

Akoestisch onderzoek
Bestemmingsplan Janninkkwartier
Enschede

Wegverkeerslawaaï

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Wettelijk kader	2
	2.1 Wegverkeer	2
	2.2 Hogere waarde	2
3	Akoestisch onderzoek	3
	3.1 Onderzoeksopzet	3
	3.2 Verkeersgegevens	3
	3.3 Rekenmethode	3
	3.4 Rekenresultaten	4
4.	Maatregelen	5
	4.1 Bronmaatregelen	5
	4.2 Overdrachtsmaatregelen	5
5.	Cumulatie	6
6.	Hogere grenswaarde	7
7.	Conclusie	9

Bijlagen

I	Situatie
II	Verkeersgegevens
III	Rekenmodel en invoergegevens wegverkeer
IV	Rekenresultaten wegverkeer – per weg
V	Rekenresultaten wegverkeer – cumulatief

1 Inleiding

Binnen het plangebied Janninkkwartier is woningbouw voorzien. Binnen het gebied zal de mogelijkheid worden geboden om maximaal 150 woningen te realiseren, waarvan ten hoogste 10% uit appartementen mag bestaan.

Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen is vanuit de Wet geluidhinder onderzoek naar de geluidsbelasting noodzakelijk indien de bestemmingen zijn gelegen binnen een wettelijke zone. Het plangebied is gelegen binnen de zones van de Zuiderval, Getfertsingel, Varvixsingel en de Cromhoffsbleekweg. De huidige Industriestraat zal in het nieuwe ontwerp komen te vervallen.

Door de afdeling Bestemmen & Vergunnen van de Gemeente Enschede is een akoestisch onderzoek verricht waarin de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de nog te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen is bepaald.

2 Wettelijk kader

2.1 Wegverkeer

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich aan weerszijden van een weg een zone bevindt. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied en van het aantal rijstroken. De zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

Krachtens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om voor nieuwe situaties bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan, of van een wijzigings- of uitwerkingsplan, dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 74, een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die binnen de zone zijn gelegen, ondervinden van het verkeer op die weg. Daarnaast wordt een onderzoek ingesteld naar de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen, om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de geluidsgevoelige objecten, de ten hoogste toelaatbare waarden te boven zou gaan.

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen een geluidszone bedraagt 48 dB. Een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde is uitsluitend mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld. In stedelijk gebied langs een aanwezige weg bedraagt de ten hoogste vast te stellen hogere waarde 63 dB. Voor vervangende woningen bedraagt de ten hoogste vast te stellen hogere waarde 68 dB.

Vanwege de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen biedt artikel 110g van de Wet geluidhinder de bevoegde autoriteit de mogelijkheid tot het toepassen van een aftrek op de berekende geluidsbelastingen. Deze aftrek bedraagt 5 dB bij wegen met een snelheid van minder dan 70 km/u. Voor wegen met een snelheid van 70 km/u en hoger is de aftrek afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting zonder aftrek ex. artikel 110 g Wgh. De aftrek bedraagt 4 dB bij een geluidsbelasting van 57 dB, 3 dB bij een geluidsbelasting van 56 dB en 2 dB bij andere waarden van de geluidsbelasting. Voor de bepaling van de geluidwering ter plaatse van de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen mag geen aftrek worden toegepast.

2.2 Hogere waarde

Het vaststellen van een hogere waarde is pas mogelijk indien aangetoond wordt dat maatregelen (bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en/of maatregelen bij de ontvanger) om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde niet doeltreffend zijn (bezwaren stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard), en voldaan wordt aan de voorwaarden uit de Geluidsnota Enschede 2009-2012 (verder Geluidnota). De Geluidnota is op 19 april 2011 (gewijzigd) door Burgemeester en Wethouders vastgesteld. Bij besluit van 15 januari 2013 is door Burgemeesters en Wethouders de werkingsduur van de Geluidnota Enschede 2009-2012 verlengd totdat een nieuwe Geluidnota is vastgesteld.

3 Akoestisch onderzoek

3.1 Onderzoeksopzet

In het plangebied wordt de mogelijkheid geboden geluidsgevoelige bestemmingen (woningen en appartementen) te realiseren.

In bijlage I is een situatietekening opgenomen met de ligging van het plangebied.

3.2 Verkeersgegevens

Door het Domein Fysiek, afdeling Stadsingenieurs & Ontwerp, van de gemeente Enschede zijn voor de relevante wegen verkeersgegevens aangeleverd voor het jaar 2027 (zie bijlage IIa).

Als uitgangspunt voor de prognose van de verkeersgegevens is er vanuit gegaan dat de N18 is gerealiseerd.

De aangeleverde verkeersgegevens hebben betrekking op werkdagen. Voor de geluidsberekeningen moet uitgegaan worden van werkdagen. De aangeleverde verkeersgegevens zijn omgerekend van werkdag- naar weekdaggegevens. Voor de busbaan is uitgegaan van een etmaalverdeling die is berekend voor een soortgelijke representatieve busbaan in Enschede.

De aangeleverde verkeersgegevens en de omrekening van de verkeersgegevens van werkdag in weekdag zijn opgenomen in bijlage IIb.

3.3 Rekenmethode

Voor de bepaling van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer is met behulp van het computerprogramma Geomilieu (V4.30) een rekenmodel opgesteld. Met behulp van dit rekenmodel is de geluidsbelasting overeenkomstig Standaardrekenmethode II uit het "Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012" berekend.

Om de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de omgeving te berekenen zijn in het rekenmodel de relevante wegen ingevoerd op basis van de aangeleverde verkeersgegevens.

Op de Varviksingel, Getfertsingel, Cromhoffsbleekweg en de Zuiderval (incl. busbaan) bedraagt de maximumsnelheid 50 km/uur. De verharding bestaat uit asfalt (DAB). De verharding van de busbaan bestaat uit beton.

In het rekenmodel zijn voor de harde bodemgebieden (wegen, trottoirs e.d.) bodemvlakken ingevoerd. De bodemfactor voor deze harde bodemgebieden bedraagt 0,0 (hard). Als algemene bodemfactor voor de overige gebieden is een factor 1,0 (zacht) aangehouden.

Voor de situering van de te projecteren bebouwing is uitgegaan van de gegevens van de afdeling Ontwerp en een bebouwingsgrens die, op grond van de concept-bestemmingsplangrens het dichtst bij de wegen ligt. Er is sprake van een zevental bouwblokken met een patio in het midden. De drie blokken welke gesitueerd zijn aan de Zuiderval hebben, voor zover de gevel naar de Zuiderval is gericht, een bouwhoogte die ligt tussen de 12 en 15 meter. De overige woningen in het plangebied hebben een maximale hoogte van 12 meter. De mogelijkheid tot het realiseren van appartementen bestaat in het zuidoostelijke deel van bouwblok 2, waar voornamelijk 10 appartementen zijn voorzien.

In het onderzoek is uitgegaan van een worst-case situatie dat alle bebouwing 12 meter hoog is. Hierdoor is sprake van de minste afscherming naar achterliggende woningen.

3.4 Rekenresultaten

De rekenresultaten van de berekening van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai zijn voor de woningen opgenomen in bijlage IV. Uit de rekenresultaten blijkt het volgende:

Cromhoffsbleekweg

Vanwege het wegverkeer op de Cromhoffsbleekweg wordt op alle woningen binnen het Janninkkwartier voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Getfertsingel

Vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel wordt op een aantal woningen en appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De overschrijdingen vinden plaats op de bouwblokken 1 en 2 op de woningen met de gevel gericht op de Getfertsingel. Het gaat om 17 woningen en 10 appartementen. Op de westgevel van bouwblok 1 is ook sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij een woning aan de achterzijde van het bouwblok. Vanwege het wegverkeer op Getfertsingel bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste 59 dB, incl. aftrek ex. artikel 110g Wgh. Daarmee wordt voldaan aan de, voor nieuwe woningen, ten hoogste vast te stellen hogere waarde van 63 dB.

Varviksingel

Vanwege het wegverkeer op de Varviksingel wordt op de 10 appartementen in bouwblok 2 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Op de zuidgevel (punt 20) bedraagt de geluidbelasting 50 dB, terwijl deze op de oostgevel (punt 19) 51 dB bedraagt. Vanwege het wegverkeer op Varviksingel bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste 51 dB, incl. aftrek ex. artikel 110g Wgh. Daarmee wordt voldaan aan de, voor nieuwe woningen, ten hoogste vast te stellen hogere waarde van 63 dB.

Zuiderval

Vanwege het wegverkeer op de Zuiderval wordt op een aantal woningen en appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De overschrijdingen vinden plaats op de bouwblokken 2,4 en 6 op de woningen en appartementen met de gevel gericht op de Zuiderval. Het gaat om 34 woningen en 10 appartementen. Op de noordgevel van bouwblok 6 is ook sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij een woning aan de achterzijde van het bouwblok. Vanwege het wegverkeer op Zuiderval bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste 57 dB, incl. aftrek ex. artikel 110g Wgh. Daarmee wordt voldaan aan de, voor nieuwe woningen, ten hoogste vast te stellen hogere waarde van 63 dB.

4 Maatregelen

Zonder maatregelen zal op diverse woningen/appartementen vanwege het verkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel en/of de Zuiderval de voorkeursgrenswaarde worden overschreden. Onderzocht is welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de woningen/appartementen te reduceren.

4.1 Bronmaatregelen

Het toepassen van geluidsreducerende wegdekken wordt door de afdeling Stadsdeelbeheer, vanwege hogere initiële kosten en een kortere levensduur, niet wenselijk geacht. Bovendien zal een stil wegdek er niet toe leiden dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

Geluidsreductie zou verder kunnen worden behaald door het verlagen van de snelheid van het verkeer en/of het verminderen van de verkeersintensiteit. Omdat de omliggende wegen deel uit maken van de hoofdstructuur zijn dergelijke maatregelen niet reëel.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

De nieuwe bebouwing zal 12 tot maximaal 15 meter hoog zijn. Afscherming van de bovenste bouwlagen is slechts mogelijk met een (relatief) hoge afscherming. Daarnaast zullen afschermingen in de onderliggende stedelijke situatie een ongewenste verkeers- of stedenbouwkundige barrière vormen. Hieruit volgt dat het treffen van overdrachtsmaatregelen stuit op bezwaren van verkeers- en stedenbouwkundige aard.

5. Cumulatie

Volgens de Wet geluidhinder is sprake van cumulatie als sprake is van meer dan één relevante geluidsbron. Van een voor de Wet geluidhinder relevante geluidsbron is sprake als het om een zoneringsplichtige bron gaat en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Volgens de Wet geluidhinder is in het plangebied dan ook uitsluitend sprake van cumulatie ter plaatse van bouwblok 2, waar 10 appartementen zijn voorzien. Het betreft de rekenpunten 19 en 20. Op deze appartementen wordt de voorkeursgrenswaarde zowel vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Zuiderval als de Varviksingel overschreden.

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai is gecumuleerd overeenkomstig bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMV2012). De gecumuleerde geluidsbelastingen zijn opgenomen in bijlage V.

De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt op de oostgevel van het appartementencomplex (rekenpunt 19) ten hoogste 63 dB (excl. aftrek ex artikel 110g Wgh). Op de zuidgevel van het appartementencomplex (rekenpunt 20) bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting ten hoogste 65 dB (excl. aftrek ex artikel 110g Wgh).

In de Geluidnota is bepaald dat indien de gecumuleerde geluidsbelasting voldoet aan de op grond van de Wet geluidhinder ten hoogste toegestane hogere waarde (63 dB) dat dan sprake is van een aanvaardbare situatie. Uit het bovenstaande blijkt dat voor de zuidgevel van het appartementendeel hieraan niet wordt voldaan. In de nota is bepaald dat als de gecumuleerde geluidbelasting (via de wettelijke voorgeschreven methode) niet voldoet, gebruik zal worden gemaakt van de methode "Miedema" om een uitspraak te doen over de aanvaardbaarheid van de situatie: kwalificaties vanaf "matig" zijn daarbij voor de gemeente aanvaardbaar.

In deze situatie is de methode "Miedema" niet toegepast. Zoals vermeld in de toelichting van hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het RMV2012 ligt vergelijking van de gecumuleerde belasting (zonder aftrek) met de normen uit de Wet Geluidhinder, waar wel een aftrek op is toegepast, minder voor de hand. Een geluidbelasting van 65 dB zou, indien deze door één weg zou worden veroorzaakt, leiden tot een te beoordelen geluidbelasting van 60 dB. Hiermee zou ruimschoots worden voldaan aan de ten hoogst toelaatbare waarde van 63 dB. Het enkele feit dat de geluidbelasting wordt veroorzaakt door drie wegen, waarvan er twee qua bijdrage duidelijk ondergeschikt zijn, is geen reden om een dergelijke geluidbelasting onaanvaardbaar te achten.

6 Hogere Grenswaarde

In het voorgaande is de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op de binnen het bestemmingsplan Janninkkwartier te realiseren woningen in beeld gebracht.

Uit de resultaten blijkt dat op diverse woningen vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Zuiderval en de Varviksingel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden.

De realisatie van de woningen is alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld. In stedelijk gebied bedraagt, op nieuwe woningen vanwege de genoemde wegen, de ten hoogste vast te stellen hogere waarde 63 dB.

Het vaststellen van een hogere waarde is pas mogelijk nadat aangetoond is dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeer- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Tevens dient voldaan te worden aan de voorwaarden uit de Geluidnota Enschede 2009–2012.

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat maatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen onvoldoende effect hebben of bezwaren ontmoeten van verkeerskundige, stedenbouwkundige of financiële aard. Hiermee wordt aan de eerste eis om een hogere waarde te kunnen vaststellen voldaan.

Om een hogere waarde te kunnen vaststellen moet verder nog worden voldaan aan de ten hoogste vast te stellen hogere waarde uit de Wet geluidhinder en aan de Geluidnota. In de Geluidnota is bepaald dat om een hogere waarde te kunnen vaststellen:

- een woning tenminste één geluidluwe gevel heeft. Een gevel is geluidluw indien de geluidsbelasting ten gevolge van elk van de afzonderlijk te onderscheiden bronnen op grond van de Wet geluidhinder niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde die voor elk van de afzonderlijk te onderscheiden geluidbronnen geldt.
- verblijfsruimten en buitenruimten (indien beschikbaar) bij voorkeur gelegen zijn aan de geluidluwe zijde van een woning.

Alle woningen en appartementen waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is beschikken, door de aanwezige patio's, over een geluidluwe gevel (geluidsbelasting <48 dB). Deze woningen en appartementen beschikken tevens aan de geluidluwe zijde over een buitenruimte, waarmee voldaan wordt aan de voorkeurseis voor buitenruimten.

In hoeverre verblijfsruimten aan de geluidluwe zijde van de woningen worden gerealiseerd is op dit moment niet duidelijk. Hieraan zal in het kader van de omgevingsvergunning onderdeel bouwen aandacht worden besteed.

Uit het voorgaande blijkt dat aan de voorwaarden, uit de Wet geluidhinder en de Geluidnota, voor het vaststellen van een hogere waarde wordt voldaan. Voor de realisatie van het plan is het noodzakelijk dat vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Zuiderval en de Varviksingel hogere waarden worden aangevraagd.

De vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Zuiderval en de Varviksingel aan te vragen hogere waarden zijn in onderstaande tabel opgenomen. Daarbij is van een worst-case situatie uitgegaan waarbij is uitgegaan van een de ligging van de bouwblokken zo dicht mogelijk bij de weg. Voor de woningen en appartementen is uitgegaan van de hoogst berekende geluidsbelasting op het bouwvlak of de gevel.

		Aantal woningen	Rekenpunt	Hogere waarde
<u>Wegverkeer Getfertsingel</u>				
Blok 1 ¹	Woningen	13	30,31	59 dB
Blok 1	Woningen	1	29	50 dB
Blok 2	Woningen	4	21	59 dB
Blok 2	Appartementen	10	20	59 dB
<u>Wegverkeer Varviksingel</u>				
Blok 2	Appartementen	10	19	51 dB
<u>Wegverkeer Zuiderval</u>				
Blok 2	Appartementen	10	19	55 dB
Blok 2	Woningen	10	17,18	57 dB
Blok 4	Woningen	10	10,11,12	57 dB
Blok 6	Woningen	14	02,03,04	56 dB
Blok 6	Woningen	1	01	50 dB

1): nummering blokken zoals weergegeven op bijlage I.

In totaal wordt voor 63 woningen en appartementen een hogere waarde aangevraagd. Voor 18 woningen is dit uitsluitend vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel en voor 35 woningen uitsluitend vanwege het wegverkeer op de Zuiderval. Voor 10 appartementen wordt zowel vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel als op de Zuiderval een hogere waarde aangevraagd.

7 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op diverse woningen en appartementen vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel en de Zuiderval de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden.

Vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel wordt op maximaal 18 woningen en 10 appartementen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidsbelasting bedraagt vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel ten hoogste 59 dB.

Vanwege het wegverkeer op de Zuiderval wordt op maximaal 35 woningen en 10 appartementen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Zuiderval bedraagt ten hoogste 57 dB.

Vanwege het wegverkeer op de Varviksingel wordt op maximaal 10 appartementen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Varviksingel bedraagt ten hoogste 51 dB.

In totaal wordt voor 63 woningen en appartementen een hogere waarde aangevraagd. Voor 18 woningen is dit uitsluitend vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel en voor 35 woningen uitsluitend vanwege het wegverkeer op de Zuiderval. Voor 10 appartementen wordt zowel vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel als op de Zuiderval een hogere waarde aangevraagd.

Volgens de Wet geluidhinder is in het plangebied sprake van cumulatie op de appartementen in het zuidoostelijke deel van bouwblok 2. Op deze appartementen wordt de voorkeursgrenswaarde zowel vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel als de Zuiderval overschreden. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt op de appartementen ten hoogste 65 dB (excl. correctie art. 110g). Zoals vermeld in de toelichting van hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het RMV2012 ligt vergelijking van de gecumuleerde belasting (zonder aftrek) met de normen uit de Wet Geluidhinder, waar wel een aftrek op is toegepast, minder voor de hand. Een geluidbelasting van 65 dB zou, indien deze door één weg zou worden veroorzaakt, leiden tot een te beoordelen geluidbelasting van 60 dB. Hiermee zou ruimschoots worden voldaan aan de ten hoogst toelaatbare waarde van 63 dB. Het enkele feit dat de geluidbelasting wordt veroorzaakt door drie wegen, waarvan er twee qua bijdrage duidelijk ondergeschikt zijn, is geen reden om een dergelijke geluidbelasting onaanvaardbaar te achten.

Realisatie van de woningen en appartementen binnen het bestemmingsplan Janninkkwartier is alleen mogelijk als vanwege het wegverkeer op de Getfertsingel, de Varviksingel en de Zuiderval hogere waarden worden vastgesteld. Aan de voorwaarden, uit de Wet geluidhinder en de Geluidnota, voor het vaststellen van een hogere waarde wordt voldaan.

Bijlage I

Situatie

Bijlage I: Situatie



Bijlage II

Verkeersgegevens

Bijlage Ila: Verkeerscijfers (werkdagen)

Van: Domein Fysiek, afdeling Stadsingenieurs & Ontwerp
Aan: Afdeling Bestemmen & Vergunnen
Datum: 22-03-17

A. Huidige (werkdag)-etmaalintensiteiten

Straat	tussen	Etm.-int	jaar	Vwet	Vfeit
1 Cromhoffsbleekweg	Zuiderval - Getfertsingel	500	2016	50	50
2 Industriestraat	Cromhoffsbleekweg - Brugstraat	100	2016	50	50
3 Getfertsingel	Zuiderval - Broekheurnerweg	12900	2016	50	50
4 Getfertsingel	Broekheurnerweg - Haaksbergerstraat	14700	2016	50	50
5 Zuiderval	Haaksbergerstraat - Getfertsingel	10100+366 bussen	2016	50	50
6 Zuiderval	Getfertsingel - Weth. Beversstraat	13500+366 bussen	2016	50	50
7 Varvingsingel	Zuiderval - Kuipersdijk	16600	2016	50	50
8					
9					
10					

B. Functie, vormgeving en verharding en gem. dag-/avond-/nachtuurpercentage

Straat	functie	aantal rijbanen	stroken /richting	verharding	%		
					daguur	avonduur	nachtuur
1 Cromhoffsbleekweg	wijkstraat	1	1	asfalt	6,80	3,30	0,65
2 Industriestraat	gemengde industrieweg (1	1	asfalt	6,70	3,70	0,60
3 Getfertsingel	singels (nacht maatgever	2	1	asfalt	6,60	3,92	0,64
4 Getfertsingel	singels (nacht maatgever	2	1	asfalt	6,60	3,92	0,64
5 Zuiderval	30km-zone	2	1	asfalt	6,80	3,60	0,50
6 Zuiderval	wijkstraat (nacht maatg.)	2	1	asfalt	6,70	3,30	0,80
7 Varvingsingel	singels (nacht maatgever	2	1	asfalt	6,60	3,92	0,64
8							
9							
10							

C. Verdeling van verkeer naar voertuigsoort per periode

Straat	dag			avond			nacht		
	%lmvt	%mzvt	%zwvt	%lmvt	%mzvt	%zwvt	%lmvt	%mzvt	%zwvt
1 Cromhoffsbleekweg	95,70	2,20	2,10	96,56	1,76	1,68	95,40	1,30	3,30
2 Industriestraat	94,70	3,20	2,10	95,76	2,56	1,68	90,70	5,20	4,10
3 Getfertsingel	93,80	4,00	2,20	95,20	3,20	1,60	89,70	4,70	5,60
4 Getfertsingel	93,80	4,00	2,20	95,20	3,20	1,60	89,70	4,70	5,60
5 Zuiderval	97,60	1,20	1,20	97,80	1,10	1,10	97,00	2,00	1,00
6 Zuiderval	95,70	2,20	2,10	96,56	1,76	1,68	95,40	1,30	3,30
7 Varvingsingel	93,80	4,00	2,20	95,20	3,20	1,60	89,70	4,70	5,60
8									
9									
10									

D. Groei van het verkeer

Straat	Verwachte (werkdag)-etmaalintensiteit 2027
1 Cromhoffsbleekweg	600
2 Industriestraat	100
3 Getfertsingel	12800
4 Getfertsingel	13300
5 Zuiderval	11400+366 bussen
6 Zuiderval	14700+366 bussen
7 Varvingsingel	17800
8	
9	
10	

Opmerkingen:

Uitgaande van toekomstig wegennet met:

1) N18 gerealiseerd

Omrekening werkdag - weekdag

Bijlage IIb: Verkeerscijfers (weekdagen)

Rood = invoer gegevens werkdag

Blauw = uitvoergegevens weekdag t.b.v. geluidsberekeningen

Omrekenfactoren gemeente Enschede	
(bron: VI-Lucht & Geluid, VROM/DGM, juni 2007)	
Licht verkeer	0,89
Vrachtverkeer	0,78

			werkdag					weekdag				
			intensiteit	uurtint.	LV	MV	ZV	intensiteit	uurtint.	LV	MV	ZV
1 Cromhoffsbleekweg (Zuiderval-Getfertsingel)	etmaal	mvt	600					531				
		%		6,80	95,70	2,20	2,10		6,80	96,21	1,94	1,85
	dag	mvt	489,60	40,80	39,05	0,90	0,86	433,43	36,12	34,75	0,70	0,67
		%		3,30	96,56	1,76	1,68		3,30	96,97	1,55	1,48
	avond	mvt	79,20	19,80	19,12	0,35	0,33	70,19	17,55	17,02	0,27	0,26
		%		0,65	95,40	1,30	3,30		0,65	95,95	1,15	2,91
	nacht	mvt	31,20	3,90	3,72	0,05	0,13	27,61	3,45	3,31	0,04	0,10
2 Industriestraat (Cromhoffsbleekweg-Brugstraat)	etmaal	mvt	100					88				
		%		6,70	94,70	3,20	2,10		6,70	95,32	2,82	1,85
	dag	mvt	80,40	6,70	6,34	0,21	0,14	71,09	5,92	5,65	0,17	0,11
		%		3,70	95,76	2,56	1,68		3,71	96,26	2,26	1,48
	avond	mvt	14,80	3,70	3,54	0,09	0,06	13,10	3,28	3,15	0,07	0,05
		%		0,60	90,70	5,20	4,10		0,60	91,75	4,61	3,64
	nacht	mvt	4,80	0,60	0,54	0,03	0,02	4,22	0,53	0,48	0,02	0,02
3 Getfertsingel (Zuiderval-Broekheurneweg)	etmaal	mvt	12800					11305				
		%		6,60	93,80	4,00	2,20		6,60	94,52	3,53	1,94
	dag	mvt	10137,60	844,80	792,42	33,79	18,59	8953,33	746,11	705,26	26,36	14,50
		%		3,92	95,20	3,20	1,60		3,93	95,77	2,82	1,41
	avond	mvt	2007,04	501,76	477,68	16,06	8,03	1775,67	443,92	425,13	12,52	6,26
		%		0,64	89,70	4,70	5,60		0,64	90,86	4,17	4,97
	nacht	mvt	655,36	81,92	73,48	3,85	4,59	575,85	71,98	65,40	3,00	3,58
4 Getfertsingel (Broekheurneweg-Haaksbergerstraat)	etmaal	mvt	13300					11746				
		%		6,60	93,80	4,00	2,20		6,60	94,52	3,53	1,94
	dag	mvt	10533,60	877,80	823,38	35,11	19,31	9303,06	775,26	732,80	27,39	15,06
		%		3,92	95,20	3,20	1,60		3,93	95,77	2,82	1,41
	avond	mvt	2085,44	521,36	496,33	16,68	8,34	1845,03	461,26	441,74	13,01	6,51
		%		0,64	89,70	4,70	5,60		0,64	90,86	4,17	4,97
	nacht	mvt	680,96	85,12	76,35	4,00	4,77	598,34	74,79	67,95	3,12	3,72
5 Zuiderval (Haaksbergerstraat-Getfertsingel)	etmaal	mvt	11400					10116				
		%		6,80	97,60	1,20	1,20		6,80	97,89	1,05	1,05
	dag	mvt	9302,40	775,20	756,60	9,30	9,30	8254,58	687,88	673,37	7,26	7,26
		%		3,60	97,80	1,10	1,10		3,60	98,07	0,97	0,97
	avond	mvt	1641,60	410,40	401,37	4,51	4,51	1457,05	364,26	357,22	3,52	3,52
		%		0,50	97,00	2,00	1,00		0,50	97,36	1,76	0,88
	nacht	mvt	456,00	57,00	55,29	1,14	0,57	404,34	50,54	49,21	0,89	0,44
6 Zuiderval (Getfertsingel-Weth. Beverstraat)	etmaal	mvt	14700					13015				
		%		6,70	95,70	2,20	2,10		6,70	96,21	1,94	1,85
	dag	mvt	11818,80	984,90	942,55	21,67	20,68	10462,83	871,90	838,87	16,90	16,13
		%		3,30	96,56	1,76	1,68		3,30	96,97	1,55	1,48
	avond	mvt	1940,40	485,10	468,41	8,54	8,15	1719,61	429,90	416,89	6,66	6,36
		%		0,80	95,40	1,30	3,30		0,80	95,95	1,15	2,91
	nacht	mvt	940,80	117,60	112,19	1,53	3,88	832,55	104,07	99,85	1,19	3,03
7 Varviksingel (Zuiderval-Kuipersijk)	etmaal	mvt	17800					15721				
		%		6,60	93,80	4,00	2,20		6,60	94,52	3,53	1,94
	dag	mvt	14097,60	1174,80	1101,96	46,99	25,85	12450,72	1037,56	980,75	36,65	20,16
		%		3,92	95,20	3,20	1,60		3,93	95,77	2,82	1,41
	avond	mvt	2791,04	697,76	664,27	22,33	11,16	2469,29	617,32	591,20	17,42	8,71
		%		0,64	89,70	4,70	5,60		0,64	90,86	4,17	4,97
	nacht	mvt	911,36	113,92	102,19	5,35	6,38	800,78	100,10	90,95	4,18	4,98

Bijlage III
Invoergegevens rekenmodel

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier
 Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
1	Cromhoffsbleekweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
3	Getfertsingel	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
4	Getfertsingel	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
101	Busbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W5	--	--	--	--	50	50	50	--
5	Zuiderval	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
6	Zuiderval	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
7	Varviksingel	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	--

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier
 Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
1	50	50	50	--	50	50	50	--	531,00	6,80	3,30	0,65	--	--	--	--	--	96,21
3	50	50	50	--	50	50	50	--	11305,00	6,60	3,93	0,64	--	--	--	--	--	94,52
4	50	50	50	--	50	50	50	--	11746,00	6,60	3,93	0,64	--	--	--	--	--	94,52
101	50	50	50	--	50	50	50	--	313,00	6,56	3,78	0,76	--	--	--	--	--	--
5	50	50	50	--	50	50	50	--	10116,00	6,80	3,60	0,50	--	--	--	--	--	97,89
6	50	50	50	--	50	50	50	--	13015,00	6,70	3,30	0,80	--	--	--	--	--	96,21
7	50	50	50	--	50	50	50	--	15721,00	6,60	3,93	0,64	--	--	--	--	--	94,52

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier
 Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)
1	96,97	95,95	--	1,94	1,55	1,15	--	1,85	1,48	2,91	--	--	--	--	--	34,74	16,99	3,31	--	0,70
3	95,77	90,86	--	3,53	2,82	4,17	--	1,94	1,41	4,97	--	--	--	--	--	705,24	425,49	65,74	--	26,34
4	95,77	90,86	--	3,53	2,82	4,17	--	1,94	1,41	4,97	--	--	--	--	--	732,75	442,09	68,30	--	27,37
101	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20,53
5	98,07	97,36	--	1,05	0,97	1,76	--	1,05	0,97	0,88	--	--	--	--	--	673,37	357,15	49,24	--	7,22
6	96,97	95,95	--	1,94	1,55	1,15	--	1,85	1,48	2,91	--	--	--	--	--	838,96	416,48	99,90	--	16,92
7	95,77	90,86	--	3,53	2,82	4,17	--	1,94	1,41	4,97	--	--	--	--	--	980,73	591,70	91,42	--	36,63

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier
 Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	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
1	0,27	0,04	--	0,67	0,26	0,10	--	70,37	77,32	83,59	89,42	95,66	92,20	85,44	75,68	66,94
3	12,53	3,02	--	14,47	6,26	3,60	--	83,95	91,11	97,70	102,81	108,90	105,49	98,74	89,32	81,27
4	13,02	3,13	--	15,04	6,51	3,74	--	84,12	91,27	97,86	102,98	109,06	105,66	98,91	89,49	81,44
101	11,83	2,38	--	--	--	--	--	75,42	85,27	92,63	91,80	95,33	92,77	85,92	80,37	73,03
5	3,53	0,89	--	7,22	3,53	0,45	--	82,49	89,26	95,07	101,70	108,30	104,79	98,01	87,81	79,66
6	6,66	1,20	--	16,13	6,36	3,03	--	84,20	91,14	97,42	103,24	109,49	106,03	99,26	89,51	80,83
7	17,42	4,20	--	20,13	8,71	5,00	--	85,38	92,54	99,13	104,24	110,33	106,92	100,17	90,75	82,71

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)

versie van Gebied - Gebied

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
1	73,81	79,91	86,05	92,45	88,97	82,19	72,25	60,50	67,35	73,66	79,59	85,59	82,11	75,35	65,71
3	88,34	94,72	100,23	106,54	103,10	96,34	86,65	75,13	82,32	89,26	93,90	99,21	95,84	89,14	80,38
4	88,51	94,89	100,39	106,70	103,27	96,50	86,82	75,29	82,49	89,43	94,07	99,38	96,01	89,31	80,54
101	82,87	90,23	89,41	92,94	90,37	83,53	77,98	66,06	75,91	83,27	82,44	85,97	83,41	76,56	71,01
5	86,41	92,16	98,88	105,52	102,01	95,22	84,98	71,26	78,16	84,15	90,38	96,97	93,49	86,71	76,63
6	87,70	93,80	99,94	106,34	102,86	96,09	86,15	75,29	82,14	88,45	94,39	100,38	96,90	90,15	80,51
7	89,77	96,15	101,66	107,97	104,53	97,77	88,08	76,56	83,76	90,69	95,33	100,65	97,28	90,58	81,81

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1	--	--	--	--	--	--	--	--
3	--	--	--	--	--	--	--	--
4	--	--	--	--	--	--	--	--
101	--	--	--	--	--	--	--	--
5	--	--	--	--	--	--	--	--
6	--	--	--	--	--	--	--	--
7	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)

versie van Gebied - Gebied

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
01	blok 6	37,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
02	blok 6	37,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
03	blok 6	38,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
04	blok 6	38,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
05	blok 6	37,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
06	blok 6	37,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
07	blok 7	37,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
08	blok 7	37,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
09	blok 7	36,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
10	blok 4	37,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
11	blok 4	37,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
12	blok 4	38,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
13	blok 4	37,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
14	blok 4	37,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
15	blok 4	37,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
16	blok 5	37,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
17	blok 2	37,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
18	blok 2	37,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
19	blok 2	37,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
20	blok 2	37,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
21	blok 2	37,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
22	blok 2	37,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
23	blok 2	37,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
24	blok 2	37,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
25	Blok 3	37,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
26	Blok 3	37,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
27	Blok 1	36,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
28	Blok 1	37,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
29	Blok 1	36,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
30	Blok 1	37,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
31	Blok 1	37,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage III: Invoergegevens

Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

<u>Naam</u>	<u>Omschr.</u>	<u>Corr.</u>
		1
		1
		1
		1
		1

Bijlage IV

Rekenresultaten wegverkeer – per weg

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Cromhoffsbleekweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Cromhoffsbleekweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	blok 6	1,50	29	26	19	30
01_B	blok 6	4,50	30	27	20	31
01_C	blok 6	7,50	31	28	21	32
01_D	blok 6	10,50	32	29	22	32
02_A	blok 6	1,50	19	16	9	19
02_B	blok 6	4,50	20	17	10	20
02_C	blok 6	7,50	20	17	10	21
02_D	blok 6	10,50	20	17	10	21
03_A	blok 6	1,50	17	14	7	17
03_B	blok 6	4,50	18	15	8	19
03_C	blok 6	7,50	19	16	9	19
03_D	blok 6	10,50	19	16	9	19
04_A	blok 6	1,50	16	13	6	17
04_B	blok 6	4,50	18	14	8	18
04_C	blok 6	7,50	18	15	8	18
04_D	blok 6	10,50	18	15	8	19
05_A	blok 6	1,50	14	10	4	14
05_B	blok 6	4,50	15	12	5	15
05_C	blok 6	7,50	16	13	6	17
05_D	blok 6	10,50	18	14	8	18
06_A	blok 6	1,50	6	2	-4	6
06_B	blok 6	4,50	8	5	-2	8
06_C	blok 6	7,50	10	7	0	11
06_D	blok 6	10,50	14	11	4	14
07_A	blok 7	1,50	33	30	23	33
07_B	blok 7	4,50	35	31	24	35
07_C	blok 7	7,50	35	32	25	35
07_D	blok 7	10,50	35	32	25	36
08_A	blok 7	1,50	22	18	12	22
08_B	blok 7	4,50	23	20	13	23
08_C	blok 7	7,50	24	20	14	24
08_D	blok 7	10,50	24	21	14	25
09_A	blok 7	1,50	30	27	20	30
09_B	blok 7	4,50	32	29	22	32
09_C	blok 7	7,50	32	29	22	32
09_D	blok 7	10,50	32	29	22	32
10_A	blok 4	1,50	15	12	5	16
10_B	blok 4	4,50	17	13	7	17
10_C	blok 4	7,50	17	14	7	18
10_D	blok 4	10,50	18	15	8	18
11_A	blok 4	1,50	15	12	5	16
11_B	blok 4	4,50	17	14	7	17
11_C	blok 4	7,50	17	14	7	18
11_D	blok 4	10,50	18	15	8	18
12_A	blok 4	1,50	15	12	5	16
12_B	blok 4	4,50	16	13	6	16
12_C	blok 4	7,50	17	14	7	17
12_D	blok 4	10,50	17	14	7	18
13_A	blok 4	1,50	20	17	10	20
13_B	blok 4	4,50	21	18	11	21
13_C	blok 4	7,50	22	19	12	22
13_D	blok 4	10,50	23	20	13	24
14_A	blok 4	1,50	13	9	3	13
14_B	blok 4	4,50	14	11	4	14
14_C	blok 4	7,50	15	12	5	15
14_D	blok 4	10,50	16	13	6	16
15_A	blok 4	1,50	3	-1	-7	3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Cromhoffsbleekweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Cromhoffsbleekweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B	blok 4	4,50	5	1	-5	5
15_C	blok 4	7,50	6	3	-4	7
15_D	blok 4	10,50	9	6	-1	9
16_A	blok 5	1,50	8	4	-2	8
16_B	blok 5	4,50	10	6	0	10
16_C	blok 5	7,50	11	8	1	11
16_D	blok 5	10,50	13	9	3	13
17_A	blok 2	1,50	1	-2	-9	2
17_B	blok 2	4,50	3	-1	-7	3
17_C	blok 2	7,50	3	0	-7	4
17_D	blok 2	10,50	4	0	-6	4
18_A	blok 2	1,50	-2	-6	-12	-2
18_B	blok 2	4,50	2	-1	-8	3
18_C	blok 2	7,50	3	-1	-7	3
18_D	blok 2	10,50	3	-1	-7	3
19_A	blok 2	1,50	-2	-6	-12	-2
19_B	blok 2	4,50	1	-2	-9	2
19_C	blok 2	7,50	1	-2	-9	2
19_D	blok 2	10,50	1	-2	-9	2
20_A	blok 2	1,50	9	5	-1	9
20_B	blok 2	4,50	10	7	0	10
20_C	blok 2	7,50	11	7	0	11
20_D	blok 2	10,50	11	8	1	11
21_A	blok 2	1,50	10	7	0	11
21_B	blok 2	4,50	11	8	1	12
21_C	blok 2	7,50	12	9	2	12
21_D	blok 2	10,50	13	10	3	13
22_A	blok 2	1,50	7	4	-3	8
22_B	blok 2	4,50	9	6	-1	9
22_C	blok 2	7,50	11	8	1	12
22_D	blok 2	10,50	14	11	4	15
23_A	blok 2	1,50	3	-1	-7	3
23_B	blok 2	4,50	5	1	-5	5
23_C	blok 2	7,50	6	2	-4	6
23_D	blok 2	10,50	7	4	-3	7
24_A	blok 2	1,50	10	7	0	10
24_B	blok 2	4,50	12	9	2	12
24_C	blok 2	7,50	14	10	4	14
24_D	blok 2	10,50	15	12	5	16
25_A	Blok 3	1,50	5	2	-5	5
25_B	Blok 3	4,50	7	4	-3	7
25_C	Blok 3	7,50	8	5	-2	9
25_D	Blok 3	10,50	10	6	0	10
26_A	Blok 3	1,50	22	19	12	23
26_B	Blok 3	4,50	24	21	14	24
26_C	Blok 3	7,50	25	22	15	25
26_D	Blok 3	10,50	25	22	15	26
27_A	Blok 1	1,50	9	6	-1	10
27_B	Blok 1	4,50	11	8	1	12
27_C	Blok 1	7,50	13	9	3	13
27_D	Blok 1	10,50	14	10	4	14
28_A	Blok 1	1,50	8	4	-2	8
28_B	Blok 1	4,50	9	6	-1	10
28_C	Blok 1	7,50	10	7	0	11
28_D	Blok 1	10,50	11	8	1	12
29_A	Blok 1	1,50	45	42	35	45
29_B	Blok 1	4,50	45	42	35	46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Cromhoffsbleekweg

Rapport: Resultatentabel
Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Cromhoffsbleekweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
29_C	Blok 1	7,50	45	42	35	45
29_D	Blok 1	10,50	45	41	35	45
30_A	Blok 1	1,50	23	20	13	24
30_B	Blok 1	4,50	25	22	15	25
30_C	Blok 1	7,50	25	22	15	25
30_D	Blok 1	10,50	25	22	15	25
31_A	Blok 1	1,50	15	11	5	15
31_B	Blok 1	4,50	16	13	6	16
31_C	Blok 1	7,50	17	14	7	18
31_D	Blok 1	10,50	17	14	7	18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Getfertsingel

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Getfertsingel
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		blok 6	1,50	20	18	10	21
01_B		blok 6	4,50	22	20	13	23
01_C		blok 6	7,50	23	20	13	23
01_D		blok 6	10,50	22	19	12	23
02_A		blok 6	1,50	24	22	15	25
02_B		blok 6	4,50	25	23	16	26
02_C		blok 6	7,50	26	24	17	27
02_D		blok 6	10,50	26	23	16	27
03_A		blok 6	1,50	25	23	16	26
03_B		blok 6	4,50	26	24	17	27
03_C		blok 6	7,50	27	24	17	27
03_D		blok 6	10,50	27	24	17	28
04_A		blok 6	1,50	26	24	17	27
04_B		blok 6	4,50	27	25	18	28
04_C		blok 6	7,50	28	25	18	28
04_D		blok 6	10,50	28	26	19	29
05_A		blok 6	1,50	21	18	11	21
05_B		blok 6	4,50	23	20	13	23
05_C		blok 6	7,50	24	22	15	25
05_D		blok 6	10,50	26	23	16	26
06_A		blok 6	1,50	16	13	6	16
06_B		blok 6	4,50	18	16	9	19
06_C		blok 6	7,50	20	17	10	20
06_D		blok 6	10,50	21	19	12	22
07_A		blok 7	1,50	15	12	5	15
07_B		blok 7	4,50	17	14	7	17
07_C		blok 7	7,50	20	18	11	21
07_D		blok 7	10,50	20	17	10	20
08_A		blok 7	1,50	17	14	7	18
08_B		blok 7	4,50	19	17	10	20
08_C		blok 7	7,50	20	18	11	21
08_D		blok 7	10,50	21	19	12	22
09_A		blok 7	1,50	21	19	12	22
09_B		blok 7	4,50	24	21	15	25
09_C		blok 7	7,50	26	24	17	27
09_D		blok 7	10,50	26	24	17	27
10_A		blok 4	1,50	31	29	21	32
10_B		blok 4	4,50	32	29	22	33
10_C		blok 4	7,50	32	30	23	33
10_D		blok 4	10,50	33	30	23	33
11_A		blok 4	1,50	31	29	22	32
11_B		blok 4	4,50	35	32	25	35
11_C		blok 4	7,50	35	33	26	36
11_D		blok 4	10,50	36	33	26	36
12_A		blok 4	1,50	33	31	23	34
12_B		blok 4	4,50	36	33	26	37
12_C		blok 4	7,50	37	34	27	37
12_D		blok 4	10,50	37	35	28	38
13_A		blok 4	1,50	17	14	7	17
13_B		blok 4	4,50	19	17	10	20
13_C		blok 4	7,50	21	19	12	22
13_D		blok 4	10,50	23	21	14	24
14_A		blok 4	1,50	23	20	13	23
14_B		blok 4	4,50	25	22	16	26
14_C		blok 4	7,50	27	24	18	28
14_D		blok 4	10,50	29	26	20	30
15_A		blok 4	1,50	19	17	10	20

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Getfertsingel

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Getfertsingel
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B		blok 4	4,50	22	19	12	22
15_C		blok 4	7,50	23	21	14	24
15_D		blok 4	10,50	25	22	16	26
16_A		blok 5	1,50	20	17	11	21
16_B		blok 5	4,50	22	20	13	23
16_C		blok 5	7,50	24	21	15	25
16_D		blok 5	10,50	26	23	17	27
17_A		blok 2	1,50	39	37	30	40
17_B		blok 2	4,50	41	38	31	41
17_C		blok 2	7,50	42	39	32	42
17_D		blok 2	10,50	42	40	33	43
18_A		blok 2	1,50	43	40	33	43
18_B		blok 2	4,50	45	42	35	45
18_C		blok 2	7,50	45	43	36	46
18_D		blok 2	10,50	45	43	36	46
19_A		blok 2	1,50	50	48	41	51
19_B		blok 2	4,50	51	49	42	52
19_C		blok 2	7,50	51	49	42	52
19_D		blok 2	10,50	51	49	42	52
20_A		blok 2	1,50	58	56	49	59
20_B		blok 2	4,50	59	56	49	59
20_C		blok 2	7,50	58	56	49	59
20_D		blok 2	10,50	58	56	49	59
21_A		blok 2	1,50	58	55	48	59
21_B		blok 2	4,50	58	56	49	59
21_C		blok 2	7,50	58	56	49	59
21_D		blok 2	10,50	58	55	49	59
22_A		blok 2	1,50	21	18	11	22
22_B		blok 2	4,50	23	20	14	24
22_C		blok 2	7,50	24	22	15	25
22_D		blok 2	10,50	26	24	17	27
23_A		blok 2	1,50	23	20	14	24
23_B		blok 2	4,50	26	23	16	26
23_C		blok 2	7,50	27	25	18	28
23_D		blok 2	10,50	29	27	20	30
24_A		blok 2	1,50	42	40	33	43
24_B		blok 2	4,50	45	43	36	46
24_C		blok 2	7,50	45	43	36	46
24_D		blok 2	10,50	45	43	36	46
25_A		Blok 3	1,50	29	27	20	30
25_B		Blok 3	4,50	31	29	22	32
25_C		Blok 3	7,50	32	30	23	33
25_D		Blok 3	10,50	33	31	24	34
26_A		Blok 3	1,50	27	24	18	28
26_B		Blok 3	4,50	29	27	20	30
26_C		Blok 3	7,50	31	29	22	32
26_D		Blok 3	10,50	33	31	24	34
27_A		Blok 1	1,50	28	26	19	29
27_B		Blok 1	4,50	31	28	22	32
27_C		Blok 1	7,50	33	30	24	34
27_D		Blok 1	10,50	35	33	26	36
28_A		Blok 1	1,50	42	40	32	43
28_B		Blok 1	4,50	45	42	35	45
28_C		Blok 1	7,50	45	42	35	46
28_D		Blok 1	10,50	45	42	35	46
29_A		Blok 1	1,50	46	44	37	47
29_B		Blok 1	4,50	48	46	39	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Getfertsingel

Rapport: Resultatentabel
Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Getfertsingel
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	L _{den}
29_C	Blok 1	7,50	49	46	39	49
29_D	Blok 1	10,50	49	46	39	50
30_A	Blok 1	1,50	57	55	48	58
30_B	Blok 1	4,50	58	55	48	59
30_C	Blok 1	7,50	58	55	48	58
30_D	Blok 1	10,50	57	55	48	58
31_A	Blok 1	1,50	57	55	48	58
31_B	Blok 1	4,50	58	55	48	59
31_C	Blok 1	7,50	58	55	48	59
31_D	Blok 1	10,50	58	55	48	58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Varviksingel

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Varviksingel
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		blok 6	1,50	12	9	2	12
01_B		blok 6	4,50	15	13	6	16
01_C		blok 6	7,50	20	18	11	21
01_D		blok 6	10,50	11	9	2	12
02_A		blok 6	1,50	31	29	22	32
02_B		blok 6	4,50	32	30	23	33
02_C		blok 6	7,50	32	30	23	33
02_D		blok 6	10,50	33	31	23	34
03_A		blok 6	1,50	33	30	23	33
03_B		blok 6	4,50	33	31	24	34
03_C		blok 6	7,50	33	31	24	34
03_D		blok 6	10,50	34	32	25	35
04_A		blok 6	1,50	34	32	25	35
04_B		blok 6	4,50	35	33	26	36
04_C		blok 6	7,50	35	33	26	36
04_D		blok 6	10,50	36	33	26	36
05_A		blok 6	1,50	18	16	9	19
05_B		blok 6	4,50	20	17	11	21
05_C		blok 6	7,50	22	19	13	23
05_D		blok 6	10,50	26	24	17	27
06_A		blok 6	1,50	17	14	8	18
06_B		blok 6	4,50	19	16	10	20
06_C		blok 6	7,50	21	19	12	22
06_D		blok 6	10,50	25	22	16	26
07_A		blok 7	1,50	12	10	3	13
07_B		blok 7	4,50	14	11	5	15
07_C		blok 7	7,50	13	10	3	13
07_D		blok 7	10,50	13	10	4	14
08_A		blok 7	1,50	16	14	7	17
08_B		blok 7	4,50	19	16	9	19
08_C		blok 7	7,50	21	18	11	21
08_D		blok 7	10,50	23	21	14	24
09_A		blok 7	1,50	17	15	8	18
09_B		blok 7	4,50	18	15	9	19
09_C		blok 7	7,50	21	18	11	21
09_D		blok 7	10,50	24	21	15	25
10_A		blok 4	1,50	35	33	26	36
10_B		blok 4	4,50	37	34	27	37
10_C		blok 4	7,50	37	34	27	37
10_D		blok 4	10,50	37	35	28	38
11_A		blok 4	1,50	36	34	27	37
11_B		blok 4	4,50	38	35	28	39
11_C		blok 4	7,50	38	36	29	39
11_D		blok 4	10,50	39	36	29	39
12_A		blok 4	1,50	40	37	30	40
12_B		blok 4	4,50	40	37	30	40
12_C		blok 4	7,50	40	38	31	41
12_D		blok 4	10,50	41	38	31	41
13_A		blok 4	1,50	17	14	8	18
13_B		blok 4	4,50	17	15	8	18
13_C		blok 4	7,50	19	16	10	20
13_D		blok 4	10,50	23	20	14	24
14_A		blok 4	1,50	22	19	12	22
14_B		blok 4	4,50	24	21	14	24
14_C		blok 4	7,50	26	23	16	26
14_D		blok 4	10,50	29	26	20	30
15_A		blok 4	1,50	19	17	10	20

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Varviksingel

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Varviksingel
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B		blok 4	4,50	21	19	12	22
15_C		blok 4	7,50	23	21	14	24
15_D		blok 4	10,50	27	25	18	28
16_A		blok 5	1,50	17	15	8	18
16_B		blok 5	4,50	19	17	10	20
16_C		blok 5	7,50	21	19	12	22
16_D		blok 5	10,50	25	23	16	26
17_A		blok 2	1,50	42	39	32	42
17_B		blok 2	4,50	42	40	33	43
17_C		blok 2	7,50	43	41	34	44
17_D		blok 2	10,50	44	41	34	45
18_A		blok 2	1,50	44	41	34	45
18_B		blok 2	4,50	45	43	36	46
18_C		blok 2	7,50	46	44	37	47
18_D		blok 2	10,50	47	44	38	48
19_A		blok 2	1,50	48	45	38	48
19_B		blok 2	4,50	49	47	40	50
19_C		blok 2	7,50	50	47	40	51
19_D		blok 2	10,50	50	48	41	51
20_A		blok 2	1,50	48	45	38	48
20_B		blok 2	4,50	49	46	39	49
20_C		blok 2	7,50	49	47	40	50
20_D		blok 2	10,50	50	47	40	50
21_A		blok 2	1,50	45	43	36	46
21_B		blok 2	4,50	46	44	37	47
21_C		blok 2	7,50	47	44	37	47
21_D		blok 2	10,50	47	45	38	48
22_A		blok 2	1,50	17	15	8	18
22_B		blok 2	4,50	19	16	9	19
22_C		blok 2	7,50	21	19	12	22
22_D		blok 2	10,50	26	24	17	27
23_A		blok 2	1,50	22	20	13	23
23_B		blok 2	4,50	24	22	15	25
23_C		blok 2	7,50	27	25	18	28
23_D		blok 2	10,50	31	29	22	32
24_A		blok 2	1,50	21	19	12	22
24_B		blok 2	4,50	23	20	14	23
24_C		blok 2	7,50	26	23	17	27
24_D		blok 2	10,50	30	28	21	31
25_A		Blok 3	1,50	21	18	12	22
25_B		Blok 3	4,50	23	20	14	24
25_C		Blok 3	7,50	25	23	16	26
25_D		Blok 3	10,50	29	26	19	29
26_A		Blok 3	1,50	21	18	11	21
26_B		Blok 3	4,50	23	20	14	24
26_C		Blok 3	7,50	26	23	16	26
26_D		Blok 3	10,50	29	26	19	29
27_A		Blok 1	1,50	21	19	12	22
27_B		Blok 1	4,50	24	21	15	25
27_C		Blok 1	7,50	27	24	17	27
27_D		Blok 1	10,50	30	27	20	30
28_A		Blok 1	1,50	23	21	14	24
28_B		Blok 1	4,50	25	22	16	26
28_C		Blok 1	7,50	27	24	17	27
28_D		Blok 1	10,50	30	28	21	31
29_A		Blok 1	1,50	25	23	16	26
29_B		Blok 1	4,50	27	25	18	28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Varviksingel

Rapport: Resultatentabel
Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Varviksingel
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	L _{den}
29_C	Blok 1	7,50	31	29	22	32
29_D	Blok 1	10,50	27	25	18	28
30_A	Blok 1	1,50	40	38	31	41
30_B	Blok 1	4,50	41	38	31	42
30_C	Blok 1	7,50	41	38	31	41
30_D	Blok 1	10,50	41	38	31	42
31_A	Blok 1	1,50	42	40	33	43
31_B	Blok 1	4,50	43	40	33	43
31_C	Blok 1	7,50	43	40	33	43
31_D	Blok 1	10,50	43	41	34	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Zuiderval

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Zuiderval
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		blok 6	1,50	48	45	36	48
01_B		blok 6	4,50	49	47	38	50
01_C		blok 6	7,50	50	47	39	50
01_D		blok 6	10,50	50	47	39	50
02_A		blok 6	1,50	55	52	44	55
02_B		blok 6	4,50	56	53	45	56
02_C		blok 6	7,50	56	53	45	56
02_D		blok 6	10,50	56	53	45	56
03_A		blok 6	1,50	55	52	44	55
03_B		blok 6	4,50	56	53	45	56
03_C		blok 6	7,50	56	53	45	56
03_D		blok 6	10,50	56	53	45	56
04_A		blok 6	1,50	55	52	44	55
04_B		blok 6	4,50	56	53	45	56
04_C		blok 6	7,50	56	53	45	56
04_D		blok 6	10,50	56	53	45	56
05_A		blok 6	1,50	45	42	34	45
05_B		blok 6	4,50	47	44	36	47
05_C		blok 6	7,50	47	44	36	47
05_D		blok 6	10,50	47	44	36	47
06_A		blok 6	1,50	27	25	17	28
06_B		blok 6	4,50	30	27	19	30
06_C		blok 6	7,50	33	30	22	33
06_D		blok 6	10,50	36	33	25	36
07_A		blok 7	1,50	44	41	33	44
07_B		blok 7	4,50	46	43	35	46
07_C		blok 7	7,50	47	44	36	47
07_D		blok 7	10,50	47	44	36	47
08_A		blok 7	1,50	38	36	27	38
08_B		blok 7	4,50	40	37	28	40
08_C		blok 7	7,50	40	38	29	41
08_D		blok 7	10,50	41	38	30	41
09_A		blok 7	1,50	23	20	12	23
09_B		blok 7	4,50	25	22	14	25
09_C		blok 7	7,50	27	24	16	27
09_D		blok 7	10,50	31	28	20	31
10_A		blok 4	1,50	56	53	44	56
10_B		blok 4	4,50	56	54	45	57
10_C		blok 4	7,50	56	54	45	57
10_D		blok 4	10,50	56	54	45	56
11_A		blok 4	1,50	55	53	44	55
11_B		blok 4	4,50	57	54	45	57
11_C		blok 4	7,50	57	54	46	57
11_D		blok 4	10,50	57	54	46	57
12_A		blok 4	1,50	55	52	44	55
12_B		blok 4	4,50	57	54	46	57
12_C		blok 4	7,50	57	54	46	57
12_D		blok 4	10,50	57	54	46	57
13_A		blok 4	1,50	42	39	31	42
13_B		blok 4	4,50	44	42	33	44
13_C		blok 4	7,50	44	42	33	45
13_D		blok 4	10,50	44	42	33	45
14_A		blok 4	1,50	42	39	31	42
14_B		blok 4	4,50	44	41	33	44
14_C		blok 4	7,50	44	41	33	44
14_D		blok 4	10,50	45	42	34	45
15_A		blok 4	1,50	26	24	16	27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Zuiderval

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Zuiderval
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B		blok 4	4,50	29	26	18	29
15_C		blok 4	7,50	31	28	20	31
15_D		blok 4	10,50	33	31	23	34
16_A		blok 5	1,50	24	21	14	24
16_B		blok 5	4,50	26	24	16	27
16_C		blok 5	7,50	29	26	18	29
16_D		blok 5	10,50	32	29	21	32
17_A		blok 2	1,50	56	53	45	56
17_B		blok 2	4,50	57	54	46	57
17_C		blok 2	7,50	57	54	46	57
17_D		blok 2	10,50	57	54	46	57
18_A		blok 2	1,50	54	52	43	55
18_B		blok 2	4,50	56	53	45	56
18_C		blok 2	7,50	56	53	45	56
18_D		blok 2	10,50	56	53	45	56
19_A		blok 2	1,50	53	50	43	53
19_B		blok 2	4,50	55	52	44	55
19_C		blok 2	7,50	55	52	44	55
19_D		blok 2	10,50	55	52	44	55
20_A		blok 2	1,50	48	45	38	48
20_B		blok 2	4,50	50	46	40	50
20_C		blok 2	7,50	50	47	41	51
20_D		blok 2	10,50	50	47	41	51
21_A		blok 2	1,50	45	42	36	46
21_B		blok 2	4,50	46	43	37	47
21_C		blok 2	7,50	47	44	38	48
21_D		blok 2	10,50	48	45	38	48
22_A		blok 2	1,50	43	40	32	43
22_B		blok 2	4,50	45	42	34	45
22_C		blok 2	7,50	45	42	34	45
22_D		blok 2	10,50	45	43	34	46
23_A		blok 2	1,50	27	25	17	28
23_B		blok 2	4,50	30	27	20	30
23_C		blok 2	7,50	33	30	22	33
23_D		blok 2	10,50	36	33	26	36
24_A		blok 2	1,50	33	30	24	34
24_B		blok 2	4,50	34	31	25	35
24_C		blok 2	7,50	35	32	26	36
24_D		blok 2	10,50	36	33	27	36
25_A		Blok 3	1,50	27	24	16	27
25_B		Blok 3	4,50	29	26	19	29
25_C		Blok 3	7,50	31	28	21	31
25_D		Blok 3	10,50	33	30	23	34
26_A		Blok 3	1,50	23	20	13	23
26_B		Blok 3	4,50	25	22	15	25
26_C		Blok 3	7,50	27	24	18	28
26_D		Blok 3	10,50	32	29	22	32
27_A		Blok 1	1,50	22	19	13	23
27_B		Blok 1	4,50	25	22	15	25
27_C		Blok 1	7,50	27	24	18	28
27_D		Blok 1	10,50	31	28	22	32
28_A		Blok 1	1,50	29	26	19	29
28_B		Blok 1	4,50	31	28	21	31
28_C		Blok 1	7,50	32	30	23	33
28_D		Blok 1	10,50	35	32	25	35
29_A		Blok 1	1,50	32	29	22	32
29_B		Blok 1	4,50	33	30	23	33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage IV: Rekenresultaten Zuiderval

Rapport: Resultatentabel
Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zuiderval
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	L _{den}
29_C	Blok 1	7,50	34	31	24	34
29_D	Blok 1	10,50	31	28	22	32
30_A	Blok 1	1,50	40	37	31	41
30_B	Blok 1	4,50	41	38	31	41
30_C	Blok 1	7,50	41	38	32	42
30_D	Blok 1	10,50	42	38	32	42
31_A	Blok 1	1,50	42	39	33	43
31_B	Blok 1	4,50	43	40	34	44
31_C	Blok 1	7,50	44	41	34	44
31_D	Blok 1	10,50	44	41	35	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage V

Rekenresultaten wegverkeer – cumulatief

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï BP Janninkkwartier

Bijlage V: Rekenresultaten Cumulatief

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		blok 6	1,50	53	50	41	53
01_B		blok 6	4,50	55	52	43	55
01_C		blok 6	7,50	55	52	44	55
01_D		blok 6	10,50	55	52	44	55
02_A		blok 6	1,50	60	57	49	60
02_B		blok 6	4,50	61	58	50	61
02_C		blok 6	7,50	61	58	50	61
02_D		blok 6	10,50	61	58	50	61
03_A		blok 6	1,50	60	57	49	60
03_B		blok 6	4,50	61	58	50	61
03_C		blok 6	7,50	61	58	50	61
03_D		blok 6	10,50	61	58	50	61
04_A		blok 6	1,50	60	58	49	60
04_B		blok 6	4,50	61	58	50	61
04_C		blok 6	7,50	61	58	50	61
04_D		blok 6	10,50	61	58	50	61
05_A		blok 6	1,50	50	47	39	50
05_B		blok 6	4,50	52	49	41	52
05_C		blok 6	7,50	52	49	41	52
05_D		blok 6	10,50	52	49	41	52
06_A		blok 6	1,50	33	30	23	33
06_B		blok 6	4,50	36	33	25	36
06_C		blok 6	7,50	38	35	28	38
06_D		blok 6	10,50	41	38	31	42
07_A		blok 7	1,50	49	46	38	49
07_B		blok 7	4,50	51	48	40	51
07_C		blok 7	7,50	52	49	41	52
07_D		blok 7	10,50	52	50	41	52
08_A		blok 7	1,50	43	41	32	44
08_B		blok 7	4,50	45	42	34	45
08_C		blok 7	7,50	46	43	35	46
08_D		blok 7	10,50	46	44	35	47
09_A		blok 7	1,50	36	33	26	37
09_B		blok 7	4,50	38	35	28	39
09_C		blok 7	7,50	39	36	29	40
09_D		blok 7	10,50	40	37	30	41
10_A		blok 4	1,50	61	58	49	61
10_B		blok 4	4,50	61	59	50	62
10_C		blok 4	7,50	62	59	50	62
10_D		blok 4	10,50	61	59	50	62
11_A		blok 4	1,50	60	58	49	61
11_B		blok 4	4,50	62	59	51	62
11_C		blok 4	7,50	62	59	51	62
11_D		blok 4	10,50	62	59	51	62
12_A		blok 4	1,50	60	57	49	60
12_B		blok 4	4,50	62	59	51	62
12_C		blok 4	7,50	62	59	51	62
12_D		blok 4	10,50	62	59	51	62
13_A		blok 4	1,50	47	44	36	47
13_B		blok 4	4,50	49	47	38	50
13_C		blok 4	7,50	49	47	38	50
13_D		blok 4	10,50	50	47	39	50
14_A		blok 4	1,50	47	44	36	47
14_B		blok 4	4,50	49	46	38	49
14_C		blok 4	7,50	49	47	38	50
14_D		blok 4	10,50	50	47	39	50
15_A		blok 4	1,50	33	30	22	33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier BP Janninkkwartier

Bijlage V: Rekenresultaten Cumulatief

Rapport: Resultatentabel
 Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
15_B		blok 4	4,50	35	32	25	35
15_C		blok 4	7,50	37	35	27	38
15_D		blok 4	10,50	40	37	30	40
16_A		blok 5	1,50	31	28	21	32
16_B		blok 5	4,50	33	31	23	34
16_C		blok 5	7,50	36	33	26	36
16_D		blok 5	10,50	38	36	29	39
17_A		blok 2	1,50	61	58	50	61
17_B		blok 2	4,50	62	59	51	62
17_C		blok 2	7,50	62	59	51	62
17_D		blok 2	10,50	62	59	51	62
18_A		blok 2	1,50	60	57	49	60
18_B		blok 2	4,50	61	59	51	62
18_C		blok 2	7,50	62	59	51	62
18_D		blok 2	10,50	62	59	51	62
19_A		blok 2	1,50	61	58	51	61
19_B		blok 2	4,50	62	59	52	63
19_C		blok 2	7,50	62	60	52	63
19_D		blok 2	10,50	62	60	52	63
20_A		blok 2	1,50	64	62	55	65
20_B		blok 2	4,50	65	62	55	65
20_C		blok 2	7,50	65	62	55	65
20_D		blok 2	10,50	64	62	55	65
21_A		blok 2	1,50	63	61	54	64
21_B		blok 2	4,50	64	61	55	65
21_C		blok 2	7,50	64	61	54	65
21_D		blok 2	10,50	64	61	54	64
22_A		blok 2	1,50	48	45	37	48
22_B		blok 2	4,50	50	47	39	50
22_C		blok 2	7,50	50	47	39	50
22_D		blok 2	10,50	51	48	39	51
23_A		blok 2	1,50	35	32	25	35
23_B		blok 2	4,50	37	34	27	38
23_C		blok 2	7,50	40	37	30	40
23_D		blok 2	10,50	43	40	33	43
24_A		blok 2	1,50	48	45	38	48
24_B		blok 2	4,50	51	48	41	51
24_C		blok 2	7,50	51	48	41	52
24_D		blok 2	10,50	51	49	42	52
25_A		Blok 3	1,50	37	34	27	37
25_B		Blok 3	4,50	39	36	29	39
25_C		Blok 3	7,50	40	38	30	41
25_D		Blok 3	10,50	42	39	32	43
26_A		Blok 3	1,50	35	32	25	35
26_B		Blok 3	4,50	37	34	27	38
26_C		Blok 3	7,50	39	36	30	40
26_D		Blok 3	10,50	42	39	32	42
27_A		Blok 1	1,50	35	32	26	36
27_B		Blok 1	4,50	37	35	28	38
27_C		Blok 1	7,50	40	37	30	40
27_D		Blok 1	10,50	43	40	33	43
28_A		Blok 1	1,50	47	45	38	48
28_B		Blok 1	4,50	50	47	40	51
28_C		Blok 1	7,50	50	48	41	51
28_D		Blok 1	10,50	50	48	41	51
29_A		Blok 1	1,50	54	51	44	54
29_B		Blok 1	4,50	55	52	45	56

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai BP Janninkkwartier

Bijlage V: Rekenresultaten Cumulatief

Rapport: Resultatentabel
Model: tweede model (12 meter, zonder grid)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	L _{den}
29_C	Blok 1	7,50	55	53	46	56
29_D	Blok 1	10,50	55	53	46	56
30_A	Blok 1	1,50	62	60	53	63
30_B	Blok 1	4,50	63	61	54	64
30_C	Blok 1	7,50	63	60	53	64
30_D	Blok 1	10,50	63	60	53	63
31_A	Blok 1	1,50	63	60	53	63
31_B	Blok 1	4,50	63	61	54	64
31_C	Blok 1	7,50	63	61	54	64
31_D	Blok 1	10,50	63	60	53	64

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

