



TEXEL

Pelgrimlocatie - Gasthuisstraat

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Texel

Pelgrimlocatie - Gasthuisstraat

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Identificatie

projectnummer:

2016.1599

projectleider:

drs. ing. T. de Jong

auteur(s):

ing. K. van der Stelt

Planstatus

datum:

21-02-2017

opdrachtgever:

Gemeente Texel

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
3.4. Waarneempunten	9
3.5. Sectorhoek en reflecties	9
4. Resultaten	11
4.1. Resultaten gezoneerde wegen	11
4.1.1. Pontweg (60 km/u)	11
4.1.2. Gasthuisstraat (50 km/u - 60 km/u)	12
4.2. Maatregelen	12
4.3. Cumulatie	13
5. Conclusie	16

Bijlagen:

Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.

Het plangebied is gelegen aan de Gasthuisstraat in Den Burg, zie figuur 1.1. De initiatiefnemer is voornemens om 32 woningen met 24-uurszorg, 27 woningen met zorg op afroep en 8 levensloopbestendige woningen te realiseren. De realisatie van deze woningen is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling toch mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.



Figuur 1.1: Ligging plangebied

Bij het mogelijk maken van nieuwe woningen moet voldaan worden aan de wettelijke normen uit de Wet geluidhinder (hierna Wgh). Voorliggende rapportage betreft het hiervoor benodigde akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï.

2.1. Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen.

De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

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

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

Het plangebied is gelegen binnen de geluidzones van de Pontweg en de Gasthuisstraat. De breedte van de geluidzone van de Pontweg en de Gasthuisstraat (deels gelegen buiten de bebouwde kom) bedraagt 250 meter uit de kant van de weg, uitgaande van een buitenstedelijke ligging met 1 tot 2 rijstroken.

Dosismaat L_{den}

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

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaai betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt: 5 dB voor wegen waarvoor de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/u bedraagt. Voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/u of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van respectievelijk 3 dB en 4 dB. Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek

van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidbelasting aan de normstellingen uit de Wgh. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg bedraagt volgens de Wgh in principe 63 dB.

Tabel 2.2: Relevante grenswaarden

	Voorkeursgrenswaarde	Ontheffingswaarde
Wegverkeerslawaaï	48 dB	63 dB

3. Berekeningsuitgangspunten

7

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMW 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.20 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen. De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën waaronder licht (voornamelijk personenauto's), middelzwaar (vrachtauto's en bussen) en zwaar (zware vrachtauto's).

Het plangebied grenst aan de Pontweg en wordt ontsloten op de Gasthuisstraat. De verkeersintensiteiten zijn aangeleverd door de gemeente Texel. De intensiteit voor de Pontweg is gebaseerd op tellingen die zijn uitgevoerd in 2013. Voor de intensiteit van de Gasthuisstraat is een aanname gedaan die gebaseerd is op de intensiteiten op de omliggende wegen. De wegen zijn binnen het akoestisch model geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 meter boven het wegdek liggen.

De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de realisatie van de woningen planologisch mogelijk zal maken ligt in het jaar 2027 (10 jaar na vaststelling van het plan). Omdat uitgegaan wordt van een situatie van 10 jaar na realisatie, zijn de verkeersintensiteiten opgehoogd op basis van een autonome groei van 1% per jaar.

De verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling is berekend aan de hand van kentallen van het CROW uit het ASVV 2012. Voor de ontwikkeling is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad "niet stedelijk" en de ligging "rest bebouwde kom". Op basis van het autobezit binnen de gemeente Texel in vergelijking met andere gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad, kan gerekend worden met de minimale kencijfers. Voor de 32 woningen met 24-uurszorg en de 27 woningen met zorg op afroep is gerekend met de kencijfers voor de categorie "aanleunwoningen/serviceflat". Per woning wordt gerekend met een verkeersgeneratie van 2,2 mvt/weekdagemaal. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 130 mvt/weekdagemaal voor deze categorie woningen. Voor de 8 levensloopbestendige woningen wordt gerekend met de kencijfers voor de categorie "huur/sociale huur". Per woning wordt gerekend met een verkeersgeneratie van 5,2 mvt/weekdagemaal. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 42 mvt/weekdagemaal. De woningen in het plangebied genereren in totaal 172 mvt/weekdagemaal.

De weekdagintensiteiten voor de autonome situatie en de toekomstige situatie inclusief de planontwikkeling zijn opgenomen in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekday 2027 afgerond

Weg	Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekday 2027 autonoom	Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekday 2027 plan
Pontweg	5.501	5.673
Gasthuisstraat	2.000	2.172

Voor de Pontweg is uitgegaan van de standaardverdeling voor een landelijke ontsluitingsweg. Voor de Gasthuisstraat is uitgegaan van een standaardverdeling voor buurtverzamelwegen, zie tabel 3.2.

Tabel 3.2: Voertuigverdeling per wegtype

Weg	Voertuigverdeling (%) (Licht/Middelzwaar/Zwaar) ¹	Dag-, avond-, nachtpercentages ²
Buurtverzamelweg	Dagperiode: 94,59/4,76/0,65 Avondperiode: 94,59/4,76/0,65 Nachtperiode: 94,59/4,76/0,65	6,54/3,76/0,81
Landelijke ontsluitingsweg	Dagperiode: 91,08/6,42/2,50 Avondperiode: 91,08/6,42/2,50 Nachtperiode: 91,08/6,42/2,50	6,70/2,70/1,10

Voor de gehanteerde verkeersgegevens per wegvak wordt verwezen naar bijlage 1.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Het snelheidsregime op de Pontweg en de Gasthuisstraat (buiten de bebouwde kom) bedraagt 60 km/u. Het snelheidsregime op de Gasthuisstraat binnen de bebouwde kom bedraagt 50 km/u.

Type wegdek

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

De wegdekverharding van de Pontweg bestaat uit asfalt (in het rekenmodel opgenomen als W0 – Referentiewegdek) en de Gasthuisstraat bestaat uit klinkerverharding in keperverband (in het rekenmodel opgenomen als W9a – Elementenverharding in keperverband).

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van geluidreflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of geluidabsorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Op basis van een luchtfoto ondergrond en plankkaart in DWG, zijn vervolgens ook de voor de locatie relevante rijlijnen en de nieuwe ontwikkeling ingevoerd. In figuur 3.1 is de uiterste bouwgrens van het plangebied weergegeven op basis waarvan de geluidberekeningen zijn uitgevoerd. In het eerste bouwvlak zullen de woningen met 24-uurszorg en de woningen met zorg op afroep worden gerealiseerd. In het tweede bouwvlak zullen de levensloopbestendige woningen worden gerealiseerd.

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

² Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode



Figuur 3.1: Gemodelleerde plangebied

3.4. Waarneempunten

Om de hoogte van de geluidbelasting op de randen van het bouwvlak te kunnen bepalen, zijn op deze randen waarneempunten geplaatst. De waarneemhoogten waarop de toetspunten zijn gesitueerd, zijn afhankelijk van het aantal bouwlagen. De maximale bouwhoogte van de nieuwe woningen ligt op 9 meter. De toetspunten zijn daarom op 1,5 meter (begane grond), 4,5 meter (eerste verdieping), 7,5 meter (tweede verdieping) gemodelleerd en bevinden zich aan alle zijden van het maximale bouwvlak.

3.5. Sectorhoek en reflecties

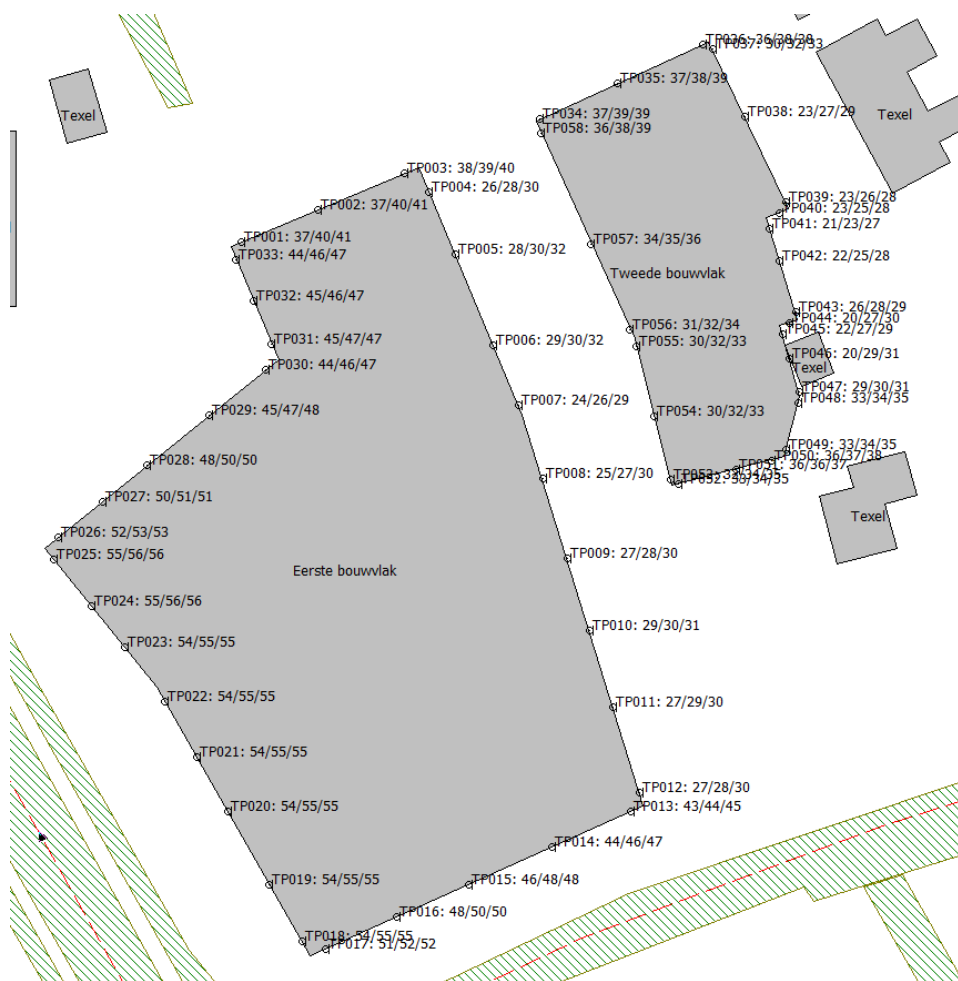
Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur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

4.1. Resultaten gezoneerde wegen

Omdat het plangebied binnen 200 meter afstand ligt van de Pontweg (60 km/u) en de Gasthuisstraat (60 km/u en 50 km/u) wordt ingegaan op de resultaten van deze gezoneerde wegen.

4.1.1. Pontweg (60 km/u)

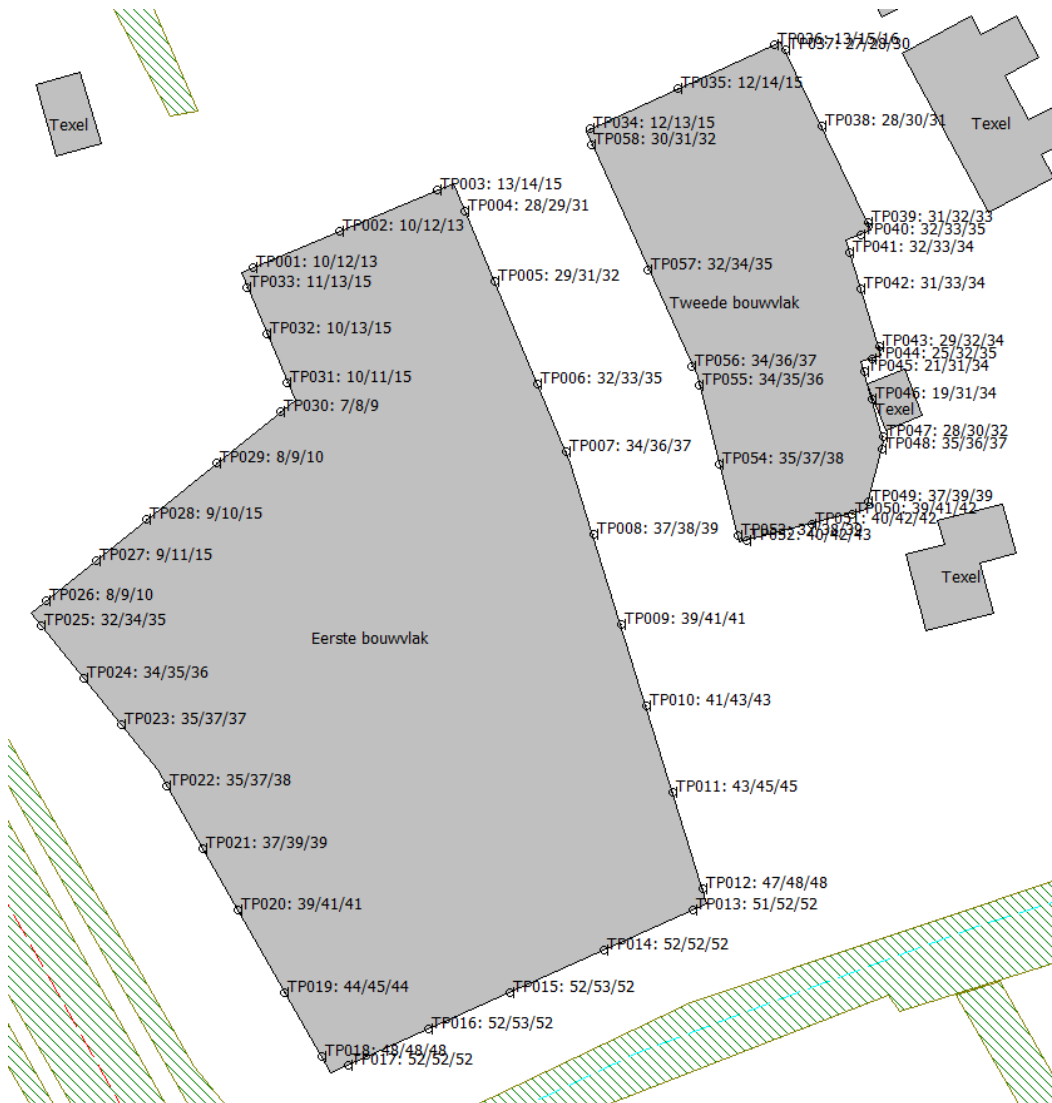
Als gevolg van het wegverkeer op de Pontweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden op de randen van het tweede bouwvlak (zie figuur 4.1). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt echter wel overschreden op een deel van de randen van het eerste bouwvlak. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh maximaal 56 dB voor de gevel van het bouwvlak dat direct aan de Pontweg gelegen is. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarbij niet overschreden.



Figuur 4.1: Geluidbelasting plangebied als gevolg wegverkeer Pontweg (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

4.1.2. Gasthuisstraat (50 km/u - 60 km/u)

Als gevolg van het wegverkeer op de Gasthuisstraat wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden op de randen van het tweede bouwvlak (zie figuur 4.2). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt echter wel overschreden op een deel van de randen van het eerste bouwvlak. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh maximaal 53 dB voor de gevel van het bouwvlak dat direct aan de Gasthuisstraat gelegen is. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarbij niet overschreden.



Figuur 4.2: Geluidbelasting plangebied als gevolg wegverkeer Gasthuisstraat (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

4.2. Maatregelen

Omdat de geluidbelasting op het plangebied als gevolg van het verkeer op de omliggende wegen de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, is in het kader van de Wgh nader onderzoek om de geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk.

De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Maatregelen aan de bron

De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Een tweede mogelijkheid betreft het toepassen van geluidreducerend asfalt.

De Pontweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u. Een verdere afwaardering van de weg is niet mogelijk gelet op het feit dat een 60 km/u snelheidsregime al de laagst mogelijke snelheid is om toe te passen op dergelijke wegen. Normaliter geldt voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 80 km/u. Echter is op de Pontweg, waarschijnlijk uit overwegingen ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid reeds een lagere maximum snelheid ingesteld.

De Gasthuisstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een verbindende functie tussen de kern van Den Burg en de Pontweg. De functie van de weg dient behouden te blijven om een goede ontsluiting van de kern mogelijk te blijven maken. Dit kan niet in de vorm van een erftoegangsweg. Het wijzigen van de functie van de weg en daarmee de samenstelling van het verkeer is daarom niet mogelijk. Het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer stuit op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Een andere maatregel aan de bron is, ten aanzien van de Gasthuisstraat, het toepassen van asfalt als wegdekverharding en, ten aanzien van de Pontweg, het toepassen van een dunne deklaag. Door toepassing van asfalt kan een reductie van 2 tot 3 dB behaald worden ten opzichte van elementverharding. Wanneer op de Pontweg in plaats van asfalt een dunnen deklaag wordt toegepast bedraagt de geluidreductie circa 4 dB. De maximale geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Gasthuisstraat zou dan nog 50 dB bedragen en als gevolg van de Pontweg 52 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds overschreden. Gezien het beperkte effect kan een dergelijke maatregel als niet doelmatig worden beoordeeld. Daar komt bij dat het aanpassen van het wegdektype bepaalde kosten met zich meebrengt. Door de relatief beperkte omvang van de ontwikkeling in combinatie met het beperkte effect op de geluidbelasting stuit het toepassen van asfalt op bezwaren van financiële aard.

Maatregelen aan het overdrachtsgebied

Hieronder vallen maatregelen zoals het toepassen van geluidschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidbron en de gevel van de bebouwing.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidafschermende voorzieningen zijn een scherm of wal. Om overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te kunnen voldoen is in onderhavige situatie een hoog scherm noodzakelijk nabij de bebouwing. Dergelijke geluidafschermende voorzieningen brengen hoge kosten met zich mee, zijn daarnaast binnen de bebouwde kom niet toepasbaar en stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard. Maatregelen door middel van het vergroten van de afstand zijn beperkt mogelijk. De verwachting is echter dat ook dan niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

4.3. Cumulatie

Als gevolg van het wegverkeer op de Pontweg en de Gasthuisstraat wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Maatregelen om de geluidbelasting aan de randen van het eerste bouwvlak terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend, of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Omdat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden kunnen hogere waarden worden aangevraagd. In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Omdat ten aanzien van verschillende bronnen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient in onderhavige situatie ook de gecumuleerde geluidbelasting in ogenschouw genomen te worden.

Bij de cumulatie wordt de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh als maatgevend gehanteerd. Indien de gecumuleerde geluidbelasting niet meer dan 1 dB meer bedraagt dan de hoogst berekende geluidbelasting van maatgevende bron (Pontweg), kan worden opgemaakt dat cumulatie van het geluid niet waarneembaar is voor het menselijk gehoor. In tabel 4.1 is de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke maatgevende bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh weergegeven. Ook is in de tabel de gecumuleerde geluidbelasting van alle bronnen samen weergegeven. Hieruit blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting niet resulteert in een toename ten opzichte van de hoogst berekende geluidbelasting voor een afzonderlijke bron (Pontweg). De gecumuleerde geluidbelasting staat het verlenen van hogere waarden daarom niet in de weg. De resultaten van de cumulatie zijn opgenomen in bijlage 3.

Tabel 4.1: Gecumuleerde geluidbelasting ten opzichte van de maatgevende bron (exclusief aftrek artikel 3.4 RMG 2012)

Bron	Hoogste geluidbelasting eerste bouwvlak	Alle bronnen samen (gecumuleerd)
Pontweg	61 dB (Toetspunten 18, 24 en 25)	61 dB (Toetspunten 18, 24 en 25)

Het plangebied Pelgrimlocatie is gelegen aan de Gasthuisstraat. Op deze locatie zullen diverse soorten (zorg)woningen gerealiseerd worden. Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige functies zoals woningen moet voldaan worden aan de wettelijke normen uit de wet geluidhinder. De woningen in het plangebied liggen binnen de geluidzone van de Pontweg en de Gasthuisstraat.

Op het tweede bouwvlak wordt als gevolg van het wegverkeer op zowel de Pontweg als de Gasthuisstraat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Op het eerste bouwvlak wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden door het wegverkeer op zowel de Pontweg als de Gasthuisstraat. De maximale geluidbelasting op de rand van het eerste bouwvlak dat gelegen is aan de Pontweg bedraagt 56 dB inclusief aftrek 110g Wgh als gevolg van het wegverkeer op de Pontweg. De maximale geluidbelasting op de rand van het eerste bouwvlak dat gelegen is aan de Gasthuisstraat bedraagt 53 dB inclusief aftrek 110g Wgh. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden als gevolg van het verkeer op de Pontweg en de Gasthuisstraat zijn maatregelen afgewogen. Hieruit blijkt dat maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of verkeerskundige aard.

Bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden dient ook cumulatie in acht te worden genomen. Daarom heeft een berekening plaatsgevonden van de geluidbelasting voor alle bronnen samen. Omdat de gecumuleerde geluidbelasting niet hoger is in vergelijking met de geluidbelasting voor de hoogst berekende afzonderlijke bron, staat de gecumuleerde geluidbelasting het verlenen van hogere waarden niet in de weg. Een overzicht van de te verlenen hogere waarden is opgenomen in tabel 5.1.

Tabel 5.1. Te verlenen hogere waarden

Bron	Aantal hogere waarden	Geluidbelasting
Pontweg	Eerste bouwvlak (59 woningen)	56 dB

Bijlage 1 Invoergegevens

Modelinformatie

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Kopie van Kopie van eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	Kopie van Kopie van eerste model
Verantwoordelijke	kvdstelt
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	kvdstelt op 12-1-2017
Laatst ingezien door	kvdstelt op 21-2-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.10
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Modelinformatie

Commentaar

Invoergegevens wegen

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

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))
Pontweg	Pontweg	W0	60	60	60	60	60	60	60
Gasthuisst	Gasthuisstraat	W0	60	60	60	60	60	60	60
Gasthuisst	Gasthuisstraat	W0	50	50	50	50	50	50	50

Invoergegevens wegen

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

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)
Pontweg	60	60	5673,00	6,70	2,70	1,10	91,08	91,08	91,08	6,42
Gasthuisst	60	60	2172,00	6,54	3,76	0,81	93,46	93,46	93,46	5,08
Gasthuisst	50	50	2172,00	6,54	3,76	0,81	93,46	93,46	93,46	5,08

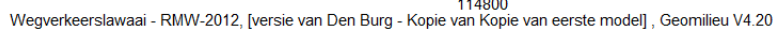
Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Kopie van eerste model

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Pontweg	6,42	6,42	2,50	2,50	2,50
Gasthuisst	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Gasthuisst	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46



Invoergegevens toetspunten

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
TP001		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP002		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP003		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP004		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP005		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP006		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP007		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP008		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP009		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP010		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP011		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP012		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP013		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP014		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP015		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP016		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP017		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP018		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP019		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP020		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP021		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP022		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP023		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP024		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP025		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP026		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP027		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP028		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP029		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP030		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP031		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP032		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP033		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP034		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP035		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP036		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP037		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP038		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP039		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP040		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP041		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP042		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP043		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP044		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP045		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP046		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP047		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP048		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP049		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP050		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP051		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP052		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP053		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP054		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP055		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP056		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP057		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP058		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja



Bijlage 2 Resultaten gezoneerde wegen

Resultaten Pontweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Kopie van eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Pontweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP001_A		1,50	37
TP001_B		4,50	40
TP001_C		7,50	41
TP002_A		1,50	37
TP002_B		4,50	40
TP002_C		7,50	41
TP003_A		1,50	38
TP003_B		4,50	39
TP003_C		7,50	40
TP004_A		1,50	26
TP004_B		4,50	28
TP004_C		7,50	30
TP005_A		1,50	28
TP005_B		4,50	30
TP005_C		7,50	32
TP006_A		1,50	29
TP006_B		4,50	30
TP006_C		7,50	32
TP007_A		1,50	24
TP007_B		4,50	26
TP007_C		7,50	29
TP008_A		1,50	25
TP008_B		4,50	27
TP008_C		7,50	30
TP009_A		1,50	27
TP009_B		4,50	28
TP009_C		7,50	30
TP010_A		1,50	29
TP010_B		4,50	30
TP010_C		7,50	31
TP011_A		1,50	27
TP011_B		4,50	29
TP011_C		7,50	30
TP012_A		1,50	27
TP012_B		4,50	28
TP012_C		7,50	30
TP013_A		1,50	43
TP013_B		4,50	44
TP013_C		7,50	45
TP014_A		1,50	44
TP014_B		4,50	46
TP014_C		7,50	47
TP015_A		1,50	46
TP015_B		4,50	48
TP015_C		7,50	48
TP016_A		1,50	48
TP016_B		4,50	50
TP016_C		7,50	50
TP017_A		1,50	51
TP017_B		4,50	52
TP017_C		7,50	52
TP018_A		1,50	54
TP018_B		4,50	55
TP018_C		7,50	55
TP019_A		1,50	54
TP019_B		4,50	55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Pontweg

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP019_C		7,50	55
TP020_A		1,50	54
TP020_B		4,50	55
TP020_C		7,50	55
TP021_A		1,50	54
TP021_B		4,50	55
TP021_C		7,50	55
TP022_A		1,50	54
TP022_B		4,50	55
TP022_C		7,50	55
TP023_A		1,50	54
TP023_B		4,50	55
TP023_C		7,50	55
TP024_A		1,50	55
TP024_B		4,50	56
TP024_C		7,50	56
TP025_A		1,50	55
TP025_B		4,50	56
TP025_C		7,50	56
TP026_A		1,50	52
TP026_B		4,50	53
TP026_C		7,50	53
TP027_A		1,50	50
TP027_B		4,50	51
TP027_C		7,50	51
TP028_A		1,50	48
TP028_B		4,50	50
TP028_C		7,50	50
TP029_A		1,50	45
TP029_B		4,50	47
TP029_C		7,50	48
TP030_A		1,50	44
TP030_B		4,50	46
TP030_C		7,50	47
TP031_A		1,50	45
TP031_B		4,50	47
TP031_C		7,50	47
TP032_A		1,50	45
TP032_B		4,50	46
TP032_C		7,50	47
TP033_A		1,50	44
TP033_B		4,50	46
TP033_C		7,50	47
TP034_A		1,50	37
TP034_B		4,50	39
TP034_C		7,50	39
TP035_A		1,50	37
TP035_B		4,50	38
TP035_C		7,50	39
TP036_A		1,50	36
TP036_B		4,50	38
TP036_C		7,50	38
TP037_A		1,50	30
TP037_B		4,50	32
TP037_C		7,50	33
TP038_A		1,50	23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Pontweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Kopie van eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Pontweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP038_B		4,50	27
TP038_C		7,50	29
TP039_A		1,50	23
TP039_B		4,50	26
TP039_C		7,50	28
TP040_A		1,50	23
TP040_B		4,50	25
TP040_C		7,50	28
TP041_A		1,50	21
TP041_B		4,50	23
TP041_C		7,50	27
TP042_A		1,50	22
TP042_B		4,50	25
TP042_C		7,50	28
TP043_A		1,50	26
TP043_B		4,50	28
TP043_C		7,50	29
TP044_A		1,50	20
TP044_B		4,50	27
TP044_C		7,50	30
TP045_A		1,50	22
TP045_B		4,50	27
TP045_C		7,50	29
TP046_A		1,50	20
TP046_B		4,50	29
TP046_C		7,50	31
TP047_A		1,50	29
TP047_B		4,50	30
TP047_C		7,50	31
TP048_A		1,50	33
TP048_B		4,50	34
TP048_C		7,50	35
TP049_A		1,50	33
TP049_B		4,50	34
TP049_C		7,50	35
TP050_A		1,50	36
TP050_B		4,50	37
TP050_C		7,50	38
TP051_A		1,50	36
TP051_B		4,50	36
TP051_C		7,50	37
TP052_A		1,50	33
TP052_B		4,50	34
TP052_C		7,50	35
TP053_A		1,50	32
TP053_B		4,50	34
TP053_C		7,50	35
TP054_A		1,50	30
TP054_B		4,50	32
TP054_C		7,50	33
TP055_A		1,50	30
TP055_B		4,50	32
TP055_C		7,50	33
TP056_A		1,50	31
TP056_B		4,50	32
TP056_C		7,50	34

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Pontweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Kopie van eerste model
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Pontweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP057_A		1,50	34
TP057_B		4,50	35
TP057_C		7,50	36
TP058_A		1,50	36
TP058_B		4,50	38
TP058_C		7,50	39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Gasthuisstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Kopie van eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Gasthuisstraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP001_A		1,50	10
TP001_B		4,50	12
TP001_C		7,50	13
TP002_A		1,50	10
TP002_B		4,50	12
TP002_C		7,50	13
TP003_A		1,50	13
TP003_B		4,50	14
TP003_C		7,50	15
TP004_A		1,50	28
TP004_B		4,50	29
TP004_C		7,50	31
TP005_A		1,50	29
TP005_B		4,50	31
TP005_C		7,50	32
TP006_A		1,50	32
TP006_B		4,50	33
TP006_C		7,50	35
TP007_A		1,50	34
TP007_B		4,50	36
TP007_C		7,50	37
TP008_A		1,50	37
TP008_B		4,50	38
TP008_C		7,50	39
TP009_A		1,50	39
TP009_B		4,50	41
TP009_C		7,50	41
TP010_A		1,50	41
TP010_B		4,50	43
TP010_C		7,50	43
TP011_A		1,50	43
TP011_B		4,50	45
TP011_C		7,50	45
TP012_A		1,50	47
TP012_B		4,50	48
TP012_C		7,50	48
TP013_A		1,50	51
TP013_B		4,50	52
TP013_C		7,50	52
TP014_A		1,50	52
TP014_B		4,50	52
TP014_C		7,50	52
TP015_A		1,50	52
TP015_B		4,50	53
TP015_C		7,50	52
TP016_A		1,50	52
TP016_B		4,50	53
TP016_C		7,50	52
TP017_A		1,50	52
TP017_B		4,50	52
TP017_C		7,50	52
TP018_A		1,50	48
TP018_B		4,50	48
TP018_C		7,50	48
TP019_A		1,50	44
TP019_B		4,50	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Gasthuisstraat

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP019_C		7,50	44
TP020_A		1,50	39
TP020_B		4,50	41
TP020_C		7,50	41
TP021_A		1,50	37
TP021_B		4,50	39
TP021_C		7,50	39
TP022_A		1,50	35
TP022_B		4,50	37
TP022_C		7,50	38
TP023_A		1,50	35
TP023_B		4,50	37
TP023_C		7,50	37
TP024_A		1,50	34
TP024_B		4,50	35
TP024_C		7,50	36
TP025_A		1,50	32
TP025_B		4,50	34
TP025_C		7,50	35
TP026_A		1,50	8
TP026_B		4,50	9
TP026_C		7,50	10
TP027_A		1,50	9
TP027_B		4,50	11
TP027_C		7,50	15
TP028_A		1,50	9
TP028_B		4,50	10
TP028_C		7,50	15
TP029_A		1,50	8
TP029_B		4,50	9
TP029_C		7,50	10
TP030_A		1,50	7
TP030_B		4,50	8
TP030_C		7,50	9
TP031_A		1,50	10
TP031_B		4,50	11
TP031_C		7,50	15
TP032_A		1,50	10
TP032_B		4,50	13
TP032_C		7,50	15
TP033_A		1,50	11
TP033_B		4,50	13
TP033_C		7,50	15
TP034_A		1,50	12
TP034_B		4,50	13
TP034_C		7,50	15
TP035_A		1,50	12
TP035_B		4,50	14
TP035_C		7,50	15
TP036_A		1,50	13
TP036_B		4,50	15
TP036_C		7,50	16
TP037_A		1,50	27
TP037_B		4,50	28
TP037_C		7,50	30
TP038_A		1,50	28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Gasthuisstraat

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP038_B		4,50	30
TP038_C		7,50	31
TP039_A		1,50	31
TP039_B		4,50	32
TP039_C		7,50	33
TP040_A		1,50	32
TP040_B		4,50	33
TP040_C		7,50	35
TP041_A		1,50	32
TP041_B		4,50	33
TP041_C		7,50	34
TP042_A		1,50	31
TP042_B		4,50	33
TP042_C		7,50	34
TP043_A		1,50	29
TP043_B		4,50	32
TP043_C		7,50	34
TP044_A		1,50	25
TP044_B		4,50	32
TP044_C		7,50	35
TP045_A		1,50	21
TP045_B		4,50	31
TP045_C		7,50	34
TP046_A		1,50	19
TP046_B		4,50	31
TP046_C		7,50	34
TP047_A		1,50	28
TP047_B		4,50	30
TP047_C		7,50	32
TP048_A		1,50	35
TP048_B		4,50	36
TP048_C		7,50	37
TP049_A		1,50	37
TP049_B		4,50	39
TP049_C		7,50	39
TP050_A		1,50	39
TP050_B		4,50	41
TP050_C		7,50	42
TP051_A		1,50	40
TP051_B		4,50	42
TP051_C		7,50	42
TP052_A		1,50	40
TP052_B		4,50	42
TP052_C		7,50	43
TP053_A		1,50	37
TP053_B		4,50	38
TP053_C		7,50	39
TP054_A		1,50	35
TP054_B		4,50	37
TP054_C		7,50	38
TP055_A		1,50	34
TP055_B		4,50	35
TP055_C		7,50	36
TP056_A		1,50	34
TP056_B		4,50	36
TP056_C		7,50	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Gasthuisstraat

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP057_A		1,50	32
TP057_B		4,50	34
TP057_C		7,50	35
TP058_A		1,50	30
TP058_B		4,50	31
TP058_C		7,50	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3 Cumulatie

Cumulatie (exclusief aftrek artikel 110g Wgh)

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP001_A		1,50	42
TP001_B		4,50	45
TP001_C		7,50	46
TP002_A		1,50	42
TP002_B		4,50	45
TP002_C		7,50	46
TP003_A		1,50	43
TP003_B		4,50	44
TP003_C		7,50	45
TP004_A		1,50	35
TP004_B		4,50	37
TP004_C		7,50	38
TP005_A		1,50	37
TP005_B		4,50	39
TP005_C		7,50	40
TP006_A		1,50	38
TP006_B		4,50	40
TP006_C		7,50	41
TP007_A		1,50	39
TP007_B		4,50	41
TP007_C		7,50	43
TP008_A		1,50	42
TP008_B		4,50	44
TP008_C		7,50	45
TP009_A		1,50	44
TP009_B		4,50	46
TP009_C		7,50	47
TP010_A		1,50	46
TP010_B		4,50	48
TP010_C		7,50	48
TP011_A		1,50	48
TP011_B		4,50	50
TP011_C		7,50	50
TP012_A		1,50	52
TP012_B		4,50	53
TP012_C		7,50	53
TP013_A		1,50	57
TP013_B		4,50	57
TP013_C		7,50	57
TP014_A		1,50	58
TP014_B		4,50	58
TP014_C		7,50	58
TP015_A		1,50	58
TP015_B		4,50	59
TP015_C		7,50	59
TP016_A		1,50	59
TP016_B		4,50	59
TP016_C		7,50	59
TP017_A		1,50	59
TP017_B		4,50	60
TP017_C		7,50	60
TP018_A		1,50	60
TP018_B		4,50	61
TP018_C		7,50	61
TP019_A		1,50	59
TP019_B		4,50	60

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie (exclusief aftrek artikel 110g Wgh)

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP019_C		7,50	60
TP020_A		1,50	59
TP020_B		4,50	60
TP020_C		7,50	60
TP021_A		1,50	59
TP021_B		4,50	60
TP021_C		7,50	60
TP022_A		1,50	59
TP022_B		4,50	60
TP022_C		7,50	60
TP023_A		1,50	59
TP023_B		4,50	60
TP023_C		7,50	60
TP024_A		1,50	60
TP024_B		4,50	61
TP024_C		7,50	61
TP025_A		1,50	60
TP025_B		4,50	61
TP025_C		7,50	61
TP026_A		1,50	57
TP026_B		4,50	58
TP026_C		7,50	58
TP027_A		1,50	55
TP027_B		4,50	56
TP027_C		7,50	56
TP028_A		1,50	53
TP028_B		4,50	55
TP028_C		7,50	55
TP029_A		1,50	50
TP029_B		4,50	52
TP029_C		7,50	53
TP030_A		1,50	49
TP030_B		4,50	51
TP030_C		7,50	52
TP031_A		1,50	50
TP031_B		4,50	52
TP031_C		7,50	52
TP032_A		1,50	50
TP032_B		4,50	51
TP032_C		7,50	52
TP033_A		1,50	49
TP033_B		4,50	51
TP033_C		7,50	52
TP034_A		1,50	42
TP034_B		4,50	44
TP034_C		7,50	44
TP035_A		1,50	42
TP035_B		4,50	43
TP035_C		7,50	44
TP036_A		1,50	41
TP036_B		4,50	43
TP036_C		7,50	43
TP037_A		1,50	37
TP037_B		4,50	39
TP037_C		7,50	40
TP038_A		1,50	35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie (exclusief aftrek artikel 110g Wgh)

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP038_B		4,50	37
TP038_C		7,50	39
TP039_A		1,50	37
TP039_B		4,50	38
TP039_C		7,50	40
TP040_A		1,50	37
TP040_B		4,50	39
TP040_C		7,50	41
TP041_A		1,50	37
TP041_B		4,50	39
TP041_C		7,50	40
TP042_A		1,50	37
TP042_B		4,50	39
TP042_C		7,50	40
TP043_A		1,50	36
TP043_B		4,50	39
TP043_C		7,50	40
TP044_A		1,50	31
TP044_B		4,50	38
TP044_C		7,50	41
TP045_A		1,50	29
TP045_B		4,50	37
TP045_C		7,50	40
TP046_A		1,50	28
TP046_B		4,50	38
TP046_C		7,50	41
TP047_A		1,50	37
TP047_B		4,50	38
TP047_C		7,50	39
TP048_A		1,50	42
TP048_B		4,50	43
TP048_C		7,50	44
TP049_A		1,50	43
TP049_B		4,50	45
TP049_C		7,50	46
TP050_A		1,50	46
TP050_B		4,50	48
TP050_C		7,50	48
TP051_A		1,50	46
TP051_B		4,50	48
TP051_C		7,50	49
TP052_A		1,50	46
TP052_B		4,50	48
TP052_C		7,50	48
TP053_A		1,50	43
TP053_B		4,50	45
TP053_C		7,50	46
TP054_A		1,50	41
TP054_B		4,50	43
TP054_C		7,50	44
TP055_A		1,50	40
TP055_B		4,50	42
TP055_C		7,50	43
TP056_A		1,50	41
TP056_B		4,50	42
TP056_C		7,50	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie (exclusief aftrek artikel 110g Wgh)

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
TP057_A		1,50	41
TP057_B		4,50	42
TP057_C		7,50	43
TP058_A		1,50	42
TP058_B		4,50	44
TP058_C		7,50	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen