y:430494	-
54	Sint Jansberg (24 km)	X:191479 Y:418189	-
55	Sint Jansberg H9120 (24 km)	X:191445 Y:418091	-
7	Rijntakken Lg11 (3 km)	X:174450 Y:433798	-0,02 ○
6	Rijntakken ZGLg07 (1 km)	X:172475 Y:433375	-0,07 ○
5	Rijntakken ZGLg11 (<1 km)	X:171750 Y:433298	-0,10 ○
4	Rijntakken Lg07 (<1 km)	X:171832 Y:433250	-0,12 ○

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
3	Rijntakken Lg08 (<1 km)	X:171750 Y:433250	-0,13 ○
2	Rijntakken ZGLg08 (<1 km)	X:171850 Y:433175	-0,20 ○
1	Rijntakken (<1 km)	X:171820 Y:433099	-0,28 ○

Situatie 3 bemest perceel, Rekenjaar 2024

1 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	0,5 m	NH ₃	22,7 kg/j
Locatie	X:171686,32	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:432509,27	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	1,00 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	22,7 kg/j

Situatie 1 Groenemorgen afferden- aanleg, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Locatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Locatie	X:171647,56	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
	Y:432510,05	Spreiding	0 m
Oppervlakte	2,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 2 zwaar verkeer	Links	Rechts	NO _x	1,7 kg/j
Locatie	X:171537,64 Y:432616,97	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	177,01 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 19,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.440,0 /jaar			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	Bron 3 stationair draaien	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	1,0 kg/j
Locatie	X:171647,12	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	11,3 g/j
	Y:432509,65	Spreiding	2 m		
Oppervlakte	1,58 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Transport				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 4 Licht verkeer	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Locatie	X:171791,75 Y:432581,5	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	408,08 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 49,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	8.496,0 /jaar			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %

5 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Bron 5 mobiele werktuigen		NO _x			23,3 kg/j
Locatie	X:171647,56		NH ₃			2,3 kg/j
Oppervlakte	Y:432509,35 1,77 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Rupskraan	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2761 l/j	96 u/j	193 l/j	NO _x	2,8 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j
Heistelling	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1402 l/j	79 u/j	98 l/j	NO _x	1,6 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
Betonmixer	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	248 l/j	48 u/j		NO _x	5,2 kg/j
					NH ₃	1,9 g/j
shovel loader klein	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	355 l/j	96 u/j		NO _x	7,6 kg/j
					NH ₃	2,7 g/j
shovel loader groot	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1091 l/j	96 u/j	76 l/j	NO _x	1,5 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
Graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1290 l/j	102 u/j	90 l/j	NO _x	1,7 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
Vrachtauto bouwrichting	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2836 l/j	86 u/j	198 l/j	NO _x	2,9 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.1.2_20240307_d2f5f75faf

Database versie 2023.1.2_d2f5f75faf_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

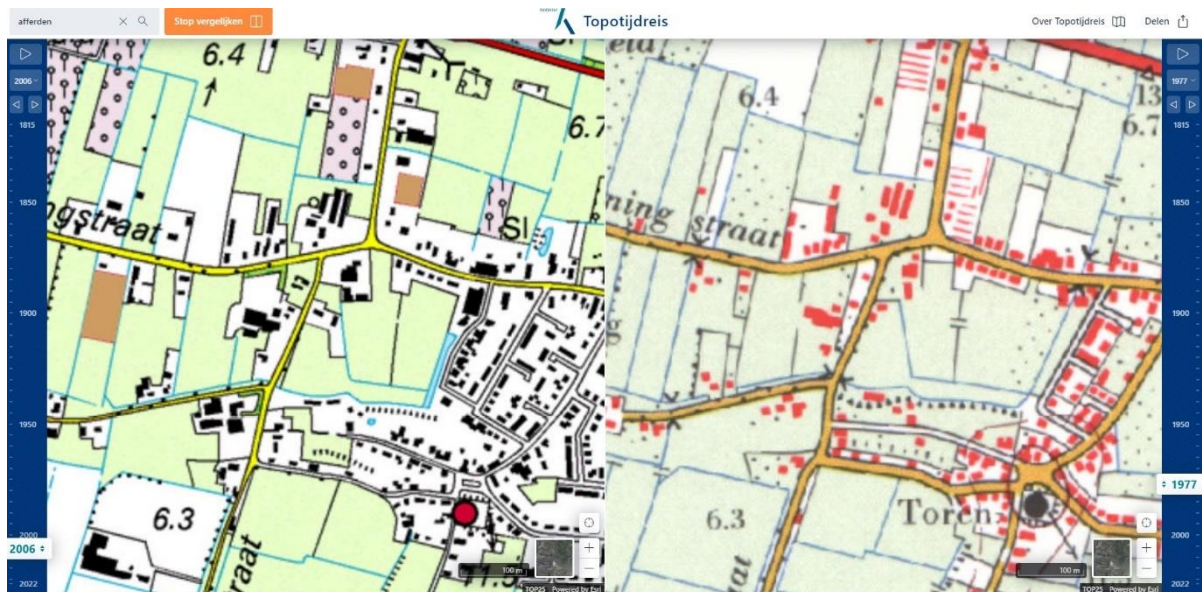
Bijlage 4

Kaart en fotomateriaal Topotijrdreis

Woningbouwplan Groenemorgen, Afferden

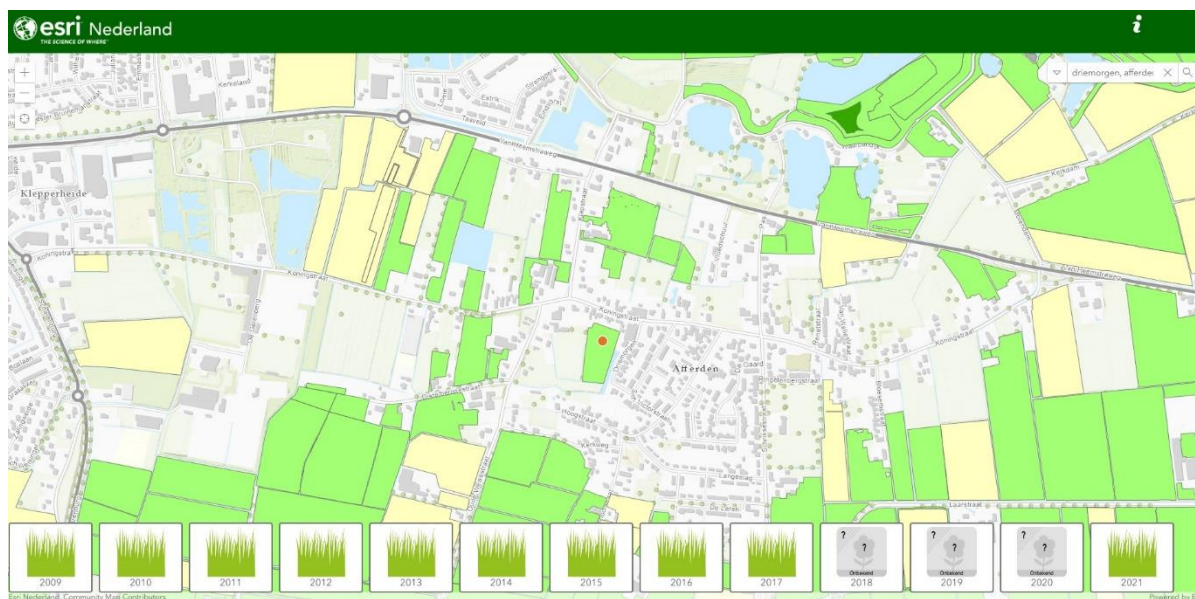


Fotomateriaal gaat niet verder terug dan 2006



Kaartmateriaal toont aan dat de agrarische bestemming al lang op het gebied zat (bijvoorbeeld 1977)

Woningbouwplan Groenemorgen, Afferden



Via de website kan <https://apps.arcgisonline.nl/gewaspercelen/> kan terug worden gekeken welke gewassen op welke plek aanwezig waren. Er is data beschikbaar dat er grasland op deze locatie aanwezig was.

Onderdeel F: het 'rapport verkeerslawaaï Driemorgen Afferden, d.d. 26 april 2024.



GELUID

RAPPORTAGE
verkeerslawaaï
Driemorgen
Afferden



Rapport verkeerslawaaï

Driemorgen, Afferden

Opdrachtgever	Van de Klok BV Postbus 40018 6504 AA Nijmegen
Rapportnummer	13262.007
Versienummer	D1
Status	Definitief
Datum	26 april 2024
Opsteller ¹	De heer J.M. Kleeven
Kwaliteitscontrole	De heer ing. M. de Loos

¹ Vrijgave

In onze rapportages wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. Conform protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem wordt het rapport aantoonbaar vrijgegeven.

CERTIFICERING

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhand-boek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001. Daarnaast staat veilig werken bij Econsultancy voorop en zijn we gecertificeerd voor VCA*.

Al onze rapportages worden opgesteld conform de 'Handreiking omgaan met AVG in bodemonderzoeken' opgesteld door de VKB (29 juni 2022). Hiermee voldoet de rapportage aan de eisen die de wet en NEN normen ons stellen en wordt tevens voldaan aan de AVG.

In het kader van de AVG dient, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, bijlagen met kadastrale uittreksels en namen van opdrachtgevers, door de publicerende instantie, verwijderd dan wel zwart gelakt te worden.

RECHTEN

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	2
2 TOETSINGSKADER.....	3
2.1 Wet geluidhinder	3
2.2 Samenvatting toetsingskader.....	3
3 UITGANGSPUNTEN	4
3.1 Brongegevens.....	4
3.2 Generatie plangebied.....	4
3.3 Plangegegevens	4
4 BEREKENINGRESULTATEN EN TOETSING.....	6

BIJLAGEN:

1. - Opgave brongegevens wegbeheerder
2. - Invoergegegevens akoestisch overdrachtsmodel
3. - Berekeningsresultaten

SAMENVATTING

De initiatiefnemer is voornemens nieuwe geluidgevoelige bestemmingen te realiseren ten westen van de Driemorgen te Afferden. Om de geluidsbelasting van het plan op bestaande woningen als gevolg van bestemmingsverkeer inzichtelijk te maken heeft Econsultancy een onderzoek verkeerslawaaï uitgevoerd. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

Voor elke bestaande woning aan de Driemorgen zijn toetspunten gemodelleerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2023.3.

De geluidsbelasting op de woningen aan de Driemorgen bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 46 dB. Er vindt geen overschrijding van de grenswaarde van 48 dB plaats. Er gelden vanuit akoestisch oogpunt geen bemerkingen voor de realisatie van het plan.

1 INLEIDING

De initiatiefnemer is voornemens nieuwe geluidgevoelige bestemmingen te realiseren ten westen van de Driemorgen te Afferden. Om de geluidsbelasting van het plan op bestaande woningen als gevolg van bestemmingsverkeer inzichtelijk te maken heeft Econsultancy een onderzoek verkeerslawaaai uitgevoerd. In figuur 1.1 is een globale situering van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 Situering onderzoeksgebied.

Door het plan zal het verkeer op de bestaande omliggende wegen toenemen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt het akoestisch effect van de verkeersaantrekkende werking van het plan inzichtelijk gemaakt ter hoogte van enkele kritisch gesitueerde geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

2 TOETSINGSKADER

Het toetsingskader wordt voor het akoestisch onderzoek gevormd door de Wet geluidhinder.

2.1 Wet geluidhinder

Ondanks dat er hier geen sprake is van een reconstructie conform de Wet geluidhinder, wordt dit als toetsingskader gehanteerd. Om vast te stellen of er sprake is van een toename van 2 dB of meer, wordt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie zonder aanvullende maatregelen vergeleken met de grenswaarde. De grenswaarde is doorgaans gelijk aan de geluidsbelasting in de heersende situatie met een ondergrens van 48 dB.

2.2 Samenvatting toetsingskader

Het toetsingskader voor het akoestisch onderzoek is in tabel 2.1 samengevat. Uitgangspunt voor het toetsingskader is de realisatie van nieuwbouwwoningen binnen de bebouwde kom van Afferden.

Tabel 2.1 Samenvatting toetsingskader.

geluidsbron	grenswaarde [dB]
Koningstraat	48
Driemorgen	48
binnenplanse weg	48

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Brongegevens

De voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke gegevens van de Koningsweg zijn afkomstig van het verkeersmodel van de gemeente. De aangeleverde gegevens van de wegbeheerder zijn opgenomen in bijlage 1. Het verkeersmodel betreft werkdaggegevens voor het planjaar 2032. De gegevens zijn omgezet van werkdag naar weekdag middels de bijgeleverde omrekenfactor. Voor het akoestisch onderzoek met toekomstig peiljaar 2034 is de aangegeven autonome groei van 2% gehanteerd. Van de Driemorgen zijn geen intensiteiten bekend. In het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek² wordt aangegeven dat de huidige intensiteit op de Driemorgen maximaal 200 voertuigen per etmaal bedraagt. Dit zal dus ook als worst-case scenario voor de Driemorgen gehanteerd worden. De etmaal- en voertuigcategorieverdeling van de wegen is niet bekend, deze zijn gebaseerd op de standaardverdeling³ van een 'wijkontsluitingsweg'. In bijlage 2 zijn de volledige invoergegevens van de wegen opgenomen.

3.2 Generatie plangebied

In het verkeerskundig onderzoek² is berekend dat de generatie van het plangebied 453 motorvoertuigen per etmaal bedraagt voor de gemiddelde weekdag. Er wordt verder aangegeven dat het vervoer zich via de Driemorgen naar de Koningstraat ontsluit. Dit houdt in dat de etmaalintensiteit van de Driemorgen in de toekomstige situatie verhoogd zal worden met 453 motorvoertuigen. De Koningstraat zal verhoogd worden met 226,5 motorvoertuigen aangezien het verkeer zich hier twee kanten op zal ontsluiten.

Het plangebied zal ook over een nieuwe weg beschikken die zal worden meegenomen in de geluidsberekening, de etmaalintensiteit op deze nieuwe weg bedraagt 453 motorvoertuigen per etmaal.

3.3 Plangegevens

Voor elke bestaande woning aan de Driemorgen zijn toetspunten gemodelleerd. In figuur 3.1 zijn de woningen die meegenomen worden in de berekening met de situering van de toetspunten weergegeven. De precieze nummering van de toetspunten wordt in bijlage 2 weergegeven.

² Rapportage Woningbouwplan 'Driemorgen' te Afferden (Gld) Verkeersgeneratie en afwikkeling, P22-1169-005, 26-06-2023, Buro Boot

³ Bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet geluidshinder, VROM GF-DR-35-01, 1986, "Hofstra Rapport"



Figuur 3.1 Woningen met toetspunten.

4 BEREKENINGSRESULTATEN EN TOETSING

De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2023.3. Alle resultaten zijn inclusief een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven. Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, mag bij de bepaling van de geluidsbelasting als gevolg van deze wegen wel worden aangesloten bij art. 110g en het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012) wat betreft de toe te passen aftrek⁴. De berekende geluidsbelastingen zijn per woning beknopt in tabel 4.1 weergegeven. Hierin wordt aangegeven wat de geluidsbelasting in de huidige en toekomstige situatie bedraagt. De volledige berekeningsresultaten zijn in bijlage 3 opgenomen.

Tabel 4.1 Geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer (L_{den} [dB]).

	huidige situatie		toekomstige situatie		
woningen	Driemorgen	Koningstraat	Driemorgen	Koningstraat	binnenplanse weg
woning 01	40	33	45	34	28
woning 02	41	32	46	33	34
woning 03	41	31	46	31	35
woning 04	41	26	46	26	37
woning 05	41	23	46	24	37
woning 06	41	21	46	21	38
woning 07	40	17	45	18	39
woning 08	40	17	45	18	39
woning 09	40	17	45	17	40
woning 10	41	17	46	18	40
woning 11	41	15	46	16	41
woning 12	40	27	45	27	38

De geluidsbelasting op de woningen aan de Driemorgen bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 46 dB. Er vindt geen overschrijding van de grenswaarde van 48 dB plaats. Er gelden vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de realisatie van het plan.

⁴ Uitspraak RvS ECLI:NL:RVS:2015:2409 d.d. 29 juli 2015 onder punt 5 en punt 8

Bijlage 1. Opgave brongegevens wegbeheerder

Verkeersgegevens

Aanvrager: E-consultancy

Waar: Groenemorgen Afferden

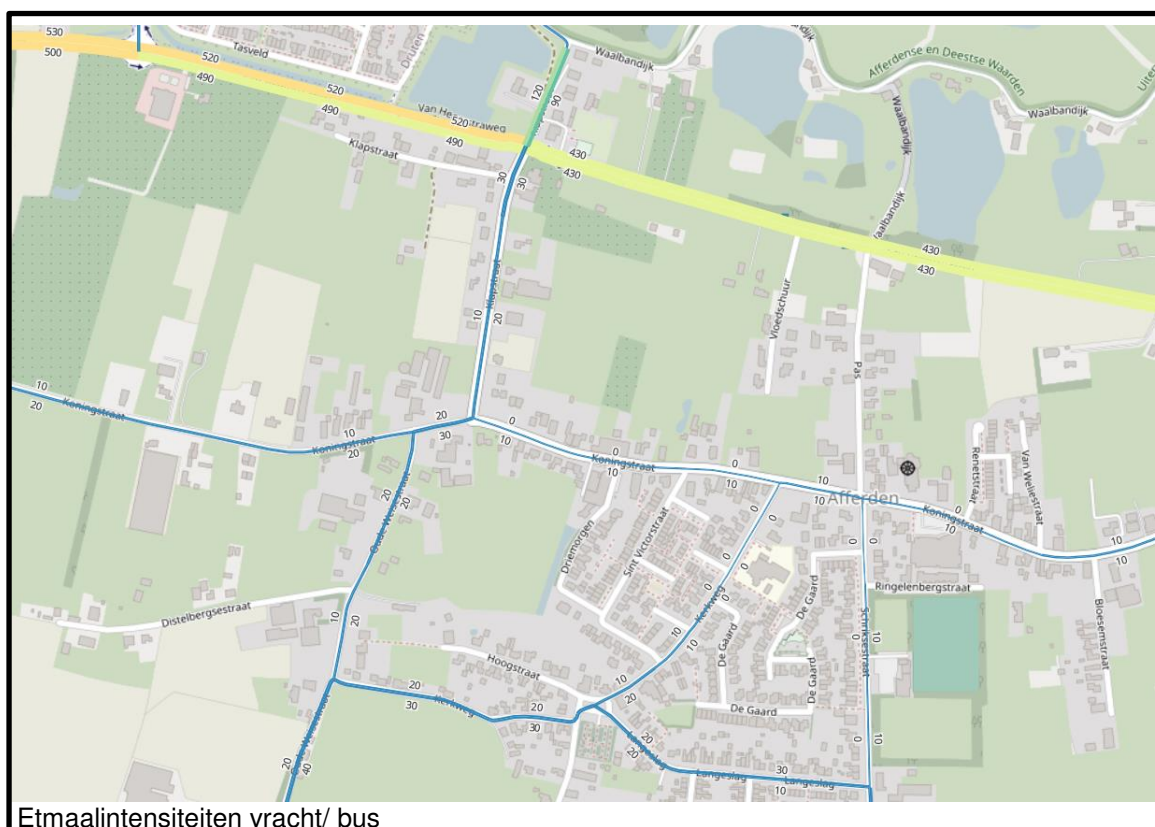
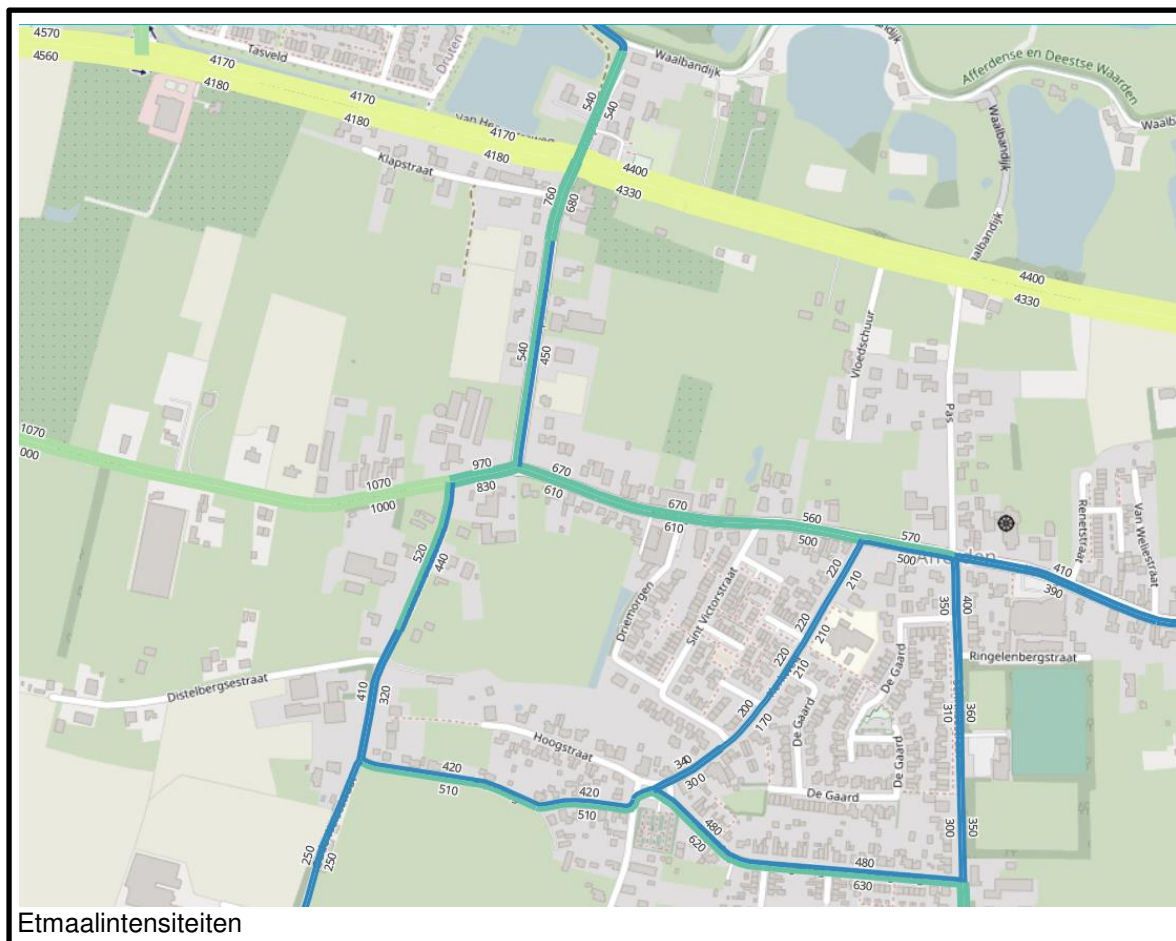
Datum: 22 april 2024

- Aantallen vracht/ bus etmaal
- Etmaalintensiteiten werkdag (mvt)
- Omrekenfactor werkdag-weekdag: 0,9
- Bron: Regionale Verkeers en Milieukaart
- Autonome groei: 2%

Maximumsnelheid:

- Van Heemstraweg – 60 km/u, (plaatselijk 50 km/u t.h.v. de klapstraat)
- Koningstraat - 30 km/u bibeko, 60 km/u bubeko.
- Oude Weisestraat, Kerkweg en Schriksestraat - 30 km/u

Gegevens 2032



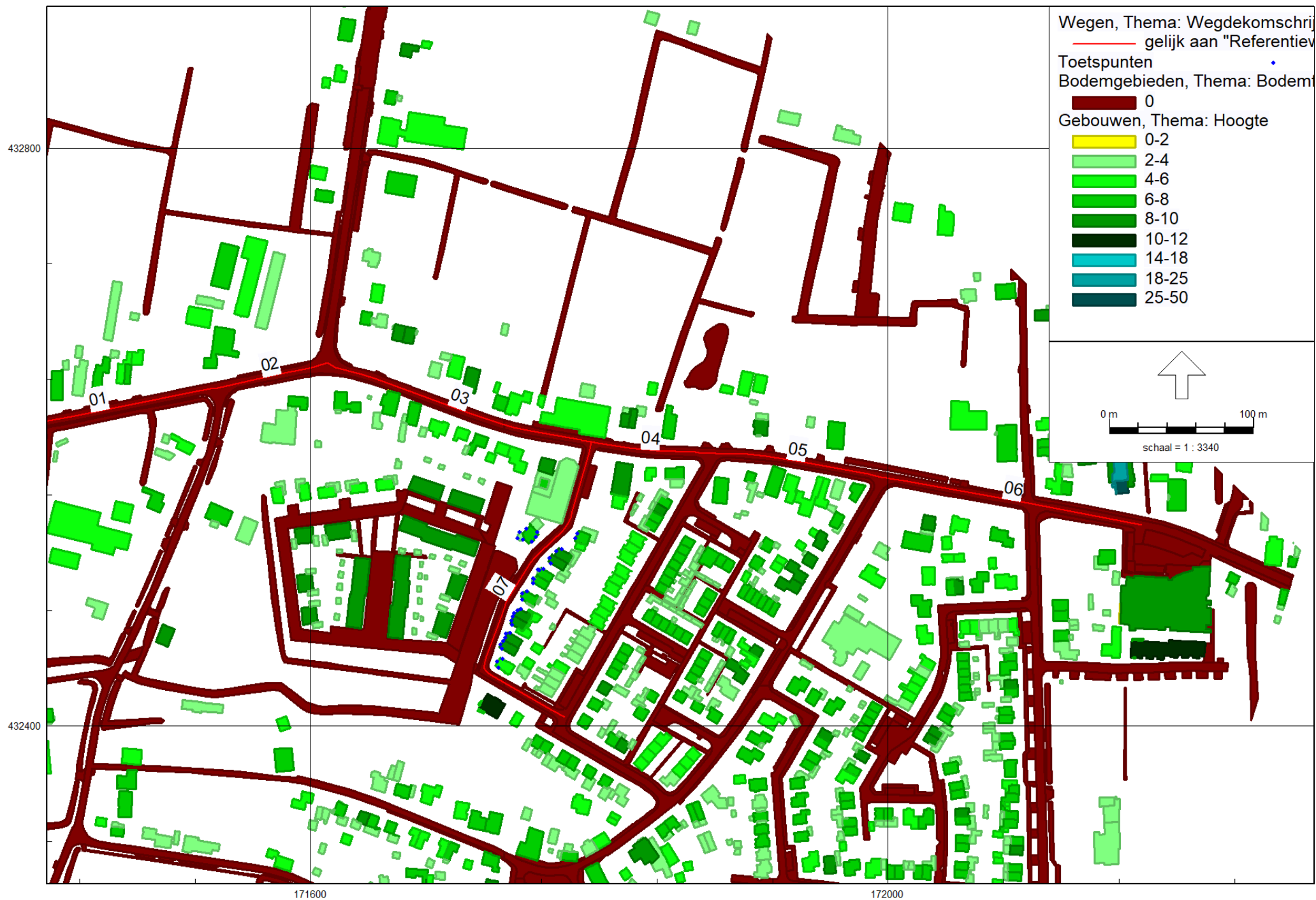
Bijlage 2. Invoergegevens akoestisch overdrachtsmodel

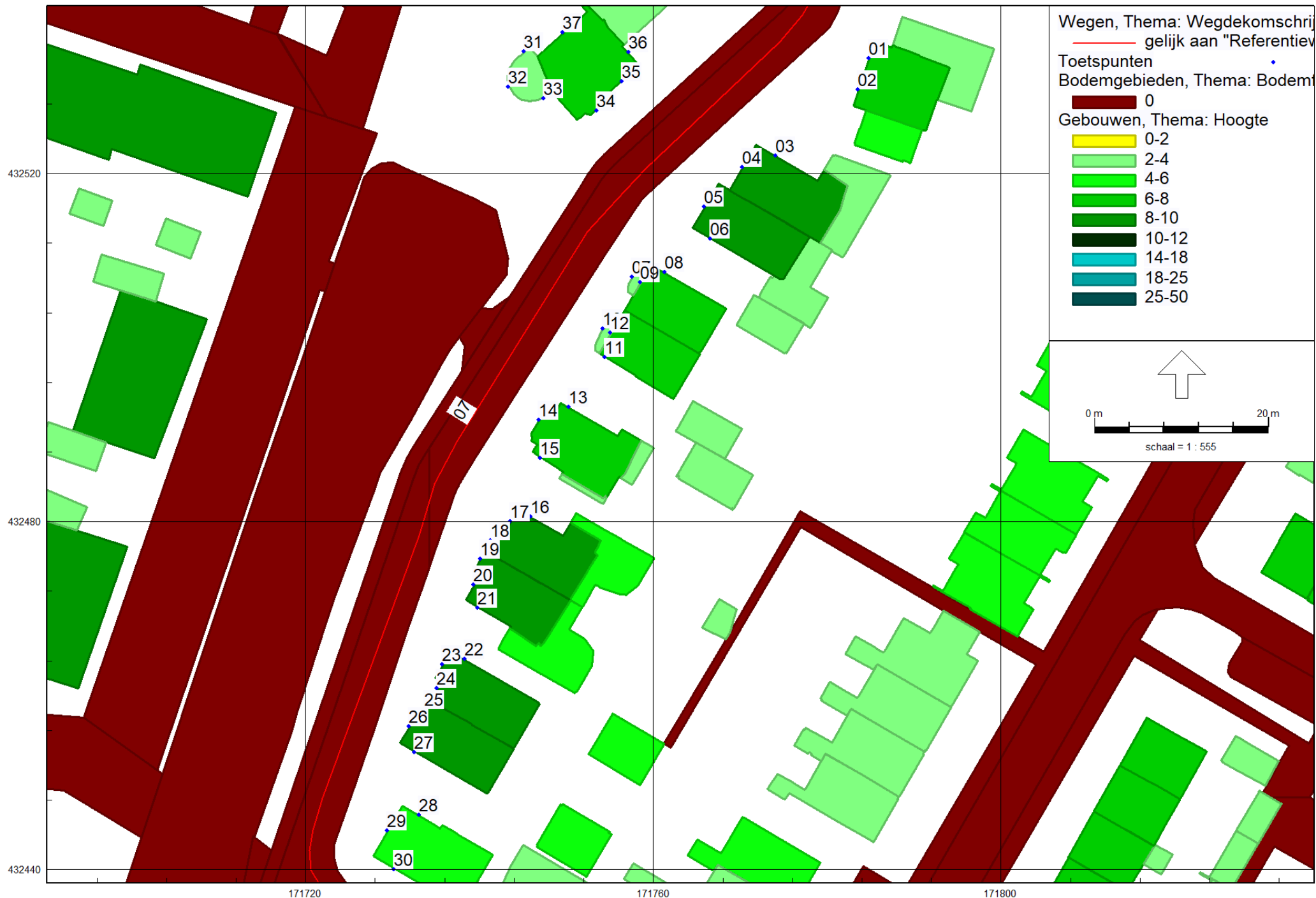
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: D1 (huidige situatie)

Model eigenschap

Omschrijving	D1 (huidige situatie)
Verantwoordelijke	Jelle Kleeven
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Jelle Kleeven op 4-4-2024
Laatst ingezien door	Jelle Kleeven op 26-4-2024
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.3
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
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

Commentaar





Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	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))
03	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
01	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
06	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
04	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
05	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
02	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30
07	Driemorgen	Driemorgen	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V (ZV (N))	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)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	MV (D)
03	30	1198,54	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	78,86	30,29	8,05	4,28
01	30	1938,27	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	127,54	48,98	13,03	6,92
06	30	1001,91	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	65,93	25,32	6,73	3,58
04	30	1198,54	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	78,86	30,29	8,05	4,28
05	30	992,54	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	65,31	25,08	6,67	3,54
02	30	1685,45	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	110,90	42,59	11,33	6,02
07	30	200,00	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	13,16	5,05	1,34	0,71

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaii - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaii - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)
03	0,78	0,29	0,76	0,09	0,05
01	1,26	0,46	1,22	0,15	0,08
06	0,65	0,24	0,63	0,08	0,04
04	0,78	0,29	0,76	0,09	0,05
05	0,65	0,24	0,63	0,08	0,04
02	1,10	0,40	1,06	0,13	0,07
07	0,13	0,05	0,13	0,02	0,01

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	woning 01	171784,78	432533,27	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	woning 01	171783,53	432529,66	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	woning 02	171774,08	432522,07	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	woning 02	171770,22	432520,75	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	woning 03	171765,83	432516,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	woning 03	171766,57	432512,46	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	woning 04	171757,51	432508,08	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
08	woning 04	171761,27	432508,69	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	woning 04	171758,45	432507,52	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
10	woning 05	171754,17	432502,15	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
11	woning 05	171754,43	432498,86	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	woning 05	171755,05	432501,67	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
13	woning 06	171750,28	432493,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
14	woning 06	171746,79	432491,68	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
15	woning 06	171746,99	432487,30	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
16	woning 07	171745,92	432480,60	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
17	woning 07	171743,50	432479,98	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
18	woning 07	171741,27	432477,85	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
19	woning 08	171740,06	432475,73	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
20	woning 08	171739,34	432472,77	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
21	woning 08	171739,80	432470,06	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
22	woning 09	171738,28	432464,24	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
23	woning 09	171735,74	432463,58	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
24	woning 09	171735,10	432460,81	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
25	woning 10	171733,71	432458,42	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
26	woning 10	171731,90	432456,46	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
27	woning 10	171732,53	432453,47	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
28	woning 11	171733,06	432446,28	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
29	woning 11	171729,36	432444,47	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
30	woning 11	171730,18	432440,02	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
31	woning 12	171745,07	432534,03	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
32	woning 12	171743,31	432529,97	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
33	woning 12	171747,39	432528,64	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
34	woning 12	171753,47	432527,19	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
35	woning 12	171756,40	432530,60	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
36	woning 12	171757,18	432533,91	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
37	woning 12	171749,55	432536,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
9605		6,81	0,00	Relatief					1840	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9626		3,33	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9702		7,27	0,00	Relatief					1941	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9710		5,20	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9754		5,35	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9872		3,50	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10177		2,52	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10322		4,57	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10609		4,18	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
12582		2,63	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13010		3,14	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13045		3,19	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13307		3,68	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13308		3,44	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13311		3,26	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13322		4,08	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13323		3,71	0,00	Relatief					1984	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13324		26,19	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13325		26,16	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13326		15,85	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13327		9,74	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13328		10,00	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13329		9,65	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13330		9,70	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13331		5,34	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13332		29,45	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13333		22,79	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13334		4,22	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13335		17,81	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13340		5,49	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13342		4,19	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13350		5,62	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13353		3,55	0,00	Relatief					1984	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13354		4,51	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13359		2,40	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13361		3,84	0,00	Relatief					1983	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13362		5,88	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
9605	0,80	0,80	0,80	0,80
9626	0,80	0,80	0,80	0,80
9702	0,80	0,80	0,80	0,80
9710	0,80	0,80	0,80	0,80
9754	0,80	0,80	0,80	0,80
9872	0,80	0,80	0,80	0,80
10177	0,80	0,80	0,80	0,80
10322	0,80	0,80	0,80	0,80
10609	0,80	0,80	0,80	0,80
12582	0,80	0,80	0,80	0,80
13010	0,80	0,80	0,80	0,80
13045	0,80	0,80	0,80	0,80
13307	0,80	0,80	0,80	0,80
13308	0,80	0,80	0,80	0,80
13311	0,80	0,80	0,80	0,80
13322	0,80	0,80	0,80	0,80
13323	0,80	0,80	0,80	0,80
13324	0,80	0,80	0,80	0,80
13325	0,80	0,80	0,80	0,80
13326	0,80	0,80	0,80	0,80
13327	0,80	0,80	0,80	0,80
13328	0,80	0,80	0,80	0,80
13329	0,80	0,80	0,80	0,80
13330	0,80	0,80	0,80	0,80
13331	0,80	0,80	0,80	0,80
13332	0,80	0,80	0,80	0,80
13333	0,80	0,80	0,80	0,80
13334	0,80	0,80	0,80	0,80
13335	0,80	0,80	0,80	0,80
13340	0,80	0,80	0,80	0,80
13342	0,80	0,80	0,80	0,80
13350	0,80	0,80	0,80	0,80
13353	0,80	0,80	0,80	0,80
13354	0,80	0,80	0,80	0,80
13359	0,80	0,80	0,80	0,80
13361	0,80	0,80	0,80	0,80
13362	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13363		3,73	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13365		3,35	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13366		7,50	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13367		7,29	0,00	Relatief					1942	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13368		2,88	0,00	Relatief					1942	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13369		5,44	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13370		5,45	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13371		3,15	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13372		3,39	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13373		8,26	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13374		8,40	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13375		5,06	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13376		6,52	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13377		2,82	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13378		8,73	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13380		7,71	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13381		4,39	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13382		3,70	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13383		6,43	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13384		3,00	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13385		8,50	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13388		5,82	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13389		6,05	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13395		7,67	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13397		3,11	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13398		2,99	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13399		7,05	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13400		2,73	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13405		4,88	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13406		3,08	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13409		4,14	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13413		6,30	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13414		5,61	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13424		3,73	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13425		7,54	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13436		6,73	0,00	Relatief					1957	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13437		5,91	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13363	0,80	0,80	0,80	0,80
13365	0,80	0,80	0,80	0,80
13366	0,80	0,80	0,80	0,80
13367	0,80	0,80	0,80	0,80
13368	0,80	0,80	0,80	0,80
13369	0,80	0,80	0,80	0,80
13370	0,80	0,80	0,80	0,80
13371	0,80	0,80	0,80	0,80
13372	0,80	0,80	0,80	0,80
13373	0,80	0,80	0,80	0,80
13374	0,80	0,80	0,80	0,80
13375	0,80	0,80	0,80	0,80
13376	0,80	0,80	0,80	0,80
13377	0,80	0,80	0,80	0,80
13378	0,80	0,80	0,80	0,80
13380	0,80	0,80	0,80	0,80
13381	0,80	0,80	0,80	0,80
13382	0,80	0,80	0,80	0,80
13383	0,80	0,80	0,80	0,80
13384	0,80	0,80	0,80	0,80
13385	0,80	0,80	0,80	0,80
13388	0,80	0,80	0,80	0,80
13389	0,80	0,80	0,80	0,80
13395	0,80	0,80	0,80	0,80
13397	0,80	0,80	0,80	0,80
13398	0,80	0,80	0,80	0,80
13399	0,80	0,80	0,80	0,80
13400	0,80	0,80	0,80	0,80
13405	0,80	0,80	0,80	0,80
13406	0,80	0,80	0,80	0,80
13409	0,80	0,80	0,80	0,80
13413	0,80	0,80	0,80	0,80
13414	0,80	0,80	0,80	0,80
13424	0,80	0,80	0,80	0,80
13425	0,80	0,80	0,80	0,80
13436	0,80	0,80	0,80	0,80
13437	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13440		6,84	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13441		3,14	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13442		4,39	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13443		4,75	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13444		2,91	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13445		7,15	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13446		3,37	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13447		6,54	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13457		5,73	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13459		2,93	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13461		0,50	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13462		3,99	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13463		6,56	0,00	Relatief					1899	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13464		3,09	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13465		8,97	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13466		3,12	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13469		3,12	0,00	Relatief					1938	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13470		6,76	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13471		7,10	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13472		3,27	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13477		4,95	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13480		2,99	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13481		3,12	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13482		7,25	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13483		6,06	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13485		4,94	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13487		0,22	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13488		6,17	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13489		6,82	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13490		2,89	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13491		3,36	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13492		7,72	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13493		10,18	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13494		5,67	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13495		5,74	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13496		4,49	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13497		3,49	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13440	0,80	0,80	0,80	0,80
13441	0,80	0,80	0,80	0,80
13442	0,80	0,80	0,80	0,80
13443	0,80	0,80	0,80	0,80
13444	0,80	0,80	0,80	0,80
13445	0,80	0,80	0,80	0,80
13446	0,80	0,80	0,80	0,80
13447	0,80	0,80	0,80	0,80
13457	0,80	0,80	0,80	0,80
13459	0,80	0,80	0,80	0,80
13461	0,80	0,80	0,80	0,80
13462	0,80	0,80	0,80	0,80
13463	0,80	0,80	0,80	0,80
13464	0,80	0,80	0,80	0,80
13465	0,80	0,80	0,80	0,80
13466	0,80	0,80	0,80	0,80
13469	0,80	0,80	0,80	0,80
13470	0,80	0,80	0,80	0,80
13471	0,80	0,80	0,80	0,80
13472	0,80	0,80	0,80	0,80
13477	0,80	0,80	0,80	0,80
13480	0,80	0,80	0,80	0,80
13481	0,80	0,80	0,80	0,80
13482	0,80	0,80	0,80	0,80
13483	0,80	0,80	0,80	0,80
13485	0,80	0,80	0,80	0,80
13487	0,80	0,80	0,80	0,80
13488	0,80	0,80	0,80	0,80
13489	0,80	0,80	0,80	0,80
13490	0,80	0,80	0,80	0,80
13491	0,80	0,80	0,80	0,80
13492	0,80	0,80	0,80	0,80
13493	0,80	0,80	0,80	0,80
13494	0,80	0,80	0,80	0,80
13495	0,80	0,80	0,80	0,80
13496	0,80	0,80	0,80	0,80
13497	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13498		4,88	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13499		5,74	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13501		7,42	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13502		3,00	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13503		7,64	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13504		2,91	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13505		7,74	0,00	Relatief					1918	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13507		7,15	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13508		2,81	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13510		6,12	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13512		2,94	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13513		6,61	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13515		7,67	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13516		6,48	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13518		2,29	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
	woning 12	3,10	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
	woning 12	3,71	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13523		3,18	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13524		5,23	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13525		2,79	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13526		5,80	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13531		8,33	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13537		3,18	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13538		7,28	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13539		3,07	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13542		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13543		8,13	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13544		5,00	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13547		6,39	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13548		5,68	0,00	Relatief					1956	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13552		6,36	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13554		7,78	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13555		7,85	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13558		5,84	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13559		4,36	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13562		5,62	0,00	Relatief					1800	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13564		5,83	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13498	0,80	0,80	0,80	0,80
13499	0,80	0,80	0,80	0,80
13501	0,80	0,80	0,80	0,80
13502	0,80	0,80	0,80	0,80
13503	0,80	0,80	0,80	0,80
13504	0,80	0,80	0,80	0,80
13505	0,80	0,80	0,80	0,80
13507	0,80	0,80	0,80	0,80
13508	0,80	0,80	0,80	0,80
13510	0,80	0,80	0,80	0,80
13512	0,80	0,80	0,80	0,80
13513	0,80	0,80	0,80	0,80
13515	0,80	0,80	0,80	0,80
13516	0,80	0,80	0,80	0,80
13518	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
13523	0,80	0,80	0,80	0,80
13524	0,80	0,80	0,80	0,80
13525	0,80	0,80	0,80	0,80
13526	0,80	0,80	0,80	0,80
13531	0,80	0,80	0,80	0,80
13537	0,80	0,80	0,80	0,80
13538	0,80	0,80	0,80	0,80
13539	0,80	0,80	0,80	0,80
13542	0,80	0,80	0,80	0,80
13543	0,80	0,80	0,80	0,80
13544	0,80	0,80	0,80	0,80
13547	0,80	0,80	0,80	0,80
13548	0,80	0,80	0,80	0,80
13552	0,80	0,80	0,80	0,80
13554	0,80	0,80	0,80	0,80
13555	0,80	0,80	0,80	0,80
13558	0,80	0,80	0,80	0,80
13559	0,80	0,80	0,80	0,80
13562	0,80	0,80	0,80	0,80
13564	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13568		5,76	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13569		6,20	0,00	Relatief					1906	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13574		6,95	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13576		8,34	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13577		2,82	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13580		5,92	0,00	Relatief					1915	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13583		4,73	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13590		3,82	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13591		6,86	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13592		6,64	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13593		7,20	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13594		2,72	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13595		2,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13598		4,73	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13600		4,04	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13601		4,18	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13606		3,02	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13607		3,04	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13608		7,73	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13609		3,07	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13610		4,97	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13613		6,38	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13621		5,86	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13622		3,03	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13623		7,80	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13624		2,99	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13625		7,87	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 07	woning 07	8,64	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13632		4,31	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13633		2,82	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13634		7,81	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13635		3,14	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 08	woning 08	8,32	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13637		4,36	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13638		5,57	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13640		9,03	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13641		5,29	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13568	0,80	0,80	0,80	0,80
13569	0,80	0,80	0,80	0,80
13574	0,80	0,80	0,80	0,80
13576	0,80	0,80	0,80	0,80
13577	0,80	0,80	0,80	0,80
13580	0,80	0,80	0,80	0,80
13583	0,80	0,80	0,80	0,80
13590	0,80	0,80	0,80	0,80
13591	0,80	0,80	0,80	0,80
13592	0,80	0,80	0,80	0,80
13593	0,80	0,80	0,80	0,80
13594	0,80	0,80	0,80	0,80
13595	0,80	0,80	0,80	0,80
13598	0,80	0,80	0,80	0,80
13600	0,80	0,80	0,80	0,80
13601	0,80	0,80	0,80	0,80
13606	0,80	0,80	0,80	0,80
13607	0,80	0,80	0,80	0,80
13608	0,80	0,80	0,80	0,80
13609	0,80	0,80	0,80	0,80
13610	0,80	0,80	0,80	0,80
13613	0,80	0,80	0,80	0,80
13621	0,80	0,80	0,80	0,80
13622	0,80	0,80	0,80	0,80
13623	0,80	0,80	0,80	0,80
13624	0,80	0,80	0,80	0,80
13625	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 07	0,80	0,80	0,80	0,80
13632	0,80	0,80	0,80	0,80
13633	0,80	0,80	0,80	0,80
13634	0,80	0,80	0,80	0,80
13635	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 08	0,80	0,80	0,80	0,80
13637	0,80	0,80	0,80	0,80
13638	0,80	0,80	0,80	0,80
13640	0,80	0,80	0,80	0,80
13641	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13642		6,50	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13643		2,89	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13644		4,37	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13645		8,51	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13646		3,14	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13647		8,12	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13650		2,85	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13651		8,42	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13652		2,91	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13653		3,12	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13654		7,31	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13655		5,35	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13656		3,10	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13657		8,97	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13658		2,98	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13659		7,72	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13660		7,52	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13661		3,13	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13662		3,45	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13663		6,95	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13664		2,91	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13665		7,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13666		2,87	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13667		5,92	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13668		4,43	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13669		2,79	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13670		8,36	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13671		3,12	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13672		8,09	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13673		4,80	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13674		5,30	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13675		9,02	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13676		3,01	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13677		7,91	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13679		4,43	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13680		7,23	0,00	Relatief					1982	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13681		2,87	0,00	Relatief					1982	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13642	0,80	0,80	0,80	0,80
13643	0,80	0,80	0,80	0,80
13644	0,80	0,80	0,80	0,80
13645	0,80	0,80	0,80	0,80
13646	0,80	0,80	0,80	0,80
13647	0,80	0,80	0,80	0,80
13650	0,80	0,80	0,80	0,80
13651	0,80	0,80	0,80	0,80
13652	0,80	0,80	0,80	0,80
13653	0,80	0,80	0,80	0,80
13654	0,80	0,80	0,80	0,80
13655	0,80	0,80	0,80	0,80
13656	0,80	0,80	0,80	0,80
13657	0,80	0,80	0,80	0,80
13658	0,80	0,80	0,80	0,80
13659	0,80	0,80	0,80	0,80
13660	0,80	0,80	0,80	0,80
13661	0,80	0,80	0,80	0,80
13662	0,80	0,80	0,80	0,80
13663	0,80	0,80	0,80	0,80
13664	0,80	0,80	0,80	0,80
13665	0,80	0,80	0,80	0,80
13666	0,80	0,80	0,80	0,80
13667	0,80	0,80	0,80	0,80
13668	0,80	0,80	0,80	0,80
13669	0,80	0,80	0,80	0,80
13670	0,80	0,80	0,80	0,80
13671	0,80	0,80	0,80	0,80
13672	0,80	0,80	0,80	0,80
13673	0,80	0,80	0,80	0,80
13674	0,80	0,80	0,80	0,80
13675	0,80	0,80	0,80	0,80
13676	0,80	0,80	0,80	0,80
13677	0,80	0,80	0,80	0,80
13679	0,80	0,80	0,80	0,80
13680	0,80	0,80	0,80	0,80
13681	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13682		6,22	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13683		7,55	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13685		6,68	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13686		3,10	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13687		2,61	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13688		7,15	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13692		8,58	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13693		3,03	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13694		0,14	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13695		4,59	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13696		6,95	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13697		3,05	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13698		7,03	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13699		7,78	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13700		3,03	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13701		2,81	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13702		5,19	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13703		4,42	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13708		2,84	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13709		8,14	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13710		4,53	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13711		6,77	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13712		2,72	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13713		2,80	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13714		7,67	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13715		3,26	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 03	woning 03	9,60	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13717		3,44	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13718		7,29	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13719		3,07	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13720		3,10	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13724		8,69	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13725		2,31	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13726		8,04	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13727		2,83	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13728		7,65	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13729		2,76	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13682	0,80	0,80	0,80	0,80
13683	0,80	0,80	0,80	0,80
13685	0,80	0,80	0,80	0,80
13686	0,80	0,80	0,80	0,80
13687	0,80	0,80	0,80	0,80
13688	0,80	0,80	0,80	0,80
13692	0,80	0,80	0,80	0,80
13693	0,80	0,80	0,80	0,80
13694	0,80	0,80	0,80	0,80
13695	0,80	0,80	0,80	0,80
13696	0,80	0,80	0,80	0,80
13697	0,80	0,80	0,80	0,80
13698	0,80	0,80	0,80	0,80
13699	0,80	0,80	0,80	0,80
13700	0,80	0,80	0,80	0,80
13701	0,80	0,80	0,80	0,80
13702	0,80	0,80	0,80	0,80
13703	0,80	0,80	0,80	0,80
13708	0,80	0,80	0,80	0,80
13709	0,80	0,80	0,80	0,80
13710	0,80	0,80	0,80	0,80
13711	0,80	0,80	0,80	0,80
13712	0,80	0,80	0,80	0,80
13713	0,80	0,80	0,80	0,80
13714	0,80	0,80	0,80	0,80
13715	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 03	0,80	0,80	0,80	0,80
13717	0,80	0,80	0,80	0,80
13718	0,80	0,80	0,80	0,80
13719	0,80	0,80	0,80	0,80
13720	0,80	0,80	0,80	0,80
13724	0,80	0,80	0,80	0,80
13725	0,80	0,80	0,80	0,80
13726	0,80	0,80	0,80	0,80
13727	0,80	0,80	0,80	0,80
13728	0,80	0,80	0,80	0,80
13729	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13730		8,05	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13734		7,69	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13735		5,27	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13736		8,94	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13737		7,03	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13744		3,08	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13745		7,99	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13746		3,04	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13747		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13748		2,78	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13749		7,91	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13750		7,51	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13751		7,10	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13752		2,80	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13753		8,52	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13754		4,99	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13755		6,93	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13756		4,59	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13757		5,21	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13758		2,97	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13759		7,87	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13760		2,81	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13761		6,77	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13766		2,96	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13767		2,76	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13768		8,44	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13770		7,71	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13771		2,98	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 02	woning 02	9,04	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13774		3,18	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13775		7,47	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13779		6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13780		4,55	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13781		3,49	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13782		7,10	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13783		3,13	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13784		7,75	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13730	0,80	0,80	0,80	0,80
13734	0,80	0,80	0,80	0,80
13735	0,80	0,80	0,80	0,80
13736	0,80	0,80	0,80	0,80
13737	0,80	0,80	0,80	0,80
13744	0,80	0,80	0,80	0,80
13745	0,80	0,80	0,80	0,80
13746	0,80	0,80	0,80	0,80
13747	0,80	0,80	0,80	0,80
13748	0,80	0,80	0,80	0,80
13749	0,80	0,80	0,80	0,80
13750	0,80	0,80	0,80	0,80
13751	0,80	0,80	0,80	0,80
13752	0,80	0,80	0,80	0,80
13753	0,80	0,80	0,80	0,80
13754	0,80	0,80	0,80	0,80
13755	0,80	0,80	0,80	0,80
13756	0,80	0,80	0,80	0,80
13757	0,80	0,80	0,80	0,80
13758	0,80	0,80	0,80	0,80
13759	0,80	0,80	0,80	0,80
13760	0,80	0,80	0,80	0,80
13761	0,80	0,80	0,80	0,80
13766	0,80	0,80	0,80	0,80
13767	0,80	0,80	0,80	0,80
13768	0,80	0,80	0,80	0,80
13770	0,80	0,80	0,80	0,80
13771	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 02	0,80	0,80	0,80	0,80
13774	0,80	0,80	0,80	0,80
13775	0,80	0,80	0,80	0,80
13779	0,80	0,80	0,80	0,80
13780	0,80	0,80	0,80	0,80
13781	0,80	0,80	0,80	0,80
13782	0,80	0,80	0,80	0,80
13783	0,80	0,80	0,80	0,80
13784	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13785		7,16	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13786		2,76	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13787		4,13	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13788		8,44	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13790		6,62	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13791		2,94	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13792		7,73	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13793		3,10	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13794		6,05	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13795		6,91	0,00	Relatief					1992	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13796		2,84	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13797		6,73	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13799		3,02	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13800		7,46	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13804		2,96	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 01	woning 01	6,62	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13806		3,10	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13809		2,95	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13810		7,51	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13813		8,08	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13814		2,89	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13818		5,29	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13819		7,96	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13820		4,58	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13821		7,80	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13822		2,70	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13823		8,88	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13824		5,28	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13825		5,41	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13826		3,05	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13827		8,87	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13828		8,90	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13829		3,66	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13830		2,94	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13831		5,64	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13832		9,27	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13833		3,05	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13785	0,80	0,80	0,80	0,80
13786	0,80	0,80	0,80	0,80
13787	0,80	0,80	0,80	0,80
13788	0,80	0,80	0,80	0,80
13790	0,80	0,80	0,80	0,80
13791	0,80	0,80	0,80	0,80
13792	0,80	0,80	0,80	0,80
13793	0,80	0,80	0,80	0,80
13794	0,80	0,80	0,80	0,80
13795	0,80	0,80	0,80	0,80
13796	0,80	0,80	0,80	0,80
13797	0,80	0,80	0,80	0,80
13799	0,80	0,80	0,80	0,80
13800	0,80	0,80	0,80	0,80
13804	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 01	0,80	0,80	0,80	0,80
13806	0,80	0,80	0,80	0,80
13809	0,80	0,80	0,80	0,80
13810	0,80	0,80	0,80	0,80
13813	0,80	0,80	0,80	0,80
13814	0,80	0,80	0,80	0,80
13818	0,80	0,80	0,80	0,80
13819	0,80	0,80	0,80	0,80
13820	0,80	0,80	0,80	0,80
13821	0,80	0,80	0,80	0,80
13822	0,80	0,80	0,80	0,80
13823	0,80	0,80	0,80	0,80
13824	0,80	0,80	0,80	0,80
13825	0,80	0,80	0,80	0,80
13826	0,80	0,80	0,80	0,80
13827	0,80	0,80	0,80	0,80
13828	0,80	0,80	0,80	0,80
13829	0,80	0,80	0,80	0,80
13830	0,80	0,80	0,80	0,80
13831	0,80	0,80	0,80	0,80
13832	0,80	0,80	0,80	0,80
13833	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13837		3,03	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13838		7,57	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13839		3,15	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13840		6,44	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13841		5,90	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13843		7,69	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13844		3,01	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13845		2,59	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13846		6,30	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13849		5,79	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13850		3,50	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13852		2,57	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13853		7,55	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13854		4,53	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13855		2,95	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13856		6,90	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13857		5,30	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13858		8,96	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13859		5,98	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13860		7,00	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13861		3,42	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13862		8,15	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13863		2,82	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13864		2,91	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13865		7,91	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13866		7,48	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13867		2,87	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13868		3,24	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13871		4,04	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13872		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13873		3,17	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13874		2,73	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13875		7,68	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13877		2,77	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13878		7,49	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13879		2,78	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13880		3,08	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13837	0,80	0,80	0,80	0,80
13838	0,80	0,80	0,80	0,80
13839	0,80	0,80	0,80	0,80
13840	0,80	0,80	0,80	0,80
13841	0,80	0,80	0,80	0,80
13843	0,80	0,80	0,80	0,80
13844	0,80	0,80	0,80	0,80
13845	0,80	0,80	0,80	0,80
13846	0,80	0,80	0,80	0,80
13849	0,80	0,80	0,80	0,80
13850	0,80	0,80	0,80	0,80
13852	0,80	0,80	0,80	0,80
13853	0,80	0,80	0,80	0,80
13854	0,80	0,80	0,80	0,80
13855	0,80	0,80	0,80	0,80
13856	0,80	0,80	0,80	0,80
13857	0,80	0,80	0,80	0,80
13858	0,80	0,80	0,80	0,80
13859	0,80	0,80	0,80	0,80
13860	0,80	0,80	0,80	0,80
13861	0,80	0,80	0,80	0,80
13862	0,80	0,80	0,80	0,80
13863	0,80	0,80	0,80	0,80
13864	0,80	0,80	0,80	0,80
13865	0,80	0,80	0,80	0,80
13866	0,80	0,80	0,80	0,80
13867	0,80	0,80	0,80	0,80
13868	0,80	0,80	0,80	0,80
13871	0,80	0,80	0,80	0,80
13872	0,80	0,80	0,80	0,80
13873	0,80	0,80	0,80	0,80
13874	0,80	0,80	0,80	0,80
13875	0,80	0,80	0,80	0,80
13877	0,80	0,80	0,80	0,80
13878	0,80	0,80	0,80	0,80
13879	0,80	0,80	0,80	0,80
13880	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13883		7,56	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13884		2,72	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13885		7,97	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13886		4,10	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13887		3,03	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13888		5,36	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13889		7,89	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13890		8,22	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13891		3,00	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13892		3,37	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13893		6,94	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13894		2,88	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13895		7,84	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13896		7,91	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13897		4,12	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13902		2,85	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13903		6,43	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13904		3,10	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13905		8,07	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13906		2,97	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13907		7,48	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13908		7,92	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13909		3,23	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13910		3,02	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13911		6,93	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13912		3,09	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13913		7,81	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13914		3,30	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13915		8,99	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13916		3,14	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13917		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13918		4,09	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13919		2,77	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13920		6,49	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13921		2,97	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13922		6,17	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13923		7,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13883	0,80	0,80	0,80	0,80
13884	0,80	0,80	0,80	0,80
13885	0,80	0,80	0,80	0,80
13886	0,80	0,80	0,80	0,80
13887	0,80	0,80	0,80	0,80
13888	0,80	0,80	0,80	0,80
13889	0,80	0,80	0,80	0,80
13890	0,80	0,80	0,80	0,80
13891	0,80	0,80	0,80	0,80
13892	0,80	0,80	0,80	0,80
13893	0,80	0,80	0,80	0,80
13894	0,80	0,80	0,80	0,80
13895	0,80	0,80	0,80	0,80
13896	0,80	0,80	0,80	0,80
13897	0,80	0,80	0,80	0,80
13902	0,80	0,80	0,80	0,80
13903	0,80	0,80	0,80	0,80
13904	0,80	0,80	0,80	0,80
13905	0,80	0,80	0,80	0,80
13906	0,80	0,80	0,80	0,80
13907	0,80	0,80	0,80	0,80
13908	0,80	0,80	0,80	0,80
13909	0,80	0,80	0,80	0,80
13910	0,80	0,80	0,80	0,80
13911	0,80	0,80	0,80	0,80
13912	0,80	0,80	0,80	0,80
13913	0,80	0,80	0,80	0,80
13914	0,80	0,80	0,80	0,80
13915	0,80	0,80	0,80	0,80
13916	0,80	0,80	0,80	0,80
13917	0,80	0,80	0,80	0,80
13918	0,80	0,80	0,80	0,80
13919	0,80	0,80	0,80	0,80
13920	0,80	0,80	0,80	0,80
13921	0,80	0,80	0,80	0,80
13922	0,80	0,80	0,80	0,80
13923	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13924		3,08	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13925		6,30	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13926		7,01	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13927		8,04	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13928		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13931		2,90	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13932		6,61	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13933		7,13	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13936		8,00	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13937		2,99	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13938		4,57	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13939		6,90	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13940		7,26	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13941		2,91	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13942		7,72	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13943		3,12	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13944		3,14	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13945		6,93	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13946		2,92	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13947		4,90	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13948		8,03	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13949		7,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13950		2,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13951		2,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 06	woning 06	7,35	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13953		3,37	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13954		3,22	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13955		6,24	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 11	woning 11	4,72	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13958		6,95	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13959		2,91	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13960		5,70	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13961		2,70	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13962		2,72	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13963		6,46	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13964		3,09	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13965		6,96	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13924	0,80	0,80	0,80	0,80
13925	0,80	0,80	0,80	0,80
13926	0,80	0,80	0,80	0,80
13927	0,80	0,80	0,80	0,80
13928	0,80	0,80	0,80	0,80
13931	0,80	0,80	0,80	0,80
13932	0,80	0,80	0,80	0,80
13933	0,80	0,80	0,80	0,80
13936	0,80	0,80	0,80	0,80
13937	0,80	0,80	0,80	0,80
13938	0,80	0,80	0,80	0,80
13939	0,80	0,80	0,80	0,80
13940	0,80	0,80	0,80	0,80
13941	0,80	0,80	0,80	0,80
13942	0,80	0,80	0,80	0,80
13943	0,80	0,80	0,80	0,80
13944	0,80	0,80	0,80	0,80
13945	0,80	0,80	0,80	0,80
13946	0,80	0,80	0,80	0,80
13947	0,80	0,80	0,80	0,80
13948	0,80	0,80	0,80	0,80
13949	0,80	0,80	0,80	0,80
13950	0,80	0,80	0,80	0,80
13951	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 06	0,80	0,80	0,80	0,80
13953	0,80	0,80	0,80	0,80
13954	0,80	0,80	0,80	0,80
13955	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 11	0,80	0,80	0,80	0,80
13958	0,80	0,80	0,80	0,80
13959	0,80	0,80	0,80	0,80
13960	0,80	0,80	0,80	0,80
13961	0,80	0,80	0,80	0,80
13962	0,80	0,80	0,80	0,80
13963	0,80	0,80	0,80	0,80
13964	0,80	0,80	0,80	0,80
13965	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
13966		7,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13967		2,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13972		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13973		3,16	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13974		2,95	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13975		8,03	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13976		7,65	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13977		2,73	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13978		2,82	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13979		8,31	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13980		3,28	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13981		7,71	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13982		2,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13983		3,16	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13984		7,25	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13985		2,86	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13986		2,66	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13987		7,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13988		2,95	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13989		5,69	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13992		8,01	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13993		2,81	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13995		4,31	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13996		2,99	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13997		6,97	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13998		3,27	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13999		8,11	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14000		3,20	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14001		2,91	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14002		8,66	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14003		2,60	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14004		3,16	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14005		3,74	0,00	Relatief					1956	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14006		3,13	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14007		8,04	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14008		2,21	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14009		2,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13966	0,80	0,80	0,80	0,80
13967	0,80	0,80	0,80	0,80
13972	0,80	0,80	0,80	0,80
13973	0,80	0,80	0,80	0,80
13974	0,80	0,80	0,80	0,80
13975	0,80	0,80	0,80	0,80
13976	0,80	0,80	0,80	0,80
13977	0,80	0,80	0,80	0,80
13978	0,80	0,80	0,80	0,80
13979	0,80	0,80	0,80	0,80
13980	0,80	0,80	0,80	0,80
13981	0,80	0,80	0,80	0,80
13982	0,80	0,80	0,80	0,80
13983	0,80	0,80	0,80	0,80
13984	0,80	0,80	0,80	0,80
13985	0,80	0,80	0,80	0,80
13986	0,80	0,80	0,80	0,80
13987	0,80	0,80	0,80	0,80
13988	0,80	0,80	0,80	0,80
13989	0,80	0,80	0,80	0,80
13992	0,80	0,80	0,80	0,80
13993	0,80	0,80	0,80	0,80
13995	0,80	0,80	0,80	0,80
13996	0,80	0,80	0,80	0,80
13997	0,80	0,80	0,80	0,80
13998	0,80	0,80	0,80	0,80
13999	0,80	0,80	0,80	0,80
14000	0,80	0,80	0,80	0,80
14001	0,80	0,80	0,80	0,80
14002	0,80	0,80	0,80	0,80
14003	0,80	0,80	0,80	0,80
14004	0,80	0,80	0,80	0,80
14005	0,80	0,80	0,80	0,80
14006	0,80	0,80	0,80	0,80
14007	0,80	0,80	0,80	0,80
14008	0,80	0,80	0,80	0,80
14009	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14010		7,61	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14011		3,21	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14012		7,93	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14013		6,59	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14014		7,74	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14015		3,19	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14016		6,10	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14017		2,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14018		2,41	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14019		4,34	0,00	Relatief					1822	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14020		8,58	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14021		2,80	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14022		7,13	0,00	Relatief					1966	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14023		2,98	0,00	Relatief					1966	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 10	woning 10	8,12	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14025		2,80	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14026		3,29	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14027		8,23	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14028		3,38	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14030		2,85	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14031		8,28	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14034		7,35	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14035		0,17	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14036		3,18	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14037		3,15	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14038		3,03	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14039		6,58	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14040		2,89	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14041		6,94	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14042		6,62	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14043		3,26	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14046		7,97	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14047		2,70	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14048		5,35	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 09	woning 09	8,05	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14052		2,88	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14053		7,49	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14010	0,80	0,80	0,80	0,80
14011	0,80	0,80	0,80	0,80
14012	0,80	0,80	0,80	0,80
14013	0,80	0,80	0,80	0,80
14014	0,80	0,80	0,80	0,80
14015	0,80	0,80	0,80	0,80
14016	0,80	0,80	0,80	0,80
14017	0,80	0,80	0,80	0,80
14018	0,80	0,80	0,80	0,80
14019	0,80	0,80	0,80	0,80
14020	0,80	0,80	0,80	0,80
14021	0,80	0,80	0,80	0,80
14022	0,80	0,80	0,80	0,80
14023	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 10	0,80	0,80	0,80	0,80
14025	0,80	0,80	0,80	0,80
14026	0,80	0,80	0,80	0,80
14027	0,80	0,80	0,80	0,80
14028	0,80	0,80	0,80	0,80
14030	0,80	0,80	0,80	0,80
14031	0,80	0,80	0,80	0,80
14034	0,80	0,80	0,80	0,80
14035	0,80	0,80	0,80	0,80
14036	0,80	0,80	0,80	0,80
14037	0,80	0,80	0,80	0,80
14038	0,80	0,80	0,80	0,80
14039	0,80	0,80	0,80	0,80
14040	0,80	0,80	0,80	0,80
14041	0,80	0,80	0,80	0,80
14042	0,80	0,80	0,80	0,80
14043	0,80	0,80	0,80	0,80
14046	0,80	0,80	0,80	0,80
14047	0,80	0,80	0,80	0,80
14048	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 09	0,80	0,80	0,80	0,80
14052	0,80	0,80	0,80	0,80
14053	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14054		5,18	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14055		2,27	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14056		2,60	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14057		6,31	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14058		3,34	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14059		2,68	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14060		7,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14061		2,63	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14062		5,28	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14063		6,84	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14064		5,25	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14065		6,79	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14066		5,37	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14067		5,83	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14068		2,90	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14069		7,55	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14070		2,35	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14071		2,54	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14072		7,46	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14073		3,28	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14074		5,20	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14075		6,85	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14076		3,27	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14077		6,94	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14079		3,52	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14080		7,88	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14081		4,07	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14082		3,94	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14083		7,06	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14084		3,21	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14086		8,65	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14087		5,28	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14088		3,16	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14089		6,40	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14090		5,37	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14091		2,75	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14092		7,89	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14054	0,80	0,80	0,80	0,80
14055	0,80	0,80	0,80	0,80
14056	0,80	0,80	0,80	0,80
14057	0,80	0,80	0,80	0,80
14058	0,80	0,80	0,80	0,80
14059	0,80	0,80	0,80	0,80
14060	0,80	0,80	0,80	0,80
14061	0,80	0,80	0,80	0,80
14062	0,80	0,80	0,80	0,80
14063	0,80	0,80	0,80	0,80
14064	0,80	0,80	0,80	0,80
14065	0,80	0,80	0,80	0,80
14066	0,80	0,80	0,80	0,80
14067	0,80	0,80	0,80	0,80
14068	0,80	0,80	0,80	0,80
14069	0,80	0,80	0,80	0,80
14070	0,80	0,80	0,80	0,80
14071	0,80	0,80	0,80	0,80
14072	0,80	0,80	0,80	0,80
14073	0,80	0,80	0,80	0,80
14074	0,80	0,80	0,80	0,80
14075	0,80	0,80	0,80	0,80
14076	0,80	0,80	0,80	0,80
14077	0,80	0,80	0,80	0,80
14079	0,80	0,80	0,80	0,80
14080	0,80	0,80	0,80	0,80
14081	0,80	0,80	0,80	0,80
14082	0,80	0,80	0,80	0,80
14083	0,80	0,80	0,80	0,80
14084	0,80	0,80	0,80	0,80
14086	0,80	0,80	0,80	0,80
14087	0,80	0,80	0,80	0,80
14088	0,80	0,80	0,80	0,80
14089	0,80	0,80	0,80	0,80
14090	0,80	0,80	0,80	0,80
14091	0,80	0,80	0,80	0,80
14092	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14093		2,80	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14094		7,26	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14095		8,01	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14096		2,79	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14097		6,90	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14098		3,14	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14099		7,50	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14100		3,06	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14101		4,12	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14102		3,35	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14103		6,97	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14104		2,41	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14105		5,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14106		5,21	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14107		5,94	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14108		5,16	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14110		6,09	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14112		4,33	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14113		2,64	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14114		5,23	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14116		5,29	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14117		3,04	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14118		3,00	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14119		6,05	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14121		2,57	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14122		5,49	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14123		2,55	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14124		5,45	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14125		5,15	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14128		6,93	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14129		2,85	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14130		7,24	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14131		3,02	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14132		6,60	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14133		7,50	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14134		2,66	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14135		5,13	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14093	0,80	0,80	0,80	0,80
14094	0,80	0,80	0,80	0,80
14095	0,80	0,80	0,80	0,80
14096	0,80	0,80	0,80	0,80
14097	0,80	0,80	0,80	0,80
14098	0,80	0,80	0,80	0,80
14099	0,80	0,80	0,80	0,80
14100	0,80	0,80	0,80	0,80
14101	0,80	0,80	0,80	0,80
14102	0,80	0,80	0,80	0,80
14103	0,80	0,80	0,80	0,80
14104	0,80	0,80	0,80	0,80
14105	0,80	0,80	0,80	0,80
14106	0,80	0,80	0,80	0,80
14107	0,80	0,80	0,80	0,80
14108	0,80	0,80	0,80	0,80
14110	0,80	0,80	0,80	0,80
14112	0,80	0,80	0,80	0,80
14113	0,80	0,80	0,80	0,80
14114	0,80	0,80	0,80	0,80
14116	0,80	0,80	0,80	0,80
14117	0,80	0,80	0,80	0,80
14118	0,80	0,80	0,80	0,80
14119	0,80	0,80	0,80	0,80
14121	0,80	0,80	0,80	0,80
14122	0,80	0,80	0,80	0,80
14123	0,80	0,80	0,80	0,80
14124	0,80	0,80	0,80	0,80
14125	0,80	0,80	0,80	0,80
14128	0,80	0,80	0,80	0,80
14129	0,80	0,80	0,80	0,80
14130	0,80	0,80	0,80	0,80
14131	0,80	0,80	0,80	0,80
14132	0,80	0,80	0,80	0,80
14133	0,80	0,80	0,80	0,80
14134	0,80	0,80	0,80	0,80
14135	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14136		8,37	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14137		3,15	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14138		2,55	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14139		7,86	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14140		4,15	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14142		7,03	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14143		2,37	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14144		7,00	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14145		2,23	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14146		3,42	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14147		7,01	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14148		2,71	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14149		7,54	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14150		2,82	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14151		6,87	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14152		2,58	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14153		6,23	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14154		2,57	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14156		5,77	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14157		4,41	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14158		6,27	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14159		3,16	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14160		6,97	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14161		2,68	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14163		6,84	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14164		3,04	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14165		7,05	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14166		2,84	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14167		2,78	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14168		3,36	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14169		5,37	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14173		6,50	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14174		6,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14175		6,64	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14176		6,52	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14177		2,70	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14178		7,55	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14136	0,80	0,80	0,80	0,80
14137	0,80	0,80	0,80	0,80
14138	0,80	0,80	0,80	0,80
14139	0,80	0,80	0,80	0,80
14140	0,80	0,80	0,80	0,80
14142	0,80	0,80	0,80	0,80
14143	0,80	0,80	0,80	0,80
14144	0,80	0,80	0,80	0,80
14145	0,80	0,80	0,80	0,80
14146	0,80	0,80	0,80	0,80
14147	0,80	0,80	0,80	0,80
14148	0,80	0,80	0,80	0,80
14149	0,80	0,80	0,80	0,80
14150	0,80	0,80	0,80	0,80
14151	0,80	0,80	0,80	0,80
14152	0,80	0,80	0,80	0,80
14153	0,80	0,80	0,80	0,80
14154	0,80	0,80	0,80	0,80
14156	0,80	0,80	0,80	0,80
14157	0,80	0,80	0,80	0,80
14158	0,80	0,80	0,80	0,80
14159	0,80	0,80	0,80	0,80
14160	0,80	0,80	0,80	0,80
14161	0,80	0,80	0,80	0,80
14163	0,80	0,80	0,80	0,80
14164	0,80	0,80	0,80	0,80
14165	0,80	0,80	0,80	0,80
14166	0,80	0,80	0,80	0,80
14167	0,80	0,80	0,80	0,80
14168	0,80	0,80	0,80	0,80
14169	0,80	0,80	0,80	0,80
14173	0,80	0,80	0,80	0,80
14174	0,80	0,80	0,80	0,80
14175	0,80	0,80	0,80	0,80
14176	0,80	0,80	0,80	0,80
14177	0,80	0,80	0,80	0,80
14178	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14179		7,10	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14180		2,26	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14181		5,28	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14182		5,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14183		5,17	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14184		7,87	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14185		3,14	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14186		6,20	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14187		2,77	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14188		7,83	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14189		2,73	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14191		2,47	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14192		6,33	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14193		7,47	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14194		3,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14195		3,74	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14196		3,11	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14197		7,08	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14198		5,19	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14199		6,79	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14200		7,54	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14201		3,07	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14202		2,82	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14203		5,09	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14204		7,52	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14205		2,91	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14206		3,18	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14207		5,17	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14208		8,75	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14209		6,54	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14210		2,65	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14211		3,53	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14212		6,15	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14213		2,37	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14214		2,64	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14215		4,64	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14216		7,26	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14179	0,80	0,80	0,80	0,80
14180	0,80	0,80	0,80	0,80
14181	0,80	0,80	0,80	0,80
14182	0,80	0,80	0,80	0,80
14183	0,80	0,80	0,80	0,80
14184	0,80	0,80	0,80	0,80
14185	0,80	0,80	0,80	0,80
14186	0,80	0,80	0,80	0,80
14187	0,80	0,80	0,80	0,80
14188	0,80	0,80	0,80	0,80
14189	0,80	0,80	0,80	0,80
14191	0,80	0,80	0,80	0,80
14192	0,80	0,80	0,80	0,80
14193	0,80	0,80	0,80	0,80
14194	0,80	0,80	0,80	0,80
14195	0,80	0,80	0,80	0,80
14196	0,80	0,80	0,80	0,80
14197	0,80	0,80	0,80	0,80
14198	0,80	0,80	0,80	0,80
14199	0,80	0,80	0,80	0,80
14200	0,80	0,80	0,80	0,80
14201	0,80	0,80	0,80	0,80
14202	0,80	0,80	0,80	0,80
14203	0,80	0,80	0,80	0,80
14204	0,80	0,80	0,80	0,80
14205	0,80	0,80	0,80	0,80
14206	0,80	0,80	0,80	0,80
14207	0,80	0,80	0,80	0,80
14208	0,80	0,80	0,80	0,80
14209	0,80	0,80	0,80	0,80
14210	0,80	0,80	0,80	0,80
14211	0,80	0,80	0,80	0,80
14212	0,80	0,80	0,80	0,80
14213	0,80	0,80	0,80	0,80
14214	0,80	0,80	0,80	0,80
14215	0,80	0,80	0,80	0,80
14216	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14218		7,48	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14219		2,98	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14220		6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14221		6,64	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14222		6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14223		6,49	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14224		6,61	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14225		6,63	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14226		3,22	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14227		7,62	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14228		2,55	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14229		7,13	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14230		4,98	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14231		7,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14232		3,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14233		6,18	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14234		7,56	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14235		2,89	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14236		7,58	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14237		3,05	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14238		5,09	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14239		5,00	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14240		4,70	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14241		2,61	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14242		7,47	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14245		4,41	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 05	woning 05	7,78	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14247		4,09	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14248		3,03	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14249		7,27	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14250		7,74	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14251		3,21	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14252		7,67	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14253		3,20	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14254		6,37	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14255		2,58	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14256		5,10	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14218	0,80	0,80	0,80	0,80
14219	0,80	0,80	0,80	0,80
14220	0,80	0,80	0,80	0,80
14221	0,80	0,80	0,80	0,80
14222	0,80	0,80	0,80	0,80
14223	0,80	0,80	0,80	0,80
14224	0,80	0,80	0,80	0,80
14225	0,80	0,80	0,80	0,80
14226	0,80	0,80	0,80	0,80
14227	0,80	0,80	0,80	0,80
14228	0,80	0,80	0,80	0,80
14229	0,80	0,80	0,80	0,80
14230	0,80	0,80	0,80	0,80
14231	0,80	0,80	0,80	0,80
14232	0,80	0,80	0,80	0,80
14233	0,80	0,80	0,80	0,80
14234	0,80	0,80	0,80	0,80
14235	0,80	0,80	0,80	0,80
14236	0,80	0,80	0,80	0,80
14237	0,80	0,80	0,80	0,80
14238	0,80	0,80	0,80	0,80
14239	0,80	0,80	0,80	0,80
14240	0,80	0,80	0,80	0,80
14241	0,80	0,80	0,80	0,80
14242	0,80	0,80	0,80	0,80
14245	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 05	0,80	0,80	0,80	0,80
14247	0,80	0,80	0,80	0,80
14248	0,80	0,80	0,80	0,80
14249	0,80	0,80	0,80	0,80
14250	0,80	0,80	0,80	0,80
14251	0,80	0,80	0,80	0,80
14252	0,80	0,80	0,80	0,80
14253	0,80	0,80	0,80	0,80
14254	0,80	0,80	0,80	0,80
14255	0,80	0,80	0,80	0,80
14256	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14257	woning 04 woning 04	7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14258		3,03	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14260		7,77	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14261		6,36	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14261		2,62	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14263		5,05	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14264		3,22	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14265		7,58	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14266		3,13	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14267		7,52	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14268		7,49	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14269		3,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14270		5,42	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14271		2,63	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14272		7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14273		4,87	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14274		8,84	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14275		3,53	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14276		7,42	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14277		4,29	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14278		2,52	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14279		2,89	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14280		6,76	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14281		8,84	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14284		2,77	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14285		7,27	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14286		2,98	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14287		5,04	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14288		6,36	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14289		2,76	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14290		3,01	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14291		7,73	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14292		2,75	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14294		16,84	0,00	Relatief					1350	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14295		7,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14296		7,32	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14297		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14257	0,80	0,80	0,80	0,80
14258	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 04	0,80	0,80	0,80	0,80
14260	0,80	0,80	0,80	0,80
14261	0,80	0,80	0,80	0,80
14263	0,80	0,80	0,80	0,80
14264	0,80	0,80	0,80	0,80
14265	0,80	0,80	0,80	0,80
14266	0,80	0,80	0,80	0,80
14267	0,80	0,80	0,80	0,80
14268	0,80	0,80	0,80	0,80
14269	0,80	0,80	0,80	0,80
14270	0,80	0,80	0,80	0,80
14271	0,80	0,80	0,80	0,80
14272	0,80	0,80	0,80	0,80
14273	0,80	0,80	0,80	0,80
14274	0,80	0,80	0,80	0,80
14275	0,80	0,80	0,80	0,80
14276	0,80	0,80	0,80	0,80
14277	0,80	0,80	0,80	0,80
14278	0,80	0,80	0,80	0,80
14279	0,80	0,80	0,80	0,80
14280	0,80	0,80	0,80	0,80
14281	0,80	0,80	0,80	0,80
14284	0,80	0,80	0,80	0,80
14285	0,80	0,80	0,80	0,80
14286	0,80	0,80	0,80	0,80
14287	0,80	0,80	0,80	0,80
14288	0,80	0,80	0,80	0,80
14289	0,80	0,80	0,80	0,80
14290	0,80	0,80	0,80	0,80
14291	0,80	0,80	0,80	0,80
14292	0,80	0,80	0,80	0,80
14294	0,80	0,80	0,80	0,80
14295	0,80	0,80	0,80	0,80
14296	0,80	0,80	0,80	0,80
14297	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14298		7,48	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14301		3,73	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14302		4,87	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14303		4,83	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14304		3,79	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14305		3,44	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14308		3,87	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14309		6,78	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14310		2,52	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14311		5,15	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14312		6,83	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14313		2,85	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14314		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14315		6,90	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14316		4,45	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14317		4,49	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14318		3,73	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14319		2,92	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14320		4,36	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14321		4,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14322		4,06	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14323		7,25	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14324		7,30	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14325		3,29	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14326		7,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14327		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14328		7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14329		7,70	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14330		7,04	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14331		4,95	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14332		6,18	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14333		7,66	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14334		7,46	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14335		7,27	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14336		7,37	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14338		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14339		6,83	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14298	0,80	0,80	0,80	0,80
14301	0,80	0,80	0,80	0,80
14302	0,80	0,80	0,80	0,80
14303	0,80	0,80	0,80	0,80
14304	0,80	0,80	0,80	0,80
14305	0,80	0,80	0,80	0,80
14308	0,80	0,80	0,80	0,80
14309	0,80	0,80	0,80	0,80
14310	0,80	0,80	0,80	0,80
14311	0,80	0,80	0,80	0,80
14312	0,80	0,80	0,80	0,80
14313	0,80	0,80	0,80	0,80
14314	0,80	0,80	0,80	0,80
14315	0,80	0,80	0,80	0,80
14316	0,80	0,80	0,80	0,80
14317	0,80	0,80	0,80	0,80
14318	0,80	0,80	0,80	0,80
14319	0,80	0,80	0,80	0,80
14320	0,80	0,80	0,80	0,80
14321	0,80	0,80	0,80	0,80
14322	0,80	0,80	0,80	0,80
14323	0,80	0,80	0,80	0,80
14324	0,80	0,80	0,80	0,80
14325	0,80	0,80	0,80	0,80
14326	0,80	0,80	0,80	0,80
14327	0,80	0,80	0,80	0,80
14328	0,80	0,80	0,80	0,80
14329	0,80	0,80	0,80	0,80
14330	0,80	0,80	0,80	0,80
14331	0,80	0,80	0,80	0,80
14332	0,80	0,80	0,80	0,80
14333	0,80	0,80	0,80	0,80
14334	0,80	0,80	0,80	0,80
14335	0,80	0,80	0,80	0,80
14336	0,80	0,80	0,80	0,80
14338	0,80	0,80	0,80	0,80
14339	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14340		6,85	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14341		6,79	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14342		6,77	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14343		3,24	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14344		4,73	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14345		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14346		2,38	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14347		2,99	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14348		6,96	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14349		5,23	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14350		7,47	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14352		7,05	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14353		3,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14354		2,11	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14355		4,25	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14356		7,71	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14357		5,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14358		7,29	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14359		4,44	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14360		7,63	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14361		7,61	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14362		7,55	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14363		7,29	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14364		7,75	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14366		7,38	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14367		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14368		7,02	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14370		4,69	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14371		7,58	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14372		3,41	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14373		3,76	0,00	Relatief					1992	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14374		2,48	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14376		2,49	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14377		3,33	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14379		4,29	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14380		2,44	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14381		2,79	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14340	0,80	0,80	0,80	0,80
14341	0,80	0,80	0,80	0,80
14342	0,80	0,80	0,80	0,80
14343	0,80	0,80	0,80	0,80
14344	0,80	0,80	0,80	0,80
14345	0,80	0,80	0,80	0,80
14346	0,80	0,80	0,80	0,80
14347	0,80	0,80	0,80	0,80
14348	0,80	0,80	0,80	0,80
14349	0,80	0,80	0,80	0,80
14350	0,80	0,80	0,80	0,80
14352	0,80	0,80	0,80	0,80
14353	0,80	0,80	0,80	0,80
14354	0,80	0,80	0,80	0,80
14355	0,80	0,80	0,80	0,80
14356	0,80	0,80	0,80	0,80
14357	0,80	0,80	0,80	0,80
14358	0,80	0,80	0,80	0,80
14359	0,80	0,80	0,80	0,80
14360	0,80	0,80	0,80	0,80
14361	0,80	0,80	0,80	0,80
14362	0,80	0,80	0,80	0,80
14363	0,80	0,80	0,80	0,80
14364	0,80	0,80	0,80	0,80
14366	0,80	0,80	0,80	0,80
14367	0,80	0,80	0,80	0,80
14368	0,80	0,80	0,80	0,80
14370	0,80	0,80	0,80	0,80
14371	0,80	0,80	0,80	0,80
14372	0,80	0,80	0,80	0,80
14373	0,80	0,80	0,80	0,80
14374	0,80	0,80	0,80	0,80
14376	0,80	0,80	0,80	0,80
14377	0,80	0,80	0,80	0,80
14379	0,80	0,80	0,80	0,80
14380	0,80	0,80	0,80	0,80
14381	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14382		2,50	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14383		3,34	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14384		3,33	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14385		2,51	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14388		2,42	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14389		3,89	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14390		2,65	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14391		3,09	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14392		3,19	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14393		3,07	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14394		3,04	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14396		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14397		5,03	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14398		2,22	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14400		2,98	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14401		2,61	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14402		2,96	0,00	Relatief					1981	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14405		3,68	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14406		2,21	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14407		4,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14408		4,60	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14409		4,13	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14410		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14411		2,21	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14412		2,05	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14413		3,28	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14414		4,71	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14415		3,66	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14416		2,01	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14417		6,22	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14420		4,37	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14422		4,01	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14423		2,28	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14424		2,58	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14425		2,42	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14426		2,72	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14427		2,54	0,00	Relatief					1957	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14382	0,80	0,80	0,80	0,80
14383	0,80	0,80	0,80	0,80
14384	0,80	0,80	0,80	0,80
14385	0,80	0,80	0,80	0,80
14388	0,80	0,80	0,80	0,80
14389	0,80	0,80	0,80	0,80
14390	0,80	0,80	0,80	0,80
14391	0,80	0,80	0,80	0,80
14392	0,80	0,80	0,80	0,80
14393	0,80	0,80	0,80	0,80
14394	0,80	0,80	0,80	0,80
14396	0,80	0,80	0,80	0,80
14397	0,80	0,80	0,80	0,80
14398	0,80	0,80	0,80	0,80
14400	0,80	0,80	0,80	0,80
14401	0,80	0,80	0,80	0,80
14402	0,80	0,80	0,80	0,80
14405	0,80	0,80	0,80	0,80
14406	0,80	0,80	0,80	0,80
14407	0,80	0,80	0,80	0,80
14408	0,80	0,80	0,80	0,80
14409	0,80	0,80	0,80	0,80
14410	0,80	0,80	0,80	0,80
14411	0,80	0,80	0,80	0,80
14412	0,80	0,80	0,80	0,80
14413	0,80	0,80	0,80	0,80
14414	0,80	0,80	0,80	0,80
14415	0,80	0,80	0,80	0,80
14416	0,80	0,80	0,80	0,80
14417	0,80	0,80	0,80	0,80
14420	0,80	0,80	0,80	0,80
14422	0,80	0,80	0,80	0,80
14423	0,80	0,80	0,80	0,80
14424	0,80	0,80	0,80	0,80
14425	0,80	0,80	0,80	0,80
14426	0,80	0,80	0,80	0,80
14427	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14428		3,51	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14429		3,92	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14430		2,45	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14431		2,53	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14432		5,86	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14433		2,39	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14434		2,55	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14435		4,94	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14436		2,56	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14437		4,71	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14439		2,86	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14441		2,52	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14442		2,32	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14443		3,80	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14446		2,46	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14448		3,88	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14450		2,74	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14451		4,50	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14452		2,33	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14453		3,47	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14454		4,39	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14457		3,26	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14458		2,60	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14459		2,34	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14460		4,29	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14461		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14462		2,26	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14464		3,71	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14465		2,61	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14466		3,68	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14467		3,29	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14469		4,27	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14470		4,47	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14471		2,63	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14472		2,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14473		2,40	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14474		3,85	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14428	0,80	0,80	0,80	0,80
14429	0,80	0,80	0,80	0,80
14430	0,80	0,80	0,80	0,80
14431	0,80	0,80	0,80	0,80
14432	0,80	0,80	0,80	0,80
14433	0,80	0,80	0,80	0,80
14434	0,80	0,80	0,80	0,80
14435	0,80	0,80	0,80	0,80
14436	0,80	0,80	0,80	0,80
14437	0,80	0,80	0,80	0,80
14439	0,80	0,80	0,80	0,80
14441	0,80	0,80	0,80	0,80
14442	0,80	0,80	0,80	0,80
14443	0,80	0,80	0,80	0,80
14446	0,80	0,80	0,80	0,80
14448	0,80	0,80	0,80	0,80
14450	0,80	0,80	0,80	0,80
14451	0,80	0,80	0,80	0,80
14452	0,80	0,80	0,80	0,80
14453	0,80	0,80	0,80	0,80
14454	0,80	0,80	0,80	0,80
14457	0,80	0,80	0,80	0,80
14458	0,80	0,80	0,80	0,80
14459	0,80	0,80	0,80	0,80
14460	0,80	0,80	0,80	0,80
14461	0,80	0,80	0,80	0,80
14462	0,80	0,80	0,80	0,80
14464	0,80	0,80	0,80	0,80
14465	0,80	0,80	0,80	0,80
14466	0,80	0,80	0,80	0,80
14467	0,80	0,80	0,80	0,80
14469	0,80	0,80	0,80	0,80
14470	0,80	0,80	0,80	0,80
14471	0,80	0,80	0,80	0,80
14472	0,80	0,80	0,80	0,80
14473	0,80	0,80	0,80	0,80
14474	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14475		3,89	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14476		4,57	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14477		2,44	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14478		2,96	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14479		2,84	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14480		2,50	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14481		3,43	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14482		2,45	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14484		2,67	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14485		2,62	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14486		2,34	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14487		4,22	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14488		2,99	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14492		2,90	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14493		2,34	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14494		2,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14495		2,41	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14496		3,29	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14497		2,38	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14498		2,43	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14499		2,78	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14500		3,20	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14502		2,43	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14504		2,52	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14505		4,12	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14506		2,40	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14507		2,60	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14508		3,19	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14509		2,55	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14510		2,34	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14511		2,40	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14512		2,20	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14513		2,53	0,00	Relatief					2007	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14514		2,53	0,00	Relatief					2007	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14515		4,00	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14516		2,47	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14517		2,39	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14475	0,80	0,80	0,80	0,80
14476	0,80	0,80	0,80	0,80
14477	0,80	0,80	0,80	0,80
14478	0,80	0,80	0,80	0,80
14479	0,80	0,80	0,80	0,80
14480	0,80	0,80	0,80	0,80
14481	0,80	0,80	0,80	0,80
14482	0,80	0,80	0,80	0,80
14484	0,80	0,80	0,80	0,80
14485	0,80	0,80	0,80	0,80
14486	0,80	0,80	0,80	0,80
14487	0,80	0,80	0,80	0,80
14488	0,80	0,80	0,80	0,80
14492	0,80	0,80	0,80	0,80
14493	0,80	0,80	0,80	0,80
14494	0,80	0,80	0,80	0,80
14495	0,80	0,80	0,80	0,80
14496	0,80	0,80	0,80	0,80
14497	0,80	0,80	0,80	0,80
14498	0,80	0,80	0,80	0,80
14499	0,80	0,80	0,80	0,80
14500	0,80	0,80	0,80	0,80
14502	0,80	0,80	0,80	0,80
14504	0,80	0,80	0,80	0,80
14505	0,80	0,80	0,80	0,80
14506	0,80	0,80	0,80	0,80
14507	0,80	0,80	0,80	0,80
14508	0,80	0,80	0,80	0,80
14509	0,80	0,80	0,80	0,80
14510	0,80	0,80	0,80	0,80
14511	0,80	0,80	0,80	0,80
14512	0,80	0,80	0,80	0,80
14513	0,80	0,80	0,80	0,80
14514	0,80	0,80	0,80	0,80
14515	0,80	0,80	0,80	0,80
14516	0,80	0,80	0,80	0,80
14517	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14518		2,41	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14519		2,41	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14520		2,39	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14521		2,62	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14522		2,82	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14523		2,59	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14524		2,48	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14525		2,53	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14526		3,18	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14528		2,58	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14529		2,39	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14530		2,76	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14531		2,50	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14532		2,43	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14534		3,07	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14535		2,58	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14536		2,94	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14537		2,54	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14538		2,56	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14540		2,61	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14541		3,29	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14542		0,17	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14543		1,82	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14544		8,76	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14547		10,57	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14548		6,28	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14549		6,24	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14550		2,94	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14553		2,32	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14554		2,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14555		2,50	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14556		2,37	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14557		3,31	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14558		4,50	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14559		6,88	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14561		4,98	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14562		4,57	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14518	0,80	0,80	0,80	0,80
14519	0,80	0,80	0,80	0,80
14520	0,80	0,80	0,80	0,80
14521	0,80	0,80	0,80	0,80
14522	0,80	0,80	0,80	0,80
14523	0,80	0,80	0,80	0,80
14524	0,80	0,80	0,80	0,80
14525	0,80	0,80	0,80	0,80
14526	0,80	0,80	0,80	0,80
14528	0,80	0,80	0,80	0,80
14529	0,80	0,80	0,80	0,80
14530	0,80	0,80	0,80	0,80
14531	0,80	0,80	0,80	0,80
14532	0,80	0,80	0,80	0,80
14534	0,80	0,80	0,80	0,80
14535	0,80	0,80	0,80	0,80
14536	0,80	0,80	0,80	0,80
14537	0,80	0,80	0,80	0,80
14538	0,80	0,80	0,80	0,80
14540	0,80	0,80	0,80	0,80
14541	0,80	0,80	0,80	0,80
14542	0,80	0,80	0,80	0,80
14543	0,80	0,80	0,80	0,80
14544	0,80	0,80	0,80	0,80
14547	0,80	0,80	0,80	0,80
14548	0,80	0,80	0,80	0,80
14549	0,80	0,80	0,80	0,80
14550	0,80	0,80	0,80	0,80
14553	0,80	0,80	0,80	0,80
14554	0,80	0,80	0,80	0,80
14555	0,80	0,80	0,80	0,80
14556	0,80	0,80	0,80	0,80
14557	0,80	0,80	0,80	0,80
14558	0,80	0,80	0,80	0,80
14559	0,80	0,80	0,80	0,80
14561	0,80	0,80	0,80	0,80
14562	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14566		5,14	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14567		9,19	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14568		6,02	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14569		3,51	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14570		3,21	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14572		5,88	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14573		2,67	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14574		8,01	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14575		3,10	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14576		3,33	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14577		3,11	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14578		4,92	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14579		5,37	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14580		3,35	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14584		4,54	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14585		3,31	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14586		7,06	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14587		3,22	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14588		3,01	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14589		7,00	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14591		4,19	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14593		2,87	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14595		3,74	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14596		3,24	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14597		2,64	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14598		4,72	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14599		3,76	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14600		3,31	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14601		3,60	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14602		4,51	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14603		3,16	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14604		8,58	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14605		8,54	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14608		2,80	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14609		2,56	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14611		2,89	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14617		4,53	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14566	0,80	0,80	0,80	0,80
14567	0,80	0,80	0,80	0,80
14568	0,80	0,80	0,80	0,80
14569	0,80	0,80	0,80	0,80
14570	0,80	0,80	0,80	0,80
14572	0,80	0,80	0,80	0,80
14573	0,80	0,80	0,80	0,80
14574	0,80	0,80	0,80	0,80
14575	0,80	0,80	0,80	0,80
14576	0,80	0,80	0,80	0,80
14577	0,80	0,80	0,80	0,80
14578	0,80	0,80	0,80	0,80
14579	0,80	0,80	0,80	0,80
14580	0,80	0,80	0,80	0,80
14584	0,80	0,80	0,80	0,80
14585	0,80	0,80	0,80	0,80
14586	0,80	0,80	0,80	0,80
14587	0,80	0,80	0,80	0,80
14588	0,80	0,80	0,80	0,80
14589	0,80	0,80	0,80	0,80
14591	0,80	0,80	0,80	0,80
14593	0,80	0,80	0,80	0,80
14595	0,80	0,80	0,80	0,80
14596	0,80	0,80	0,80	0,80
14597	0,80	0,80	0,80	0,80
14598	0,80	0,80	0,80	0,80
14599	0,80	0,80	0,80	0,80
14600	0,80	0,80	0,80	0,80
14601	0,80	0,80	0,80	0,80
14602	0,80	0,80	0,80	0,80
14603	0,80	0,80	0,80	0,80
14604	0,80	0,80	0,80	0,80
14605	0,80	0,80	0,80	0,80
14608	0,80	0,80	0,80	0,80
14609	0,80	0,80	0,80	0,80
14611	0,80	0,80	0,80	0,80
14617	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14618		2,92	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14619		2,33	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14620		2,30	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14621		2,31	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14622		3,03	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14623		2,75	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14624		4,61	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14625		2,38	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14627		5,05	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14630		3,34	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14631		5,40	0,00	Relatief					1800	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14639		6,01	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14640		2,59	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14645		6,32	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14650		6,86	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14658		3,96	0,00	Relatief					1910	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14672		4,29	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14673		7,46	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14688		6,53	0,00	Relatief					1927	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14695		4,53	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14696		7,08	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14718		8,05	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14719		6,72	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14722		6,38	0,00	Relatief					1910	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14723		4,93	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14729		6,58	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14730		2,69	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14731		3,19	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14733		2,73	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14734		4,88	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14736		7,43	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14737		3,03	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14739		3,80	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14744		2,47	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14751		5,96	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14757		4,37	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14777		5,76	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaii - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaii - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14618	0,80	0,80	0,80	0,80
14619	0,80	0,80	0,80	0,80
14620	0,80	0,80	0,80	0,80
14621	0,80	0,80	0,80	0,80
14622	0,80	0,80	0,80	0,80
14623	0,80	0,80	0,80	0,80
14624	0,80	0,80	0,80	0,80
14625	0,80	0,80	0,80	0,80
14627	0,80	0,80	0,80	0,80
14630	0,80	0,80	0,80	0,80
14631	0,80	0,80	0,80	0,80
14639	0,80	0,80	0,80	0,80
14640	0,80	0,80	0,80	0,80
14645	0,80	0,80	0,80	0,80
14650	0,80	0,80	0,80	0,80
14658	0,80	0,80	0,80	0,80
14672	0,80	0,80	0,80	0,80
14673	0,80	0,80	0,80	0,80
14688	0,80	0,80	0,80	0,80
14695	0,80	0,80	0,80	0,80
14696	0,80	0,80	0,80	0,80
14718	0,80	0,80	0,80	0,80
14719	0,80	0,80	0,80	0,80
14722	0,80	0,80	0,80	0,80
14723	0,80	0,80	0,80	0,80
14729	0,80	0,80	0,80	0,80
14730	0,80	0,80	0,80	0,80
14731	0,80	0,80	0,80	0,80
14733	0,80	0,80	0,80	0,80
14734	0,80	0,80	0,80	0,80
14736	0,80	0,80	0,80	0,80
14737	0,80	0,80	0,80	0,80
14739	0,80	0,80	0,80	0,80
14744	0,80	0,80	0,80	0,80
14751	0,80	0,80	0,80	0,80
14757	0,80	0,80	0,80	0,80
14777	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
14789		4,96	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14790		3,37	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14791		3,45	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13424		3,73	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
1		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
2		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
3		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
4		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
5		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
6		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
7		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
8		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
9		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
11		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
12		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
15		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
16		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
17		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
18		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
19		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
20		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
21		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
22		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
23		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
24		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
25		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
26		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
27		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
28		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
29		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
30		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
31		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
32		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14789	0,80	0,80	0,80	0,80
14790	0,80	0,80	0,80	0,80
14791	0,80	0,80	0,80	0,80
13424	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0,80	0,80	0,80	0,80
19	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0,80	0,80	0,80	0,80
21	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0,80	0,80	0,80	0,80
23	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0,80	0,80	0,80	0,80
25	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,80	0,80	0,80	0,80
27	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0,80	0,80	0,80	0,80
29	0,80	0,80	0,80	0,80
30	0,80	0,80	0,80	0,80
31	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
33		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
34		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
35		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
36		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
37		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
38		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
39		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
40		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
41		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
42		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
43		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
44		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
45		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
46		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
47		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
48		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
49		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
50		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
51		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
52		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
53		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
54		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
55		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	woning 04	3,10	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
	woning 05	3,10	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80
woning 12	woning 12	6,87	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (huidige situatie)
wegverkeerslawaii - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaii - RMG-2012, wegverkeer

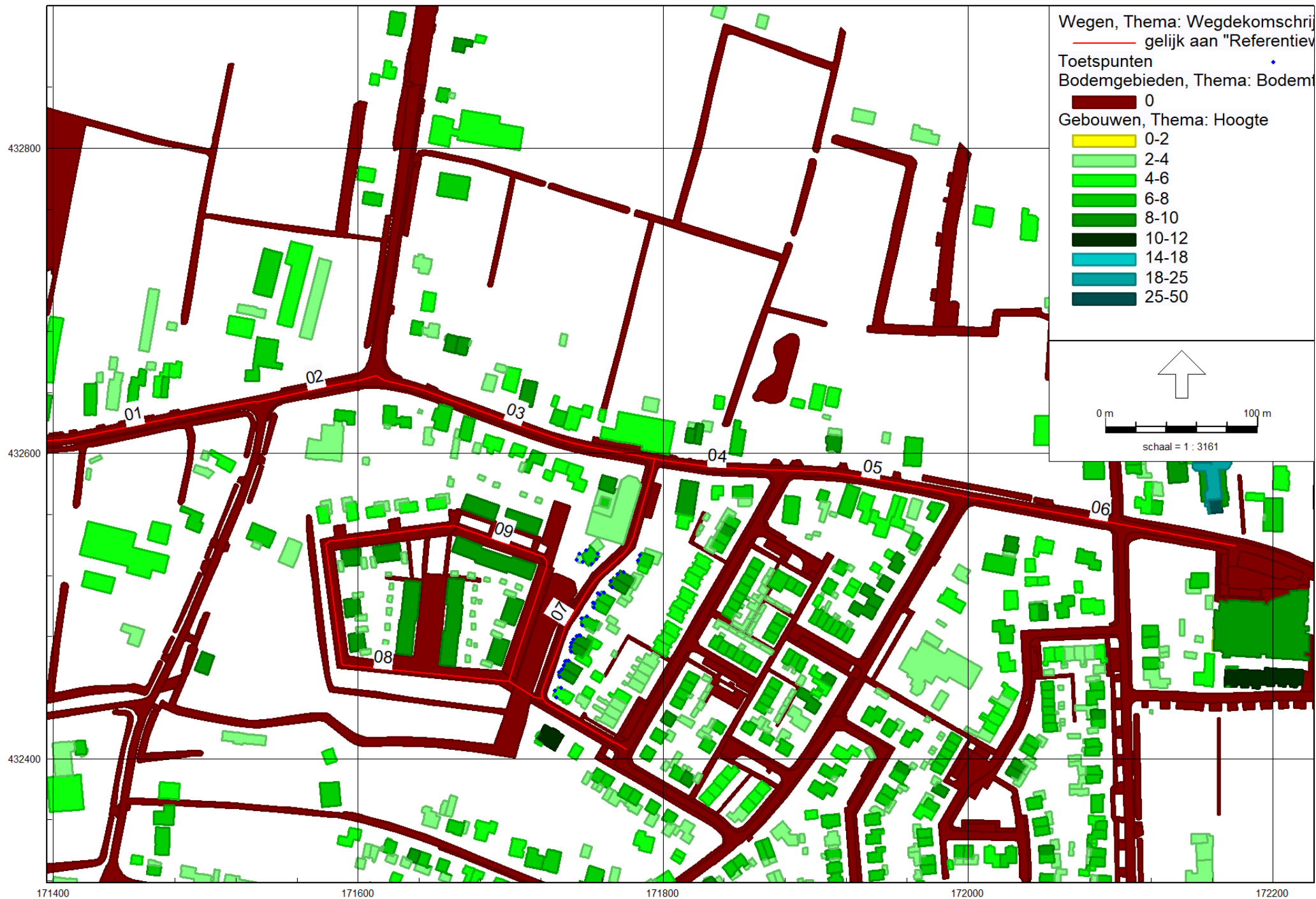
Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
33	0,80	0,80	0,80	0,80
34	0,80	0,80	0,80	0,80
35	0,80	0,80	0,80	0,80
36	0,80	0,80	0,80	0,80
37	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0,80	0,80	0,80	0,80
39	0,80	0,80	0,80	0,80
40	0,80	0,80	0,80	0,80
41	0,80	0,80	0,80	0,80
42	0,80	0,80	0,80	0,80
43	0,80	0,80	0,80	0,80
44	0,80	0,80	0,80	0,80
45	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0,80	0,80	0,80	0,80
47	0,80	0,80	0,80	0,80
48	0,80	0,80	0,80	0,80
49	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0,80	0,80	0,80	0,80
51	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0,80	0,80	0,80	0,80
53	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0,80	0,80	0,80	0,80
55	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80
woning 12	0,80	0,80	0,80	0,80

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: D1 (toekomstige situatie)

Model eigenschap

Omschrijving	D1 (toekomstige situatie)
Verantwoordelijke	Jelle Kleeven
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	Jelle Kleeven op 4-4-2024
Laatst ingezien door	Jelle Kleeven op 26-4-2024
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.3
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
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

Commentaar



Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Wegdek	Wegdek	V (LV(D))	V (LV(A))	V (LV(N))	V (MV(D))	V (MV(A))	V (MV(N))	V (ZV(D))
03	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
01	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
06	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
04	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
05	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
02	Koningstraat	Koningstraat	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
07	Driemorgen	Driemorgen	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
08	Binnenplanse weg	Binnenplanse wegen	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30
09	Binnenplanse weg	Binnenplanse wegen	Verdeling	False	1,5	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V (ZV (A))	V (ZV (N))	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)	LV (D)	LV (A)	LV (N)
03	30	30	1425,04	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	93,77	36,01	9,58
01	30	30	2164,77	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	142,44	54,71	14,55
06	30	30	1228,41	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	80,83	31,04	8,25
04	30	30	1425,04	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	93,77	36,01	9,58
05	30	30	1219,04	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	80,21	30,81	8,19
02	30	30	1911,95	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	125,81	48,32	12,85
07	30	30	653,00	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	42,97	16,50	4,39
08	30	30	453,00	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	29,81	11,45	3,04
09	30	30	453,00	7,00	2,60	0,70	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	29,81	11,45	3,04

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)
03	5,09	0,93	0,34	0,90	0,11	0,06
01	7,73	1,41	0,52	1,36	0,17	0,09
06	4,39	0,80	0,29	0,77	0,10	0,05
04	5,09	0,93	0,34	0,90	0,11	0,06
05	4,35	0,79	0,29	0,77	0,10	0,05
02	6,83	1,24	0,46	1,20	0,15	0,08
07	2,33	0,42	0,16	0,41	0,05	0,03
08	1,62	0,29	0,11	0,29	0,04	0,02
09	1,62	0,29	0,11	0,29	0,04	0,02

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	woning 01	171784,78	432533,27	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	woning 01	171783,53	432529,66	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	woning 02	171774,08	432522,07	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	woning 02	171770,22	432520,75	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	woning 03	171765,83	432516,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	woning 03	171766,57	432512,46	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	woning 04	171757,51	432508,08	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
08	woning 04	171761,27	432508,69	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	woning 04	171758,45	432507,52	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
10	woning 05	171754,17	432502,15	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
11	woning 05	171754,43	432498,86	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12	woning 05	171755,05	432501,67	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
13	woning 06	171750,28	432493,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
14	woning 06	171746,79	432491,68	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
15	woning 06	171746,99	432487,30	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
16	woning 07	171745,92	432480,60	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
17	woning 07	171743,50	432479,98	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
18	woning 07	171741,27	432477,85	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
19	woning 08	171740,06	432475,73	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
20	woning 08	171739,34	432472,77	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
21	woning 08	171739,80	432470,06	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
22	woning 09	171738,28	432464,24	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
23	woning 09	171735,74	432463,58	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
24	woning 09	171735,10	432460,81	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
25	woning 10	171733,71	432458,42	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
26	woning 10	171731,90	432456,46	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
27	woning 10	171732,53	432453,47	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
28	woning 11	171733,06	432446,28	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
29	woning 11	171729,36	432444,47	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
30	woning 11	171730,18	432440,02	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
31	woning 12	171745,07	432534,03	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
32	woning 12	171743,31	432529,97	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
33	woning 12	171747,39	432528,64	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
34	woning 12	171753,47	432527,19	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
35	woning 12	171756,40	432530,60	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
36	woning 12	171757,18	432533,91	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
37	woning 12	171749,55	432536,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
9605		6,81	0,00	Relatief					1840	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9626		3,33	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9702		7,27	0,00	Relatief					1941	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9710		5,20	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9754		5,35	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9872		3,50	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10177		2,52	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10322		4,57	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10609		4,18	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12582		2,63	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13010		3,14	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13045		3,19	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13307		3,68	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13308		3,44	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13311		3,26	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13322		4,08	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13323		3,71	0,00	Relatief					1984	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13324		26,19	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13325		26,16	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13326		15,85	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13327		9,74	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13328		10,00	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13329		9,65	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13330		9,70	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13331		5,34	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13332		29,45	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13333		22,79	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13334		4,22	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13335		17,81	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13340		5,49	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13342		4,19	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13350		5,62	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13353		3,55	0,00	Relatief					1984	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13354		4,51	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13359		2,40	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13361		3,84	0,00	Relatief					1983	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13362		5,88	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
9605	0,80	0,80	0,80
9626	0,80	0,80	0,80
9702	0,80	0,80	0,80
9710	0,80	0,80	0,80
9754	0,80	0,80	0,80
9872	0,80	0,80	0,80
10177	0,80	0,80	0,80
10322	0,80	0,80	0,80
10609	0,80	0,80	0,80
12582	0,80	0,80	0,80
13010	0,80	0,80	0,80
13045	0,80	0,80	0,80
13307	0,80	0,80	0,80
13308	0,80	0,80	0,80
13311	0,80	0,80	0,80
13322	0,80	0,80	0,80
13323	0,80	0,80	0,80
13324	0,80	0,80	0,80
13325	0,80	0,80	0,80
13326	0,80	0,80	0,80
13327	0,80	0,80	0,80
13328	0,80	0,80	0,80
13329	0,80	0,80	0,80
13330	0,80	0,80	0,80
13331	0,80	0,80	0,80
13332	0,80	0,80	0,80
13333	0,80	0,80	0,80
13334	0,80	0,80	0,80
13335	0,80	0,80	0,80
13340	0,80	0,80	0,80
13342	0,80	0,80	0,80
13350	0,80	0,80	0,80
13353	0,80	0,80	0,80
13354	0,80	0,80	0,80
13359	0,80	0,80	0,80
13361	0,80	0,80	0,80
13362	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13363		3,73	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13365		3,35	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13366		7,50	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13367		7,29	0,00	Relatief					1942	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13368		2,88	0,00	Relatief					1942	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13369		5,44	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13370		5,45	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13371		3,15	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13372		3,39	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13373		8,26	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13374		8,40	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13375		5,06	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13376		6,52	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13377		2,82	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13378		8,73	0,00	Relatief					1936	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13380		7,71	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13381		4,39	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13382		3,70	0,00	Relatief					1860	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13383		6,43	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13384		3,00	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13385		8,50	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13388		5,82	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13389		6,05	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13395		7,67	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13397		3,11	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13398		2,99	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13399		7,05	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13400		2,73	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13405		4,88	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13406		3,08	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13409		4,14	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13413		6,30	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13414		5,61	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13424		3,73	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13425		7,54	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13436		6,73	0,00	Relatief					1957	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13437		5,91	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13363	0,80	0,80	0,80
13365	0,80	0,80	0,80
13366	0,80	0,80	0,80
13367	0,80	0,80	0,80
13368	0,80	0,80	0,80
13369	0,80	0,80	0,80
13370	0,80	0,80	0,80
13371	0,80	0,80	0,80
13372	0,80	0,80	0,80
13373	0,80	0,80	0,80
13374	0,80	0,80	0,80
13375	0,80	0,80	0,80
13376	0,80	0,80	0,80
13377	0,80	0,80	0,80
13378	0,80	0,80	0,80
13380	0,80	0,80	0,80
13381	0,80	0,80	0,80
13382	0,80	0,80	0,80
13383	0,80	0,80	0,80
13384	0,80	0,80	0,80
13385	0,80	0,80	0,80
13388	0,80	0,80	0,80
13389	0,80	0,80	0,80
13395	0,80	0,80	0,80
13397	0,80	0,80	0,80
13398	0,80	0,80	0,80
13399	0,80	0,80	0,80
13400	0,80	0,80	0,80
13405	0,80	0,80	0,80
13406	0,80	0,80	0,80
13409	0,80	0,80	0,80
13413	0,80	0,80	0,80
13414	0,80	0,80	0,80
13424	0,80	0,80	0,80
13425	0,80	0,80	0,80
13436	0,80	0,80	0,80
13437	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13440		6,84	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13441		3,14	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13442		4,39	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13443		4,75	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13444		2,91	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13445		7,15	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13446		3,37	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13447		6,54	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13457		5,73	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13459		2,93	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13461		0,50	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13462		3,99	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13463		6,56	0,00	Relatief					1899	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13464		3,09	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13465		8,97	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13466		3,12	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13469		3,12	0,00	Relatief					1938	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13470		6,76	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13471		7,10	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13472		3,27	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13477		4,95	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13480		2,99	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13481		3,12	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13482		7,25	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13483		6,06	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13485		4,94	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13487		0,22	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13488		6,17	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13489		6,82	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13490		2,89	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13491		3,36	0,00	Relatief					1976	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13492		7,72	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13493		10,18	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13494		5,67	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13495		5,74	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13496		4,49	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13497		3,49	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13440	0,80	0,80	0,80
13441	0,80	0,80	0,80
13442	0,80	0,80	0,80
13443	0,80	0,80	0,80
13444	0,80	0,80	0,80
13445	0,80	0,80	0,80
13446	0,80	0,80	0,80
13447	0,80	0,80	0,80
13457	0,80	0,80	0,80
13459	0,80	0,80	0,80
13461	0,80	0,80	0,80
13462	0,80	0,80	0,80
13463	0,80	0,80	0,80
13464	0,80	0,80	0,80
13465	0,80	0,80	0,80
13466	0,80	0,80	0,80
13469	0,80	0,80	0,80
13470	0,80	0,80	0,80
13471	0,80	0,80	0,80
13472	0,80	0,80	0,80
13477	0,80	0,80	0,80
13480	0,80	0,80	0,80
13481	0,80	0,80	0,80
13482	0,80	0,80	0,80
13483	0,80	0,80	0,80
13485	0,80	0,80	0,80
13487	0,80	0,80	0,80
13488	0,80	0,80	0,80
13489	0,80	0,80	0,80
13490	0,80	0,80	0,80
13491	0,80	0,80	0,80
13492	0,80	0,80	0,80
13493	0,80	0,80	0,80
13494	0,80	0,80	0,80
13495	0,80	0,80	0,80
13496	0,80	0,80	0,80
13497	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13498		4,88	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13499		5,74	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13501		7,42	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13502		3,00	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13503		7,64	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13504		2,91	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13505		7,74	0,00	Relatief					1918	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13507		7,15	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13508		2,81	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13510		6,12	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13512		2,94	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13513		6,61	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13515		7,67	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13516		6,48	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13518		2,29	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13520		3,10	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13521		3,71	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13523		3,18	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13524		5,23	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13525		2,79	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13526		5,80	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13531		8,33	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13537		3,18	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13538		7,28	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13539		3,07	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13542		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13543		8,13	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13544		5,00	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13547		6,39	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13548		5,68	0,00	Relatief					1956	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13552		6,36	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13554		7,78	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13555		7,85	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13558		5,84	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13559		4,36	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13562		5,62	0,00	Relatief					1800	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13564		5,83	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13498	0,80	0,80	0,80
13499	0,80	0,80	0,80
13501	0,80	0,80	0,80
13502	0,80	0,80	0,80
13503	0,80	0,80	0,80
13504	0,80	0,80	0,80
13505	0,80	0,80	0,80
13507	0,80	0,80	0,80
13508	0,80	0,80	0,80
13510	0,80	0,80	0,80
13512	0,80	0,80	0,80
13513	0,80	0,80	0,80
13515	0,80	0,80	0,80
13516	0,80	0,80	0,80
13518	0,80	0,80	0,80
13520	0,80	0,80	0,80
13521	0,80	0,80	0,80
13523	0,80	0,80	0,80
13524	0,80	0,80	0,80
13525	0,80	0,80	0,80
13526	0,80	0,80	0,80
13531	0,80	0,80	0,80
13537	0,80	0,80	0,80
13538	0,80	0,80	0,80
13539	0,80	0,80	0,80
13542	0,80	0,80	0,80
13543	0,80	0,80	0,80
13544	0,80	0,80	0,80
13547	0,80	0,80	0,80
13548	0,80	0,80	0,80
13552	0,80	0,80	0,80
13554	0,80	0,80	0,80
13555	0,80	0,80	0,80
13558	0,80	0,80	0,80
13559	0,80	0,80	0,80
13562	0,80	0,80	0,80
13564	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13568		5,76	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13569		6,20	0,00	Relatief					1906	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13574		6,95	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13576		8,34	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13577		2,82	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13580		5,92	0,00	Relatief					1915	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13583		4,73	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13590		3,82	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13591		6,86	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13592		6,64	0,00	Relatief					1850	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13593		7,20	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13594		2,72	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13595		2,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13598		4,73	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13600		4,04	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13601		4,18	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13606		3,02	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13607		3,04	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13608		7,73	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13609		3,07	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13610		4,97	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13613		6,38	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13621		5,86	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13622		3,03	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13623		7,80	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13624		2,99	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13625		7,87	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13631	woning 07	8,64	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13632		4,31	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13633		2,82	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13634		7,81	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13635		3,14	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13636	woning 08	8,32	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13637		4,36	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13638		5,57	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13640		9,03	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13641		5,29	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13568	0,80	0,80	0,80
13569	0,80	0,80	0,80
13574	0,80	0,80	0,80
13576	0,80	0,80	0,80
13577	0,80	0,80	0,80
13580	0,80	0,80	0,80
13583	0,80	0,80	0,80
13590	0,80	0,80	0,80
13591	0,80	0,80	0,80
13592	0,80	0,80	0,80
13593	0,80	0,80	0,80
13594	0,80	0,80	0,80
13595	0,80	0,80	0,80
13598	0,80	0,80	0,80
13600	0,80	0,80	0,80
13601	0,80	0,80	0,80
13606	0,80	0,80	0,80
13607	0,80	0,80	0,80
13608	0,80	0,80	0,80
13609	0,80	0,80	0,80
13610	0,80	0,80	0,80
13613	0,80	0,80	0,80
13621	0,80	0,80	0,80
13622	0,80	0,80	0,80
13623	0,80	0,80	0,80
13624	0,80	0,80	0,80
13625	0,80	0,80	0,80
13631	0,80	0,80	0,80
13632	0,80	0,80	0,80
13633	0,80	0,80	0,80
13634	0,80	0,80	0,80
13635	0,80	0,80	0,80
13636	0,80	0,80	0,80
13637	0,80	0,80	0,80
13638	0,80	0,80	0,80
13640	0,80	0,80	0,80
13641	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13642		6,50	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13643		2,89	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13644		4,37	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13645		8,51	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13646		3,14	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13647		8,12	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13650		2,85	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13651		8,42	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13652		2,91	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13653		3,12	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13654		7,31	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13655		5,35	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13656		3,10	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13657		8,97	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13658		2,98	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13659		7,72	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13660		7,52	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13661		3,13	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13662		3,45	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13663		6,95	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13664		2,91	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13665		7,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13666		2,87	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13667		5,92	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13668		4,43	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13669		2,79	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13670		8,36	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13671		3,12	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13672		8,09	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13673		4,80	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13674		5,30	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13675		9,02	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13676		3,01	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13677		7,91	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13679		4,43	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13680		7,23	0,00	Relatief					1982	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13681		2,87	0,00	Relatief					1982	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13642	0,80	0,80	0,80
13643	0,80	0,80	0,80
13644	0,80	0,80	0,80
13645	0,80	0,80	0,80
13646	0,80	0,80	0,80
13647	0,80	0,80	0,80
13650	0,80	0,80	0,80
13651	0,80	0,80	0,80
13652	0,80	0,80	0,80
13653	0,80	0,80	0,80
13654	0,80	0,80	0,80
13655	0,80	0,80	0,80
13656	0,80	0,80	0,80
13657	0,80	0,80	0,80
13658	0,80	0,80	0,80
13659	0,80	0,80	0,80
13660	0,80	0,80	0,80
13661	0,80	0,80	0,80
13662	0,80	0,80	0,80
13663	0,80	0,80	0,80
13664	0,80	0,80	0,80
13665	0,80	0,80	0,80
13666	0,80	0,80	0,80
13667	0,80	0,80	0,80
13668	0,80	0,80	0,80
13669	0,80	0,80	0,80
13670	0,80	0,80	0,80
13671	0,80	0,80	0,80
13672	0,80	0,80	0,80
13673	0,80	0,80	0,80
13674	0,80	0,80	0,80
13675	0,80	0,80	0,80
13676	0,80	0,80	0,80
13677	0,80	0,80	0,80
13679	0,80	0,80	0,80
13680	0,80	0,80	0,80
13681	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13682		6,22	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13683		7,55	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13685		6,68	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13686		3,10	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13687		2,61	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13688		7,15	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13692		8,58	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13693		3,03	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13694		0,14	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13695		4,59	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13696		6,95	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13697		3,05	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13698		7,03	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13699		7,78	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13700		3,03	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13701		2,81	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13702		5,19	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13703		4,42	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13708		2,84	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13709		8,14	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13710		4,53	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13711		6,77	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13712		2,72	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13713		2,80	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13714		7,67	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13715	woning 03	3,26	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13716		9,60	0,00	Relatief					2005	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13717		3,44	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13718		7,29	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13719		3,07	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13720		3,10	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13724		8,69	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13725		2,31	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13726		8,04	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13727		2,83	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13728		7,65	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13729		2,76	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13682	0,80	0,80	0,80
13683	0,80	0,80	0,80
13685	0,80	0,80	0,80
13686	0,80	0,80	0,80
13687	0,80	0,80	0,80
13688	0,80	0,80	0,80
13692	0,80	0,80	0,80
13693	0,80	0,80	0,80
13694	0,80	0,80	0,80
13695	0,80	0,80	0,80
13696	0,80	0,80	0,80
13697	0,80	0,80	0,80
13698	0,80	0,80	0,80
13699	0,80	0,80	0,80
13700	0,80	0,80	0,80
13701	0,80	0,80	0,80
13702	0,80	0,80	0,80
13703	0,80	0,80	0,80
13708	0,80	0,80	0,80
13709	0,80	0,80	0,80
13710	0,80	0,80	0,80
13711	0,80	0,80	0,80
13712	0,80	0,80	0,80
13713	0,80	0,80	0,80
13714	0,80	0,80	0,80
13715	0,80	0,80	0,80
13716	0,80	0,80	0,80
13717	0,80	0,80	0,80
13718	0,80	0,80	0,80
13719	0,80	0,80	0,80
13720	0,80	0,80	0,80
13724	0,80	0,80	0,80
13725	0,80	0,80	0,80
13726	0,80	0,80	0,80
13727	0,80	0,80	0,80
13728	0,80	0,80	0,80
13729	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	
13730	woning 02	8,05	0,00	Relatief					1972	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13734		7,69	0,00	Relatief					1914	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13735		5,27	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13736		8,94	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13737		7,03	0,00	Relatief					1955	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13744		3,08	0,00	Relatief					1978	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13745		7,99	0,00	Relatief					1978	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13746		3,04	0,00	Relatief					1978	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13747		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13748		2,78	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13749		7,91	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13750		7,51	0,00	Relatief					1973	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13751		7,10	0,00	Relatief					1990	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13752		2,80	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13753		8,52	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13754		4,99	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13755		6,93	0,00	Relatief					1994	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13756		4,59	0,00	Relatief					1999	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13757		5,21	0,00	Relatief					1936	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13758		2,97	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13759	7,87	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13760	2,81	0,00	Relatief					1989	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13761	6,77	0,00	Relatief					1989	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13766	2,96	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13767	2,76	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13768	8,44	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13770	7,71	0,00	Relatief					1974	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13771	2,98	0,00	Relatief					1974	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13773	9,04	0,00	Relatief					2005	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13774	3,18	0,00	Relatief					2005	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13775	7,47	0,00	Relatief					1989	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13779	6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13780	4,55	0,00	Relatief					1925	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13781	3,49	0,00	Relatief					1954	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13782	7,10	0,00	Relatief					1954	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13783	3,13	0,00	Relatief					1993	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	
13784	7,75	0,00	Relatief					1993	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13730	0,80	0,80	0,80
13734	0,80	0,80	0,80
13735	0,80	0,80	0,80
13736	0,80	0,80	0,80
13737	0,80	0,80	0,80
13744	0,80	0,80	0,80
13745	0,80	0,80	0,80
13746	0,80	0,80	0,80
13747	0,80	0,80	0,80
13748	0,80	0,80	0,80
13749	0,80	0,80	0,80
13750	0,80	0,80	0,80
13751	0,80	0,80	0,80
13752	0,80	0,80	0,80
13753	0,80	0,80	0,80
13754	0,80	0,80	0,80
13755	0,80	0,80	0,80
13756	0,80	0,80	0,80
13757	0,80	0,80	0,80
13758	0,80	0,80	0,80
13759	0,80	0,80	0,80
13760	0,80	0,80	0,80
13761	0,80	0,80	0,80
13766	0,80	0,80	0,80
13767	0,80	0,80	0,80
13768	0,80	0,80	0,80
13770	0,80	0,80	0,80
13771	0,80	0,80	0,80
13773	0,80	0,80	0,80
13774	0,80	0,80	0,80
13775	0,80	0,80	0,80
13779	0,80	0,80	0,80
13780	0,80	0,80	0,80
13781	0,80	0,80	0,80
13782	0,80	0,80	0,80
13783	0,80	0,80	0,80
13784	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13785		7,16	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13786		2,76	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13787		4,13	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13788		8,44	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13790		6,62	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13791		2,94	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13792		7,73	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13793		3,10	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13794		6,05	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13795		6,91	0,00	Relatief					1992	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13796		2,84	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13797		6,73	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13799		3,02	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13800		7,46	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13804		2,96	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13805	woning 01	6,62	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13806		3,10	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13809		2,95	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13810		7,51	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13813		8,08	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13814		2,89	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13818		5,29	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13819		7,96	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13820		4,58	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13821		7,80	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13822		2,70	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13823		8,88	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13824		5,28	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13825		5,41	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13826		3,05	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13827		8,87	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13828		8,90	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13829		3,66	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13830		2,94	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13831		5,64	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13832		9,27	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13833		3,05	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13785	0,80	0,80	0,80
13786	0,80	0,80	0,80
13787	0,80	0,80	0,80
13788	0,80	0,80	0,80
13790	0,80	0,80	0,80
13791	0,80	0,80	0,80
13792	0,80	0,80	0,80
13793	0,80	0,80	0,80
13794	0,80	0,80	0,80
13795	0,80	0,80	0,80
13796	0,80	0,80	0,80
13797	0,80	0,80	0,80
13799	0,80	0,80	0,80
13800	0,80	0,80	0,80
13804	0,80	0,80	0,80
13805	0,80	0,80	0,80
13806	0,80	0,80	0,80
13809	0,80	0,80	0,80
13810	0,80	0,80	0,80
13813	0,80	0,80	0,80
13814	0,80	0,80	0,80
13818	0,80	0,80	0,80
13819	0,80	0,80	0,80
13820	0,80	0,80	0,80
13821	0,80	0,80	0,80
13822	0,80	0,80	0,80
13823	0,80	0,80	0,80
13824	0,80	0,80	0,80
13825	0,80	0,80	0,80
13826	0,80	0,80	0,80
13827	0,80	0,80	0,80
13828	0,80	0,80	0,80
13829	0,80	0,80	0,80
13830	0,80	0,80	0,80
13831	0,80	0,80	0,80
13832	0,80	0,80	0,80
13833	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13837		3,03	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13838		7,57	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13839		3,15	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13840		6,44	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13841		5,90	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13843		7,69	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13844		3,01	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13845		2,59	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13846		6,30	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13849		5,79	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13850		3,50	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13852		2,57	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13853		7,55	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13854		4,53	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13855		2,95	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13856		6,90	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13857		5,30	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13858		8,96	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13859		5,98	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13860		7,00	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13861		3,42	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13862		8,15	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13863		2,82	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13864		2,91	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13865		7,91	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13866		7,48	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13867		2,87	0,00	Relatief					1969	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13868		3,24	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13871		4,04	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13872		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13873		3,17	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13874		2,73	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13875		7,68	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13877		2,77	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13878		7,49	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13879		2,78	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13880		3,08	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13837	0,80	0,80	0,80
13838	0,80	0,80	0,80
13839	0,80	0,80	0,80
13840	0,80	0,80	0,80
13841	0,80	0,80	0,80
13843	0,80	0,80	0,80
13844	0,80	0,80	0,80
13845	0,80	0,80	0,80
13846	0,80	0,80	0,80
13849	0,80	0,80	0,80
13850	0,80	0,80	0,80
13852	0,80	0,80	0,80
13853	0,80	0,80	0,80
13854	0,80	0,80	0,80
13855	0,80	0,80	0,80
13856	0,80	0,80	0,80
13857	0,80	0,80	0,80
13858	0,80	0,80	0,80
13859	0,80	0,80	0,80
13860	0,80	0,80	0,80
13861	0,80	0,80	0,80
13862	0,80	0,80	0,80
13863	0,80	0,80	0,80
13864	0,80	0,80	0,80
13865	0,80	0,80	0,80
13866	0,80	0,80	0,80
13867	0,80	0,80	0,80
13868	0,80	0,80	0,80
13871	0,80	0,80	0,80
13872	0,80	0,80	0,80
13873	0,80	0,80	0,80
13874	0,80	0,80	0,80
13875	0,80	0,80	0,80
13877	0,80	0,80	0,80
13878	0,80	0,80	0,80
13879	0,80	0,80	0,80
13880	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13883		7,56	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13884		2,72	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13885		7,97	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13886		4,10	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13887		3,03	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13888		5,36	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13889		7,89	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13890		8,22	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13891		3,00	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13892		3,37	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13893		6,94	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13894		2,88	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13895		7,84	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13896		7,91	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13897		4,12	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13902		2,85	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13903		6,43	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13904		3,10	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13905		8,07	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13906		2,97	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13907		7,48	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13908		7,92	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13909		3,23	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13910		3,02	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13911		6,93	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13912		3,09	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13913		7,81	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13914		3,30	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13915		8,99	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13916		3,14	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13917		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13918		4,09	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13919		2,77	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13920		6,49	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13921		2,97	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13922		6,17	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13923		7,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13883	0,80	0,80	0,80
13884	0,80	0,80	0,80
13885	0,80	0,80	0,80
13886	0,80	0,80	0,80
13887	0,80	0,80	0,80
13888	0,80	0,80	0,80
13889	0,80	0,80	0,80
13890	0,80	0,80	0,80
13891	0,80	0,80	0,80
13892	0,80	0,80	0,80
13893	0,80	0,80	0,80
13894	0,80	0,80	0,80
13895	0,80	0,80	0,80
13896	0,80	0,80	0,80
13897	0,80	0,80	0,80
13902	0,80	0,80	0,80
13903	0,80	0,80	0,80
13904	0,80	0,80	0,80
13905	0,80	0,80	0,80
13906	0,80	0,80	0,80
13907	0,80	0,80	0,80
13908	0,80	0,80	0,80
13909	0,80	0,80	0,80
13910	0,80	0,80	0,80
13911	0,80	0,80	0,80
13912	0,80	0,80	0,80
13913	0,80	0,80	0,80
13914	0,80	0,80	0,80
13915	0,80	0,80	0,80
13916	0,80	0,80	0,80
13917	0,80	0,80	0,80
13918	0,80	0,80	0,80
13919	0,80	0,80	0,80
13920	0,80	0,80	0,80
13921	0,80	0,80	0,80
13922	0,80	0,80	0,80
13923	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13924		3,08	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13925		6,30	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13926		7,01	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13927		8,04	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13928		2,98	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13931		2,90	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13932		6,61	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13933		7,13	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13936		8,00	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13937		2,99	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13938		4,57	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13939		6,90	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13940		7,26	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13941		2,91	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13942		7,72	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13943		3,12	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13944		3,14	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13945		6,93	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13946		2,92	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13947		4,90	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13948		8,03	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13949		7,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13950		2,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13951		2,93	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13952	woning 06	7,35	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13953		3,37	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13954		3,22	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13955		6,24	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13957	woning 11	4,72	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13958		6,95	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13959		2,91	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13960		5,70	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13961		2,70	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13962		2,72	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13963		6,46	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13964		3,09	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13965		6,96	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13924	0,80	0,80	0,80
13925	0,80	0,80	0,80
13926	0,80	0,80	0,80
13927	0,80	0,80	0,80
13928	0,80	0,80	0,80
13931	0,80	0,80	0,80
13932	0,80	0,80	0,80
13933	0,80	0,80	0,80
13936	0,80	0,80	0,80
13937	0,80	0,80	0,80
13938	0,80	0,80	0,80
13939	0,80	0,80	0,80
13940	0,80	0,80	0,80
13941	0,80	0,80	0,80
13942	0,80	0,80	0,80
13943	0,80	0,80	0,80
13944	0,80	0,80	0,80
13945	0,80	0,80	0,80
13946	0,80	0,80	0,80
13947	0,80	0,80	0,80
13948	0,80	0,80	0,80
13949	0,80	0,80	0,80
13950	0,80	0,80	0,80
13951	0,80	0,80	0,80
13952	0,80	0,80	0,80
13953	0,80	0,80	0,80
13954	0,80	0,80	0,80
13955	0,80	0,80	0,80
13957	0,80	0,80	0,80
13958	0,80	0,80	0,80
13959	0,80	0,80	0,80
13960	0,80	0,80	0,80
13961	0,80	0,80	0,80
13962	0,80	0,80	0,80
13963	0,80	0,80	0,80
13964	0,80	0,80	0,80
13965	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
13966		7,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13967		2,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13972		7,43	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13973		3,16	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13974		2,95	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13975		8,03	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13976		7,65	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13977		2,73	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13978		2,82	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13979		8,31	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13980		3,28	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13981		7,71	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13982		2,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13983		3,16	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13984		7,25	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13985		2,86	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13986		2,66	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13987		7,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13988		2,95	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13989		5,69	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13992		8,01	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13993		2,81	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13995		4,31	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13996		2,99	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13997		6,97	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13998		3,27	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13999		8,11	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14000		3,20	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14001		2,91	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14002		8,66	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14003		2,60	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14004		3,16	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14005		3,74	0,00	Relatief					1956	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14006		3,13	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14007		8,04	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14008		2,21	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14009		2,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
13966	0,80	0,80	0,80
13967	0,80	0,80	0,80
13972	0,80	0,80	0,80
13973	0,80	0,80	0,80
13974	0,80	0,80	0,80
13975	0,80	0,80	0,80
13976	0,80	0,80	0,80
13977	0,80	0,80	0,80
13978	0,80	0,80	0,80
13979	0,80	0,80	0,80
13980	0,80	0,80	0,80
13981	0,80	0,80	0,80
13982	0,80	0,80	0,80
13983	0,80	0,80	0,80
13984	0,80	0,80	0,80
13985	0,80	0,80	0,80
13986	0,80	0,80	0,80
13987	0,80	0,80	0,80
13988	0,80	0,80	0,80
13989	0,80	0,80	0,80
13992	0,80	0,80	0,80
13993	0,80	0,80	0,80
13995	0,80	0,80	0,80
13996	0,80	0,80	0,80
13997	0,80	0,80	0,80
13998	0,80	0,80	0,80
13999	0,80	0,80	0,80
14000	0,80	0,80	0,80
14001	0,80	0,80	0,80
14002	0,80	0,80	0,80
14003	0,80	0,80	0,80
14004	0,80	0,80	0,80
14005	0,80	0,80	0,80
14006	0,80	0,80	0,80
14007	0,80	0,80	0,80
14008	0,80	0,80	0,80
14009	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	
14010		7,61	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14011		3,21	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14012		7,93	0,00	Relatief					1995	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14013		6,59	0,00	Relatief					1990	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14014		7,74	0,00	Relatief					2006	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14015		3,19	0,00	Relatief					2006	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14016		6,10	0,00	Relatief					1994	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14017		2,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14018		2,41	0,00	Relatief					1920	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14019		4,34	0,00	Relatief					1822	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14020		8,58	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14021		2,80	0,00	Relatief					2000	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14022		7,13	0,00	Relatief					1966	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14023		2,98	0,00	Relatief					1966	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14024	woning 10	8,12	0,00	Relatief					2002	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14025		2,80	0,00	Relatief					1951	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14026		3,29	0,00	Relatief					1890	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14027		8,23	0,00	Relatief					1890	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14028		3,38	0,00	Relatief					1974	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14030		2,85	0,00	Relatief					1989	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14031		8,28	0,00	Relatief					1989	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14034		7,35	0,00	Relatief					1960	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14035		0,17	0,00	Relatief					1960	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14036		3,18	0,00	Relatief					1960	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14037		3,15	0,00	Relatief					1948	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14038		3,03	0,00	Relatief					1948	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14039		6,58	0,00	Relatief					1948	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14040		2,89	0,00	Relatief					1954	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14041		6,94	0,00	Relatief					1954	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14042		6,62	0,00	Relatief					1960	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14043		3,26	0,00	Relatief					1960	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14046		7,97	0,00	Relatief					1987	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14047		2,70	0,00	Relatief					1987	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14048		5,35	0,00	Relatief					1987	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14050	woning 09	8,05	0,00	Relatief					2002	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14052		2,88	0,00	Relatief					1987	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14053		7,49	0,00	Relatief					1987	0	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14010	0,80	0,80	0,80
14011	0,80	0,80	0,80
14012	0,80	0,80	0,80
14013	0,80	0,80	0,80
14014	0,80	0,80	0,80
14015	0,80	0,80	0,80
14016	0,80	0,80	0,80
14017	0,80	0,80	0,80
14018	0,80	0,80	0,80
14019	0,80	0,80	0,80
14020	0,80	0,80	0,80
14021	0,80	0,80	0,80
14022	0,80	0,80	0,80
14023	0,80	0,80	0,80
14024	0,80	0,80	0,80
14025	0,80	0,80	0,80
14026	0,80	0,80	0,80
14027	0,80	0,80	0,80
14028	0,80	0,80	0,80
14030	0,80	0,80	0,80
14031	0,80	0,80	0,80
14034	0,80	0,80	0,80
14035	0,80	0,80	0,80
14036	0,80	0,80	0,80
14037	0,80	0,80	0,80
14038	0,80	0,80	0,80
14039	0,80	0,80	0,80
14040	0,80	0,80	0,80
14041	0,80	0,80	0,80
14042	0,80	0,80	0,80
14043	0,80	0,80	0,80
14046	0,80	0,80	0,80
14047	0,80	0,80	0,80
14048	0,80	0,80	0,80
14050	0,80	0,80	0,80
14052	0,80	0,80	0,80
14053	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14054		5,18	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14055		2,27	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14056		2,60	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14057		6,31	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14058		3,34	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14059		2,68	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14060		7,74	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14061		2,63	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14062		5,28	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14063		6,84	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14064		5,25	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14065		6,79	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14066		5,37	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14067		5,83	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14068		2,90	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14069		7,55	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14070		2,35	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14071		2,54	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14072		7,46	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14073		3,28	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14074		5,20	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14075		6,85	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14076		3,27	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14077		6,94	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14079		3,52	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14080		7,88	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14081		4,07	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14082		3,94	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14083		7,06	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14084		3,21	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14086		8,65	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14087		5,28	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14088		3,16	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14089		6,40	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14090		5,37	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14091		2,75	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14092		7,89	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14054	0,80	0,80	0,80
14055	0,80	0,80	0,80
14056	0,80	0,80	0,80
14057	0,80	0,80	0,80
14058	0,80	0,80	0,80
14059	0,80	0,80	0,80
14060	0,80	0,80	0,80
14061	0,80	0,80	0,80
14062	0,80	0,80	0,80
14063	0,80	0,80	0,80
14064	0,80	0,80	0,80
14065	0,80	0,80	0,80
14066	0,80	0,80	0,80
14067	0,80	0,80	0,80
14068	0,80	0,80	0,80
14069	0,80	0,80	0,80
14070	0,80	0,80	0,80
14071	0,80	0,80	0,80
14072	0,80	0,80	0,80
14073	0,80	0,80	0,80
14074	0,80	0,80	0,80
14075	0,80	0,80	0,80
14076	0,80	0,80	0,80
14077	0,80	0,80	0,80
14079	0,80	0,80	0,80
14080	0,80	0,80	0,80
14081	0,80	0,80	0,80
14082	0,80	0,80	0,80
14083	0,80	0,80	0,80
14084	0,80	0,80	0,80
14086	0,80	0,80	0,80
14087	0,80	0,80	0,80
14088	0,80	0,80	0,80
14089	0,80	0,80	0,80
14090	0,80	0,80	0,80
14091	0,80	0,80	0,80
14092	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14093		2,80	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14094		7,26	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14095		8,01	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14096		2,79	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14097		6,90	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14098		3,14	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14099		7,50	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14100		3,06	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14101		4,12	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14102		3,35	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14103		6,97	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14104		2,41	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14105		5,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14106		5,21	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14107		5,94	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14108		5,16	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14110		6,09	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14112		4,33	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14113		2,64	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14114		5,23	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14116		5,29	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14117		3,04	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14118		3,00	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14119		6,05	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14121		2,57	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14122		5,49	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14123		2,55	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14124		5,45	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14125		5,15	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14128		6,93	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14129		2,85	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14130		7,24	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14131		3,02	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14132		6,60	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14133		7,50	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14134		2,66	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14135		5,13	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14093	0,80	0,80	0,80
14094	0,80	0,80	0,80
14095	0,80	0,80	0,80
14096	0,80	0,80	0,80
14097	0,80	0,80	0,80
14098	0,80	0,80	0,80
14099	0,80	0,80	0,80
14100	0,80	0,80	0,80
14101	0,80	0,80	0,80
14102	0,80	0,80	0,80
14103	0,80	0,80	0,80
14104	0,80	0,80	0,80
14105	0,80	0,80	0,80
14106	0,80	0,80	0,80
14107	0,80	0,80	0,80
14108	0,80	0,80	0,80
14110	0,80	0,80	0,80
14112	0,80	0,80	0,80
14113	0,80	0,80	0,80
14114	0,80	0,80	0,80
14116	0,80	0,80	0,80
14117	0,80	0,80	0,80
14118	0,80	0,80	0,80
14119	0,80	0,80	0,80
14121	0,80	0,80	0,80
14122	0,80	0,80	0,80
14123	0,80	0,80	0,80
14124	0,80	0,80	0,80
14125	0,80	0,80	0,80
14128	0,80	0,80	0,80
14129	0,80	0,80	0,80
14130	0,80	0,80	0,80
14131	0,80	0,80	0,80
14132	0,80	0,80	0,80
14133	0,80	0,80	0,80
14134	0,80	0,80	0,80
14135	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14136		8,37	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14137		3,15	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14138		2,55	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14139		7,86	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14140		4,15	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14142		7,03	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14143		2,37	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14144		7,00	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14145		2,23	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14146		3,42	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14147		7,01	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14148		2,71	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14149		7,54	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14150		2,82	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14151		6,87	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14152		2,58	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14153		6,23	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14154		2,57	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14156		5,77	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14157		4,41	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14158		6,27	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14159		3,16	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14160		6,97	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14161		2,68	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14163		6,84	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14164		3,04	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14165		7,05	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14166		2,84	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14167		2,78	0,00	Relatief					1900	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14168		3,36	0,00	Relatief					2000	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14169		5,37	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14173		6,50	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14174		6,67	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14175		6,64	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14176		6,52	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14177		2,70	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14178		7,55	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14136	0,80	0,80	0,80
14137	0,80	0,80	0,80
14138	0,80	0,80	0,80
14139	0,80	0,80	0,80
14140	0,80	0,80	0,80
14142	0,80	0,80	0,80
14143	0,80	0,80	0,80
14144	0,80	0,80	0,80
14145	0,80	0,80	0,80
14146	0,80	0,80	0,80
14147	0,80	0,80	0,80
14148	0,80	0,80	0,80
14149	0,80	0,80	0,80
14150	0,80	0,80	0,80
14151	0,80	0,80	0,80
14152	0,80	0,80	0,80
14153	0,80	0,80	0,80
14154	0,80	0,80	0,80
14156	0,80	0,80	0,80
14157	0,80	0,80	0,80
14158	0,80	0,80	0,80
14159	0,80	0,80	0,80
14160	0,80	0,80	0,80
14161	0,80	0,80	0,80
14163	0,80	0,80	0,80
14164	0,80	0,80	0,80
14165	0,80	0,80	0,80
14166	0,80	0,80	0,80
14167	0,80	0,80	0,80
14168	0,80	0,80	0,80
14169	0,80	0,80	0,80
14173	0,80	0,80	0,80
14174	0,80	0,80	0,80
14175	0,80	0,80	0,80
14176	0,80	0,80	0,80
14177	0,80	0,80	0,80
14178	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14179		7,10	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14180		2,26	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14181		5,28	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14182		5,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14183		5,17	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14184		7,87	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14185		3,14	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14186		6,20	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14187		2,77	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14188		7,83	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14189		2,73	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14191		2,47	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14192		6,33	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14193		7,47	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14194		3,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14195		3,74	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14196		3,11	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14197		7,08	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14198		5,19	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14199		6,79	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14200		7,54	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14201		3,07	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14202		2,82	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14203		5,09	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14204		7,52	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14205		2,91	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14206		3,18	0,00	Relatief					1964	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14207		5,17	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14208		8,75	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14209		6,54	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14210		2,65	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14211		3,53	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14212		6,15	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14213		2,37	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14214		2,64	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14215		4,64	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14216		7,26	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14179	0,80	0,80	0,80
14180	0,80	0,80	0,80
14181	0,80	0,80	0,80
14182	0,80	0,80	0,80
14183	0,80	0,80	0,80
14184	0,80	0,80	0,80
14185	0,80	0,80	0,80
14186	0,80	0,80	0,80
14187	0,80	0,80	0,80
14188	0,80	0,80	0,80
14189	0,80	0,80	0,80
14191	0,80	0,80	0,80
14192	0,80	0,80	0,80
14193	0,80	0,80	0,80
14194	0,80	0,80	0,80
14195	0,80	0,80	0,80
14196	0,80	0,80	0,80
14197	0,80	0,80	0,80
14198	0,80	0,80	0,80
14199	0,80	0,80	0,80
14200	0,80	0,80	0,80
14201	0,80	0,80	0,80
14202	0,80	0,80	0,80
14203	0,80	0,80	0,80
14204	0,80	0,80	0,80
14205	0,80	0,80	0,80
14206	0,80	0,80	0,80
14207	0,80	0,80	0,80
14208	0,80	0,80	0,80
14209	0,80	0,80	0,80
14210	0,80	0,80	0,80
14211	0,80	0,80	0,80
14212	0,80	0,80	0,80
14213	0,80	0,80	0,80
14214	0,80	0,80	0,80
14215	0,80	0,80	0,80
14216	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14218		7,48	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14219		2,98	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14220		6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14221		6,64	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14222		6,58	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14223		6,49	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14224		6,61	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14225		6,63	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14226		3,22	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14227		7,62	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14228		2,55	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14229		7,13	0,00	Relatief					1955	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14230		4,98	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14231		7,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14232		3,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14233		6,18	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14234		7,56	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14235		2,89	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14236		7,58	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14237		3,05	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14238		5,09	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14239		5,00	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14240		4,70	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14241		2,61	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14242		7,47	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14245	woning 05	4,41	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14246		7,78	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14247		4,09	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14248		3,03	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14249		7,27	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14250		7,74	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14251		3,21	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14252		7,67	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14253		3,20	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14254		6,37	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14255		2,58	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14256		5,10	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14218	0,80	0,80	0,80
14219	0,80	0,80	0,80
14220	0,80	0,80	0,80
14221	0,80	0,80	0,80
14222	0,80	0,80	0,80
14223	0,80	0,80	0,80
14224	0,80	0,80	0,80
14225	0,80	0,80	0,80
14226	0,80	0,80	0,80
14227	0,80	0,80	0,80
14228	0,80	0,80	0,80
14229	0,80	0,80	0,80
14230	0,80	0,80	0,80
14231	0,80	0,80	0,80
14232	0,80	0,80	0,80
14233	0,80	0,80	0,80
14234	0,80	0,80	0,80
14235	0,80	0,80	0,80
14236	0,80	0,80	0,80
14237	0,80	0,80	0,80
14238	0,80	0,80	0,80
14239	0,80	0,80	0,80
14240	0,80	0,80	0,80
14241	0,80	0,80	0,80
14242	0,80	0,80	0,80
14245	0,80	0,80	0,80
14246	0,80	0,80	0,80
14247	0,80	0,80	0,80
14248	0,80	0,80	0,80
14249	0,80	0,80	0,80
14250	0,80	0,80	0,80
14251	0,80	0,80	0,80
14252	0,80	0,80	0,80
14253	0,80	0,80	0,80
14254	0,80	0,80	0,80
14255	0,80	0,80	0,80
14256	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14257	woning 04	7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14258		3,03	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14259		7,77	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14260		6,36	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14261		2,62	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14263		5,05	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14264		3,22	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14265		7,58	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14266		3,13	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14267		7,52	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14268		7,49	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14269		3,43	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14270		5,42	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14271		2,63	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14272		7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14273		4,87	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14274		8,84	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14275		3,53	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14276		7,42	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14277		4,29	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14278		2,52	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14279		2,89	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14280		6,76	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14281		8,84	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14284		2,77	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14285		7,27	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14286		2,98	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14287		5,04	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14288		6,36	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14289		2,76	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14290		3,01	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14291		7,73	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14292		2,75	0,00	Relatief					1986	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14294		16,84	0,00	Relatief					1350	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14295		7,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14296		7,32	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14297		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14257	0,80	0,80	0,80
14258	0,80	0,80	0,80
14259	0,80	0,80	0,80
14260	0,80	0,80	0,80
14261	0,80	0,80	0,80
14263	0,80	0,80	0,80
14264	0,80	0,80	0,80
14265	0,80	0,80	0,80
14266	0,80	0,80	0,80
14267	0,80	0,80	0,80
14268	0,80	0,80	0,80
14269	0,80	0,80	0,80
14270	0,80	0,80	0,80
14271	0,80	0,80	0,80
14272	0,80	0,80	0,80
14273	0,80	0,80	0,80
14274	0,80	0,80	0,80
14275	0,80	0,80	0,80
14276	0,80	0,80	0,80
14277	0,80	0,80	0,80
14278	0,80	0,80	0,80
14279	0,80	0,80	0,80
14280	0,80	0,80	0,80
14281	0,80	0,80	0,80
14284	0,80	0,80	0,80
14285	0,80	0,80	0,80
14286	0,80	0,80	0,80
14287	0,80	0,80	0,80
14288	0,80	0,80	0,80
14289	0,80	0,80	0,80
14290	0,80	0,80	0,80
14291	0,80	0,80	0,80
14292	0,80	0,80	0,80
14294	0,80	0,80	0,80
14295	0,80	0,80	0,80
14296	0,80	0,80	0,80
14297	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14298		7,48	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14301		3,73	0,00	Relatief					1773	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14302		4,87	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14303		4,83	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14304		3,79	0,00	Relatief					1977	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14305		3,44	0,00	Relatief					1922	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14308		3,87	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14309		6,78	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14310		2,52	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14311		5,15	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14312		6,83	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14313		2,85	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14314		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14315		6,90	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14316		4,45	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14317		4,49	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14318		3,73	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14319		2,92	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14320		4,36	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14321		4,66	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14322		4,06	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14323		7,25	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14324		7,30	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14325		3,29	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14326		7,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14327		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14328		7,48	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14329		7,70	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14330		7,04	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14331		4,95	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14332		6,18	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14333		7,66	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14334		7,46	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14335		7,27	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14336		7,37	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14338		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14339		6,83	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14298	0,80	0,80	0,80
14301	0,80	0,80	0,80
14302	0,80	0,80	0,80
14303	0,80	0,80	0,80
14304	0,80	0,80	0,80
14305	0,80	0,80	0,80
14308	0,80	0,80	0,80
14309	0,80	0,80	0,80
14310	0,80	0,80	0,80
14311	0,80	0,80	0,80
14312	0,80	0,80	0,80
14313	0,80	0,80	0,80
14314	0,80	0,80	0,80
14315	0,80	0,80	0,80
14316	0,80	0,80	0,80
14317	0,80	0,80	0,80
14318	0,80	0,80	0,80
14319	0,80	0,80	0,80
14320	0,80	0,80	0,80
14321	0,80	0,80	0,80
14322	0,80	0,80	0,80
14323	0,80	0,80	0,80
14324	0,80	0,80	0,80
14325	0,80	0,80	0,80
14326	0,80	0,80	0,80
14327	0,80	0,80	0,80
14328	0,80	0,80	0,80
14329	0,80	0,80	0,80
14330	0,80	0,80	0,80
14331	0,80	0,80	0,80
14332	0,80	0,80	0,80
14333	0,80	0,80	0,80
14334	0,80	0,80	0,80
14335	0,80	0,80	0,80
14336	0,80	0,80	0,80
14338	0,80	0,80	0,80
14339	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14340		6,85	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14341		6,79	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14342		6,77	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14343		3,24	0,00	Relatief					1945	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14344		4,73	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14345		6,80	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14346		2,38	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14347		2,99	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14348		6,96	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14349		5,23	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14350		7,47	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14352		7,05	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14353		3,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14354		2,11	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14355		4,25	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14356		7,71	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14357		5,01	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14358		7,29	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14359		4,44	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14360		7,63	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14361		7,61	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14362		7,55	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14363		7,29	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14364		7,75	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14366		7,38	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14367		7,51	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14368		7,02	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14370		4,69	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14371		7,58	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14372		3,41	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14373		3,76	0,00	Relatief					1992	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14374		2,48	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14376		2,49	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14377		3,33	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14379		4,29	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14380		2,44	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14381		2,79	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14340	0,80	0,80	0,80
14341	0,80	0,80	0,80
14342	0,80	0,80	0,80
14343	0,80	0,80	0,80
14344	0,80	0,80	0,80
14345	0,80	0,80	0,80
14346	0,80	0,80	0,80
14347	0,80	0,80	0,80
14348	0,80	0,80	0,80
14349	0,80	0,80	0,80
14350	0,80	0,80	0,80
14352	0,80	0,80	0,80
14353	0,80	0,80	0,80
14354	0,80	0,80	0,80
14355	0,80	0,80	0,80
14356	0,80	0,80	0,80
14357	0,80	0,80	0,80
14358	0,80	0,80	0,80
14359	0,80	0,80	0,80
14360	0,80	0,80	0,80
14361	0,80	0,80	0,80
14362	0,80	0,80	0,80
14363	0,80	0,80	0,80
14364	0,80	0,80	0,80
14366	0,80	0,80	0,80
14367	0,80	0,80	0,80
14368	0,80	0,80	0,80
14370	0,80	0,80	0,80
14371	0,80	0,80	0,80
14372	0,80	0,80	0,80
14373	0,80	0,80	0,80
14374	0,80	0,80	0,80
14376	0,80	0,80	0,80
14377	0,80	0,80	0,80
14379	0,80	0,80	0,80
14380	0,80	0,80	0,80
14381	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14382		2,50	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14383		3,34	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14384		3,33	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14385		2,51	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14388		2,42	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14389		3,89	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14390		2,65	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14391		3,09	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14392		3,19	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14393		3,07	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14394		3,04	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14396		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14397		5,03	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14398		2,22	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14400		2,98	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14401		2,61	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14402		2,96	0,00	Relatief					1981	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14405		3,68	0,00	Relatief					1998	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14406		2,21	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14407		4,62	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14408		4,60	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14409		4,13	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14410		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14411		2,21	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14412		2,05	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14413		3,28	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14414		4,71	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14415		3,66	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14416		2,01	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14417		6,22	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14420		4,37	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14422		4,01	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14423		2,28	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14424		2,58	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14425		2,42	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14426		2,72	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14427		2,54	0,00	Relatief					1957	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14382	0,80	0,80	0,80
14383	0,80	0,80	0,80
14384	0,80	0,80	0,80
14385	0,80	0,80	0,80
14388	0,80	0,80	0,80
14389	0,80	0,80	0,80
14390	0,80	0,80	0,80
14391	0,80	0,80	0,80
14392	0,80	0,80	0,80
14393	0,80	0,80	0,80
14394	0,80	0,80	0,80
14396	0,80	0,80	0,80
14397	0,80	0,80	0,80
14398	0,80	0,80	0,80
14400	0,80	0,80	0,80
14401	0,80	0,80	0,80
14402	0,80	0,80	0,80
14405	0,80	0,80	0,80
14406	0,80	0,80	0,80
14407	0,80	0,80	0,80
14408	0,80	0,80	0,80
14409	0,80	0,80	0,80
14410	0,80	0,80	0,80
14411	0,80	0,80	0,80
14412	0,80	0,80	0,80
14413	0,80	0,80	0,80
14414	0,80	0,80	0,80
14415	0,80	0,80	0,80
14416	0,80	0,80	0,80
14417	0,80	0,80	0,80
14420	0,80	0,80	0,80
14422	0,80	0,80	0,80
14423	0,80	0,80	0,80
14424	0,80	0,80	0,80
14425	0,80	0,80	0,80
14426	0,80	0,80	0,80
14427	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14428		3,51	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14429		3,92	0,00	Relatief					1968	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14430		2,45	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14431		2,53	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14432		5,86	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14433		2,39	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14434		2,55	0,00	Relatief					1972	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14435		4,94	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14436		2,56	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14437		4,71	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14439		2,86	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14441		2,52	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14442		2,32	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14443		3,80	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14446		2,46	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14448		3,88	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14450		2,74	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14451		4,50	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14452		2,33	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14453		3,47	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14454		4,39	0,00	Relatief					1993	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14457		3,26	0,00	Relatief					1948	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14458		2,60	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14459		2,34	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14460		4,29	0,00	Relatief					1989	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14461		2,51	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14462		2,26	0,00	Relatief					1914	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14464		3,71	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14465		2,61	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14466		3,68	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14467		3,29	0,00	Relatief					1720	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14469		4,27	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14470		4,47	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14471		2,63	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14472		2,44	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14473		2,40	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14474		3,85	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14428	0,80	0,80	0,80
14429	0,80	0,80	0,80
14430	0,80	0,80	0,80
14431	0,80	0,80	0,80
14432	0,80	0,80	0,80
14433	0,80	0,80	0,80
14434	0,80	0,80	0,80
14435	0,80	0,80	0,80
14436	0,80	0,80	0,80
14437	0,80	0,80	0,80
14439	0,80	0,80	0,80
14441	0,80	0,80	0,80
14442	0,80	0,80	0,80
14443	0,80	0,80	0,80
14446	0,80	0,80	0,80
14448	0,80	0,80	0,80
14450	0,80	0,80	0,80
14451	0,80	0,80	0,80
14452	0,80	0,80	0,80
14453	0,80	0,80	0,80
14454	0,80	0,80	0,80
14457	0,80	0,80	0,80
14458	0,80	0,80	0,80
14459	0,80	0,80	0,80
14460	0,80	0,80	0,80
14461	0,80	0,80	0,80
14462	0,80	0,80	0,80
14464	0,80	0,80	0,80
14465	0,80	0,80	0,80
14466	0,80	0,80	0,80
14467	0,80	0,80	0,80
14469	0,80	0,80	0,80
14470	0,80	0,80	0,80
14471	0,80	0,80	0,80
14472	0,80	0,80	0,80
14473	0,80	0,80	0,80
14474	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14475		3,89	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14476		4,57	0,00	Relatief					1994	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14477		2,44	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14478		2,96	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14479		2,84	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14480		2,50	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14481		3,43	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14482		2,45	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14484		2,67	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14485		2,62	0,00	Relatief					1987	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14486		2,34	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14487		4,22	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14488		2,99	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14492		2,90	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14493		2,34	0,00	Relatief					1870	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14494		2,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14495		2,41	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14496		3,29	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14497		2,38	0,00	Relatief					1995	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14498		2,43	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14499		2,78	0,00	Relatief					1920	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14500		3,20	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14502		2,43	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14504		2,52	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14505		4,12	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14506		2,40	0,00	Relatief					1967	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14507		2,60	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14508		3,19	0,00	Relatief					1954	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14509		2,55	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14510		2,34	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14511		2,40	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14512		2,20	0,00	Relatief					2002	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14513		2,53	0,00	Relatief					2007	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14514		2,53	0,00	Relatief					2007	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14515		4,00	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14516		2,47	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14517		2,39	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14475	0,80	0,80	0,80
14476	0,80	0,80	0,80
14477	0,80	0,80	0,80
14478	0,80	0,80	0,80
14479	0,80	0,80	0,80
14480	0,80	0,80	0,80
14481	0,80	0,80	0,80
14482	0,80	0,80	0,80
14484	0,80	0,80	0,80
14485	0,80	0,80	0,80
14486	0,80	0,80	0,80
14487	0,80	0,80	0,80
14488	0,80	0,80	0,80
14492	0,80	0,80	0,80
14493	0,80	0,80	0,80
14494	0,80	0,80	0,80
14495	0,80	0,80	0,80
14496	0,80	0,80	0,80
14497	0,80	0,80	0,80
14498	0,80	0,80	0,80
14499	0,80	0,80	0,80
14500	0,80	0,80	0,80
14502	0,80	0,80	0,80
14504	0,80	0,80	0,80
14505	0,80	0,80	0,80
14506	0,80	0,80	0,80
14507	0,80	0,80	0,80
14508	0,80	0,80	0,80
14509	0,80	0,80	0,80
14510	0,80	0,80	0,80
14511	0,80	0,80	0,80
14512	0,80	0,80	0,80
14513	0,80	0,80	0,80
14514	0,80	0,80	0,80
14515	0,80	0,80	0,80
14516	0,80	0,80	0,80
14517	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14518		2,41	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14519		2,41	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14520		2,39	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14521		2,62	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14522		2,82	0,00	Relatief					1991	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14523		2,59	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14524		2,48	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14525		2,53	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14526		3,18	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14528		2,58	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14529		2,39	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14530		2,76	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14531		2,50	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14532		2,43	0,00	Relatief					1973	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14534		3,07	0,00	Relatief					1947	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14535		2,58	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14536		2,94	0,00	Relatief					1997	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14537		2,54	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14538		2,56	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14540		2,61	0,00	Relatief					2006	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14541		3,29	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14542		0,17	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14543		1,82	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14544		8,76	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14547		10,57	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14548		6,28	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14549		6,24	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14550		2,94	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14553		2,32	0,00	Relatief					1951	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14554		2,53	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14555		2,50	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14556		2,37	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14557		3,31	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14558		4,50	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14559		6,88	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14561		4,98	0,00	Relatief					1979	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14562		4,57	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14518	0,80	0,80	0,80
14519	0,80	0,80	0,80
14520	0,80	0,80	0,80
14521	0,80	0,80	0,80
14522	0,80	0,80	0,80
14523	0,80	0,80	0,80
14524	0,80	0,80	0,80
14525	0,80	0,80	0,80
14526	0,80	0,80	0,80
14528	0,80	0,80	0,80
14529	0,80	0,80	0,80
14530	0,80	0,80	0,80
14531	0,80	0,80	0,80
14532	0,80	0,80	0,80
14534	0,80	0,80	0,80
14535	0,80	0,80	0,80
14536	0,80	0,80	0,80
14537	0,80	0,80	0,80
14538	0,80	0,80	0,80
14540	0,80	0,80	0,80
14541	0,80	0,80	0,80
14542	0,80	0,80	0,80
14543	0,80	0,80	0,80
14544	0,80	0,80	0,80
14547	0,80	0,80	0,80
14548	0,80	0,80	0,80
14549	0,80	0,80	0,80
14550	0,80	0,80	0,80
14553	0,80	0,80	0,80
14554	0,80	0,80	0,80
14555	0,80	0,80	0,80
14556	0,80	0,80	0,80
14557	0,80	0,80	0,80
14558	0,80	0,80	0,80
14559	0,80	0,80	0,80
14561	0,80	0,80	0,80
14562	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14566		5,14	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14567		9,19	0,00	Relatief					1891	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14568		6,02	0,00	Relatief					2008	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14569		3,51	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14570		3,21	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14572		5,88	0,00	Relatief					1961	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14573		2,67	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14574		8,01	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14575		3,10	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14576		3,33	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14577		3,11	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14578		4,92	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14579		5,37	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14580		3,35	0,00	Relatief					1996	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14584		4,54	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14585		3,31	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14586		7,06	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14587		3,22	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14588		3,01	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14589		7,00	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14591		4,19	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14593		2,87	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14595		3,74	0,00	Relatief					1975	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14596		3,24	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14597		2,64	0,00	Relatief					1985	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14598		4,72	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14599		3,76	0,00	Relatief					2010	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14600		3,31	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14601		3,60	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14602		4,51	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14603		3,16	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14604		8,58	0,00	Relatief					2013	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14605		8,54	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14608		2,80	0,00	Relatief					2009	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14609		2,56	0,00	Relatief					2012	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14611		2,89	0,00	Relatief					1970	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14617		4,53	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14566	0,80	0,80	0,80
14567	0,80	0,80	0,80
14568	0,80	0,80	0,80
14569	0,80	0,80	0,80
14570	0,80	0,80	0,80
14572	0,80	0,80	0,80
14573	0,80	0,80	0,80
14574	0,80	0,80	0,80
14575	0,80	0,80	0,80
14576	0,80	0,80	0,80
14577	0,80	0,80	0,80
14578	0,80	0,80	0,80
14579	0,80	0,80	0,80
14580	0,80	0,80	0,80
14584	0,80	0,80	0,80
14585	0,80	0,80	0,80
14586	0,80	0,80	0,80
14587	0,80	0,80	0,80
14588	0,80	0,80	0,80
14589	0,80	0,80	0,80
14591	0,80	0,80	0,80
14593	0,80	0,80	0,80
14595	0,80	0,80	0,80
14596	0,80	0,80	0,80
14597	0,80	0,80	0,80
14598	0,80	0,80	0,80
14599	0,80	0,80	0,80
14600	0,80	0,80	0,80
14601	0,80	0,80	0,80
14602	0,80	0,80	0,80
14603	0,80	0,80	0,80
14604	0,80	0,80	0,80
14605	0,80	0,80	0,80
14608	0,80	0,80	0,80
14609	0,80	0,80	0,80
14611	0,80	0,80	0,80
14617	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14618		2,92	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14619		2,33	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14620		2,30	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14621		2,31	0,00	Relatief					1963	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14622		3,03	0,00	Relatief					2004	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14623		2,75	0,00	Relatief					1974	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14624		4,61	0,00	Relatief					1978	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14625		2,38	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14627		5,05	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14630		3,34	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14631		5,40	0,00	Relatief					1800	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14639		6,01	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14640		2,59	0,00	Relatief					1925	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14645		6,32	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14650		6,86	0,00	Relatief					1935	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14658		3,96	0,00	Relatief					1910	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14672		4,29	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14673		7,46	0,00	Relatief					1965	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14688		6,53	0,00	Relatief					1927	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14695		4,53	0,00	Relatief					1999	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14696		7,08	0,00	Relatief					1875	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14718		8,05	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14719		6,72	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14722		6,38	0,00	Relatief					1910	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14723		4,93	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14729		6,58	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14730		2,69	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14731		3,19	0,00	Relatief					2001	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14733		2,73	0,00	Relatief					1990	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14734		4,88	0,00	Relatief					1960	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14736		7,43	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14737		3,03	0,00	Relatief					1962	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14739		3,80	0,00	Relatief					1930	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14744		2,47	0,00	Relatief					1988	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14751		5,96	0,00	Relatief					1950	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14757		4,37	0,00	Relatief					1980	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14777		5,76	0,00	Relatief					2011	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
14618	0,80	0,80	0,80
14619	0,80	0,80	0,80
14620	0,80	0,80	0,80
14621	0,80	0,80	0,80
14622	0,80	0,80	0,80
14623	0,80	0,80	0,80
14624	0,80	0,80	0,80
14625	0,80	0,80	0,80
14627	0,80	0,80	0,80
14630	0,80	0,80	0,80
14631	0,80	0,80	0,80
14639	0,80	0,80	0,80
14640	0,80	0,80	0,80
14645	0,80	0,80	0,80
14650	0,80	0,80	0,80
14658	0,80	0,80	0,80
14672	0,80	0,80	0,80
14673	0,80	0,80	0,80
14688	0,80	0,80	0,80
14695	0,80	0,80	0,80
14696	0,80	0,80	0,80
14718	0,80	0,80	0,80
14719	0,80	0,80	0,80
14722	0,80	0,80	0,80
14723	0,80	0,80	0,80
14729	0,80	0,80	0,80
14730	0,80	0,80	0,80
14731	0,80	0,80	0,80
14733	0,80	0,80	0,80
14734	0,80	0,80	0,80
14736	0,80	0,80	0,80
14737	0,80	0,80	0,80
14739	0,80	0,80	0,80
14744	0,80	0,80	0,80
14751	0,80	0,80	0,80
14757	0,80	0,80	0,80
14777	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
14789		4,96	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14790		3,37	0,00	Relatief					2014	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14791		3,45	0,00	Relatief					2015	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13424		3,73	0,00	Relatief					1890	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		6,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		3,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Ref1. 2k	Ref1. 4k	Ref1. 8k
14789	0,80	0,80	0,80
14790	0,80	0,80	0,80
14791	0,80	0,80	0,80
13424	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
1	0,80	0,80	0,80
2	0,80	0,80	0,80
3	0,80	0,80	0,80
4	0,80	0,80	0,80
5	0,80	0,80	0,80
6	0,80	0,80	0,80
7	0,80	0,80	0,80
8	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80
12	0,80	0,80	0,80
13	0,80	0,80	0,80
14	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80
16	0,80	0,80	0,80
17	0,80	0,80	0,80
18	0,80	0,80	0,80
19	0,80	0,80	0,80
20	0,80	0,80	0,80
21	0,80	0,80	0,80
22	0,80	0,80	0,80
23	0,80	0,80	0,80
24	0,80	0,80	0,80
25	0,80	0,80	0,80
26	0,80	0,80	0,80
27	0,80	0,80	0,80
28	0,80	0,80	0,80
29	0,80	0,80	0,80
30	0,80	0,80	0,80
31	0,80	0,80	0,80
32	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
 wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k
33		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		3,00	0,00	Relatief					0	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14259		3,10	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14246		3,10	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13520	woning 12	6,87	0,00	Relatief					2002	0	0 0 dB	False		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: D1 (toekomstige situatie)
wegverkeerslawaaï - 13262 Afferden
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
33	0,80	0,80	0,80
34	0,80	0,80	0,80
35	0,80	0,80	0,80
36	0,80	0,80	0,80
37	0,80	0,80	0,80
38	0,80	0,80	0,80
39	0,80	0,80	0,80
40	0,80	0,80	0,80
41	0,80	0,80	0,80
42	0,80	0,80	0,80
43	0,80	0,80	0,80
44	0,80	0,80	0,80
45	0,80	0,80	0,80
46	0,80	0,80	0,80
47	0,80	0,80	0,80
48	0,80	0,80	0,80
49	0,80	0,80	0,80
50	0,80	0,80	0,80
51	0,80	0,80	0,80
52	0,80	0,80	0,80
53	0,80	0,80	0,80
54	0,80	0,80	0,80
55	0,80	0,80	0,80
14259	0,80	0,80	0,80
14246	0,80	0,80	0,80
13520	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3. Berekeningsresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: D1 (huidige situatie)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Driemorgen
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	woning 01	1,50	44,92	39,91	34,51	44,79	
01_B	woning 01	4,50	45,12	40,08	34,69	44,97	
02_A	woning 01	1,50	44,11	39,11	33,70	43,98	
02_B	woning 01	4,50	44,46	39,43	34,03	44,32	
03_A	woning 02	1,50	43,46	38,45	33,04	43,32	
03_B	woning 02	4,50	43,57	38,53	33,14	43,42	
03_C	woning 02	7,50	42,29	37,25	31,86	42,14	
04_A	woning 02	1,50	46,21	41,20	35,80	46,08	
04_B	woning 02	4,50	46,16	41,12	35,73	46,01	
04_C	woning 02	7,50	45,27	40,23	34,84	45,12	
05_A	woning 03	1,50	45,76	40,74	35,34	45,62	
05_B	woning 03	4,50	45,76	40,72	35,33	45,61	
05_C	woning 03	7,50	45,00	39,96	34,57	44,85	
06_A	woning 03	1,50	39,71	34,71	29,30	39,58	
06_B	woning 03	4,50	39,62	34,59	29,19	39,48	
06_C	woning 03	7,50	39,21	34,17	28,78	39,06	
07_A	woning 04	1,50	46,25	41,22	35,83	46,11	
08_A	woning 04	1,50	42,04	37,04	31,63	41,91	
08_B	woning 04	4,50	42,14	37,11	31,71	42,00	
09_B	woning 04	4,50	45,31	40,29	34,88	45,17	
10_A	woning 05	1,50	45,78	40,75	35,35	45,64	
11_A	woning 05	1,50	41,18	36,17	30,77	41,05	
11_B	woning 05	4,50	41,09	36,06	30,66	40,95	
12_B	woning 05	4,50	44,86	39,83	34,43	44,72	
13_A	woning 06	1,50	41,79	36,77	31,37	41,65	
13_B	woning 06	4,50	41,79	36,75	31,36	41,64	
14_A	woning 06	1,50	46,35	41,33	35,93	46,21	
14_B	woning 06	4,50	45,96	40,92	35,53	45,81	
15_A	woning 06	1,50	41,87	36,86	31,45	41,73	
15_B	woning 06	4,50	41,66	36,62	31,23	41,51	
16_A	woning 07	1,50	40,27	35,27	29,87	40,14	
16_B	woning 07	4,50	40,36	35,34	29,94	40,22	
17_A	woning 07	1,50	43,94	38,93	33,52	43,80	
17_B	woning 07	4,50	43,91	38,87	33,48	43,76	
18_A	woning 07	1,50	45,11	40,09	34,69	44,97	
18_B	woning 07	4,50	44,96	39,93	34,53	44,82	
19_A	woning 08	1,50	45,42	40,40	35,00	45,28	
19_B	woning 08	4,50	45,22	40,18	34,79	45,07	
20_A	woning 08	1,50	45,30	40,29	34,89	45,17	
20_B	woning 08	4,50	45,10	40,06	34,67	44,95	
21_A	woning 08	1,50	42,19	37,18	31,77	42,05	
21_B	woning 08	4,50	42,13	37,10	31,70	41,99	
22_A	woning 09	1,50	40,38	35,38	29,97	40,25	
22_B	woning 09	4,50	40,48	35,45	30,05	40,34	
23_A	woning 09	1,50	45,38	40,36	34,96	45,24	
23_B	woning 09	4,50	45,17	40,13	34,74	45,02	
24_A	woning 09	1,50	45,16	40,14	34,74	45,02	
24_B	woning 09	4,50	44,88	39,84	34,45	44,73	
25_A	woning 10	1,50	45,07	40,05	34,65	44,93	
25_B	woning 10	4,50	44,82	39,78	34,39	44,67	
26_A	woning 10	1,50	46,32	41,29	35,90	46,18	
26_B	woning 10	4,50	45,84	40,80	35,41	45,69	
27_A	woning 10	1,50	42,62	37,60	32,20	42,48	
27_B	woning 10	4,50	42,33	37,29	31,90	42,18	
28_A	woning 11	1,50	39,72	34,72	29,31	39,59	
28_B	woning 11	4,50	39,82	34,79	29,40	39,68	
29_A	woning 11	1,50	44,97	39,95	34,55	44,83	
29_B	woning 11	4,50	44,69	39,65	34,26	44,54	
30_A	woning 11	1,50	46,16	41,14	35,74	46,02	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: D1 (huidige situatie)
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
30_B	woning 11	4,50	45,69	40,64	35,26	45,54	
31_A	woning 12	1,50	23,42	18,38	12,99	23,27	
32_A	woning 12	1,50	36,11	31,13	25,71	35,98	
33_A	woning 12	1,50	41,28	36,28	30,87	41,15	
34_A	woning 12	1,50	45,29	40,26	34,87	45,15	
34_B	woning 12	4,50	45,23	40,19	34,80	45,08	
35_A	woning 12	1,50	45,17	40,15	34,75	45,03	
35_B	woning 12	4,50	45,18	40,14	34,75	45,03	
36_A	woning 12	1,50	42,55	37,55	32,14	42,42	
36_B	woning 12	4,50	41,44	36,40	31,01	41,29	
37_A	woning 12	1,50	21,39	16,33	10,95	21,24	
37_B	woning 12	4,50	24,32	19,27	13,88	24,17	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D1 (huidige situatie)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koningstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	woning	01	1,50	36,40	31,41	26,00	36,27
01_B	woning	01	4,50	38,28	33,25	27,85	38,14
02_A	woning	01	1,50	35,85	30,86	25,45	35,72
02_B	woning	01	4,50	37,68	32,65	27,26	37,54
03_A	woning	02	1,50	35,10	30,08	24,68	34,96
03_B	woning	02	4,50	36,60	31,55	26,16	36,45
03_C	woning	02	7,50	37,22	32,17	26,78	37,07
04_A	woning	02	1,50	34,51	29,49	24,09	34,37
04_B	woning	02	4,50	36,14	31,08	25,70	35,99
04_C	woning	02	7,50	37,61	32,55	27,17	37,46
05_A	woning	03	1,50	31,80	26,76	21,37	31,65
05_B	woning	03	4,50	33,58	28,51	23,13	33,42
05_C	woning	03	7,50	35,73	30,68	25,30	35,58
06_A	woning	03	1,50	20,88	15,61	10,31	20,65
06_B	woning	03	4,50	23,48	18,26	12,94	23,27
06_C	woning	03	7,50	27,28	22,14	16,79	27,10
07_A	woning	04	1,50	26,03	20,93	15,56	25,86
08_A	woning	04	1,50	28,42	23,37	17,98	28,27
08_B	woning	04	4,50	30,71	25,63	20,26	30,55
09_B	woning	04	4,50	30,04	24,97	19,59	29,88
10_A	woning	05	1,50	25,71	20,59	15,23	25,54
11_A	woning	05	1,50	19,97	14,67	9,39	19,73
11_B	woning	05	4,50	22,05	16,76	11,47	21,82
12_B	woning	05	4,50	28,26	23,19	17,81	28,10
13_A	woning	06	1,50	21,65	16,32	11,05	21,40
13_B	woning	06	4,50	25,78	20,60	15,27	25,59
14_A	woning	06	1,50	21,07	15,76	10,48	20,83
14_B	woning	06	4,50	23,61	18,35	13,05	23,39
15_A	woning	06	1,50	17,40	12,04	6,78	17,14
15_B	woning	06	4,50	19,24	13,91	8,64	18,99
16_A	woning	07	1,50	19,86	14,51	9,25	19,61
16_B	woning	07	4,50	22,57	17,27	11,98	22,33
17_A	woning	07	1,50	18,79	13,39	8,15	18,52
17_B	woning	07	4,50	21,31	15,94	10,69	21,05
18_A	woning	07	1,50	19,23	13,86	8,61	18,97
18_B	woning	07	4,50	21,69	16,35	11,09	21,44
19_A	woning	08	1,50	19,64	14,27	9,02	19,38
19_B	woning	08	4,50	22,02	16,72	11,44	21,78
20_A	woning	08	1,50	18,60	13,21	7,97	18,33
20_B	woning	08	4,50	20,06	14,66	9,42	19,79
21_A	woning	08	1,50	16,04	10,64	5,40	15,77
21_B	woning	08	4,50	18,38	12,99	7,75	18,11
22_A	woning	09	1,50	19,72	14,36	9,11	19,47
22_B	woning	09	4,50	20,69	15,32	10,07	20,43
23_A	woning	09	1,50	19,46	14,10	8,84	19,20
23_B	woning	09	4,50	21,97	16,70	11,41	21,75
24_A	woning	09	1,50	18,74	13,37	8,12	18,48
24_B	woning	09	4,50	20,22	14,85	9,60	19,96
25_A	woning	10	1,50	19,74	14,38	9,12	19,48
25_B	woning	10	4,50	22,39	17,14	11,84	22,17
26_A	woning	10	1,50	19,54	14,17	8,91	19,28
26_B	woning	10	4,50	21,74	16,43	11,15	21,50
27_A	woning	10	1,50	15,43	10,05	4,80	15,17
27_B	woning	10	4,50	17,51	12,16	6,90	17,26
28_A	woning	11	1,50	19,13	13,74	8,50	18,86
28_B	woning	11	4,50	20,67	15,26	10,03	20,40
29_A	woning	11	1,50	18,15	12,74	7,51	17,88
29_B	woning	11	4,50	19,75	14,34	9,10	19,48
30_A	woning	11	1,50	14,17	8,78	3,54	13,90

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: D1 (huidige situatie)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koningstraat
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
30_B	woning 11	4,50	16,60	11,23	5,98	16,34	
31_A	woning 12	1,50	28,93	23,90	18,50	28,79	
32_A	woning 12	1,50	20,67	15,36	10,08	20,43	
33_A	woning 12	1,50	17,68	12,37	7,09	17,44	
34_A	woning 12	1,50	24,57	19,44	14,08	24,39	
34_B	woning 12	4,50	27,89	22,80	17,43	27,73	
35_A	woning 12	1,50	22,54	17,27	11,97	22,31	
35_B	woning 12	4,50	27,42	22,32	16,96	27,25	
36_A	woning 12	1,50	24,46	19,17	13,88	24,23	
36_B	woning 12	4,50	31,74	26,69	21,30	31,59	
37_A	woning 12	1,50	23,63	18,35	13,06	23,40	
37_B	woning 12	4,50	29,37	24,28	18,91	29,21	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D1 (toekomstige situatie)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Binnenplanse wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	woning 01	1,50	31,24	26,25	20,84	31,11	
01_B	woning 01	4,50	32,93	27,91	22,51	32,79	
02_A	woning 01	1,50	30,02	25,02	19,61	29,89	
02_B	woning 01	4,50	32,14	27,11	21,71	32,00	
03_A	woning 02	1,50	26,21	21,23	15,81	26,08	
03_B	woning 02	4,50	23,59	18,57	13,17	23,45	
03_C	woning 02	7,50	21,94	16,92	11,52	21,80	
04_A	woning 02	1,50	36,35	31,37	25,95	36,22	
04_B	woning 02	4,50	38,12	33,12	27,71	37,99	
04_C	woning 02	7,50	38,70	33,67	28,27	38,56	
05_A	woning 03	1,50	37,93	32,95	27,53	37,80	
05_B	woning 03	4,50	39,81	34,79	29,39	39,67	
05_C	woning 03	7,50	40,46	35,43	30,03	40,32	
06_A	woning 03	1,50	37,38	32,41	26,99	37,26	
06_B	woning 03	4,50	38,57	33,56	28,15	38,43	
06_C	woning 03	7,50	39,20	34,18	28,78	39,06	
07_A	woning 04	1,50	40,25	35,24	29,84	40,12	
08_A	woning 04	1,50	28,19	23,24	17,81	28,08	
08_B	woning 04	4,50	28,17	23,17	17,76	28,04	
09_B	woning 04	4,50	41,73	36,71	31,31	41,59	
10_A	woning 05	1,50	41,06	36,05	30,64	40,92	
11_A	woning 05	1,50	39,05	34,04	28,64	38,92	
11_B	woning 05	4,50	40,66	35,63	30,23	40,52	
12_B	woning 05	4,50	42,28	37,25	31,86	42,14	
13_A	woning 06	1,50	36,98	31,96	26,57	36,84	
13_B	woning 06	4,50	38,61	33,57	28,17	38,46	
14_A	woning 06	1,50	41,99	36,97	31,57	41,85	
14_B	woning 06	4,50	43,65	38,61	33,22	43,50	
15_A	woning 06	1,50	40,12	35,11	29,70	39,98	
15_B	woning 06	4,50	41,65	36,62	31,22	41,51	
16_A	woning 07	1,50	38,28	33,29	27,87	38,15	
16_B	woning 07	4,50	40,17	35,15	29,75	40,03	
17_A	woning 07	1,50	41,58	36,57	31,17	41,45	
17_B	woning 07	4,50	43,30	38,28	32,88	43,16	
18_A	woning 07	1,50	42,26	37,25	31,84	42,12	
18_B	woning 07	4,50	43,93	38,90	33,51	43,79	
19_A	woning 08	1,50	42,46	37,44	32,04	42,32	
19_B	woning 08	4,50	44,10	39,07	33,68	43,96	
20_A	woning 08	1,50	42,71	37,70	32,30	42,58	
20_B	woning 08	4,50	44,38	39,35	33,96	44,24	
21_A	woning 08	1,50	40,79	35,78	30,38	40,66	
21_B	woning 08	4,50	42,49	37,46	32,06	42,35	
22_A	woning 09	1,50	38,18	33,17	27,77	38,05	
22_B	woning 09	4,50	40,02	35,00	29,60	39,88	
23_A	woning 09	1,50	43,01	38,00	32,59	42,87	
23_B	woning 09	4,50	44,56	39,52	34,13	44,41	
24_A	woning 09	1,50	43,58	38,57	33,16	43,44	
24_B	woning 09	4,50	45,03	40,00	34,60	44,89	
25_A	woning 10	1,50	43,12	38,11	32,70	42,98	
25_B	woning 10	4,50	44,58	39,54	34,15	44,43	
26_A	woning 10	1,50	44,28	39,26	33,86	44,14	
26_B	woning 10	4,50	45,46	40,42	35,03	45,31	
27_A	woning 10	1,50	42,65	37,63	32,23	42,51	
27_B	woning 10	4,50	43,60	38,56	33,17	43,45	
28_A	woning 11	1,50	38,84	33,84	28,43	38,71	
28_B	woning 11	4,50	40,37	35,35	29,94	40,23	
29_A	woning 11	1,50	45,44	40,41	35,02	45,30	
29_B	woning 11	4,50	46,13	41,09	35,70	45,98	
30_A	woning 11	1,50	43,87	38,85	33,45	43,73	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: D1 (toekomstige situatie)
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Binnenplanse wegen
Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
30_B	woning 11	4,50	44,22	39,18	33,79	44,07	
31_A	woning 12	1,50	40,86	35,89	30,47	40,74	
32_A	woning 12	1,50	43,15	38,16	32,75	43,02	
33_A	woning 12	1,50	37,94	32,95	27,54	37,81	
34_A	woning 12	1,50	34,54	29,55	24,13	34,41	
34_B	woning 12	4,50	36,18	31,16	25,76	36,04	
35_A	woning 12	1,50	32,47	27,49	22,07	32,34	
35_B	woning 12	4,50	34,09	29,07	23,67	33,95	
36_A	woning 12	1,50	27,84	22,88	17,45	27,72	
36_B	woning 12	4,50	31,27	26,29	20,87	31,14	
37_A	woning 12	1,50	38,84	33,87	28,45	38,72	
37_B	woning 12	4,50	41,04	36,04	30,63	40,91	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D1 (toekomstige situatie)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Driemorgen
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	woning 01	1,50	50,06	45,05	39,65	49,93	
01_B	woning 01	4,50	50,26	45,22	39,83	50,11	
02_A	woning 01	1,50	49,25	44,25	38,84	49,12	
02_B	woning 01	4,50	49,60	44,57	39,17	49,46	
03_A	woning 02	1,50	48,60	43,59	38,18	48,46	
03_B	woning 02	4,50	48,71	43,67	38,28	48,56	
03_C	woning 02	7,50	47,43	42,39	37,00	47,28	
04_A	woning 02	1,50	51,35	46,33	40,94	51,21	
04_B	woning 02	4,50	51,30	46,26	40,87	51,15	
04_C	woning 02	7,50	50,41	45,37	39,98	50,26	
05_A	woning 03	1,50	50,90	45,88	40,48	50,76	
05_B	woning 03	4,50	50,90	45,86	40,47	50,75	
05_C	woning 03	7,50	50,14	45,10	39,71	49,99	
06_A	woning 03	1,50	44,85	39,84	34,44	44,72	
06_B	woning 03	4,50	44,76	39,73	34,33	44,62	
06_C	woning 03	7,50	44,35	39,31	33,92	44,20	
07_A	woning 04	1,50	51,39	46,36	40,97	51,25	
08_A	woning 04	1,50	47,18	42,18	36,77	47,05	
08_B	woning 04	4,50	47,28	42,25	36,85	47,14	
09_B	woning 04	4,50	50,45	45,42	40,02	50,31	
10_A	woning 05	1,50	50,92	45,89	40,49	50,78	
11_A	woning 05	1,50	46,32	41,31	35,91	46,19	
11_B	woning 05	4,50	46,23	41,19	35,80	46,08	
12_B	woning 05	4,50	50,00	44,97	39,57	49,86	
13_A	woning 06	1,50	46,93	41,91	36,51	46,79	
13_B	woning 06	4,50	46,93	41,89	36,50	46,78	
14_A	woning 06	1,50	51,49	46,47	41,07	51,35	
14_B	woning 06	4,50	51,10	46,06	40,67	50,95	
15_A	woning 06	1,50	47,01	42,00	36,59	46,87	
15_B	woning 06	4,50	46,80	41,76	36,37	46,65	
16_A	woning 07	1,50	45,41	40,41	35,01	45,28	
16_B	woning 07	4,50	45,50	40,48	35,08	45,36	
17_A	woning 07	1,50	49,08	44,07	38,66	48,94	
17_B	woning 07	4,50	49,05	44,01	38,62	48,90	
18_A	woning 07	1,50	50,25	45,23	39,83	50,11	
18_B	woning 07	4,50	50,10	45,07	39,67	49,96	
19_A	woning 08	1,50	50,56	45,54	40,14	50,42	
19_B	woning 08	4,50	50,36	45,32	39,93	50,21	
20_A	woning 08	1,50	50,44	45,42	40,03	50,30	
20_B	woning 08	4,50	50,24	45,20	39,81	50,09	
21_A	woning 08	1,50	47,33	42,32	36,91	47,19	
21_B	woning 08	4,50	47,27	42,23	36,84	47,12	
22_A	woning 09	1,50	45,52	40,52	35,11	45,39	
22_B	woning 09	4,50	45,62	40,59	35,19	45,48	
23_A	woning 09	1,50	50,52	45,50	40,10	50,38	
23_B	woning 09	4,50	50,31	45,27	39,88	50,16	
24_A	woning 09	1,50	50,30	45,28	39,88	50,16	
24_B	woning 09	4,50	50,02	44,98	39,59	49,87	
25_A	woning 10	1,50	50,21	45,19	39,79	50,07	
25_B	woning 10	4,50	49,96	44,92	39,53	49,81	
26_A	woning 10	1,50	51,46	46,43	41,04	51,32	
26_B	woning 10	4,50	50,98	45,94	40,55	50,83	
27_A	woning 10	1,50	47,76	42,74	37,34	47,62	
27_B	woning 10	4,50	47,47	42,43	37,04	47,32	
28_A	woning 11	1,50	44,86	39,86	34,45	44,73	
28_B	woning 11	4,50	44,96	39,93	34,54	44,82	
29_A	woning 11	1,50	50,11	45,09	39,69	49,97	
29_B	woning 11	4,50	49,83	44,79	39,40	49,68	
30_A	woning 11	1,50	51,30	46,28	40,88	51,16	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: D1 (toekomstige situatie)
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
30_B	woning 11	4,50	50,83	45,78	40,40	50,68	
31_A	woning 12	1,50	28,56	23,52	18,13	28,41	
32_A	woning 12	1,50	41,25	36,27	30,85	41,12	
33_A	woning 12	1,50	46,42	41,42	36,01	46,29	
34_A	woning 12	1,50	50,43	45,40	40,01	50,29	
34_B	woning 12	4,50	50,37	45,33	39,94	50,22	
35_A	woning 12	1,50	50,31	45,29	39,89	50,17	
35_B	woning 12	4,50	50,32	45,28	39,89	50,17	
36_A	woning 12	1,50	47,69	42,69	37,28	47,56	
36_B	woning 12	4,50	46,58	41,54	36,15	46,43	
37_A	woning 12	1,50	26,53	21,47	16,09	26,38	
37_B	woning 12	4,50	29,46	24,41	19,02	29,31	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: D1 (toekomstige situatie)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koningstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	woning 01	1,50	37,15	32,16	26,75	37,02	
01_B	woning 01	4,50	39,03	34,00	28,60	38,89	
02_A	woning 01	1,50	36,60	31,61	26,20	36,47	
02_B	woning 01	4,50	38,43	33,40	28,01	38,29	
03_A	woning 02	1,50	35,85	30,83	25,43	35,71	
03_B	woning 02	4,50	37,35	32,30	26,91	37,20	
03_C	woning 02	7,50	37,98	32,92	27,53	37,82	
04_A	woning 02	1,50	35,26	30,24	24,84	35,12	
04_B	woning 02	4,50	36,88	31,83	26,44	36,73	
04_C	woning 02	7,50	38,35	33,29	27,91	38,20	
05_A	woning 03	1,50	32,54	27,51	22,11	32,40	
05_B	woning 03	4,50	34,32	29,26	23,88	34,17	
05_C	woning 03	7,50	36,47	31,42	26,03	36,32	
06_A	woning 03	1,50	21,52	16,24	10,94	21,29	
06_B	woning 03	4,50	24,13	18,90	13,59	23,92	
06_C	woning 03	7,50	27,93	22,79	17,44	27,75	
07_A	woning 04	1,50	26,76	21,65	16,29	26,59	
08_A	woning 04	1,50	29,17	24,11	18,73	29,02	
08_B	woning 04	4,50	31,46	26,38	21,00	31,30	
09_B	woning 04	4,50	30,78	25,70	20,32	30,62	
10_A	woning 05	1,50	26,44	21,33	15,96	26,27	
11_A	woning 05	1,50	20,63	15,32	10,04	20,39	
11_B	woning 05	4,50	22,73	17,44	12,16	22,50	
12_B	woning 05	4,50	29,00	23,92	18,55	28,84	
13_A	woning 06	1,50	22,39	17,06	11,79	22,14	
13_B	woning 06	4,50	26,53	21,35	16,01	26,33	
14_A	woning 06	1,50	21,79	16,48	11,20	21,55	
14_B	woning 06	4,50	24,32	19,06	13,76	24,10	
15_A	woning 06	1,50	18,05	12,69	7,43	17,79	
15_B	woning 06	4,50	19,89	14,55	9,29	19,64	
16_A	woning 07	1,50	20,56	15,21	9,95	20,31	
16_B	woning 07	4,50	23,25	17,95	12,67	23,01	
17_A	woning 07	1,50	19,50	14,10	8,86	19,23	
17_B	woning 07	4,50	22,02	16,64	11,39	21,76	
18_A	woning 07	1,50	19,95	14,58	9,32	19,69	
18_B	woning 07	4,50	22,39	17,05	11,79	22,14	
19_A	woning 08	1,50	20,37	15,00	9,75	20,11	
19_B	woning 08	4,50	22,74	17,44	12,16	22,50	
20_A	woning 08	1,50	19,33	13,94	8,69	19,06	
20_B	woning 08	4,50	20,76	15,35	10,11	20,49	
21_A	woning 08	1,50	16,77	11,37	6,13	16,50	
21_B	woning 08	4,50	19,08	13,69	8,44	18,81	
22_A	woning 09	1,50	20,42	15,06	9,81	20,17	
22_B	woning 09	4,50	21,39	16,02	10,77	21,13	
23_A	woning 09	1,50	20,20	14,84	9,58	19,94	
23_B	woning 09	4,50	22,70	17,43	12,13	22,47	
24_A	woning 09	1,50	19,48	14,11	8,86	19,22	
24_B	woning 09	4,50	20,94	15,57	10,31	20,68	
25_A	woning 10	1,50	20,47	15,12	9,86	20,22	
25_B	woning 10	4,50	23,12	17,86	12,56	22,90	
26_A	woning 10	1,50	20,28	14,90	9,65	20,02	
26_B	woning 10	4,50	22,46	17,16	11,87	22,22	
27_A	woning 10	1,50	16,15	10,77	5,52	15,89	
27_B	woning 10	4,50	18,22	12,86	7,60	17,96	
28_A	woning 11	1,50	19,82	14,44	9,19	19,56	
28_B	woning 11	4,50	21,37	15,96	10,73	21,10	
29_A	woning 11	1,50	18,88	13,47	8,24	18,61	
29_B	woning 11	4,50	20,47	15,05	9,82	20,19	
30_A	woning 11	1,50	14,93	9,54	4,29	14,66	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: D1 (toekomstige situatie)
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
30_B	woning 11	4,50	17,32	11,94	6,69	17,06
31_A	woning 12	1,50	29,66	24,64	19,24	29,52
32_A	woning 12	1,50	21,34	16,03	10,75	21,10
33_A	woning 12	1,50	18,40	13,08	7,80	18,16
34_A	woning 12	1,50	25,32	20,18	14,83	25,14
34_B	woning 12	4,50	28,64	23,55	18,18	28,48
35_A	woning 12	1,50	23,30	18,02	12,73	23,07
35_B	woning 12	4,50	28,17	23,08	17,71	28,01
36_A	woning 12	1,50	25,21	19,92	14,63	24,98
36_B	woning 12	4,50	32,49	27,43	22,05	32,34
37_A	woning 12	1,50	24,34	19,05	13,76	24,11
37_B	woning 12	4,50	30,07	24,99	19,62	29,91

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

toetspunt	hoogte [m]	excl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som
01_A	1,5	44,79	--	44,79	36,27	--	36,27	49,93	--	49,93	37,02	--	37,02	31,11	--	31,11
01_B	4,5	44,97	--	44,97	38,14	--	38,14	50,11	--	50,11	38,89	--	38,89	32,79	--	32,79
02_A	1,5	43,98	--	43,98	35,72	--	35,72	49,12	--	49,12	36,47	--	36,47	29,89	--	29,89
02_B	4,5	44,32	--	44,32	37,54	--	37,54	49,46	--	49,46	38,29	--	38,29	32,00	--	32,00
03_A	1,5	43,32	--	43,32	34,96	--	34,96	48,46	--	48,46	35,71	--	35,71	26,08	--	26,08
03_B	4,5	43,42	--	43,42	36,45	--	36,45	48,56	--	48,56	37,20	--	37,20	23,45	--	23,45
03_C	7,5	42,14	--	42,14	37,07	--	37,07	47,28	--	47,28	37,82	--	37,82	21,80	--	21,80
04_A	1,5	46,08	--	46,08	34,37	--	34,37	51,21	--	51,21	35,12	--	35,12	36,22	--	36,22
04_B	4,5	46,01	--	46,01	35,99	--	35,99	51,15	--	51,15	36,73	--	36,73	37,99	--	37,99
04_C	7,5	45,12	--	45,12	37,46	--	37,46	50,26	--	50,26	38,20	--	38,20	38,56	--	38,56
05_A	1,5	45,62	--	45,62	31,65	--	31,65	50,76	--	50,76	32,40	--	32,40	37,80	--	37,80
05_B	4,5	45,61	--	45,61	33,42	--	33,42	50,75	--	50,75	34,17	--	34,17	39,67	--	39,67
05_C	7,5	44,85	--	44,85	35,58	--	35,58	49,99	--	49,99	36,32	--	36,32	40,32	--	40,32
06_A	1,5	39,58	--	39,58	20,65	--	20,65	44,72	--	44,72	21,29	--	21,29	37,26	--	37,26
06_B	4,5	39,48	--	39,48	23,27	--	23,27	44,62	--	44,62	23,92	--	23,92	38,43	--	38,43
06_C	7,5	39,06	--	39,06	27,10	--	27,10	44,20	--	44,20	27,75	--	27,75	39,06	--	39,06
07_A	1,5	46,11	--	46,11	25,86	--	25,86	51,25	--	51,25	26,59	--	26,59	40,12	--	40,12
08_A	1,5	41,91	--	41,91	28,27	--	28,27	47,05	--	47,05	29,02	--	29,02	28,08	--	28,08
08_B	4,5	42,00	--	42,00	30,55	--	30,55	47,14	--	47,14	31,30	--	31,30	28,04	--	28,04
09_B	4,5	45,17	--	45,17	29,88	--	29,88	50,31	--	50,31	30,62	--	30,62	41,59	--	41,59
10_A	1,5	45,64	--	45,64	25,54	--	25,54	50,78	--	50,78	26,27	--	26,27	40,92	--	40,92
11_A	1,5	41,05	--	41,05	19,73	--	19,73	46,19	--	46,19	20,39	--	20,39	38,92	--	38,92
11_B	4,5	40,95	--	40,95	21,82	--	21,82	46,08	--	46,08	22,50	--	22,50	40,52	--	40,52
12_B	4,5	44,72	--	44,72	28,10	--	28,10	49,86	--	49,86	28,84	--	28,84	42,14	--	42,14
13_A	1,5	41,65	--	41,65	21,40	--	21,40	46,79	--	46,79	22,14	--	22,14	36,84	--	36,84
13_B	4,5	41,64	--	41,64	25,59	--	25,59	46,78	--	46,78	26,33	--	26,33	38,46	--	38,46
14_A	1,5	46,21	--	46,21	20,83	--	20,83	51,35	--	51,35	21,55	--	21,55	41,85	--	41,85
14_B	4,5	45,81	--	45,81	23,39	--	23,39	50,95	--	50,95	24,10	--	24,10	43,50	--	43,50
15_A	1,5	41,73	--	41,73	17,14	--	17,14	46,87	--	46,87	17,79	--	17,79	39,98	--	39,98
15_B	4,5	41,51	--	41,51	18,99	--	18,99	46,65	--	46,65	19,64	--	19,64	41,51	--	41,51
16_A	1,5	40,14	--	40,14	19,61	--	19,61	45,28	--	45,28	20,31	--	20,31	38,15	--	38,15
16_B	4,5	40,22	--	40,22	22,33	--	22,33	45,36	--	45,36	23,01	--	23,01	40,03	--	40,03
17_A	1,5	43,80	--	43,80	18,52	--	18,52	48,94	--	48,94	19,23	--	19,23	41,45	--	41,45
17_B	4,5	43,76	--	43,76	21,05	--	21,05	48,90	--	48,90	21,76	--	21,76	43,16	--	43,16
18_A	1,5	44,97	--	44,97	18,97	--	18,97	50,11	--	50,11	19,69	--	19,69	42,12	--	42,12

Geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeer

toetspunt	hoogte [m]	excl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		≤70	λ=70	som	≤70	λ=70	som	≤70	λ=70	som	≤70	λ=70	som	≤70	λ=70	som
18_B	4,5	44,82	--	44,82	21,44	--	21,44	49,96	--	49,96	22,14	--	22,14	43,79	--	43,79
19_A	1,5	45,28	--	45,28	19,38	--	19,38	50,42	--	50,42	20,11	--	20,11	42,32	--	42,32
19_B	4,5	45,07	--	45,07	21,78	--	21,78	50,21	--	50,21	22,50	--	22,50	43,96	--	43,96
20_A	1,5	45,17	--	45,17	18,33	--	18,33	50,30	--	50,30	19,06	--	19,06	42,58	--	42,58
20_B	4,5	44,95	--	44,95	19,79	--	19,79	50,09	--	50,09	20,49	--	20,49	44,24	--	44,24
21_A	1,5	42,05	--	42,05	15,77	--	15,77	47,19	--	47,19	16,50	--	16,50	40,66	--	40,66
21_B	4,5	41,99	--	41,99	18,11	--	18,11	47,12	--	47,12	18,81	--	18,81	42,35	--	42,35
22_A	1,5	40,25	--	40,25	19,47	--	19,47	45,39	--	45,39	20,17	--	20,17	38,05	--	38,05
22_B	4,5	40,34	--	40,34	20,43	--	20,43	45,48	--	45,48	21,13	--	21,13	39,88	--	39,88
23_A	1,5	45,24	--	45,24	19,20	--	19,20	50,38	--	50,38	19,94	--	19,94	42,87	--	42,87
23_B	4,5	45,02	--	45,02	21,75	--	21,75	50,16	--	50,16	22,47	--	22,47	44,41	--	44,41
24_A	1,5	45,02	--	45,02	18,48	--	18,48	50,16	--	50,16	19,22	--	19,22	43,44	--	43,44
24_B	4,5	44,73	--	44,73	19,96	--	19,96	49,87	--	49,87	20,68	--	20,68	44,89	--	44,89
25_A	1,5	44,93	--	44,93	19,48	--	19,48	50,07	--	50,07	20,22	--	20,22	42,98	--	42,98
25_B	4,5	44,67	--	44,67	22,17	--	22,17	49,81	--	49,81	22,90	--	22,90	44,43	--	44,43
26_A	1,5	46,18	--	46,18	19,28	--	19,28	51,32	--	51,32	20,02	--	20,02	44,14	--	44,14
26_B	4,5	45,69	--	45,69	21,50	--	21,50	50,83	--	50,83	22,22	--	22,22	45,31	--	45,31
27_A	1,5	42,48	--	42,48	15,17	--	15,17	47,62	--	47,62	15,89	--	15,89	42,51	--	42,51
27_B	4,5	42,18	--	42,18	17,26	--	17,26	47,32	--	47,32	17,96	--	17,96	43,45	--	43,45
28_A	1,5	39,59	--	39,59	18,86	--	18,86	44,73	--	44,73	19,56	--	19,56	38,71	--	38,71
28_B	4,5	39,68	--	39,68	20,40	--	20,40	44,82	--	44,82	21,10	--	21,10	40,23	--	40,23
29_A	1,5	44,83	--	44,83	17,88	--	17,88	49,97	--	49,97	18,61	--	18,61	45,30	--	45,30
29_B	4,5	44,54	--	44,54	19,48	--	19,48	49,68	--	49,68	20,19	--	20,19	45,98	--	45,98
30_A	1,5	46,02	--	46,02	13,90	--	13,90	51,16	--	51,16	14,66	--	14,66	43,73	--	43,73
30_B	4,5	45,54	--	45,54	16,34	--	16,34	50,68	--	50,68	17,06	--	17,06	44,07	--	44,07
31_A	1,5	23,27	--	23,27	28,79	--	28,79	28,41	--	28,41	29,52	--	29,52	40,74	--	40,74
32_A	1,5	35,98	--	35,98	20,43	--	20,43	41,12	--	41,12	21,10	--	21,10	43,02	--	43,02
33_A	1,5	41,15	--	41,15	17,44	--	17,44	46,29	--	46,29	18,16	--	18,16	37,81	--	37,81
34_A	1,5	45,15	--	45,15	24,39	--	24,39	50,29	--	50,29	25,14	--	25,14	34,41	--	34,41
34_B	4,5	45,08	--	45,08	27,73	--	27,73	50,22	--	50,22	28,48	--	28,48	36,04	--	36,04
35_A	1,5	45,03	--	45,03	22,31	--	22,31	50,17	--	50,17	23,07	--	23,07	32,34	--	32,34
35_B	4,5	45,03	--	45,03	27,25	--	27,25	50,17	--	50,17	28,01	--	28,01	33,95	--	33,95
36_A	1,5	42,42	--	42,42	24,23	--	24,23	47,56	--	47,56	24,98	--	24,98	27,72	--	27,72
36_B	4,5	41,29	--	41,29	31,59	--	31,59	46,43	--	46,43	32,34	--	32,34	31,14	--	31,14
37_A	1,5	21,24	--	21,24	23,40	--	23,40	26,38	--	26,38	24,11	--	24,11	38,72	--	38,72

toetspunt	hoogte [m]	excl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som
37_B	4,5	24,17	--	24,17	29,21	--	29,21	29,31	--	29,31	29,91	--	29,91	40,91	--	40,91

toetspunt	hoogte [m]	incl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som
01_A	1,5	39,79	--	39,79	31,27	--	31,27	44,93	--	44,93	32,02	--	32,02	26,11	--	26,11
01_B	4,5	39,97	--	39,97	33,14	--	33,14	45,11	--	45,11	33,89	--	33,89	27,79	--	27,79
02_A	1,5	38,98	--	38,98	30,72	--	30,72	44,12	--	44,12	31,47	--	31,47	24,89	--	24,89
02_B	4,5	39,32	--	39,32	32,54	--	32,54	44,46	--	44,46	33,29	--	33,29	27,00	--	27,00
03_A	1,5	38,32	--	38,32	29,96	--	29,96	43,46	--	43,46	30,71	--	30,71	21,08	--	21,08
03_B	4,5	38,42	--	38,42	31,45	--	31,45	43,56	--	43,56	32,20	--	32,20	18,45	--	18,45
03_C	7,5	37,14	--	37,14	32,07	--	32,07	42,28	--	42,28	32,82	--	32,82	16,80	--	16,80
04_A	1,5	41,08	--	41,08	29,37	--	29,37	46,21	--	46,21	30,12	--	30,12	31,22	--	31,22
04_B	4,5	41,01	--	41,01	30,99	--	30,99	46,15	--	46,15	31,73	--	31,73	32,99	--	32,99
04_C	7,5	40,12	--	40,12	32,46	--	32,46	45,26	--	45,26	33,20	--	33,20	33,56	--	33,56
05_A	1,5	40,62	--	40,62	26,65	--	26,65	45,76	--	45,76	27,40	--	27,40	32,80	--	32,80
05_B	4,5	40,61	--	40,61	28,42	--	28,42	45,75	--	45,75	29,17	--	29,17	34,67	--	34,67
05_C	7,5	39,85	--	39,85	30,58	--	30,58	44,99	--	44,99	31,32	--	31,32	35,32	--	35,32
06_A	1,5	34,58	--	34,58	15,65	--	15,65	39,72	--	39,72	16,29	--	16,29	32,26	--	32,26
06_B	4,5	34,48	--	34,48	18,27	--	18,27	39,62	--	39,62	18,92	--	18,92	33,43	--	33,43
06_C	7,5	34,06	--	34,06	22,10	--	22,10	39,20	--	39,20	22,75	--	22,75	34,06	--	34,06
07_A	1,5	41,11	--	41,11	20,86	--	20,86	46,25	--	46,25	21,59	--	21,59	35,12	--	35,12
08_A	1,5	36,91	--	36,91	23,27	--	23,27	42,05	--	42,05	24,02	--	24,02	23,08	--	23,08
08_B	4,5	37,00	--	37,00	25,55	--	25,55	42,14	--	42,14	26,30	--	26,30	23,04	--	23,04
09_B	4,5	40,17	--	40,17	24,88	--	24,88	45,31	--	45,31	25,62	--	25,62	36,59	--	36,59
10_A	1,5	40,64	--	40,64	20,54	--	20,54	45,78	--	45,78	21,27	--	21,27	35,92	--	35,92
11_A	1,5	36,05	--	36,05	14,73	--	14,73	41,19	--	41,19	15,39	--	15,39	33,92	--	33,92
11_B	4,5	35,95	--	35,95	16,82	--	16,82	41,08	--	41,08	17,50	--	17,50	35,52	--	35,52
12_B	4,5	39,72	--	39,72	23,10	--	23,10	44,86	--	44,86	23,84	--	23,84	37,14	--	37,14
13_A	1,5	36,65	--	36,65	16,40	--	16,40	41,79	--	41,79	17,14	--	17,14	31,84	--	31,84
13_B	4,5	36,64	--	36,64	20,59	--	20,59	41,78	--	41,78	21,33	--	21,33	33,46	--	33,46
14_A	1,5	41,21	--	41,21	15,83	--	15,83	46,35	--	46,35	16,55	--	16,55	36,85	--	36,85
14_B	4,5	40,81	--	40,81	18,39	--	18,39	45,95	--	45,95	19,10	--	19,10	38,50	--	38,50
15_A	1,5	36,73	--	36,73	12,14	--	12,14	41,87	--	41,87	12,79	--	12,79	34,98	--	34,98
15_B	4,5	36,51	--	36,51	13,99	--	13,99	41,65	--	41,65	14,64	--	14,64	36,51	--	36,51
16_A	1,5	35,14	--	35,14	14,61	--	14,61	40,28	--	40,28	15,31	--	15,31	33,15	--	33,15
16_B	4,5	35,22	--	35,22	17,33	--	17,33	40,36	--	40,36	18,01	--	18,01	35,03	--	35,03
17_A	1,5	38,80	--	38,80	13,52	--	13,52	43,94	--	43,94	14,23	--	14,23	36,45	--	36,45
17_B	4,5	38,76	--	38,76	16,05	--	16,05	43,90	--	43,90	16,76	--	16,76	38,16	--	38,16
18_A	1,5	39,97	--	39,97	13,97	--	13,97	45,11	--	45,11	14,69	--	14,69	37,12	--	37,12

Geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeer

toetspunt	hoogte [m]	incl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som	<70	>= 70	som
18_B	4,5	39,82	--	39,82	16,44	--	16,44	44,96	--	44,96	17,14	--	17,14	38,79	--	38,79
19_A	1,5	40,28	--	40,28	14,38	--	14,38	45,42	--	45,42	15,11	--	15,11	37,32	--	37,32
19_B	4,5	40,07	--	40,07	16,78	--	16,78	45,21	--	45,21	17,50	--	17,50	38,96	--	38,96
20_A	1,5	40,17	--	40,17	13,33	--	13,33	45,30	--	45,30	14,06	--	14,06	37,58	--	37,58
20_B	4,5	39,95	--	39,95	14,79	--	14,79	45,09	--	45,09	15,49	--	15,49	39,24	--	39,24
21_A	1,5	37,05	--	37,05	10,77	--	10,77	42,19	--	42,19	11,50	--	11,50	35,66	--	35,66
21_B	4,5	36,99	--	36,99	13,11	--	13,11	42,12	--	42,12	13,81	--	13,81	37,35	--	37,35
22_A	1,5	35,25	--	35,25	14,47	--	14,47	40,39	--	40,39	15,17	--	15,17	33,05	--	33,05
22_B	4,5	35,34	--	35,34	15,43	--	15,43	40,48	--	40,48	16,13	--	16,13	34,88	--	34,88
23_A	1,5	40,24	--	40,24	14,20	--	14,20	45,38	--	45,38	14,94	--	14,94	37,87	--	37,87
23_B	4,5	40,02	--	40,02	16,75	--	16,75	45,16	--	45,16	17,47	--	17,47	39,41	--	39,41
24_A	1,5	40,02	--	40,02	13,48	--	13,48	45,16	--	45,16	14,22	--	14,22	38,44	--	38,44
24_B	4,5	39,73	--	39,73	14,96	--	14,96	44,87	--	44,87	15,68	--	15,68	39,89	--	39,89
25_A	1,5	39,93	--	39,93	14,48	--	14,48	45,07	--	45,07	15,22	--	15,22	37,98	--	37,98
25_B	4,5	39,67	--	39,67	17,17	--	17,17	44,81	--	44,81	17,90	--	17,90	39,43	--	39,43
26_A	1,5	41,18	--	41,18	14,28	--	14,28	46,32	--	46,32	15,02	--	15,02	39,14	--	39,14
26_B	4,5	40,69	--	40,69	16,50	--	16,50	45,83	--	45,83	17,22	--	17,22	40,31	--	40,31
27_A	1,5	37,48	--	37,48	10,17	--	10,17	42,62	--	42,62	10,89	--	10,89	37,51	--	37,51
27_B	4,5	37,18	--	37,18	12,26	--	12,26	42,32	--	42,32	12,96	--	12,96	38,45	--	38,45
28_A	1,5	34,59	--	34,59	13,86	--	13,86	39,73	--	39,73	14,56	--	14,56	33,71	--	33,71
28_B	4,5	34,68	--	34,68	15,40	--	15,40	39,82	--	39,82	16,10	--	16,10	35,23	--	35,23
29_A	1,5	39,83	--	39,83	12,88	--	12,88	44,97	--	44,97	13,61	--	13,61	40,30	--	40,30
29_B	4,5	39,54	--	39,54	14,48	--	14,48	44,68	--	44,68	15,19	--	15,19	40,98	--	40,98
30_A	1,5	41,02	--	41,02	8,90	--	8,90	46,16	--	46,16	9,66	--	9,66	38,73	--	38,73
30_B	4,5	40,54	--	40,54	11,34	--	11,34	45,68	--	45,68	12,06	--	12,06	39,07	--	39,07
31_A	1,5	18,27	--	18,27	23,79	--	23,79	23,41	--	23,41	24,52	--	24,52	35,74	--	35,74
32_A	1,5	30,98	--	30,98	15,43	--	15,43	36,12	--	36,12	16,10	--	16,10	38,02	--	38,02
33_A	1,5	36,15	--	36,15	12,44	--	12,44	41,29	--	41,29	13,16	--	13,16	32,81	--	32,81
34_A	1,5	40,15	--	40,15	19,39	--	19,39	45,29	--	45,29	20,14	--	20,14	29,41	--	29,41
34_B	4,5	40,08	--	40,08	22,73	--	22,73	45,22	--	45,22	23,48	--	23,48	31,04	--	31,04
35_A	1,5	40,03	--	40,03	17,31	--	17,31	45,17	--	45,17	18,07	--	18,07	27,34	--	27,34
35_B	4,5	40,03	--	40,03	22,25	--	22,25	45,17	--	45,17	23,01	--	23,01	28,95	--	28,95
36_A	1,5	37,42	--	37,42	19,23	--	19,23	42,56	--	42,56	19,98	--	19,98	22,72	--	22,72
36_B	4,5	36,29	--	36,29	26,59	--	26,59	41,43	--	41,43	27,34	--	27,34	26,14	--	26,14
37_A	1,5	16,24	--	16,24	18,40	--	18,40	21,38	--	21,38	19,11	--	19,11	33,72	--	33,72

toetspunt	hoogte [m]	incl. aftrek [dB]														
		Driemorgen (huidig)			Koningstraat (huidig)			Driemorgen (toekomstig)			Koningstraat (toekomstig)			binnenplanse weg (toekomstig)		
		<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som	<70	= 70	som
37_B	4,5	19,17	--	19,17	24,21	--	24,21	24,31	--	24,31	24,91	--	24,91	35,91	--	35,91

