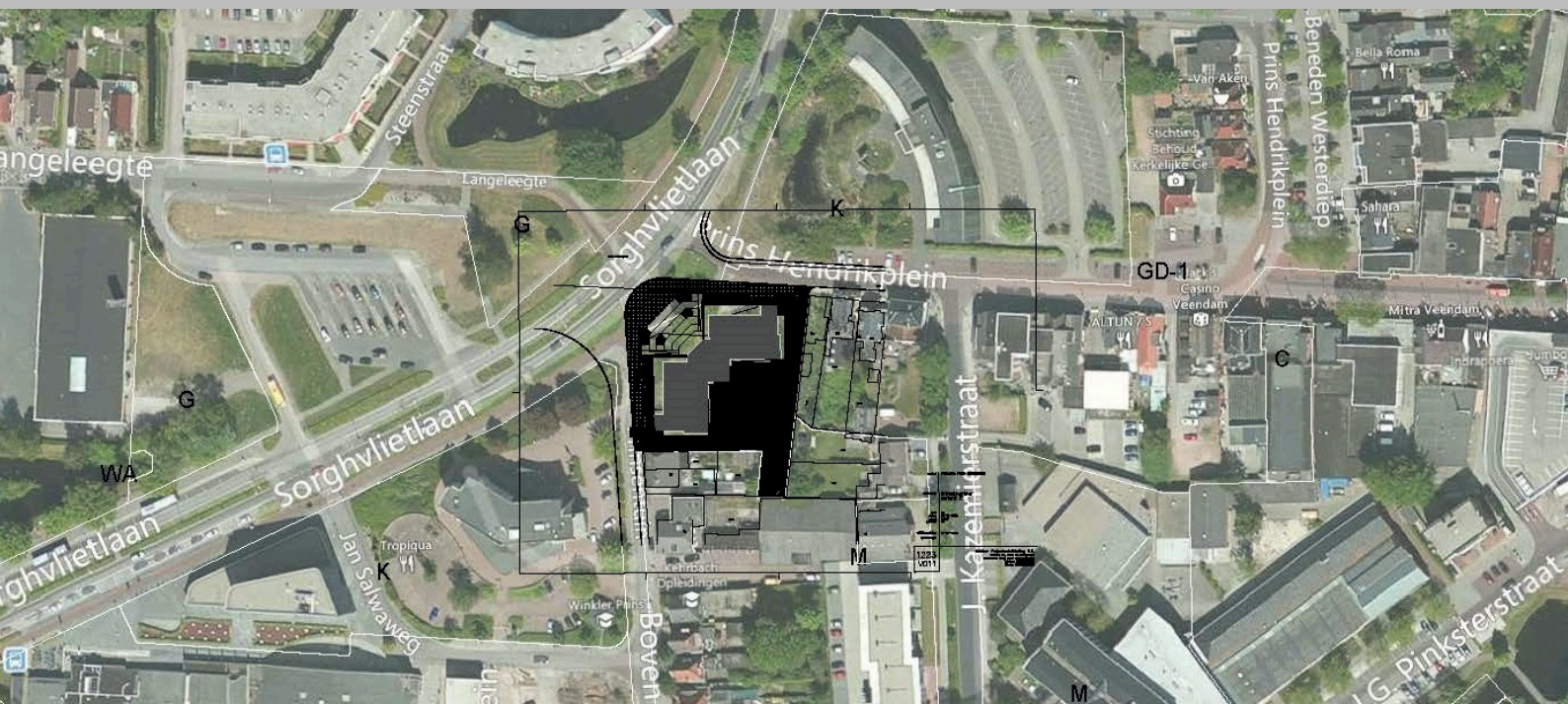


VEENDAM

Prins Hendrikplein ADV



AKOESTISCH ONDERZOEK



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Veendam

Prins Hendrikplein ADV

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

139975

projectleider:

ing. P.J.P. Hommel

auteur(s):

ing. W.K. Swolfs

planstatus

datum:

17-12-2013

opdrachtgever:

Adelaar Projectontwikkeling B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
3. Berekeningsuitgangspunten	9
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	9
3.2. Verkeersgegevens	9
3.3. Ruimtelijke gegevens	11
4. Onderzoek	13
4.1. Rekenresultaten	13
4.2. Maatregelonderzoek	14
4.3. Cumulatie wegverkeerslawaaï	14
5. Conclusie	17

Bijlagen:

1	Invoergegevens
2	Resultaten
3	Resultaten cumulatie

1.1. Aanleiding

De ontwikkeling betreft de bouw van een appartementencomplex waarbinnen 12 luxe appartementen worden gerealiseerd. Het complex heeft een beoogde ligging in het centrumgebied, op de hoek Prins Hendrikplein – Sorghvlietlaan.

Woningen zijn volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Het te ontwikkelen appartementencomplex ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Sorghvlietlaan, Boven Westerdiep, J. Kazemierstraat, R.H. van Deestweg, Beneden Westerdiep en het Prins Hendrikplein. Daarom dient akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder uitgevoerd te worden.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidszone (in meters)	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de binnenzijde van de kant van de weg (aan weerszijden van de weg).

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Dosismaat L_{den}

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Aftrek ex artikel 3.4 RMG 2012

Krachtens artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG) 2012 mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/h of hoger geldt een aftrek van 2 dB.

De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidsbelastingen aan de normstellingen uit de Wgh, zoals in onderhavige situatie het geval is. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan. De uiterste grenswaarde voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg bedraagt volgens de Wgh 63 dB. De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.30 van DGMR.

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en weg (geluidsafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). De verkeersintensiteiten die ten grondslag liggen aan dit akoestisch onderzoek staan vermeld in tabel 3.1.

Voor het akoestisch onderzoek dienen de verkeersintensiteiten voor het jaar 2024 gehanteerd te worden, voor een gemiddelde weekdag. Voor de Sorghvlietlaan heeft de gemeente Veendam de verkeersintensiteit aangeleverd, gebaseerd op verkeerstellingen uit 2005. Deze is doorgerekend naar het planjaar 2024 op basis van een autonome groei van 0,91% per jaar ('Grenzen aan de groei?!', RBOI 2009). Voor de overige wegen zijn geen verkeersintensiteiten bekend. Voor deze wegen heeft de gemeente Veendam een orde van grootte voor de intensiteiten opgegeven. Deze zijn aangenomen voor de autonome situatie in het planjaar 2024.

Nieuwe woningen zorgen voor een toename van het verkeer. Voor de ontwikkelingen binnen het plangebied is deze verkeersgeneratie bepaald aan de hand van kencijfers uit CROW publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', Ede 2012). Binnen de ontwikkeling wordt de bouw van 12 luxe appartementen mogelijk gemaakt. Uitgaande van een weinig stedelijke omgeving (bron: CBS) en een ligging in het gebiedstype 'centrum' geldt hiervoor een verkeersgeneratie van 6,8 mvt/etmaal tot 7,6 mvt/etmaal. Op basis van het gemiddeld autobezit in de gemeente Veendam in vergelijking met Nederlandse gemeente met eenzelfde stedelijkheidsgraad, kan uitgegaan worden van het minimale kencijfer. Zodoende bedraagt de verkeersgeneratie van de ontwikkeling circa 80 mvt/etmaal. Er is geen verdeling van deze voertuigen over het wegennet bekend. Er is uitgegaan van een worstcase situatie waarbij de verkeersintensiteiten op alle relevante wegen met dit aantal verkeersbewegingen toeneemt.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten relevante wegen

	Intensiteiten bronjaar	Intensiteiten 2024	Intensiteiten 2024 incl. ontwikkeling
Sorghvlietlaan	8.200*	9.740	9.820
Prins Hendrikplein	-	2.000	2.080
J. Kazemierstraat	-	2.000	2.080
Boven Westerdiep	-	2.000	2.080
Beneden Westerdiep	-	3.000	3.080
R.H. van Deestweg	-	3.000	3.080

*telgegevens 2005

Voertuigcategorieën en etmaalverdeling

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Voor de voertuigverdelingen is uitgegaan van standaardverdelingen zoals die bekend zijn voor stedelijke hoofdwegen (Sorghvlietlaan) en wijkontsluitingswegen (overige wegen). De bijbehorende voertuig- en etmaalverdelingen zijn weergegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2 Voertuigverdeling per wegtype

Weg	Voertuigverdeling (%) (Licht/Middelzwaar/Zwaar) ¹	Dag-, avond-, nachtpercentages ²
Sorghvlietlaan	Dagperiode: 93,46/5,08/1,46 Avondperiode: 93,46/5,08/1,46 Nachtperiode: 93,46/5,08/1,46	6,70/2,70/1,10
Overige wegen	Dagperiode: 93,46/5,08/1,46 Avondperiode: 93,46/5,08/1,46 Nachtperiode: 93,46/5,08/1,46	6,54/3,76/0,81

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op alle relevante wegen rondom de ontwikkeling geldt een maximum snelheid van 50 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

De Sorghvlietlaan, Boven Westerdiep, J. Kazemierstraat en R.H. van Deestweg zijn voorzien van dicht asfaltbeton (referentiewegdek). Het Prins Hendrikplein en de Beneden Westerdiep zijn voorzien van elementverharding in keperverband.

¹ Dagperiode = 07.00 – 19.00, avondperiode = 19.00 – 23.00, nachtperiode = 23.00 – 07.00

² Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Op basis van een dxf-ondergrond zijn vervolgens ook de voor de locatie relevante rijlijnen en de nieuwe ontwikkeling ingevoerd.

Waarneempunten

Het appartementencomplex wordt uitgevoerd in drie bouwlagen (begane grond, eerste verdieping en tweede verdieping). Niet overal is het gebouw echter even hoog. Aan de voorzijde verspringt de gevel op de tweede verdieping. Aan de beide zijkanten van het gebouw is een deel uitgevoerd in enkel een begane grond. In de volgende figuur is dit weergegeven is een impressie van het ontwerp.



Figuur 3.1 Impressie ontwerp appartementencomplex Prins Hendrikplein

In het akoestisch model zijn deze verschillende bouwhoogte gemodelleerd. Op basis van het ontwerp zijn ook de waarneempunten op het gebouw geplaatst. Deze hebben, afhankelijk van de bouwhoogte, een hoogte van 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter.

Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

4.1. Rekenresultaten

Bij de beoordeling van de geluidsbelasting is het appartementencomplex ingedeeld naar oriëntatie van het gebouw en de verdeling van de appartementen daarbinnen. De volgende indeling is gehanteerd:

- Appartementen georiënteerd op het westen, waarvan:
 - o één hoekappartement met begane grond en eerste verdieping;
 - o één appartement op de begane grond (1,5 meter);
 - o twee appartementen op de eerste verdieping (4,5 meter);
 - o twee appartementen op de tweede verdieping (7,5 meter);
- Appartementen georiënteerd op het noorden, waarvan:
 - o één hoekappartement met begane grond en eerste verdieping;
 - o één appartement op de begane grond (1,5 meter);
 - o twee appartementen op de eerste verdieping (4,5 meter);
 - o twee appartementen op de tweede verdieping (7,5 meter).

De SRM II-geluidsberekeningen zijn opgenomen in bijlage 2 van deze rapportage. In tabel 4.1 is volgens de hiervoor beschreven indeling de maximale geluidsbelasting opgenomen per bron. Voor de hoekappartementen is aangegeven op welke waarneemhoogte de maximale geluidsbelasting wordt gemeten.

Tabel 4.1 Geluidsbelasting per bouwblok (incl. aftrek op basis van artikel 110g Wgh)

Bron	Hoekappartement	Appartement begane grond	Appartementen eerste verdieping	Appartementen tweede verdieping
<i>Appartementen georiënteerd op westen</i>				
Sorghvlietlaan	55 dB (1,5 meter)	56 dB	57 dB	57 dB
Prins Hendrikplein	38 dB (4,5 meter)	49 dB	49 dB	49 dB
J. Kazemierstraat	33 dB (1,5 meter)	33 dB	35 dB	37 dB
Boven Westerdiep	37 dB (1,5 meter)	35 dB	38 dB	40 dB
Beneden Westerdiep	26 dB (4,5 meter)	22 dB	23 dB	24 dB
R.H. van Deestweg	20 dB (4,5 meter)	30 dB	31 dB	31 dB
<i>Appartementen georiënteerd op noorden</i>				
Sorghvlietlaan	55 dB (1,5 meter)	56 dB	57 dB	57 dB
Prins Hendrikplein	59 dB (1,5 meter)	57 dB	57 dB	54 dB
J. Kazemierstraat	38 dB (4,5 meter)	35 dB	37 dB	39 dB
Boven Westerdiep	29 dB (4,5 meter)	32 dB	33 dB	33 dB
Beneden Westerdiep	30 dB (1,5 meter)	21 dB	27 dB	29 dB
R.H. van Deestweg	32 dB (1,5 meter)	30 dB	31 dB	32 dB

Uit de tabel blijkt dat voor alle appartementen een overschrijding plaatsvindt van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van wegverkeer op de Sorghvlietlaan. Daarnaast blijkt, met uitzondering van één van de hoekappartementen, een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten

gevolge van wegverkeer op het Prins Hendrikplein. In geen van de gevallen wordt de uiterste grenswaarde van 63 dB overschreden.

4.2. Maatregelonderzoek

Zoals geconstateerd wordt de voorkeursgrenswaarden van 48 dB ten gevolge van het verkeer op gezoneerde Sorghvlietlaan en Prins Hendrikplein overschreden. Voor deze wegen is bezien of met maatregelen de geluidsbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Hiervoor is een aantal maatregelen denkbaar. Een mogelijkheid is om de functie van de weg, samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid te wijzigen.

De Sorghvlietlaan is een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeente Veendam. Op de eerste plaats voorziet de weg in een belangrijke noord-zuid verbinding door de kern en daarnaast vormt de weg samen met bijvoorbeeld de Julianalaan en de Jacob Bruggemalaan een ontsluitingsring rond het centrumgebied. Deze functies dienen te worden behouden. Functiewijziging, wijziging van samenstelling of snelheid van het verkeer zijn daarom voor de Sorghvlietlaan niet mogelijk en stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard. Het Prins Hendrikplein vormt vanaf de Sorghvlietlaan een toegangsweg richting het centrum. Binnen de gemeente Veendam heeft deze weg echter geen ontsluitende functie. Tevens is het Prins Hendrikplein niet als dusdanig ingericht. Afwaardering van de wegfunctie tot erftoegangsweg met een bijpassende maximum snelheid van 30 km/h is mogelijk. Op basis van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai op het Prins Hendrikplein vervolgens niet formeel meer noodzakelijk. Daarnaast zorgt een verlaging van de snelheid voor een afname van de geluidsbelasting, wat de leefbaarheid voor woningen langs het Prins Hendrikplein ten goede komt. De gemeente Veendam heeft aangegeven op termijn dergelijke maatregelen in het gehele centrumgebied door te willen voeren. Hierover is echter nog geen besluit genomen. Besluitvorming hierover kan nog enkele jaren duren. Op korte termijn leidt dit dus niet tot een situatie waarbij voor de nieuwe appartementen geen hogere waarde aangevraagd dient te worden.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Dit zou op beide wegen leiden tot een afname van de geluidsbelasting. Echter, leidt het toepassen van geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag B) niet tot een dusdanige verlaging van de geluidsbelasting dat vervolgens wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Een dergelijke maatregel is daarom niet doelmatig. Daarnaast is het toepassen van een dergelijk geluidsreducerend asfalt niet doelmatig op wegen waar veel erfaansluitingen of kruispunten met andere wegen aanwezig zijn. Op wegen waar dit wel het geval is, zoals op het Prins Hendrikplein, leiden de vele manoeuvres tot overmatige slijtage aan het asfalt. Dit leidt tot hoge onderhoudskosten.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermdende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke geluidsafschermdende voorzieningen zijn in binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Ook stuit een geluidsafschermdende voorziening op overwegende bezwaren van financiële aard.

Geconcludeerd wordt dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren of dat maatregelen daartoe op overwegende bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of vervoerskundige aard stuiten.

4.3. Cumulatie wegverkeerslawaai

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Om die reden is de cumulatie van de geluidsbelasting als gevolg van alle wegen binnen het plangebied inzichtelijk gemaakt. In bijlage 3 is de gecumuleerde geluidsbelasting weergegeven.

Conform de regels voor cumulatie zijn de volgens artikel 3.4 RMG 2012 toegestane correcties niet toegepast. De weergegeven geluidswaarden liggen daardoor 5 dB hoger dan de eerder gepresenteerde waarden. In tabel 4.2 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen weergegeven.

Tabel 4.3 Gecumuleerde geluidsbelasting

	Hoekappartement	Appartement begane grond	Appartementen eerste verdieping	Appartementen tweede verdieping
<i>Appartementen georiënteerd op westen</i>				
Gecumuleerde geluidsbelasting	58 dB (1,5 meter)	62 dB	63 dB	63 dB
<i>Appartementen georiënteerd op noorden</i>				
Gecumuleerde geluidsbelasting	65 dB (1,5 meter)	64 dB	64 dB	63 dB

Uit de berekende waarden blijkt een maximale waarde van 65 dB (hoekappartement georiënteerd op noorden). Deze waarde is slechts 1 dB hoger dan de maximale geluidsbelasting ten aanzien van een enkele bron (Prins Hendrikplein) exclusief de aftrek op basis van 3.4 RMG 2012. Deze toename van het geluid is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar. De gecumuleerde geluidsbelasting leidt zodoende niet tot een onacceptabel woon- en leefklimaat. Wel dient, zoals in de normstelling is opgenomen, altijd te worden voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB. Onderzoek naar gevelmaatregelen is daarom noodzakelijk.

Ten gevolge van het wegverkeer op de Sorghvlietlaan en het Prins Hendrikplein wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De uiterste grenswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Geconcludeerd wordt dat verdere maatregelen niet mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren of stuiten op overwegende bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of vervoerskundige aard stuiten. De gecumuleerde geluidsbelasting staat het verlenen van de hogere waarde niet in de weg. Er dient dan ook een verzoek tot vaststelling van hogere waarden te worden gedaan, zoals opgenomen in tabel 5.1 en tabel 5.2.

Tabel 5.1 Ontheffingswaarden wegverkeerslawaai westelijk georiënteerde appartementen

	Aantal	Geluidsbelasting (dB)	Geluidsbron
Hoekappartement	1	55	Sorghvlietlaan
Appartement begane grond	1	56	Sorghvlietlaan
	1	49	Prins Hendrikplein
Appartementen eerste verdieping	2	57	Sorghvlietlaan
	2	49	Prins Hendrikplein
Appartementen tweede verdieping	2	57	Sorghvlietlaan
	2	49	Prins Hendrikplein

Tabel 5.2 Ontheffingswaarden wegverkeerslawaai noordelijk georiënteerde appartementen

	Aantal	Geluidsbelasting (dB)	Geluidsbron
Hoekappartement	1	55	Sorghvlietlaan
	1	59	Prins Hendrikplein
Appartement begane grond	1	56	Sorghvlietlaan
	1	57	Prins Hendrikplein
Appartementen eerste verdieping	2	57	Sorghvlietlaan
	2	57	Prins Hendrikplein
Appartementen tweede verdieping	2	57	Sorghvlietlaan
	2	54	Prins Hendrikplein



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen



Ligging rijnlijnen, bebouwing en bodemgebieden

RB01 - Rotterdam bv

Invoergegevens wegen

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

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))
Sorghvl	Sorghvlietlaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	50	50	50	--	50
Pr. Hendrp	Prins Hendrikplein	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	50	50	50	--	50
J. Kazem	J. Kazemierstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	50	50	50	--	50
RH v Deest	R.H. van Deestweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	50	50	50	--	50
Ben Wester	Beneden Westerdiep	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	50	50	50	--	50
Bov Wester	Boven Westerdiep	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	50	50	50	--	50

Invoergegevens wegen

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

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4
Sorghvl	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9820,00	6,70	2,70	1,10	--
Pr. Hendrp	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2080,00	6,54	3,76	0,81	--
J. Kazem	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2080,00	6,54	3,76	0,81	--
RH v Deest	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3080,00	6,54	3,76	0,81	--
Ben Wester	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3080,00	6,54	3,76	0,81	--
Bov Wester	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2080,00	6,54	3,76	0,81	--

Invoergegevens wegen

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

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4
Sorghvl	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--
Pr. Hendrp	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--
J. Kazem	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--
RH v Deest	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--
Ben Wester	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--
Bov Wester	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen

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

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
Sorghvl	614,91	247,80	100,96	--	33,42	13,47	5,49	--	9,61	3,87	1,58	--	83,54	90,87	97,63
Pr. Hendrp	127,14	73,09	15,75	--	6,91	3,97	0,86	--	1,99	1,14	0,25	--	84,55	92,30	98,18
J. Kazem	127,14	73,09	15,75	--	6,91	3,97	0,86	--	1,99	1,14	0,25	--	76,69	84,03	90,78
RH v Deest	188,26	108,23	23,32	--	10,23	5,88	1,27	--	2,94	1,69	0,36	--	78,40	85,73	92,49
Ben Wester	188,26	108,23	23,32	--	10,23	5,88	1,27	--	2,94	1,69	0,36	--	86,25	94,00	99,88
Bov Wester	127,14	73,09	15,75	--	6,91	3,97	0,86	--	1,99	1,14	0,25	--	76,69	84,03	90,78

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
Sorghvl	102,25	108,35	104,99	98,25	88,99	79,59	86,92	93,68	98,30	104,41	101,04	94,30	85,05	75,69
Pr. Hendrp	99,94	104,02	96,96	91,72	83,50	82,15	89,89	95,77	97,54	101,62	94,56	89,32	81,10	75,48
J. Kazem	95,40	101,51	98,14	91,40	82,15	74,29	81,62	88,38	93,00	99,10	95,74	89,00	79,74	67,62
RH v Deest	97,11	103,21	99,85	93,11	83,85	76,00	83,33	90,08	94,70	100,81	97,44	90,70	81,45	69,33
Ben Wester	101,65	105,73	98,67	93,43	85,21	83,85	91,60	97,48	99,24	103,32	96,26	91,02	82,81	77,18
Bov Wester	95,40	101,51	98,14	91,40	82,15	74,29	81,62	88,38	93,00	99,10	95,74	89,00	79,74	67,62

Invoergegevens wegen

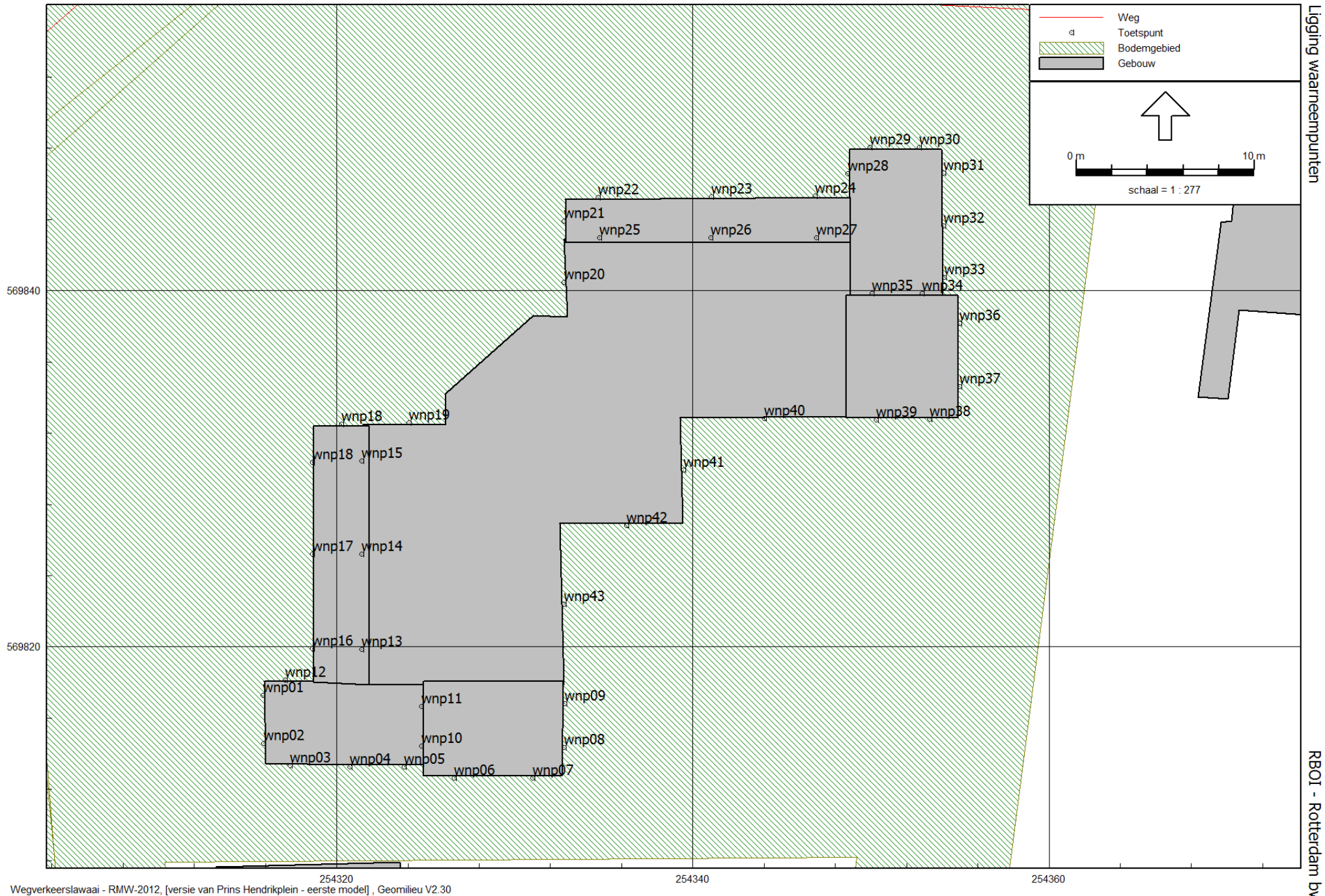
Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Sorghvl	83,02	89,78	94,40	100,51	97,14	90,40	81,15	--	--	--	--	--	--	--
Pr. Hendrp	83,22	89,11	90,87	94,95	87,89	82,65	74,43	--	--	--	--	--	--	--
J. Kazem	74,95	81,71	86,33	92,44	89,07	82,33	73,08	--	--	--	--	--	--	--
RH v Deest	76,66	83,41	88,04	94,14	90,78	84,04	74,78	--	--	--	--	--	--	--
Ben Wester	84,93	90,81	92,58	96,65	89,60	84,36	76,14	--	--	--	--	--	--	--
Bov Wester	74,95	81,71	86,33	92,44	89,07	82,33	73,08	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE P4 8k
Sorghvl	--
Pr. Hendrp	--
J. Kazem	--
RH v Deest	--
Ben Wester	--
Bov Wester	--



Ligging waarmeepunten

RBOI - Rotterdam bv

Invoergegevens waarneempunten

Model: eerste model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
wnp01		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp02		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp03		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp04		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp05		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp08		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp09		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp10		0,00	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp11		0,00	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp12		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp16		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp18		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp13		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp15		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp14		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp17		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp18		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp19		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
wnp20		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
wnp21		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp22		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp23		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp24		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp25		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp26		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp27		0,00	Relatief	7,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp28		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp29		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp30		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp31		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp32		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp33		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp34		0,00	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja

Invoergegevens waarneempunten

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
wnp35		0,00	Relatief	4,50	--	--	--	--	--	Ja
wnp36		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp37		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp38		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp39		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
wnp40		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
wnp41		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
wnp42		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
wnp43		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Resultaten Sorghvlietlaan

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A		1,50	53,07
wnp02_A		1,50	52,80
wnp03_A		1,50	47,61
wnp04_A		1,50	47,05
wnp05_A		1,50	46,63
wnp06_A		1,50	45,08
wnp06_B		4,50	47,36
wnp07_A		1,50	43,49
wnp07_B		4,50	44,92
wnp08_A		1,50	34,98
wnp08_B		4,50	36,32
wnp09_A		1,50	35,41
wnp09_B		4,50	36,95
wnp10_A		4,50	50,52
wnp11_A		4,50	49,25
wnp12_A		1,50	54,69
wnp13_A		7,50	53,58
wnp14_A		7,50	54,48
wnp15_A		7,50	55,93
wnp16_A		1,50	54,50
wnp16_B		4,50	54,91
wnp17_A		1,50	54,50
wnp17_B		4,50	55,54
wnp18_A		1,50	56,28
wnp18_B		1,50	55,35
wnp18_B		4,50	57,38
wnp18_B		4,50	56,29
wnp19_A		1,50	56,23
wnp19_B		4,50	57,48
wnp19_C		7,50	57,47
wnp20_A		1,50	56,05
wnp20_B		4,50	57,28
wnp20_C		7,50	57,29
wnp21_A		1,50	56,25
wnp21_B		4,50	57,35
wnp22_A		1,50	55,57
wnp22_B		4,50	56,49
wnp23_A		1,50	54,49
wnp23_B		4,50	55,47
wnp24_A		1,50	54,27
wnp24_B		4,50	54,56
wnp25_A		7,50	56,12
wnp26_A		7,50	54,79
wnp27_A		7,50	53,95
wnp28_A		1,50	54,54
wnp29_A		1,50	52,47
wnp30_A		1,50	52,00
wnp31_A		1,50	45,01
wnp32_A		1,50	45,08
wnp33_A		1,50	45,08
wnp34_A		4,50	49,87
wnp35_A		4,50	47,61
wnp36_A		1,50	43,91
wnp36_B		4,50	45,60
wnp37_A		1,50	43,63
wnp37_B		4,50	45,29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Sorghvlietlaan

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Sorghvlietlaan
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	35,48
wnp38_B		4,50	36,61
wnp39_A		1,50	30,94
wnp39_B		4,50	34,53
wnp40_A		1,50	30,67
wnp40_B		4,50	33,50
wnp40_C		7,50	37,64
wnp41_A		1,50	29,44
wnp41_B		4,50	31,49
wnp41_C		7,50	36,80
wnp42_A		1,50	32,35
wnp42_B		4,50	33,61
wnp42_C		7,50	35,76
wnp43_A		1,50	33,53
wnp43_B		4,50	35,26
wnp43_C		7,50	38,77

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Prins Hendrikplein

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Hendrikplein
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A		1,50	29,68
wnp02_A		1,50	30,02
wnp03_A		1,50	26,50
wnp04_A		1,50	24,92
wnp05_A		1,50	25,26
wnp06_A		1,50	27,00
wnp06_B		4,50	28,40
wnp07_A		1,50	27,83
wnp07_B		4,50	29,46
wnp08_A		1,50	36,08
wnp08_B		4,50	38,06
wnp09_A		1,50	36,35
wnp09_B		4,50	38,38
wnp10_A		4,50	26,37
wnp11_A		4,50	26,13
wnp12_A		1,50	38,02
wnp13_A		7,50	34,82
wnp14_A		7,50	37,63
wnp15_A		7,50	41,50
wnp16_A		1,50	35,53
wnp16_B		4,50	36,95
wnp17_A		1,50	36,18
wnp17_B		4,50	37,48
wnp18_A		1,50	48,64
wnp18_A		1,50	37,40
wnp18_B		4,50	49,43
wnp18_B		4,50	38,46
wnp19_A		1,50	48,36
wnp19_B		4,50	49,00
wnp19_C		7,50	48,93
wnp20_A		1,50	51,39
wnp20_B		4,50	51,49
wnp20_C		7,50	51,21
wnp21_A		1,50	51,68
wnp21_B		4,50	51,59
wnp22_A		1,50	56,45
wnp22_B		4,50	56,42
wnp23_A		1,50	56,80
wnp23_B		4,50	56,84
wnp24_A		1,50	56,89
wnp24_B		4,50	56,97
wnp25_A		7,50	54,00
wnp26_A		7,50	54,23
wnp27_A		7,50	54,83
wnp28_A		1,50	56,74
wnp29_A		1,50	58,98
wnp30_A		1,50	59,07
wnp31_A		1,50	55,50
wnp32_A		1,50	54,07
wnp33_A		1,50	53,93
wnp34_A		4,50	52,86
wnp35_A		4,50	51,59
wnp36_A		1,50	51,15
wnp36_B		4,50	51,51
wnp37_A		1,50	49,70
wnp37_B		4,50	50,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Prins Hendrikplein

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Hendrikplein
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	30,81
wnp38_B		4,50	32,06
wnp39_A		1,50	31,09
wnp39_B		4,50	32,38
wnp40_A		1,50	31,04
wnp40_B		4,50	32,30
wnp40_C		7,50	33,36
wnp41_A		1,50	31,60
wnp41_B		4,50	34,07
wnp41_C		7,50	37,87
wnp42_A		1,50	22,96
wnp42_B		4,50	25,01
wnp42_C		7,50	21,00
wnp43_A		1,50	34,22
wnp43_B		4,50	36,45
wnp43_C		7,50	37,61

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten J. Kazemierstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: J. Kazemierstraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A		1,50	13,33
wnp02_A		1,50	13,27
wnp03_A		1,50	22,59
wnp04_A		1,50	24,76
wnp05_A		1,50	22,88
wnp06_A		1,50	23,44
wnp06_B		4,50	26,23
wnp07_A		1,50	25,66
wnp07_B		4,50	28,27
wnp08_A		1,50	32,61
wnp08_B		4,50	34,69
wnp09_A		1,50	33,12
wnp09_B		4,50	35,13
wnp10_A		4,50	11,15
wnp11_A		4,50	8,46
wnp12_A		1,50	15,83
wnp13_A		7,50	14,73
wnp14_A		7,50	14,83
wnp15_A		7,50	14,98
wnp16_A		1,50	13,64
wnp16_B		4,50	14,36
wnp17_A		1,50	13,71
wnp17_B		4,50	14,48
wnp18_A		1,50	18,47
wnp18_A		1,50	14,09
wnp18_B		4,50	19,18
wnp18_B		4,50	15,00
wnp19_A		1,50	18,36
wnp19_B		4,50	18,91
wnp19_C		7,50	20,49
wnp20_A		1,50	15,38
wnp20_B		4,50	15,76
wnp20_C		7,50	14,96
wnp21_A		1,50	15,07
wnp21_B		4,50	15,72
wnp22_A		1,50	15,27
wnp22_B		4,50	16,36
wnp23_A		1,50	18,34
wnp23_B		4,50	19,21
wnp24_A		1,50	11,11
wnp24_B		4,50	14,20
wnp25_A		7,50	17,76
wnp26_A		7,50	20,79
wnp27_A		7,50	15,98
wnp28_A		1,50	9,66
wnp29_A		1,50	11,25
wnp30_A		1,50	11,47
wnp31_A		1,50	29,36
wnp32_A		1,50	31,54
wnp33_A		1,50	33,28
wnp34_A		4,50	16,66
wnp35_A		4,50	16,17
wnp36_A		1,50	34,09
wnp36_B		4,50	36,37
wnp37_A		1,50	35,56
wnp37_B		4,50	38,14

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten J. Kazemierstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: J. Kazemierstraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	36,25
wnp38_B		4,50	38,46
wnp39_A		1,50	35,83
wnp39_B		4,50	38,04
wnp40_A		1,50	35,33
wnp40_B		4,50	37,40
wnp40_C		7,50	39,21
wnp41_A		1,50	34,22
wnp41_B		4,50	36,39
wnp41_C		7,50	37,93
wnp42_A		1,50	32,17
wnp42_B		4,50	34,32
wnp42_C		7,50	36,40
wnp43_A		1,50	32,69
wnp43_B		4,50	34,67
wnp43_C		7,50	36,75

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten R.H. van Deestweg

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: R.H. van Deestweg
Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A			1,50	16,48
wnp02_A			1,50	16,41
wnp03_A			1,50	15,82
wnp04_A			1,50	14,62
wnp05_A			1,50	14,43
wnp06_A			1,50	15,87
wnp06_B			4,50	17,02
wnp07_A			1,50	14,79
wnp07_B			4,50	15,94
wnp08_A			1,50	17,85
wnp08_B			4,50	19,50
wnp09_A			1,50	17,21
wnp09_B			4,50	19,18
wnp10_A			4,50	16,53
wnp11_A			4,50	4,49
wnp12_A			1,50	17,82
wnp13_A			7,50	--
wnp14_A			7,50	--
wnp15_A			7,50	--
wnp16_A			1,50	-0,68
wnp16_B			4,50	0,16
wnp17_A			1,50	-0,52
wnp17_B			4,50	0,42
wnp18_A			1,50	30,18
wnp18_A			1,50	0,69
wnp18_B			4,50	31,28
wnp18_B			4,50	1,64
wnp19_A			1,50	29,27
wnp19_B			4,50	30,41
wnp19_C			7,50	31,33
wnp20_A			1,50	-17,28
wnp20_B			4,50	-16,09
wnp20_C			7,50	-10,01
wnp21_A			1,50	--
wnp21_B			4,50	--
wnp22_A			1,50	29,95
wnp22_B			4,50	31,27
wnp23_A			1,50	29,64
wnp23_B			4,50	30,98
wnp24_A			1,50	30,09
wnp24_B			4,50	31,44
wnp25_A			7,50	32,14
wnp26_A			7,50	31,76
wnp27_A			7,50	31,85
wnp28_A			1,50	--
wnp29_A			1,50	30,00
wnp30_A			1,50	30,05
wnp31_A			1,50	31,15
wnp32_A			1,50	31,56
wnp33_A			1,50	31,92
wnp34_A			4,50	30,63
wnp35_A			4,50	31,28
wnp36_A			1,50	29,62
wnp36_B			4,50	30,64
wnp37_A			1,50	29,82
wnp37_B			4,50	31,03

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten R.H. van Deestweg

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: R.H. van Deestweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	23,59
wnp38_B		4,50	23,89
wnp39_A		1,50	23,84
wnp39_B		4,50	24,25
wnp40_A		1,50	22,06
wnp40_B		4,50	22,37
wnp40_C		7,50	15,63
wnp41_A		1,50	17,83
wnp41_B		4,50	21,91
wnp41_C		7,50	19,49
wnp42_A		1,50	15,45
wnp42_B		4,50	17,65
wnp42_C		7,50	14,16
wnp43_A		1,50	17,04
wnp43_B		4,50	18,78
wnp43_C		7,50	20,04

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Boven Westerdiep

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Boven Westerdiep
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A		1,50	37,40
wnp02_A		1,50	36,57
wnp03_A		1,50	32,69
wnp04_A		1,50	28,95
wnp05_A		1,50	29,84
wnp06_A		1,50	28,60
wnp06_B		4,50	32,87
wnp07_A		1,50	27,75
wnp07_B		4,50	31,85
wnp08_A		1,50	18,57
wnp08_B		4,50	21,07
wnp09_A		1,50	18,53
wnp09_B		4,50	20,93
wnp10_A		4,50	33,85
wnp11_A		4,50	34,29
wnp12_A		1,50	29,15
wnp13_A		7,50	40,05
wnp14_A		7,50	39,29
wnp15_A		7,50	38,78
wnp16_A		1,50	32,37
wnp16_B		4,50	37,54
wnp17_A		1,50	34,65
wnp17_B		4,50	36,65
wnp18_A		1,50	20,06
wnp18_B		1,50	35,32
wnp18_B		4,50	20,56
wnp18_B		4,50	36,68
wnp19_A		1,50	21,26
wnp19_B		4,50	21,77
wnp19_C		7,50	21,90
wnp20_A		1,50	31,72
wnp20_B		4,50	32,37
wnp20_C		7,50	32,93
wnp21_A		1,50	32,18
wnp21_B		4,50	32,88
wnp22_A		1,50	23,32
wnp22_B		4,50	23,74
wnp23_A		1,50	22,38
wnp23_B		4,50	22,85
wnp24_A		1,50	21,83
wnp24_B		4,50	22,51
wnp25_A		7,50	29,84
wnp26_A		7,50	23,99
wnp27_A		7,50	28,82
wnp28_A		1,50	28,98
wnp29_A		1,50	21,34
wnp30_A		1,50	19,35
wnp31_A		1,50	14,01
wnp32_A		1,50	13,95
wnp33_A		1,50	13,92
wnp34_A		4,50	28,51
wnp35_A		4,50	0,95
wnp36_A		1,50	14,83
wnp36_B		4,50	18,29
wnp37_A		1,50	16,78
wnp37_B		4,50	19,80

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Boven Westerdiep

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Boven Westerdiep
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	23,64
wnp38_B		4,50	28,44
wnp39_A		1,50	23,25
wnp39_B		4,50	27,97
wnp40_A		1,50	22,05
wnp40_B		4,50	25,20
wnp40_C		7,50	30,87
wnp41_A		1,50	16,19
wnp41_B		4,50	18,07
wnp41_C		7,50	19,97
wnp42_A		1,50	23,01
wnp42_B		4,50	25,15
wnp42_C		7,50	28,45
wnp43_A		1,50	18,11
wnp43_B		4,50	19,83
wnp43_C		7,50	23,40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Beneden Westerdiep

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Beneden Westerdiep
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A		1,50	14,73
wnp02_A		1,50	17,75
wnp03_A		1,50	15,99
wnp04_A		1,50	16,88
wnp05_A		1,50	15,96
wnp06_A		1,50	17,02
wnp06_B		4,50	18,73
wnp07_A		1,50	18,33
wnp07_B		4,50	20,12
wnp08_A		1,50	22,17
wnp08_B		4,50	25,62
wnp09_A		1,50	21,86
wnp09_B		4,50	24,52
wnp10_A		4,50	15,17
wnp11_A		4,50	15,23
wnp12_A		1,50	16,18
wnp13_A		7,50	11,70
wnp14_A		7,50	11,23
wnp15_A		7,50	10,79
wnp16_A		1,50	14,69
wnp16_B		4,50	15,52
wnp17_A		1,50	9,73
wnp17_B		4,50	10,98
wnp18_A		1,50	14,26
wnp18_A		1,50	14,69
wnp18_B		4,50	16,30
wnp18_B		4,50	15,50
wnp19_A		1,50	13,11
wnp19_B		4,50	14,40
wnp19_C		7,50	19,08
wnp20_A		1,50	14,37
wnp20_B		4,50	14,98
wnp20_C		7,50	8,99
wnp21_A		1,50	14,71
wnp21_B		4,50	15,48
wnp22_A		1,50	21,43
wnp22_B		4,50	27,11
wnp23_A		1,50	20,25
wnp23_B		4,50	25,25
wnp24_A		1,50	20,15
wnp24_B		4,50	22,84
wnp25_A		7,50	27,86
wnp26_A		7,50	29,23
wnp27_A		7,50	27,99
wnp28_A		1,50	4,47
wnp29_A		1,50	30,45
wnp30_A		1,50	30,44
wnp31_A		1,50	25,58
wnp32_A		1,50	19,83
wnp33_A		1,50	19,63
wnp34_A		4,50	23,17
wnp35_A		4,50	23,01
wnp36_A		1,50	19,53
wnp36_B		4,50	21,56
wnp37_A		1,50	19,53
wnp37_B		4,50	21,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Beneden Westerdiep

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Beneden Westerdiep
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	14,37
wnp38_B		4,50	14,92
wnp39_A		1,50	14,93
wnp39_B		4,50	15,18
wnp40_A		1,50	15,59
wnp40_B		4,50	16,63
wnp40_C		7,50	16,49
wnp41_A		1,50	18,99
wnp41_B		4,50	20,95
wnp41_C		7,50	23,25
wnp42_A		1,50	17,78
wnp42_B		4,50	18,84
wnp42_C		7,50	19,15
wnp43_A		1,50	21,70
wnp43_B		4,50	23,25
wnp43_C		7,50	24,07

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek artikel 3.4 RMW)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp01_A			1,50	58,21
wnp02_A			1,50	57,93
wnp03_A			1,50	52,80
wnp04_A			1,50	52,17
wnp05_A			1,50	51,77
wnp06_A			1,50	50,28
wnp06_B			4,50	52,61
wnp07_A			1,50	48,80
wnp07_B			4,50	50,35
wnp08_A			1,50	44,70
wnp08_B			4,50	46,53
wnp09_A			1,50	45,05
wnp09_B			4,50	46,93
wnp10_A			4,50	55,64
wnp11_A			4,50	54,41
wnp12_A			1,50	59,79
wnp13_A			7,50	58,83
wnp14_A			7,50	59,70
wnp15_A			7,50	61,17
wnp16_A			1,50	59,59
wnp16_B			4,50	60,05
wnp17_A			1,50	59,61
wnp17_B			4,50	60,67
wnp18_A			1,50	61,98
wnp18_B			1,50	60,46
wnp18_B			4,50	63,04
wnp18_B			4,50	61,41
wnp19_A			1,50	61,90
wnp19_B			4,50	63,07
wnp19_C			7,50	63,05
wnp20_A			1,50	62,34
wnp20_B			4,50	63,31
wnp20_C			7,50	63,26
wnp21_A			1,50	62,56
wnp21_B			4,50	63,39
wnp22_A			1,50	64,06
wnp22_B			4,50	64,47
wnp23_A			1,50	63,81
wnp23_B			4,50	64,23
wnp24_A			1,50	63,79
wnp24_B			4,50	63,95
wnp25_A			7,50	63,22
wnp26_A			7,50	62,55
wnp27_A			7,50	62,44
wnp28_A			1,50	63,80
wnp29_A			1,50	64,87
wnp30_A			1,50	64,86
wnp31_A			1,50	60,90
wnp32_A			1,50	59,63
wnp33_A			1,50	59,53
wnp34_A			4,50	59,66
wnp35_A			4,50	58,09
wnp36_A			1,50	57,00
wnp36_B			4,50	57,64
wnp37_A			1,50	55,83
wnp37_B			4,50	56,69

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek artikel 3.4 RMW)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp38_A		1,50	44,75
wnp38_B		4,50	46,52
wnp39_A		1,50	43,36
wnp39_B		4,50	45,75
wnp40_A		1,50	42,93
wnp40_B		4,50	45,00
wnp40_C		7,50	47,46
wnp41_A		1,50	42,12
wnp41_B		4,50	44,38
wnp41_C		7,50	47,44
wnp42_A		1,50	40,86
wnp42_B		4,50	42,62
wnp42_C		7,50	44,58
wnp43_A		1,50	43,47
wnp43_B		4,50	45,45
wnp43_C		7,50	47,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen