



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa

Meester Gorisstraat, Lemelerveld

Gemeente Dalfsen

Datum: 1-7-2021

Projectnummer: 200593

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Doel van het onderzoek	4
2	Wet- en regelgeving	5
2.1	Wet geluidhinder	5
2.2	Hogere waarde procedure	7
2.3	Gecumuleerde geluidbelasting	7
2.4	Rekenmethodieken	8
3	Onderzoeksgegevens	9
3.1	Selectie van geluidbronnen	9
3.2	Verkavelingsplan	11
4	Onderzoek	12
4.1	Onderzoeksopzet	12
4.2	Bepalen van de geluidbelastingen	12
4.3	Geluidbelastingen	13
4.4	Toetsing aan het Bouwbesluit 2012	21
5	Conclusie	22

Bijlage A: Grafisch overzicht rekenmodel

Bijlage B: Rapportage van het rekenmodel

Bijlage C: Resultaten in tabelvorm

1 Inleiding

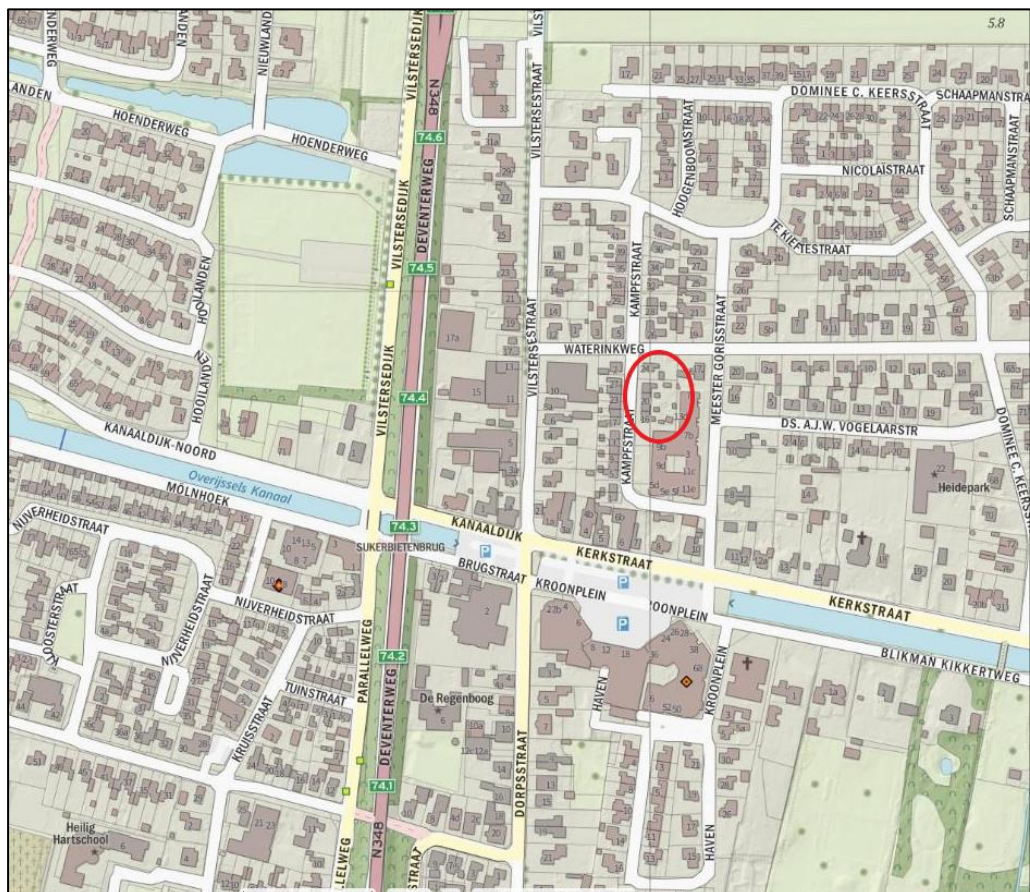
1.1 Aanleiding

In Lemelerveld bestaat het voornemen om het huidige zorgcentrum aan de Meester Gorisstraat uit te breiden. In het kader van het wijzigingsplan is onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai. Onderhavig rapport is een uitwerking van dit onderzoek naar geluid.

1.2 Ligging plangebied

Het voorliggende plan voorziet de verbouwing/uitbreiding van het huidige zorgcentrum aan de Meester Gorisstraat. De locatie ligt oostelijk van de Deventerweg, in de buurt van het centrum van Lemelerveld. De Meester Gorisstraat betreft een 30 km/uur weg. Ten westen ligt de gezoneerde N348 (Deventerweg). In de directe omgeving zijn de 30 km/uur wegen de Kampfstraat, Dominee. A.J.W. Vogelaarstraat, de Vilstersestraat, Vilstersedijk, Waterinkweg, Kerkstraat en de Kanaaldijk gesitueerd.

Figuur 1 toont de globale ligging van het plangebied.



Figuur 1 Globale ligging plangebied (in rood)

1.3 Doel van het onderzoek

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet volgens artikelen 76a en 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (Bgh) bij het nieuwe planologisch regime waarin woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zones van (spoor)wegen, akoestisch onderzoek worden verricht. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaaai.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Zones

Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wegverkeer

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 1 Overzicht van de zones langs wegen

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km/u-maximumsnelheid en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig¹.

Railverkeer

De wettelijke zone van een spoorweg is afhankelijk van de toegestane geluidbelasting op het referentiepunt uit het geluidregister. De zone ligt aan weerszijden van een spoorweg en wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De zones, zoals beschreven in artikel 1.4a uit het Bgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 2 Overzicht van de zones langs spoorwegen

Hoogste geluidbelasting op referentiepunt	Zones langs spoorwegen
Kleiner dan 56 dB	100 meter
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200 meter
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300 meter
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600 meter
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900 meter
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200 meter

¹ Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur wegen geen onderzoeksplicht. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het project aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km-zones onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevel.

Industrielawaai

De wettelijke zone van een gezoneerd industrieterrein is afhankelijk van de gereserveerde geluidruimte voor alle bedrijven binnen het industrieterrein. Deze zone is gelegen rondom het industrieterrein en wordt bepaald door de grens van het industrieterrein en de 50 dB(A) geluidcontour vanwege de geluidreservering van het terrein.

2.1.2 Grenswaarden

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*²: Deze waarde garandeert een goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidbron (wegen, spoorwegen, enzovoort).
- *Maximale ontheffingswaarde*: Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidbron (wegverkeer-, railverkeer- of industrielawaai), de ligging van de geluidgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidgevoelige bebouwing. In de volgende tabel zijn voor geluidgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogst toelaatbare geluidbelasting uit de Wgh weergegeven.

Tabel 3 Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

	Wegverkeer	Railverkeer	Gezoneerd industrieterrein
Stedelijk gebied			
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)	50 dB (art. 44 Wgh)
Maximale ontheffingswaarde	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)	68 dB (art. 4.10)	55 dB (art. 45 Wgh)
Buitenstedelijk gebied			
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82 Wgh)	55 dB (art. 4.9 lid 1)	50 dB (art. 44 Wgh)
Maximale ontheffingswaarde	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)	68 dB (art. 4.10)	55 dB (art. 45 Wgh)

Gezien de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde kunnen zich drie situaties voordoen:

Een geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde

In deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluidgevoelige bebouwing te realiseren.

² De term voorkeursgrenswaarde stond in de Wgh tot 1-1-2007. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. Eén van de wijzigingen bestond uit het feit dat de term 'voorkeursgrenswaarde' werd vervangen door 'ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting'. Om verwarring te voorkomen en de leesbaarheid te verhogen wordt in dit akoestisch onderzoek de term voorkeursgrenswaarde gebruikt.

Een geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde

In deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidbeleid vaststellen.

Een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde

In deze situatie is de realisatie van geluidgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidbelasting daalt tot een waarde lager dan de voorkeursgrenswaarde of de maximale ontheffingswaarde.

2.2 Hogere waarde procedure

Bij een geluidbelasting, na beschouwing van maatregelen, tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare geluidbelasting kan bij het college van burgemeester en wethouders (B en W), onder bepaalde voorwaarden, ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

Daarnaast moet, indien aanwezig, voldaan worden aan één of meerdere subcriteria uit lokaal hogere waarden beleid van de gemeente. Gemeente Dalfsen beschikt momenteel nog niet over een hogere waardenbeleid.

Bij een aanvraag hogere grenswaarden is toetsing van de gevelwering vereist in verband met de binnenwaarde. De binnenwaarde mag de maximale waarde van 33 dB niet overschrijden. De eventuele toetsing van de binnenwaarde is niet in dit onderzoek beschouwd en hoeft pas plaats te vinden bij de aanvraag om een Bouwvergunning.

Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd, mag het college van B en W vragen naar de gecumuleerde geluidbelasting, waarbij ook andere bronnen zijn meegenomen, zoals railverkeerslawaai of industrielawaai (art. 157 Wgh, Bgh Hoofdstuk 2, art. 2.2b, lid 1-5).

2.3 Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen (waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld) die in meerdere geluidszones in de zin van de Wgh liggen. In het zesde lid van artikel 110a Wgh wordt aangegeven dat burgemeester en wethouders slechts hogere waarden vast kunnen stellen, wanneer de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onacceptabele geluidbelasting.

De Wgh geeft geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is derhalve ter beoordeling van het bevoegd gezag.

2.4 Rekenmethodieken

2.4.1 Rekenmethodiek voor de geluidbelastingen

Volgens artikel 110d van de Wgh moet voor wegverkeer-, railverkeer- en industriela-waai het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” (RMG 2012) worden gevolgd. Voor de berekening van de geluidbelasting van een weg is de rekenmethodiek beschreven in bijlage III (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelas-ting van een spoorlijn is de rekenmethodiek beschreven in bijlage IV (hoofdstuk 3) van het RMG 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting van een gezoneerd indu-strieterrein is de rekenmethodiek beschreven in de Handleiding meten en rekenen in-dustriela-waai 1999.

De reken- en meetvoorschriften schrijven voor dat het equivalente geluidniveau moet worden bepaald volgens standaardrekenmethode 2, maar dat in bepaalde situaties kan worden volstaan met een eenvoudigere standaardrekenmethode 1-berekening. Standaardrekenmethode 1 is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie, waarbij ten aanzien van het toepassingsbereik van de methode, voorwaarden worden gesteld. In voorliggende situatie is gerekend met standaardrekenmethode 2, hiervoor is gebruikgemaakt van het computerprogramma Geomilieu (versie 2020.1).

2.4.2 Rekenmethodiek voor de gecumuleerde geluidbelasting

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidbronnen. Op basis van bijlage I, hoofdstuk 2: “Re-kenmethode gecumuleerde geluidbelasting” uit het RMG 2012 hoeven bronnen, die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde ge-luidbelasting wordt in het kader van de bepaling van de gevelwering berekend exclu-sief aftrek artikel 110g Wgh.

3 Onderzoeksgegevens

De verkeersgegevens van de N348 zijn afkomstig uit het geoportaal van Overijssel. De overige wegen zijn bij het ontbreken van gegevens afgestemd met de gemeente.

3.1 Selectie van geluidbronnen

Voor het akoestisch onderzoek wordt allereerst bepaald welke bronnen relevant zijn voor het plangebied. In de directe omgeving van het plangebied liggen wegen.

Het plangebied ligt in de akoestische aandachtszone van de N348 (Deventerweg). Ook de nabijgelegen 30 km/uur wegen, de Meester Gorisstraat, Kampfstraat, Waterinkweg, Vilstersestraat, Vilstersedijk, Kerkstraat, Dominee A.J.W. Vogelaarstraat en de Kanaaldijk zijn beschouwd. Deze wegen hebben conform de Wet geluidhinder geen zone, maar zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel meegenomen in de berekeningen.

3.1.1 Snelheid wegen

Op de wegen gelden de volgende maximum snelheden:

- N348: 80 km/uur
- Op alle overige getoetste wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur

3.1.2 Wegverharding

Op de getoetste wegen is sprake van de volgende wegverharding:

- N348: dichtasfaltbeton
- Dominee A.J.W. Vogelaarstraat, Kanaaldijk, noordelijke deel Vilstersestraat en noordelijke deel Kampfstraat: asfalt, oppervlaktebewerking
- Waterinkweg, Meester Gorisstraat, Kampfstraat, Kerkstraat, Vilstersestraat, Vilstersedijk: elementenverharding in keperverband

3.1.3 Verkeersintensiteiten wegen

In dit onderzoek is de intensiteit (voertuigbewegingen per etmaal) van de personenauto's en vrachtwagens (middelzware en zware vrachtwagens) van de N348 afkomstig van het geoportaal van Overijssel. Om te komen tot een prognose voor het jaar 2031 is uitgegaan van een autonoom groeipercentage van 1,5% (per jaar). De intensiteit van de overige wegen is gebaseerd op aannames. In tabel 4 zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten weergegeven. Een nadere specificering van de invoergegevens is te vinden in Bijlage B.

Tabel 4 Gehanteerde verkeersgegevens

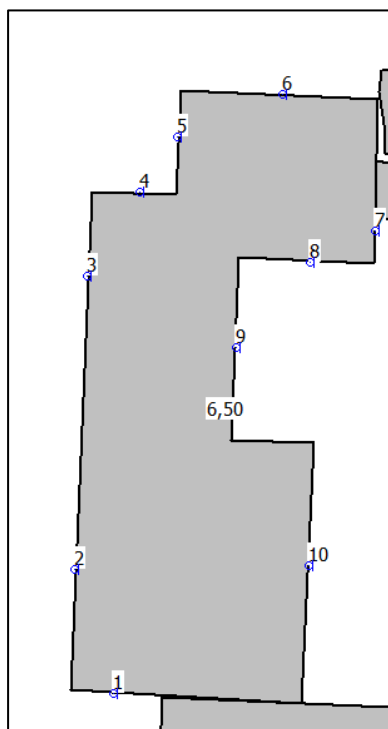
• Weg(vak)	Hoogste etmaal-intensiteit 2020 [mvt/etm]	Hoogste etmaal-intensiteit 2031 [mvt/etm]	Wegverharding	Snelheid (km/uur)
N348 (Deventerweg)	6979	8221	Asfalt	80
Meester Gorisstraat	-	300*	Elementenverharding	30

• Weg(vak)	Hoogste etmaal-intensiteit 2020 [mvt/etm]	Hoogste etmaal-intensiteit 2031 [mvt/etm]	Wegverharding	Snelheid (km/uur)
			in keperverband	
Kampfstraat	-	150*	Elementenverharding in keperverband/Asfalt	30
Vilstersestraat	-	500*	Elementenverharding in keperverband/Asfalt	30
Vilstersedijk	-	2500*	Elementenverharding in keperverband/Asfalt	30
Dominee A.J.W. Vogelaarstraat	-	300*	Asfalt	30
Kanaaldijk	-	2500*	Asfalt	30
Kerkstraat	-	2500*	Elementenverharding in keperverband	30
Waterinkweg	-	500*	Elementenverharding in keperverband	30

*gebaseerd op aanname

3.1.4 **Bebouwing en toetspunthoogten**

Aan de hand van de planopzet is het rekenmodel opgebouwd. Vanuit de verbeelding wordt opgemaakt dat de maximale bouwhoogte 6,5 meter bedraagt. De toetspunten zijn gesitueerd op 1,5 meter boven elke verdiepingsvloer, waarbij uitgegaan wordt van een verdiepingshoogte van 3 meter. De toetspunten zijn weergegeven in figuur 2.



Figuur 2 Toetspunten ten opzichte van de beoogde nieuwbouw

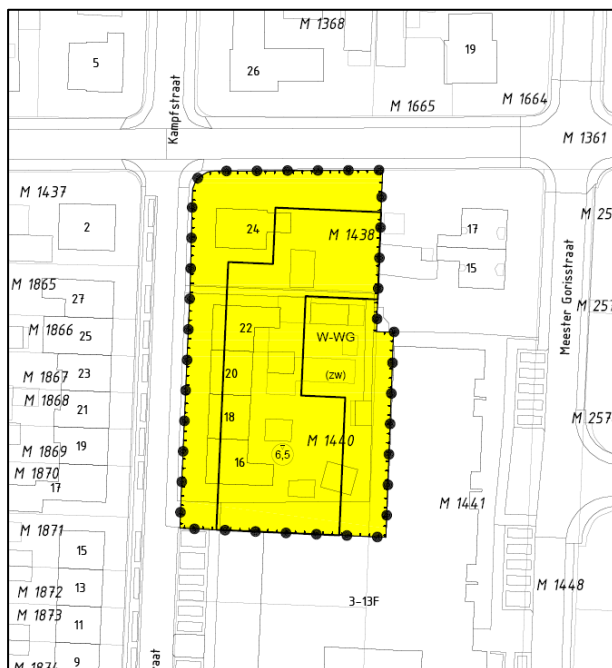
3.1.5 Aftrek ex artikel 110g Wgh

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur wordt een correctie toegepast van 5 dB. Voor wegen waar de toegestane maximum snelheid hoger of gelijk is aan 70 km/uur een aftrek afhankelijk van de berekende geluidbelasting. Indien de geluidbelasting 57 dB bedraagt, is de aftrek 4 dB. Bij een geluidbelasting van 56 dB bedraagt de correctie 3 dB. Indien een andere geluidbelasting wordt berekend bedraagt de correctie 2 dB.

Op de meeste wegen wordt een correctie van 5 dB³ toegepast aangezien de snelheid lager ligt dan 70 km/uur. Op de N348 geldt een maximumsnelheid 80 km/uur. Voor dit wegvak ligt de aftrek tussen de 2 en 4 dB, afhankelijk van de geluidsbelasting.

3.2 Verkavelingsplan

Figuur 3 geeft een uitsnede van de planopzet weer.



Figuur 3 Planopzet Meester Gorisstraat, Lemelerveld

³ Op grond van de Wgh moet bij wegen met een snelheid tot 70 km/uur een aftrek voor het stiller worden van het verkeer (aftrek op grond van artikel 110g Wgh) van 5 dB worden toegepast. Voor 30 km/uur wegen is deze aftrek niet vastgelegd in de Wgh, omdat deze geen zone hebben. Bij lagere snelheden is het aandeel motorgeluid hoger dan van het bandengeluid. Het is aannemelijk dat het motorgeluid in de toekomst sterk zal afnemen, door gebruik van elektrische en hybride auto's, bij 30 km/uur wegen is dan ook de aftrek voor het stiller worden van het verkeer (aftrek op grond van artikel 110g Wgh) van 5 dB toegepast. Hiermee is aangesloten bij de Raad van State uitspraak bij het bestemmingsplan "Parijsch Zuid" in Culemborg (zaaknummer: 201304862/3/R2).

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksopzet

Volgens de Wgh mag voor geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, wordt getoetst of de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde deze situatie wordt het plan gesitueerd in een stedelijk gebied. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB.

Formeel zijn de 30 km/uur wegen niet onderzoeksplichtig voor de Wgh. De normen uit de Wgh zijn daardoor niet van toepassing. Ter vergelijking worden de geluidbelastingen beoordeeld aan de hand van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB) uit de Wgh voor een vergelijkbare gezoneerde weg in een binnenstedelijk gebied. Er wordt op deze manier getoetst of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening

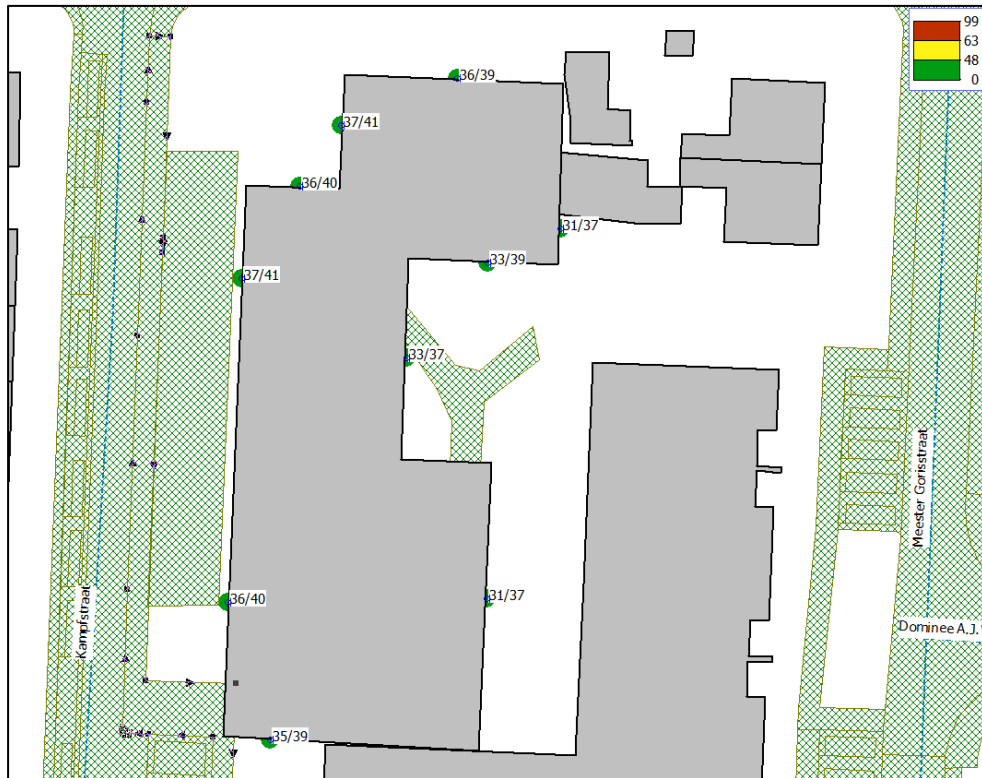
4.2 Bepalen van de geluidbelastingen

De geluidbelasting wordt bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 2-berekening. Conform de Wgh wordt de geluidbelasting getoetst per bron. De grafische weergave van het model is weergegeven in de overzichtstekening van bijlage A. In deze tekening is onder meer de ligging van de verschillende toetspunten te zien. Bijlage B geeft de invoergegevens, en bijlage C bevat een rapportage van de rekenresultaten van het model.

4.3 Geluidbelastingen

4.3.1 N348

Figuur 4 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de N348. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

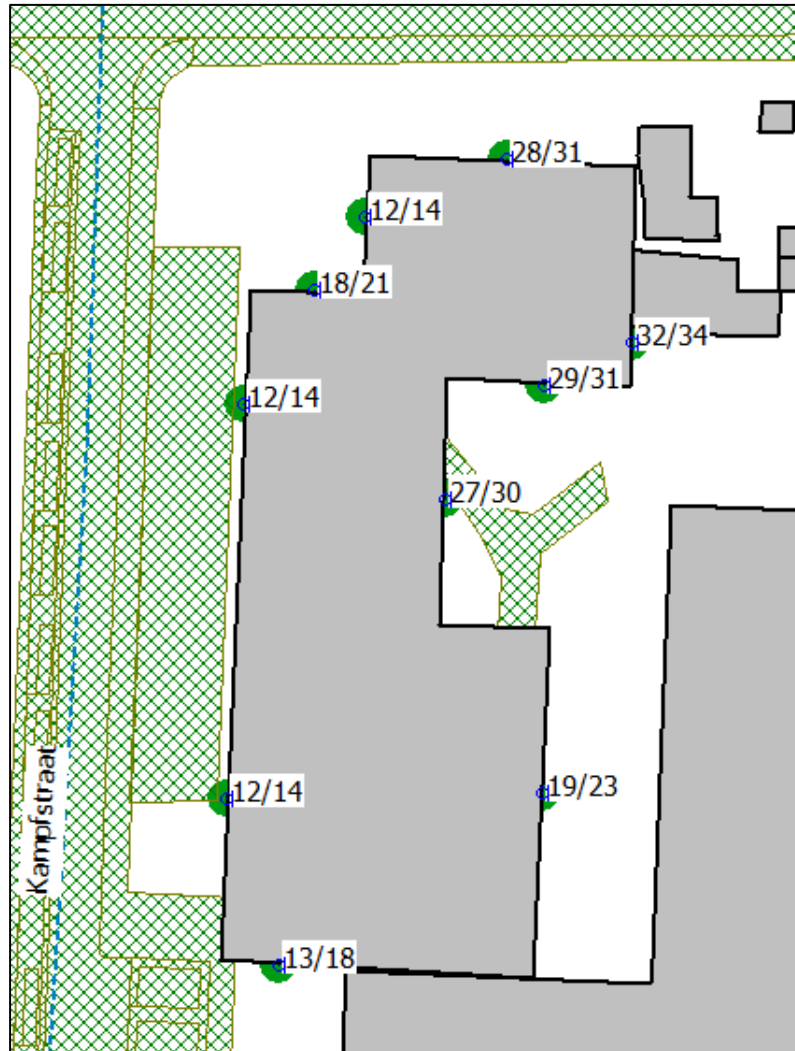


Figuur 4 Geluidsbelastingen N348 (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de N348 geen overschrijding plaatsvindt van de voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan de Wgh.

4.3.2 Meester Gorisstraat

Figuur 5 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Meester Gorisstraat. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

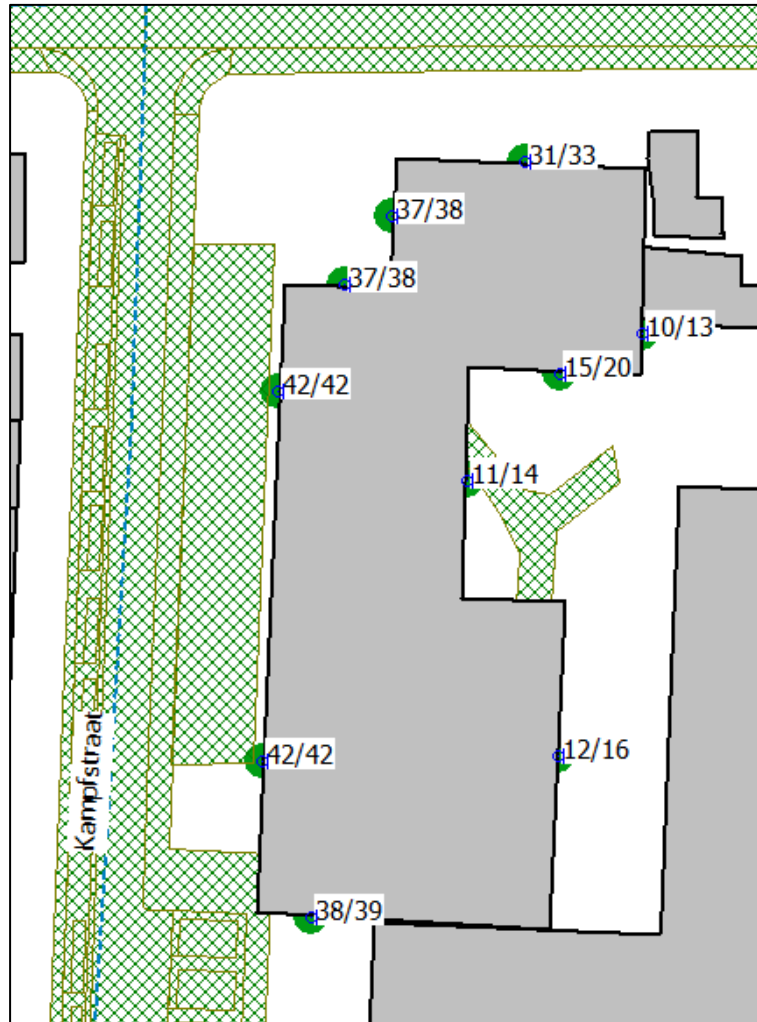


Figuur 5 Geluidsbelastingen Meester Gorisstraat (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Meester Gorisstraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.3 Kampfstraat

Figuur 6 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Kampfstraat. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

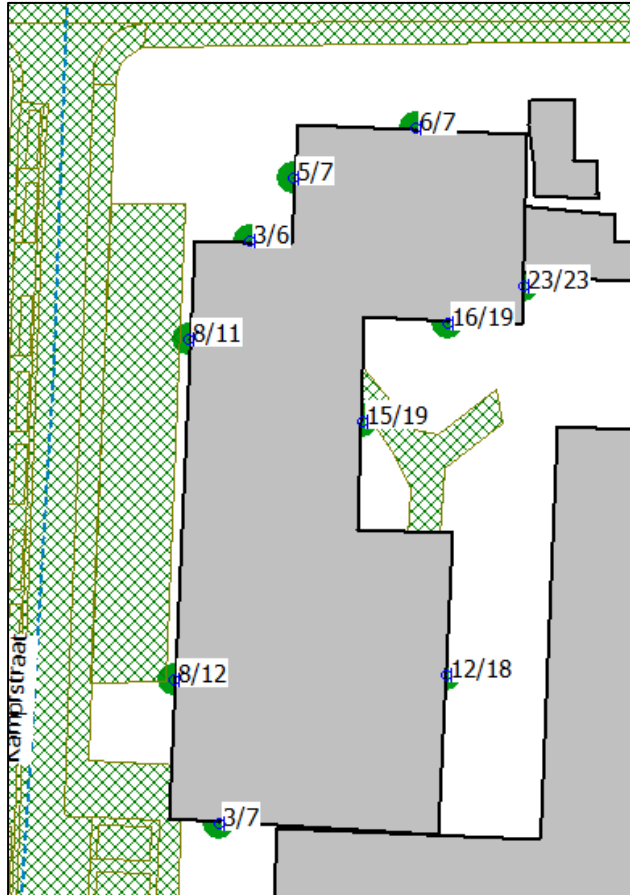


Figuur 6 Geluidsbelastingen Kampfstraat (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Kampfstraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.4 Dominee A.J.W. Vogelaarstraat

Figuur 7 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Dominee A.J.W. Vogelaarstraat. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

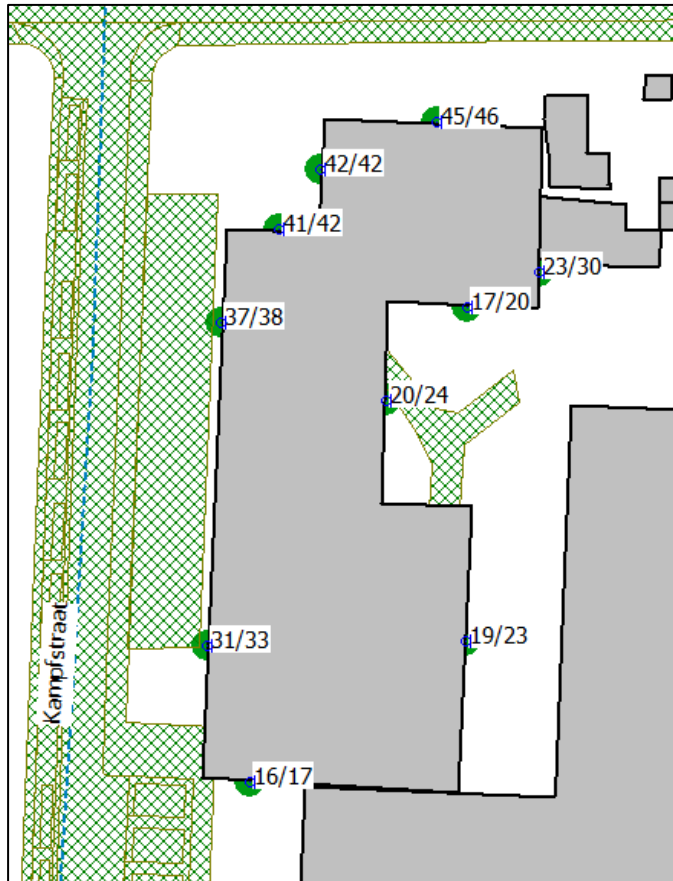


Figuur 7 Geluidsbelastingen Dominee A.J.W. Vogelaarstraat (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Dominee A.J.W. Vogelaarstraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.5 Waterinkweg

Figuur 8 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Waterinkweg. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

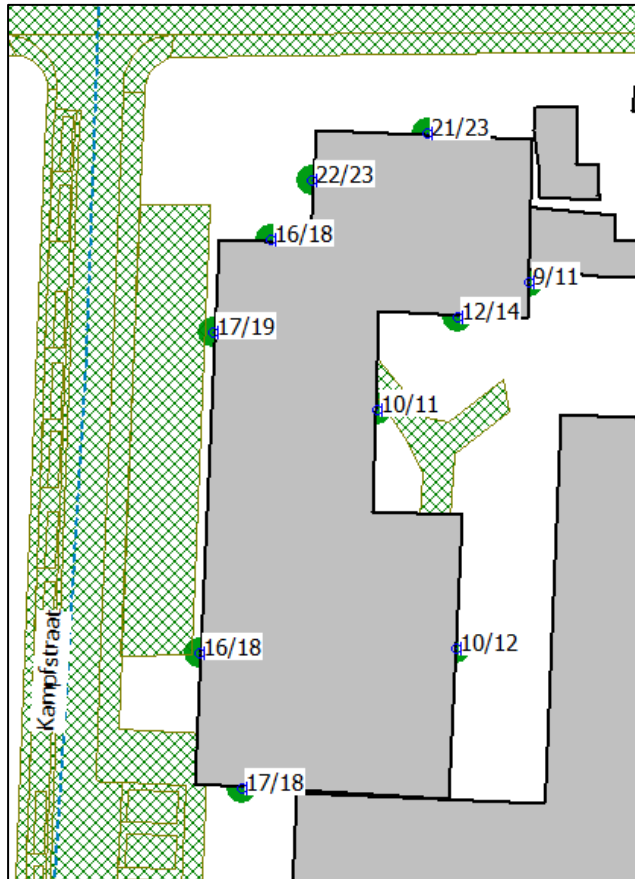


Figuur 8 Geluidsbelastingen Waterinkweg (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Waterinkweg geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.6 Vilstersestraat

Figuur 9 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Vilstersestraat. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

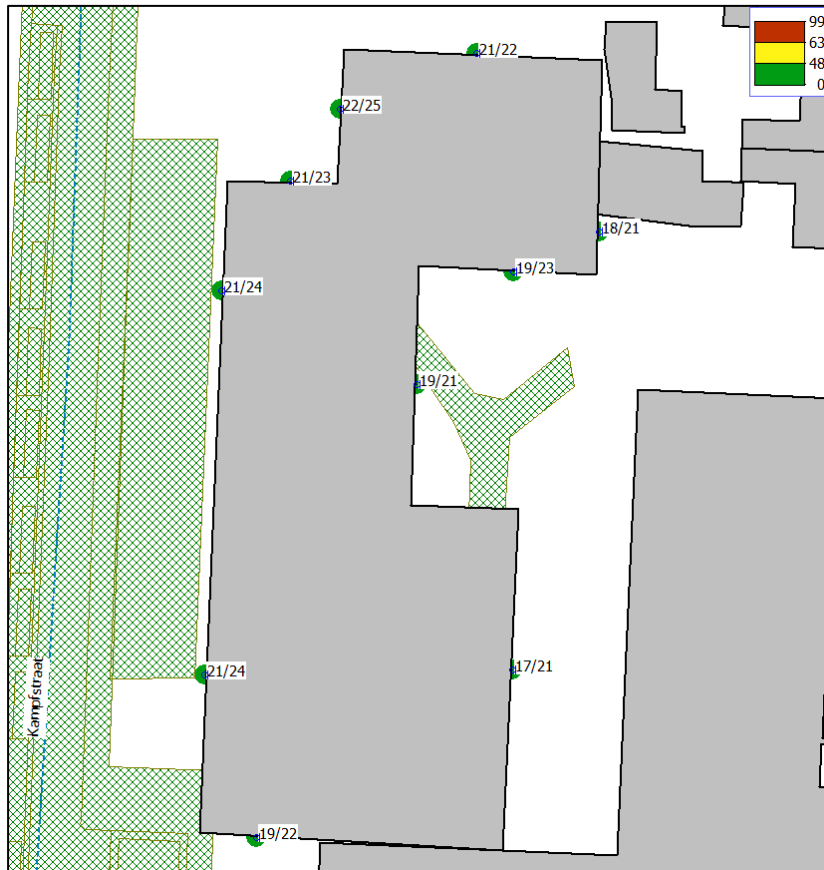


Figuur 9 Geluidsbelastingen Vilstersestraat (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Vilstersestraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.7 Vilstersedijk

Figuur 10 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Vilstersedijk. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

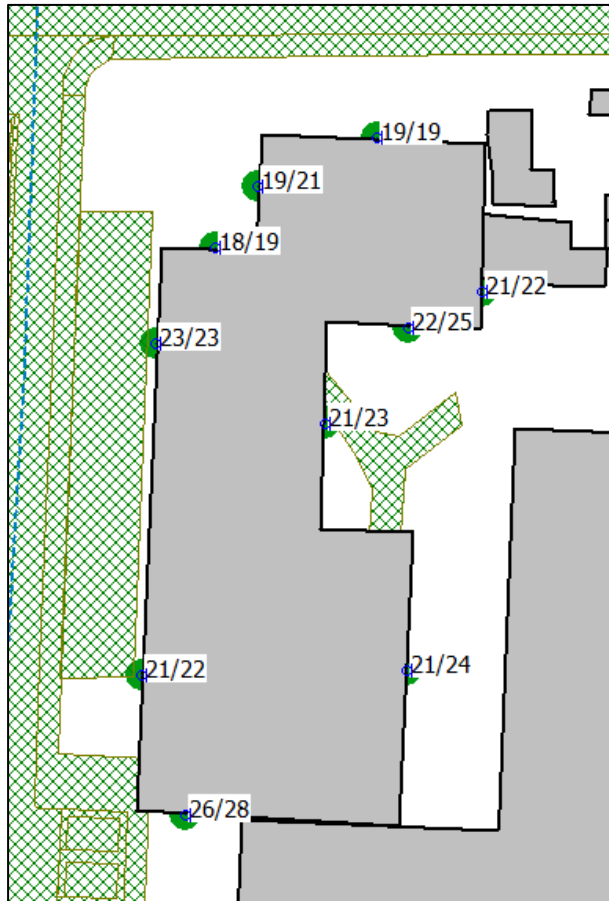


Figuur 10 Geluidsbelastingen Vilstersedijk (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Vilstersedijk geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.8 Kerkstraat

Figuur 11 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Kerkstraat. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.

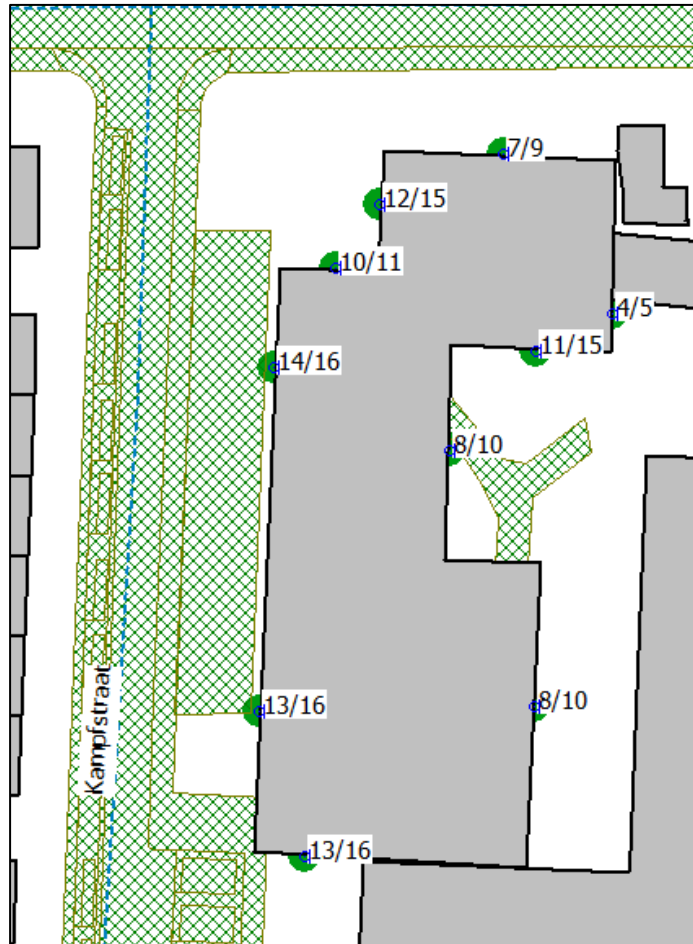


Figuur 11 Geluidsbelastingen Kerkstraat (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Kerkstraat geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3.9 Kanaaldijk

Figuur 12 geeft de geluidbelasting per toetspunt inclusief aftrek conform art 110g Wgh weer vanwege de Kanaaldijk. In Bijlage C zijn de resultaten in tabelvorm weergegeven.



Figuur 12 Geluidsbelastingen Kanaaldijk (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat er vanwege de Kanaaldijk geen overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Toetsing aan het Bouwbesluit 2012

Omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden ten gevolge van de, in dit onderzoek, individueel te onderscheiden wegen is een toetsing aan het Bouwbesluit 2012 niet benodigd.

5 Conclusie

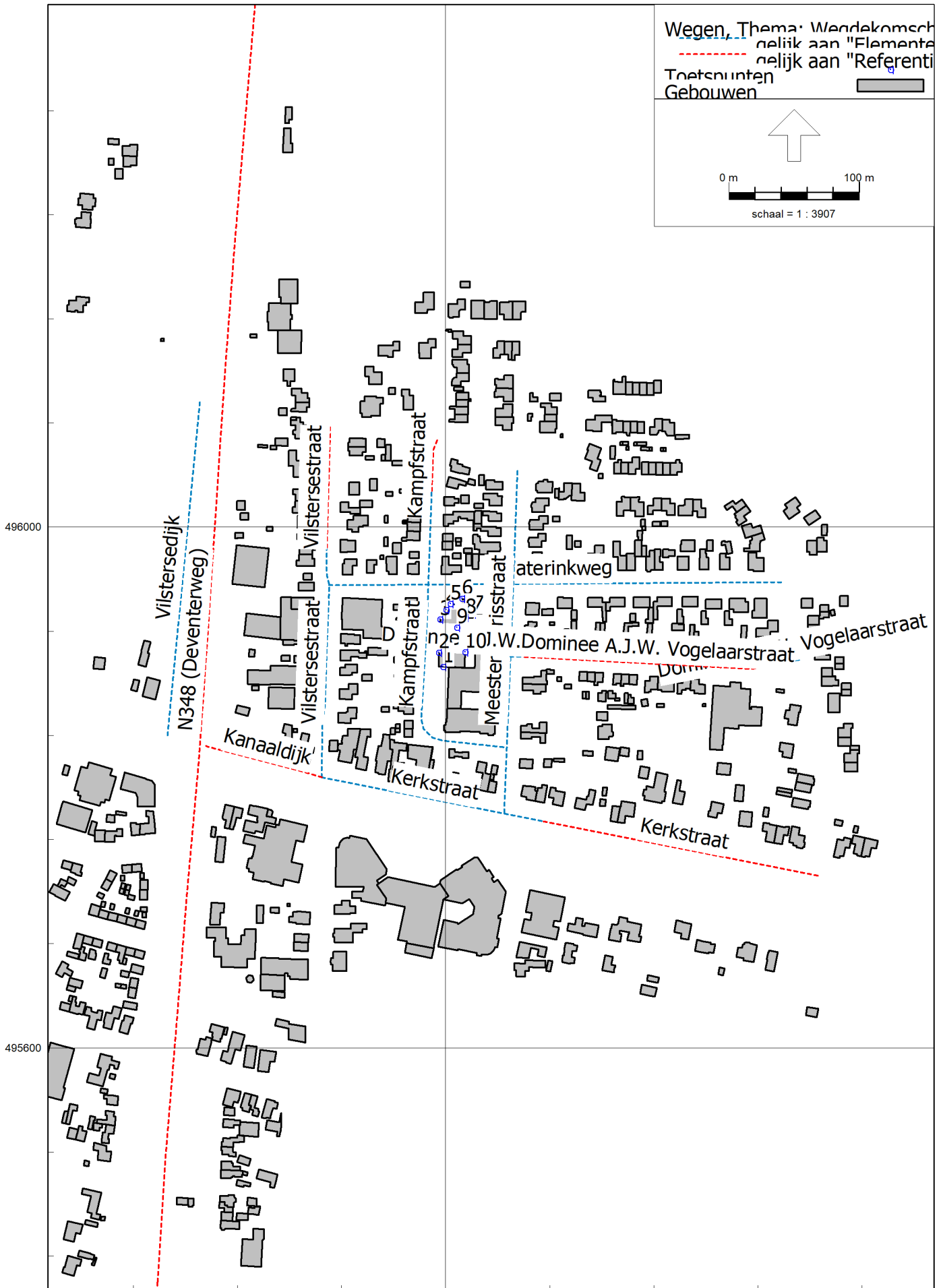
In Lemelerveld bestaat het voornemen om het huidige zorgcentrum aan de Meester Gorisstraat uit te breiden. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden aangepast. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï.

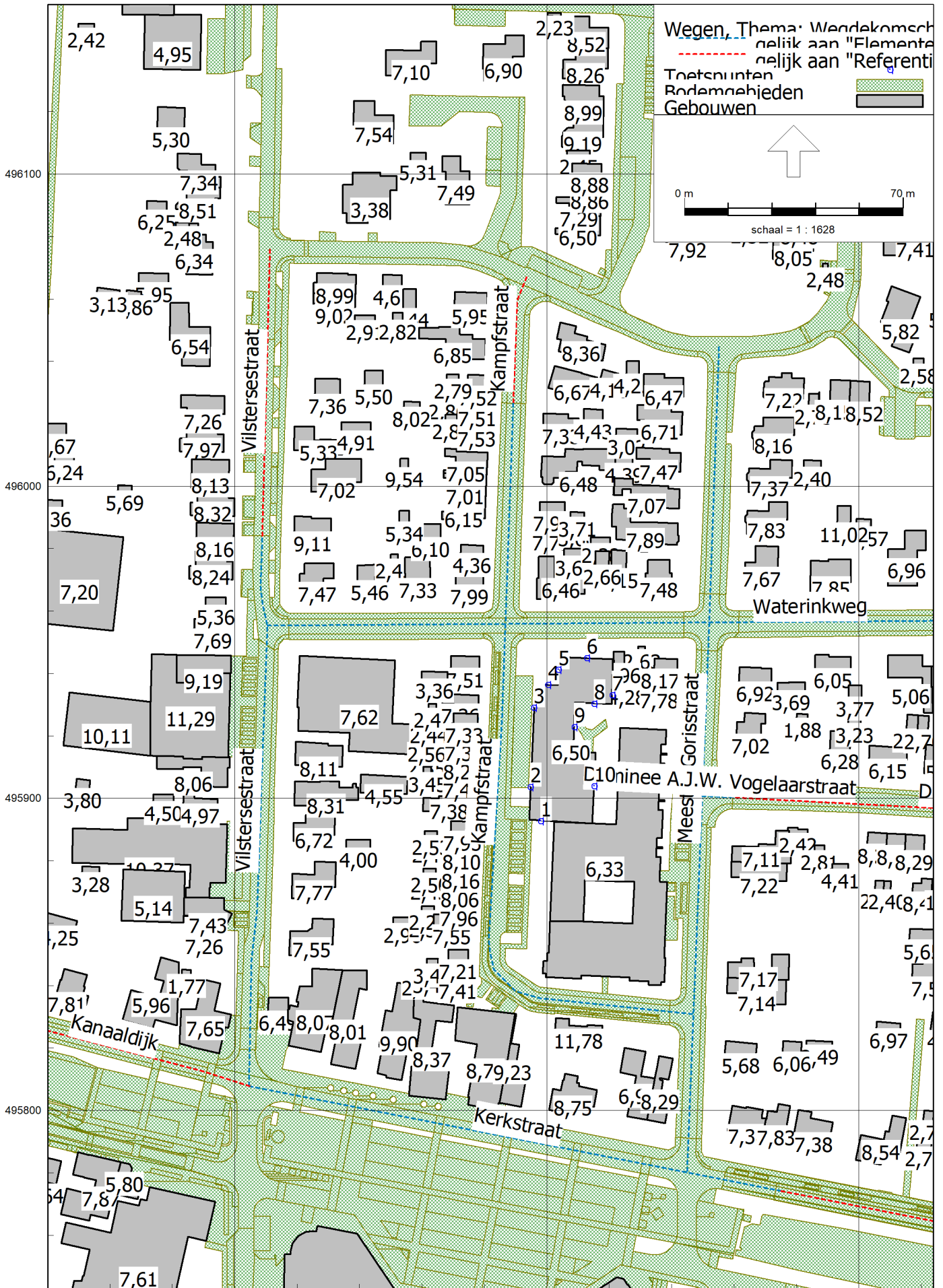
Op basis van onderhavig onderzoek, waarbij is getoetst op de randen van het bouwvlak vanuit de verbeelding, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

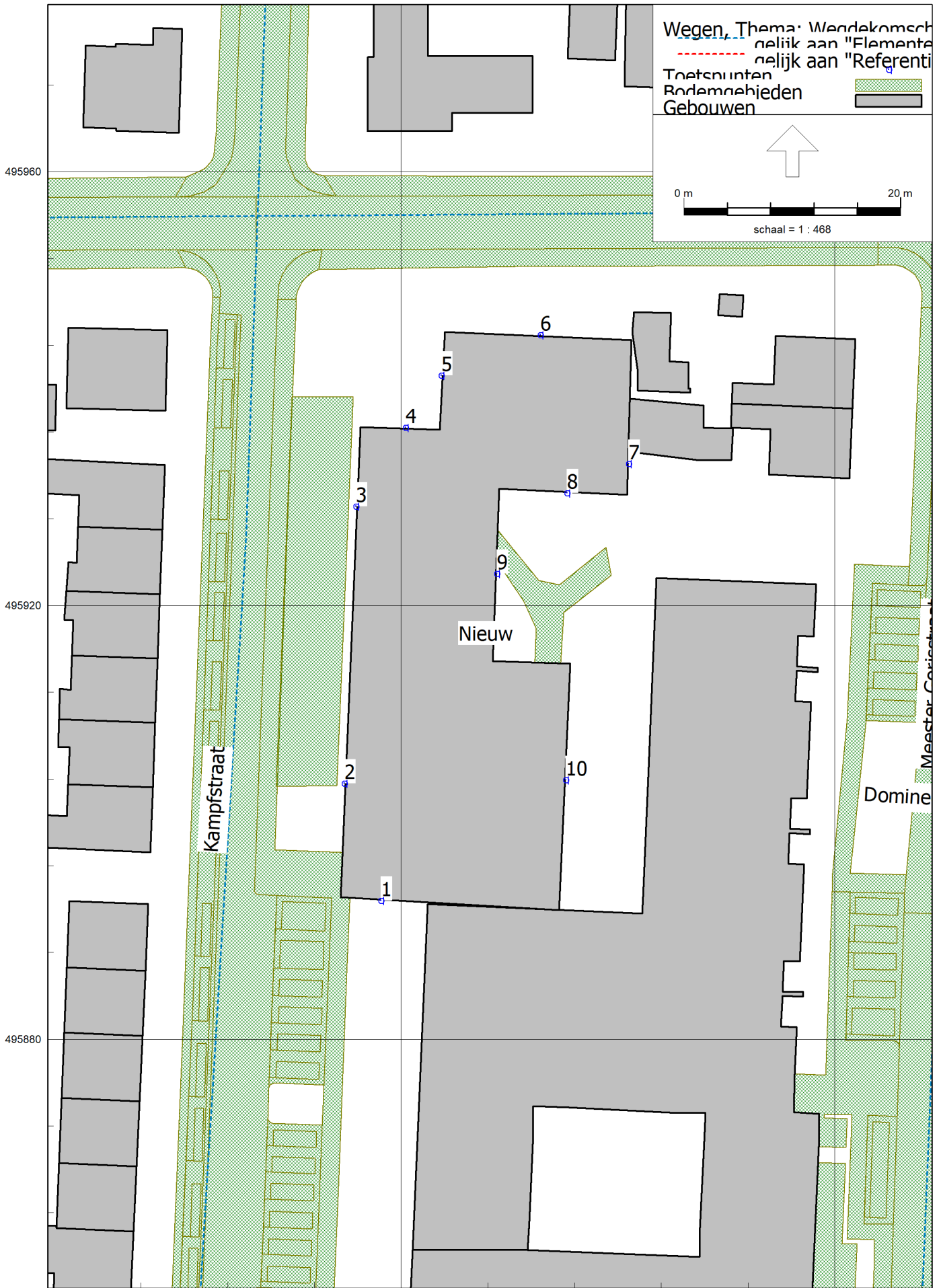
- De geluidbelasting vanwege de N348 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet. Vanwege de N348 wordt voldaan aan de Wgh.
- Elke individueel te onderscheiden niet-gezoneerde weg heeft een geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde. Op basis van de resultaten wordt daarmee voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

Het aspect geluid, afkomstig van wegverkeer, vormt dus geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Bijlage A: Grafisch overzicht rekenmodel







Bijlage B: Rapportage van het rekenmodel

Invoergegevens toetspunten

Model: WVL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1		6,07	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
2		6,22	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
3		6,55	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
4		6,51	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
5		6,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
6		6,49	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
7		6,42	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
8		6,40	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
9		6,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10		5,97	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Invoergegevens wegen

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek
N348	N348 (Deventerweg)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
N348	N348 (Deventerweg)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
N348	N348 (Deventerweg)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
Dominee3	Dominee A.J.W. Vogelaarstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Dominee2	Dominee A.J.W. Vogelaarstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Dominee	Dominee A.J.W. Vogelaarstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
Waterink	Waterinkweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Goris2	Meester Gorisstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Kampf	Kampfstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
Kampf	Kampfstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Kerkstraat	Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Kerkstraat	Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
Vilsterse	Vilstersestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a
Vilsterse2	Vilstersestraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
Kanaaldijk	Kanaaldijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0
VD	Vilstersedijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a

Invoergegevens wegen

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

Naam	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
N348	--	--	--	--	80	80	80	--	80	80
N348	80	--	--	--	80	80	80	--	80	80
N348	80	80	80	--	80	80	80	--	80	80
Dominee3	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Dominee2	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Dominee	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Waterink	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Goris2	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kampf	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kampf	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kerkstraat	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kerkstraat	30	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Vilsterse	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Vilsterse2	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30
Kanaaldijk	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30
VD	--	--	--	--	30	30	30	--	30	30

Invoergegevens wegen

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

Naam	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
N348	80	--	80	80	80	--	7577,00	6,69	2,23
N348	80	--	80	80	80	--	8221,00	6,63	2,23
N348	80	--	80	80	80	--	7975,00	6,72	2,23
Dominee3	30	--	30	30	30	--	300,00	6,40	3,40
Dominee2	30	--	30	30	30	--	300,00	6,40	3,40
Dominee	30	--	30	30	30	--	300,00	6,40	3,40
Waterink	30	--	30	30	30	--	500,00	6,40	3,40
Goris2	30	--	30	30	30	--	300,00	6,40	3,40
Kampf	30	--	30	30	30	--	150,00	6,40	3,40
Kampf	30	--	30	30	30	--	150,00	6,40	3,40
Kerkstraat	30	--	30	30	30	--	2500,00	6,40	3,40
Kerkstraat	30	--	30	30	30	--	2500,00	6,40	3,40
Vilsterse	30	--	30	30	30	--	500,00	6,40	3,40
Vilsterse2	30	--	30	30	30	--	500,00	6,40	3,40
Kanaaldijk	30	--	30	30	30	--	2500,00	6,40	3,40
VD	30	--	30	30	30	--	2500,00	6,40	3,40

Invoergegevens wegen

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

Naam	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)
N348	1,35	--	--	--	--	--	78,30	86,80	74,80	--	11,10	5,80
N348	1,59	--	--	--	--	--	79,30	87,40	76,20	--	10,30	5,30
N348	1,37	--	--	--	--	--	79,20	87,50	75,30	--	10,70	5,50
Dominee3	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Dominee2	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Dominee	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Waterink	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Goris2	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Kampf	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Kampf	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Kerkstraat	1,20	--	--	--	--	--	96,70	98,00	95,70	--	1,70	0,90
Kerkstraat	1,20	--	--	--	--	--	96,70	98,00	95,70	--	1,70	0,90
Vilsterse	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Vilsterse2	1,20	--	--	--	--	--	98,00	99,00	100,00	--	1,50	1,00
Kanaaldijk	1,20	--	--	--	--	--	96,70	98,00	95,70	--	1,70	0,90
VD	1,20	--	--	--	--	--	96,70	98,00	95,70	--	1,70	0,90

Invoergegevens wegen

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

Naam	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
N348	10,80	--	10,60	7,40	14,40	--	--	--	--	--	396,90	146,66
N348	10,20	--	10,50	7,20	13,60	--	--	--	--	--	432,23	160,23
N348	10,50	--	10,10	7,00	14,30	--	--	--	--	--	424,45	155,61
Dominee3	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	18,82	10,10
Dominee2	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	18,82	10,10
Dominee	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	18,82	10,10
Waterink	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	31,36	16,83
Goris2	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	18,82	10,10
Kampf	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	9,41	5,05
Kampf	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	9,41	5,05
Kerkstraat	1,80	--	1,50	1,10	2,50	--	--	--	--	--	154,72	83,30
Kerkstraat	1,80	--	1,50	1,10	2,50	--	--	--	--	--	154,72	83,30
Vilsterse	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	31,36	16,83
Vilsterse2	--	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	31,36	16,83
Kanaaldijk	1,80	--	1,50	1,10	2,50	--	--	--	--	--	154,72	83,30
VD	1,80	--	1,50	1,10	2,50	--	--	--	--	--	154,72	83,30

Invoergegevens wegen

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

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)
N348	76,51	--	56,27	9,80	11,05	--	53,73	12,50	14,73	--
N348	99,60	--	56,14	9,72	13,33	--	57,23	13,20	17,78	--
N348	82,27	--	57,34	9,78	11,47	--	54,13	12,45	15,62	--
Dominee3	3,60	--	0,29	0,10	--	--	0,10	--	--	--
Dominee2	3,60	--	0,29	0,10	--	--	0,10	--	--	--
Dominee	3,60	--	0,29	0,10	--	--	0,10	--	--	--
Waterink	6,00	--	0,48	0,17	--	--	0,16	--	--	--
Goris2	3,60	--	0,29	0,10	--	--	0,10	--	--	--
Kampf	1,80	--	0,14	0,05	--	--	0,05	--	--	--
Kampf	1,80	--	0,14	0,05	--	--	0,05	--	--	--
Kerkstraat	28,71	--	2,72	0,76	0,54	--	2,40	0,94	0,75	--
Kerkstraat	28,71	--	2,72	0,76	0,54	--	2,40	0,94	0,75	--
Vilsterse	6,00	--	0,48	0,17	--	--	0,16	--	--	--
Vilsterse2	6,00	--	0,48	0,17	--	--	0,16	--	--	--
Kanaaldijk	28,71	--	2,72	0,76	0,54	--	2,40	0,94	0,75	--
VD	28,71	--	2,72	0,76	0,54	--	2,40	0,94	0,75	--

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63
N348	83,39	92,69	98,09	105,23	110,01	106,14	99,29	88,73	77,42
N348	83,63	92,88	98,28	105,47	110,31	106,43	99,58	88,99	77,67
N348	83,49	92,81	98,20	105,35	110,21	106,34	99,49	88,91	77,50
Dominee3	74,37	78,60	85,58	86,69	90,14	83,37	78,22	71,49	71,03
Dominee2	74,37	78,60	85,58	86,69	90,14	83,37	78,22	71,49	71,03
Dominee	67,10	70,91	78,74	82,74	88,19	85,11	78,46	70,68	63,78
Waterink	76,59	80,81	87,80	88,91	92,36	85,59	80,44	73,71	73,25
Goris2	74,37	78,60	85,58	86,69	90,14	83,37	78,22	71,49	71,03
Kampf	64,09	67,90	75,73	79,73	85,18	82,10	75,45	67,67	60,76
Kampf	71,36	75,59	82,57	83,68	87,13	80,36	75,21	68,48	68,02
Kerkstraat	84,22	88,96	96,48	96,49	99,65	92,98	87,92	82,17	80,87
Kerkstraat	76,93	81,24	89,63	92,52	97,69	94,72	88,15	81,34	73,60
Vilsterse	76,59	80,81	87,80	88,91	92,36	85,59	80,44	73,71	73,25
Vilsterse2	69,32	73,12	80,96	84,96	90,41	87,33	80,68	72,90	65,99
Kanaaldijk	76,93	81,24	89,63	92,52	97,69	94,72	88,15	81,34	73,60
VD	84,22	88,96	96,48	96,49	99,65	92,98	87,92	82,17	80,87

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
N348	86,57	91,94	99,32	104,93	101,06	94,19	83,37	77,19	86,19
N348	86,79	92,16	99,58	105,26	101,39	94,51	83,67	78,07	87,08
N348	86,66	92,03	99,41	105,12	101,25	94,38	83,53	77,44	86,43
Dominee3	74,79	80,75	83,56	87,19	80,32	75,11	67,23	65,87	69,26
Dominee2	74,79	80,75	83,56	87,19	80,32	75,11	67,23	65,87	69,26
Dominee	67,12	73,94	79,61	85,25	82,07	75,37	66,44	58,63	61,63
Waterink	77,01	82,97	85,77	89,41	82,54	77,33	69,45	68,09	71,48
Goris2	74,79	80,75	83,56	87,19	80,32	75,11	67,23	65,87	69,26
Kampf	64,11	70,93	76,60	82,24	79,06	72,36	63,43	55,62	58,62
Kampf	71,78	77,74	80,55	84,18	77,31	72,10	64,22	62,86	66,25
Kerkstraat	85,34	92,17	93,42	96,72	89,94	84,84	78,27	77,47	82,56
Kerkstraat	77,64	85,33	89,46	94,77	91,69	85,08	77,45	70,17	74,83
Vilsterse	77,01	82,97	85,77	89,41	82,54	77,33	69,45	68,09	71,48
Vilsterse2	69,34	76,16	81,83	87,47	84,29	77,58	68,66	60,85	63,85
Kanaaldijk	77,64	85,33	89,46	94,77	91,69	85,08	77,45	70,17	74,83
VD	85,34	92,17	93,42	96,72	89,94	84,84	78,27	77,47	82,56

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
N348	91,64	98,96	103,30	99,38	92,52	82,07	--	--
N348	92,52	99,85	104,31	100,39	93,53	83,04	--	--
N348	91,88	99,22	103,58	99,66	92,80	82,33	--	--
Dominee3	72,53	78,88	82,56	75,58	70,35	60,97	--	--
Dominee2	72,53	78,88	82,56	75,58	70,35	60,97	--	--
Dominee	65,79	74,94	80,63	77,34	70,61	60,23	--	--
Waterink	74,75	81,09	84,78	77,79	72,56	63,19	--	--
Goris2	72,53	78,88	82,56	75,58	70,35	60,97	--	--
Kampf	62,78	71,93	77,62	74,33	67,60	57,22	--	--
Kampf	69,52	75,87	79,55	72,57	67,34	57,96	--	--
Kerkstraat	90,34	89,73	92,65	86,08	81,08	75,95	--	--
Kerkstraat	83,48	85,75	90,69	87,80	81,29	75,10	--	--
Vilsterse	74,75	81,09	84,78	77,79	72,56	63,19	--	--
Vilsterse2	68,01	77,16	82,85	79,56	72,83	62,45	--	--
Kanaaldijk	83,48	85,75	90,69	87,80	81,29	75,10	--	--
VD	90,34	89,73	92,65	86,08	81,08	75,95	--	--

Invoergegevens wegen

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

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
N348	--	--	--	--	--	--
N348	--	--	--	--	--	--
N348	--	--	--	--	--	--
Dominee3	--	--	--	--	--	--
Dominee2	--	--	--	--	--	--
Dominee	--	--	--	--	--	--
Waterink	--	--	--	--	--	--
Goris2	--	--	--	--	--	--
Kampf	--	--	--	--	--	--
Kampf	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	--	--	--	--
Kerkstraat	--	--	--	--	--	--
Vilsterse	--	--	--	--	--	--
Vilsterse2	--	--	--	--	--	--
Kanaaldijk	--	--	--	--	--	--
VD	--	--	--	--	--	--

Bijlage C: Resultaten in tabelvorm

Resultaten Waterinkweg

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
LAAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Waterinkweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	16,2
1_B	4,50	16,6
10_A	1,50	18,5
10_B	4,50	22,8
2_A	1,50	30,8
2_B	4,50	32,9
3_A	1,50	36,9
3_B	4,50	38,2
4_A	1,50	41,2
4_B	4,50	42,1
5_A	1,50	41,6
5_B	4,50	42,3
6_A	1,50	45,3
6_B	4,50	45,6
7_A	1,50	22,8
7_B	4,50	29,7
8_A	1,50	17,4
8_B	4,50	19,7
9_A	1,50	20,4
9_B	4,50	24,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Vilstersestraat

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vilstersestraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	16,6
1_B	4,50	18,5
10_A	1,50	9,7
10_B	4,50	11,7
2_A	1,50	16,2
2_B	4,50	18,1
3_A	1,50	16,9
3_B	4,50	18,6
4_A	1,50	16,5
4_B	4,50	18,3
5_A	1,50	21,7
5_B	4,50	23,2
6_A	1,50	21,2
6_B	4,50	22,7
7_A	1,50	8,9
7_B	4,50	11,0
8_A	1,50	12,2
8_B	4,50	14,0
9_A	1,50	10,3
9_B	4,50	11,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Vilstersedijk

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vilstersedijk
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	19,2
1_B	4,50	22,1
10_A	1,50	16,9
10_B	4,50	20,9
2_A	1,50	20,8
2_B	4,50	23,6
3_A	1,50	21,5
3_B	4,50	24,4
4_A	1,50	20,7
4_B	4,50	23,4
5_A	1,50	22,1
5_B	4,50	25,1
6_A	1,50	20,8
6_B	4,50	22,4
7_A	1,50	17,8
7_B	4,50	20,8
8_A	1,50	18,6
8_B	4,50	22,6
9_A	1,50	18,6
9_B	4,50	20,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Meester Gorisstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Meester Gorisstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	13,5
1_B	4,50	17,8
10_A	1,50	19,4
10_B	4,50	23,5
2_A	1,50	11,9
2_B	4,50	13,7
3_A	1,50	12,1
3_B	4,50	14,1
4_A	1,50	18,3
4_B	4,50	20,7
5_A	1,50	12,2
5_B	4,50	13,7
6_A	1,50	28,5
6_B	4,50	30,7
7_A	1,50	32,1
7_B	4,50	34,2
8_A	1,50	29,1
8_B	4,50	31,1
9_A	1,50	27,0
9_B	4,50	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Kerkstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kerkstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	25,8
1_B	4,50	28,1
10_A	1,50	20,9
10_B	4,50	23,9
2_A	1,50	20,9
2_B	4,50	22,5
3_A	1,50	22,6
3_B	4,50	23,4
4_A	1,50	17,5
4_B	4,50	18,7
5_A	1,50	19,0
5_B	4,50	21,3
6_A	1,50	19,2
6_B	4,50	19,2
7_A	1,50	20,6
7_B	4,50	22,2
8_A	1,50	22,0
8_B	4,50	24,6
9_A	1,50	20,7
9_B	4,50	22,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Kanaaldijk

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kanaaldijk
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	12,9
1_B	4,50	15,7
10_A	1,50	8,1
10_B	4,50	10,3
2_A	1,50	13,5
2_B	4,50	15,7
3_A	1,50	13,8
3_B	4,50	15,7
4_A	1,50	9,6
4_B	4,50	11,1
5_A	1,50	12,1
5_B	4,50	15,1
6_A	1,50	7,5
6_B	4,50	9,2
7_A	1,50	3,9
7_B	4,50	5,1
8_A	1,50	11,4
8_B	4,50	14,6
9_A	1,50	8,0
9_B	4,50	10,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Kampfstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Kampfstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	38,0
1_B	4,50	38,7
10_A	1,50	12,2
10_B	4,50	15,8
2_A	1,50	41,7
2_B	4,50	42,0
3_A	1,50	42,0
3_B	4,50	42,1
4_A	1,50	36,9
4_B	4,50	37,5
5_A	1,50	37,0
5_B	4,50	37,7
6_A	1,50	31,1
6_B	4,50	32,6
7_A	1,50	9,5
7_B	4,50	12,8
8_A	1,50	15,0
8_B	4,50	19,5
9_A	1,50	11,2
9_B	4,50	14,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Dominee A.J.W. Vogelaarstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Dominee A.J.W. Vogelaarstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	2,8
1_B	4,50	7,3
10_A	1,50	11,9
10_B	4,50	17,6
2_A	1,50	8,0
2_B	4,50	12,3
3_A	1,50	7,8
3_B	4,50	11,2
4_A	1,50	2,8
4_B	4,50	6,4
5_A	1,50	5,2
5_B	4,50	7,1
6_A	1,50	5,6
6_B	4,50	7,2
7_A	1,50	23,2
7_B	4,50	22,9
8_A	1,50	16,1
8_B	4,50	19,4
9_A	1,50	14,7
9_B	4,50	18,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten N348

Rapport: Resultatentabel
Model: WVL
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Deventerweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
1_A	1,50	35,4
1_B	4,50	39,2
10_A	1,50	31,1
10_B	4,50	37,0
2_A	1,50	36,0
2_B	4,50	39,9
3_A	1,50	36,8
3_B	4,50	40,5
4_A	1,50	36,2
4_B	4,50	40,1
5_A	1,50	37,1
5_B	4,50	41,3
6_A	1,50	35,8
6_B	4,50	39,3
7_A	1,50	31,2
7_B	4,50	36,9
8_A	1,50	33,1
8_B	4,50	38,9
9_A	1,50	32,6
9_B	4,50	36,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen