
TRANSFORMATIE ARKELSEDIJK

onderzoek wegverkeerslawaaï

24 november 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	24 november 2023
KENMERK	20220617PD
PROJECT	bestemmingsplan transformatie Arkelsedijk
PROJECTLEIDER	M.M.W. Backx, MSc
OPDRACHTGEVER	Condor Project Development
PROJECTNUMMER	20220671
AUTEUR	Petra Dijkgraaf
STATUS	Concept



© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Beschrijving en afbakening van het onderzoek	5
2. Beschrijving plan	6
3. Toetsingskader	9
3.1 Normstelling Wet geluidhinder	9
3.2 Toetsingskader 'nieuwe situaties'	10
3.3 Toetsingskader 'niet gezoneerde wegen'	10
3.4 Toetsingskader 'wijziging van een weg'	10
3.5 Toetsingskader 'Uitstralingseffect'	12
3.6 Onderzoeksgebied	12
3.7 Cumulatie	13
3.8 Gemeentelijk geluidbeleid	14
4. Uitgangspunten en modellering	15
4.1 Aanpak onderzoeken	15
4.2 Verkeersgegevens	15
4.2.1 Intensiteiten, etmaal –en voertuigverdeling	15
4.2.2 Verkeerssnelheid en verharding	16
4.3 Modellering omgeving	17
4.4 Grid/toetspunten	17
5. Resultaten en beoordeling	19
5.1 Resultaten en beoordeling nieuwe situaties	19
5.2 Resultaten nieuwe weg versus nieuwe woningen	19
5.3 Resultaten nieuwe weg versus bestaande woningen	20
5.4 Resultaten bestaande wegen versus nieuwe woningen	21
5.4.1 Resultaten Lingebrug en Newtonweg	21
5.4.2 Resultaten Arkelsedijk	21
5.4.3 Resultaten Spijksedijk	21
5.5 Niet gezoneerde wegen	22
5.5.1 Resultaten Arkelse Onderweg	22
5.5.2 Resultaten Hendrik Hamelstraat	22
5.5.3 Resultaten interne weg plangebied	22
5.6 Resultaten en beoordeling 'wijziging van een weg'	23
5.6.1 Aanleg kruispunt Arkelsedijk/ Nieuwe verkeersverbinding	23
5.6.2 Aanleg kruispunt Spijksedijk/ Nieuwe verkeersverbinding	24
5.7 Resultaten en beoordeling 'uitstralingseffect'	25
5.7.1 Arkelsedijk (noordzijde)	25
5.7.2 Newtonweg	26

6. Motivering	27
6.1 Maatregelen nieuwe situaties	27
6.1.1 Nieuwe weg versus bestaande woningen	27
6.1.2 Bestaande wegen versus nieuwe woningen	27
6.1.3 Niet gezoneerde wegen versus nieuwe woningen	28
6.2 Maatregelen reconstructiesituaties	29
6.2.1 Arkelsedijk	29
6.2.2 Spijksedijk	30
6.3 Mogelijke maatregelen uitstralingseffect	32
6.3.1 Arkelsedijk (noordzijde)	32
6.3.2 Newtonweg	32
6.4 Cumulatie	32
6.5 Toetsing aan gemeentelijk geluidbeleid	32
7. Conclusie	35
7.1 Aanleiding	35
7.2 Onderzoek	35
7.3 Resultaten	35
7.3.1 Nieuwe situaties	35
7.3.2 Wijziging van een weg (reconstructiesituaties)	36
7.3.3 Uitstralingseffect	36
7.4 Benodigde hogere waarden	36
7.4.1 Nieuwe situaties bestaande wegen versus nieuwe woningen	36
7.4.2 Nieuwe situatie nieuwe weg versus bestaande woning	37
Bijlage 1 Invoergegevens nieuwe situatie onderzoek	
Bijlage 2 Invoergegevens onderzoek wijziging weg	
Bijlage 3 Resultaten Nieuwe verkeersverbinding	
Bijlage 4 Resultaten bestaande wegen versus nieuwe woningen	
Bijlage 5 Resultaten interne weg plangebied (30 km/uur)	
Bijlage 6 Reconstructietoets Arkelsedijk	
Bijlage 7 Reconstructietoets Spijksedijk	
Bijlage 8 Uitstralingseffect Newtonweg	
Bijlage 9 Maatregelen onderzoek reconstructiesituaties Arkelsedijk	
Bijlage 10 Gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek)	
Bijlage 11 Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief aftrek)	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voor het industriegebied langs de Linge aan de Arkelsedijk is een transformatie naar woningbouw voorzien met maximaal 500 gestapelde woningen. Om deze woningbouwlocatie te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer wordt een nieuwe brug over de Linge voorzien met daarover een nieuwe verkeersverbinding die wordt aangesloten op de Arkelsedijk en de Spijksedijk. Voorts zal de bestaande supermarkt 'Nettorama' die nu langs de Arkelsedijk ligt, worden verplaatst naar een locatie in het nieuwe woongebied. Op de Nettoramalocatie die dan vrijkomt is het de intentie om 12 nieuwe woningen te realiseren.

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de diverse bestaande gezoneerde wegen en een nieuwe weg. Deze wegen zijn geluidbronnen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is. Daarnaast worden bestaande wegen fysiek gewijzigd. Daarom is akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ook de geluidsituatie van de Arkelse Onderweg, Hendrik Hamelstraat en de interne verkeersstructuur beschouwd.

Het gebied is momenteel voornamelijk bestemd als bedrijventerrein. Hierbinnen zijn woningen niet mogelijk waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is. Dit akoestisch onderzoek maakt daar onderdeel van uit.

Het doel van het onderzoek is om na te gaan in hoeverre de nieuwe woningen, de aanleg van de nieuwe weg en de fysieke wijzigingen aan de Arkelsedijk en de Spijksedijk kunnen worden gerealiseerd binnen de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid om te kunnen beoordelen of er sprake zal zijn van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

1.2 Beschrijving en afbakening van het onderzoek

In dit onderzoek is zowel sprake van de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies als de aanleg van een nieuwe weg. Tevens zullen aanpassingen plaatsvinden aan bestaande wegen.

De onderzoeken vallen uiteen in twee typen.

a. Nieuwe situatie onderzoek

Voor de nieuwe woningen in het plangebied wordt de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt ten gevolge van de nieuw aan te leggen weg en de bestaande gezoneerde wegen. Ook zal de geluidbelasting op de bestaande woningen ten gevolge van de nieuw te realiseren weg worden bepaald. De resultaten worden getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het gemeentelijk geluidbeleid.

b. Reconstructieonderzoek

Fysiek wijzigen Arkelsedijk en Spijksedijk

Door de aanleg van de nieuwe weg tussen de Arkelsedijk en de Spijksedijk is een nieuwe aansluiting (kruispunt) op deze bestaande wegen nodig. Hiervoor zijn fysieke aanpassingen aan deze wegen nodig.

Conform de Wgh dient een zogenaamd reconstructieonderzoek te worden uitgevoerd voor bovengenoemde fysieke wijzigingen. Dit is nodig omdat binnen het reconstructiegebied bestaande geluidgevoelige bestemmingen liggen. Dit onderzoek geeft inzicht in de akoestische effecten van de voorgenomen plannen aan de gevels van bestaande woningen. Hierbij wordt getoetst of sprake is van 'reconstructiesituaties' in de zin van de Wet geluidhinder.

Uitstralingseffect

Het uitstralingseffect dient onderzocht te worden op omliggende wegvakken die niet fysiek gereconstrueerd worden maar waar sprake is van een verkeerstoename van meer dan 40% als gevolg van de daadwerkelijke reconstructiesituatie.

2. BESCHRIJVING PLAN

Op de locatie tussen de rivier de Linge en de Arkelsedijk worden maximaal 500 gestapelde woningen, kleinschalige bedrijfsruimte, horeca en een supermarkt voorzien. Op de vrijgekomen locatie van de verplaatste supermarkt Nettorama zijn 12 nieuwe grondgebonden woningen beoogd. Om de locatie te ontsluiten zal een nieuwe weg met een brug over de Linge worden aangelegd. De gebouwen kennen een plint en een bovenbouw. In de bovenbouw wordt gewoond, op maaiveld is er een nauwkeurige mix van wonen, entrees, fietsenstallingen, technische ruimtes en niet-woonfuncties.



Figuur 2.1 Impressie invulling plangebied Lingehoeve

Verkeersgeneratie

De gehele toekomstige ontwikkeling zal naar verwachting worst-case circa 2.400 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, uitgaande van variant A, gaan genereren (Bron: Variantenstudie ontwikkeling Lingehoeve, Goudappel, 13 april 2023). Dit verkeer wordt rechtstreeks ontsloten op de nieuwe weg.

Vormgeving nieuwe weg en aansluitingen

Op de nieuwe weg zal een snelheidsregime van 50 km/uur worden ingesteld en het wegdek zal worden voorzien van een standaard asfaltverharding (dicht asfalt beton). Bij de aansluiting op de Arkelsedijk komt geen afslagverbod richting Arkelsedijk in zuidelijke richting, vanaf de nieuwe brug gezien. Dit is overeenkomstig netwerkvariant 1 uit bovengenoemde variantenstudie van Goudappel. Om de Linge te kunnen kruisen over de nieuwe brug zal de weg een verhoogde ligging krijgen ten opzichte van het plangebied.

Voor de vormgeving van de nieuwe weg en de aansluitingen op de Arkelsedijk en de Spijksedijk zijn verschillende varianten in een schetsontwerp uitgewerkt door Iv-Infra b.v.. Er is gekozen voor een brug over de Linge met een schuine oversteek conform variant 1A, 1B of 1C. De varianten verschillen met name voor wat betreft de ligging van de fietsvoorzieningen.

Het gehele wegontwerp dient nog nader te worden gedetailleerd. Om alle varianten mogelijk te maken, is in het bestemmingsplan uitgegaan van een ruime verkeersbestemming. In het akoestisch onderzoek zal worden uitgegaan van de voor geluid meest nadelige ligging van de as van de nieuwe weg ten opzichte van de nieuwe woningen in het plangebied. Het gaat hier om variant 1A en 1B die een identieke ligging van de wegas hebben. In figuur 2.2 is een impressie weergegeven van variant 1B.



Figuur 2.2 Impressie schetsontwerp variant 1B nieuwe verkeersverbinding (Bron: Variantenstudie, Iv-Infra b.v., 11 januari 2023)

In het ontwerp wordt de nieuwe weg in een vloeiende verbinding aangesloten op de noordelijke Arkelsedijk. De zuidzijde van de Arkelsedijk wordt hierop ondergeschikt aangesloten. Het wegprofiel van de Arkelsedijk aan de zuidzijde wordt wat smaller vormgegeven. Het snelheidsregime van 50 km/uur blijft gehandhaafd. Mogelijk wordt de komgrens die hier in de huidige situatie ligt in de toekomst verplaatst. Hier is (nog) geen besluitvorming over.

In de Spijksedijk worden middengeleiders voorzien. Om hier ruimte voor te vinden is de wegas in noordelijke richting verschoven.

Bouwlagen

In het rapport 'Gorinchem Arkelsedijk – LingeOevers (Rijnboutt, 8 mei 2023) met daarin het Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (DOSP) en het Voorlopig Ontwerp inrichtingsplan wordt uitgegaan van een differentiatie aan bouwhoogtes van de 15 blokken met appartementen, zie figuur 2.3. De hoogtes verschillen tussen de 4 en 8 bouwlagen. Tussen deze 15 blokken worden de 500 woningen verdeeld. Onder enkele blokken is een half-verdiepte parkeergarage voorzien.



Figuur 2.3 Impressie LingeOevers, zicht in zuidelijke richting (Bron: Beeldkwaliteitsplan LingeOevers, 8 mei 2023, Rijnboutt)

In dit onderzoek wordt de verbeelding onderzocht en niet de stedenbouwkundige opzet omdat de verbeelding de maximale planologische situatie weergeeft. De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan is in figuur 2.4 weergegeven. In de bouwvlakken op de verbeelding is het maximaal aantal bouwlagen geregeld.



Figuur 2.4 Verbeelding (Bron: Rho adviseurs, 17 mei 2023)

3. TOETSINGSKADER

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van nieuwe woningen, aanpassing van bestaande wegen (reconstructie) en de realisatie van een nieuwe weg. Binnen de Wet geluidhinder (Wgh) geldt voor deze situaties een ander toetsingskader. Daarnaast zorgt de wijziging van de ontsluitingsstructuur en de ontwikkeling van het woongebied voor aangepaste verkeersstromen. Ook dit uitstralingseffect van de ontwikkeling en/of de reconstructie zal zo nodig beoordeeld worden.

3.1 Normstelling Wet geluidhinder

Wettelijke geluidzones

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/uur-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (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 stedelijke- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de buitenste zijde van de weg. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 3.1 weergegeven.

Tabel 3.1 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 stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een auto-weg 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.

De ontwikkeling ligt binnen de zones van de wegen Arkelsedijk, Spijksedijk, nieuwe verkeersverbinding (Arkelsedijk – Spijksedijk), Newtonweg en de Lingebrug.

Dosismaat L_{den}

De berekende geluidsniveaus worden beoordeeld op basis 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.

Aftrek op basis van artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden gelden inclusief de standaard aftrek op basis van artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG 2012 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG2012 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

3.2 Toetsingskader 'nieuwe situaties'

In alle gevallen waarbij nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) langs bestaande gezoneerde wegen worden gerealiseerd of in geval van de aanleg van een nieuwe weg langs bestaande of nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, is sprake van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder. In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidbelasting dat de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient als eerste te worden onderzocht of geluidreducerende maatregelen mogelijk en afdoende zijn om het geluidniveau te verlagen tot $L_{den} = 48$ dB of minder. Hebben geluidreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze de maximale ontheffingswaarde niet te boven mag gaan.

In tabel 3.2 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor bestaande en nieuwe woningen opgenomen voor nieuwe situaties.

Tabel 3.2 Relevante grenswaarden

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Bestaande woningen bij een nieuwe weg	48 dB	63 dB	58 dB
Nieuwe woningen bij een nieuwe weg	48 dB	58 dB	53 dB
Nieuwe woningen bij een bestaande weg	48 dB	63 dB	53 dB

3.3 Toetsingskader 'niet gezoneerde wegen'

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager zijn op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou wettelijk gezien achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient echter de geluidbelasting van elke relevante geluidbron in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt en te worden beoordeeld.

Ter beoordeling van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting wordt, bij gebrek aan wettelijke grenswaarden, aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van $L_{den} = 63$ dB als maximaal aanvaardbare waarde.

Het gaat hier om de Arkelse Onderweg, de Hendrik Hamelstraat de interne ontsluitingsweg in de bestemming Verkeer aan de noordwestzijde van de nieuwe woonblokken.

3.4 Toetsingskader 'wijziging van een weg'

Fysieke wijziging van een weg

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot $L_{den} = 48$ dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Het gaat hier om de aanleg van kruispunten in de Arkelsedijk en in de Spijksedijk om de nieuwe weg op aan te sluiten. Dit betreffen fysieke wijzigingen van wegen.

Reconstructietoets

Bovengenoemde wijziging dient te worden getoetst aan het reconstructie criterium uit de Wgh. Er is sprake van een reconstructie als er een fysieke wijziging aan de weg plaatsvindt én er door de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen een significantie toename van de geluidbelasting (2 dB of meer) is, getoetst per geluidgevoelige bestemming/object.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidbelasting lager is dan $L_{den} = 48$ dB dan bedraagt de voorkeursgrenswaarde $L_{den} = 48$ dB. Wanneer voor een woning eerder een Besluit hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie, waarbij de geluidbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB (afgerond vanaf 1,5 dB) of meer, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidtoename te beperken tot de voorkeursgrenswaarde. Hebben geluidreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename tot 5 dB, met dien verstande dat deze de maximale ontheffingswaarde niet te boven mag gaan.

In tabel 3.3 is de grenswaarde voor de voorkeursgrenswaarde (=startpunt) van de reconstructie en de maximale ontheffingswaarde voor woningen opgenomen bij reconstructie van wegen.

Tabel 3.3 Grenswaarden voor woningen bij reconstructie

Situatie	Voorkeursgrenswaarde (=startpunt) reconstructie	Maximale ontheffingswaarde	Geluidbelasting binnen
Heersende geluidbelasting ≤ 53 dB	48 dB bij < 48 dB of laagste van: - Heersende geluidbelasting of - Hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Startpunt + 5 dB en max. 58 dB (buitenstedelijk), of 63 dB (stedelijk)	33 dB
Heersende geluidbelasting > 53 dB	Laagste van: - Heersende geluidbelasting of - Hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Startpunt + 5 dB en max. 68 dB (zowel stedelijk als buitenstedelijk)	33 dB

Onder strikte voorwaarden is afwijking van de maximaal toegestane toename van 5 dB mogelijk op basis van artikel 100a lid 1a. Afwijken is mogelijk indien:

- elders de geluidbelasting op de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en;
- de wegbeheerder heeft verklaard dat financiële middelen beschikbaar zijn voor het treffen van gevelmaatregelen waarmee de binnenwaarden uit het Bouwbesluit gehaald kunnen worden.

De gemeente heeft aangegeven dat voor het appartementencomplex Arkelse Onderweg 61 in het onderzoeksgebied eerder hogere grenswaarden zijn vastgesteld voor alle appartementen in dit complex van 55 dB(A) en voor de appartementen in het complex Arkelse Onderweg 75 van 58 dB(A) vanwege de Arkelsedijk (Bron: Blok 34 en blok 34A uit Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 2 juli 2007 behorende bij bestemmingsplan Lingewijk Noord (vastgesteld 2008-11-27)).

Omdat de hogere waarden nog als etmaalwaarde in dB(A) zijn vastgesteld, dienen deze waarden te worden omgerekend naar een Lden-waarde in dB, om gelijke grootheden met elkaar te kunnen vergelijken. Deze omrekening dient plaats te vinden conform artikel 3.7 van het RMG2012. Een berekening conform art 3.7 RMG2012 laat zien dat er geen significant verschil is tussen de onafgeronde heersende geluidbelasting in dB(A) en de onafgeronde heersende geluidbelasting in dB, zodat correctie van de getalswaarde van de hogere waarde niet aan de orde is en deze daarmee hoger is dan de berekende heersende waarde in 2024, zie bijlage 1.

De geluidwaarde binnen in de geluidgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

3.5 Toetsingskader 'Uitstralingseffect'

In de Wgh (artikel 99 lid 2) is bepaald dat naast het wettelijke reconstructieonderzoek ook aandacht moet zijn voor het zogenaamde uitstralingseffect. Het uitstralingseffect dient onderzocht te worden op omliggende wegvakken die niet fysiek gewijzigd worden, maar waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de wijzigingen in de infrastructuur.

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Voor toetsing van het uitstralingseffect wordt daarom aangesloten bij het toetsingskader in de Wgh voor 'wijziging van een weg'. In dit onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd, dat alle wegen waar sprake is van een intensiteitstoename van $\geq 40\%$ meegenomen zijn in het onderzoek. Bij een dergelijke toename is er namelijk sprake van een geluidtoename van 2 dB of meer. Daarom is het kwantitatief onderzoeken van wegen met een lagere intensiteitstoename niet zinvol, omdat op die wegen geen sprake zou zijn van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer.

Als toetsingskader wordt aangesloten bij de grenswaarden voor woningen bij een reconstructie (tabel 3.3). De grenswaarden worden als richtwaarden gehanteerd.

3.6 Onderzoeksgebied

Bij een wijziging van de weg dient een onderzoeksgebied te worden vastgesteld, waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar de invloed van het geluid. Voor de bepaling van dit onderzoeksgebied geeft de Wgh. geen duidelijke uitleg. In principe is het einde van het onderzoeksgebied het einde van de fysieke werkzaamheden aan de weg. Omdat geluid echter niet ophoudt bij het fysieke einde van de wegwerkzaamheden, zal het onderzoeksgebied wat groter moeten zijn. In onderhavig onderzoek is een derde van de wettelijke zonebreedte van de weg, zie paragraaf 2.1, als afstand aan weerszijden van het begin/einde wegwerkzaamheden toegevoegd. Omdat de wettelijke zonebreedte van de Arkelsedijk (binnen de bebouwde kom) en de Spijksedijk 200 meter is, is er circa 67 meter toegevoegd. Voor de Arkelsedijk buiten de bebouwde kom is de zone uitgebreid met circa 83 meter. Binnen die afstand kan het geluid als gevolg van de wijziging nog invloed hebben op de geluidbelasting. Dit resulteert in het onderzoeksgebied zoals is weergegeven in figuur 3.1. Alle geluidgevoelige bestemmingen binnen dit onderzoeksgebied dienen formeel te worden onderzocht.



Figuur 3.1 Onderzoeksged Spijksedijk (links) en Arkelsedijk (rechts)

3.7 Cumulatie

Alvorens het bevoegd gezag overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde, moet zij de effecten van de samenloop van verschillende geluidbronnen onderzoeken. Hiervoor wordt de gecumuleerde geluidbelasting berekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er is geen beoordelingsmethode voorgeschreven.

In tabel 3.4 is een algemeen geaccepteerde kwaliteitsindicatie van een bepaalde geluidbelasting opgenomen, die in dit rapport wordt toegepast.

Tabel 3.4 Kwaliteitsindicatie geluidbelasting (bron: RIVM)

Lden [dB]	Geluidkwaliteit
<45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	slecht
>65	zeer slecht

3.8 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Gorinchem heeft een 'Geluidbeleid' (2008). Hierin is vastgelegd onder welke voorwaarden de gemeente Gorinchem hogere waarden (grenswaarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde) vaststelt. Hieronder wordt weergegeven wat het Geluidbeleid voor het onderhavige onderzoek inhoudt.

De benodigde hogere waarde(n) worden vastgesteld, als de gemeente de kwaliteit van de woon- en leefomgeving acceptabel acht. Dit is het geval als de woning een geluidluwe gevel heeft, of (als dit niet mogelijk is) ten minste een geluidluwe buitenruimte. De aanvaardbaarheid van de hogere waarde bij grootschalige ontwikkelingen (meer dan 25 woningen) wordt beoordeeld op basis van de cumulatieve geluidsbelasting LCUM* op een woning (inclusief aftrek voor het stiller worden van het verkeer):

- LCUM* van ten hoogste 53 dB → een geluidluwe gevel (of buitenruimte) is een streven.
- LCUM* 54 dB tot en met 64 dB → een geluidluwe gevel (of buitenruimte) is een voorwaarde én er is aangetoond dat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of uitvoering daarvan op ernstige bezwaren stuit.

Een geluidluwe gevel is een (deel van een) gevel waarvoor géén hogere waarde hoeft te worden vastgesteld. De geluidbelasting op deze gevel overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet.

Een geluidsluwe buitenruimte is een buitenruimte waar qua geluidsbelasting voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder.

4. UITGANGSPUNTEN EN MODELLERING

4.1 Aanpak onderzoeken

Voor de reconstructietoets (Spijksedijk en Arkelsedijk) wordt het verschil in geluidbelasting bepaald tussen:

- de referentiesituatie, 2024
- het toekomstig maatgevende jaar, 2035

Voor de nieuwe verkeersverbinding wordt de geluidbelasting op de bestaande woningen in de geluidzone van deze weg op het toekomstig maatgevende jaar (2035) bepaald.

Voor de nieuwe woningen wordt de geluidbelasting vanwege de nieuwe verkeersverbinding en de bestaande wegen bepaald voor het toekomstige maatgevende jaar (2035).

Voor bovengenoemde onderzoeken is het nodig om voor de jaren 2024 en 2035 geluidmodellen op te stellen. De uitgangspunten in deze modellen worden in dit hoofdstuk behandeld.

4.2 Verkeersgegevens

4.2.1 Intensiteiten, etmaal –en voertuigverdeling

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de jaargemiddelde weekdagintensiteiten.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

- lichte voertuigen (personenauto's, bestelbusjes);
- middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
- zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Intensiteiten 1 jaar voor wijziging infrastructuur

De aanleg van de nieuwe weg met de aansluitingen op de Spijksedijk en de Arkelsedijk is voorzien in 2025. Om de intensiteiten één jaar voor aanpassing aan de bestaande wegen Spijksedijk en Arkelsedijk te bepalen, zijn de door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid aangeleverde intensiteiten uit het RVMK Alblasserwaard/Vijfheerenlanden 2017 (RVMK ALV 2017) met als peiljaar 2030 op aangeven teruggerekend naar 2024 met een autonome groei van 1% per jaar.

Voor de etmaal- en voertuigverdeling zijn, zoals aangegeven door de Omgevingsdienst de verdelingen van 2030 aangehouden.

Toekomstige intensiteiten 10 jaar na wijziging infrastructuur

Voor de toekomstige intensiteiten is het jaar 2035 van belang. Dit is 10 jaar na aanleg en reconstructie van de kruispunten. Om deze te bepalen zijn de intensiteiten in de door Goudappel aangeleverde milieu-uitvoer van 2030 variant 1A uit het verkeersonderzoek 'Variantenstudie ontwikkeling Lingeroever, Goudappel, 13 april 2023' met 1% autonome groei per jaar opgehoogd van 2030 naar 2035. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is worst-case in deze intensiteiten opgenomen. De etmaal- en voertuigverdeling is gebaseerd op de aangeleverde milieu-uitvoer.

Voor de intensiteiten op de interne weg (wegvak a t/m d) is een aanname gedaan gebaseerd op de omvang van de parkeer garages, parkeerplaatsen in openbare ruimte en parkeerterrein voor voorzieningen nabij de aansluiting

In tabel 4.1 zijn de gebruikte verkeersintensiteiten samengevat.

Tabel 4.1 Intensiteiten in mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag

Naam	Weg(vak)	2024	2035
1	nieuwe verkeersverbinding	-	6.111
2	nieuwe verkeersverbinding	-	6.088
3	aansluiting plangebied	-	2.184
3a	Interne weg	-	1.820
3b	Interne weg	-	800
3c	Interne weg	-	320
3d	Interne weg-	-	100
4	Arkelsedijk ten noorden nieuwe verkeersverbinding	2.892	6.241
4a	Arkelsedijk ten noorden IJsbahn	3.255	6.220
5	Arkelsedijk ten zuiden nieuwe verkeersverbinding	2.940	4.097
6	Arkelsedijk ten zuiden De Lingebrug	n.v.t.	4.089
7	De Lingebrug	n.v.t.	9.497
8	Spijksedijk ten noorden De Lingebrug	8.442	8.781
9	Spijksedijk ten zuiden nieuwe verkeersverbinding	8.491	9.100
10	Spijksedijk ten noorden nieuwe verkeersverbinding	8.491	12.987
11	Newtonweg (Spijksedijk-ds. G.H. Kerstenlaan)	8.491	12.987
12	Newtonweg ten oosten ds. G.H. Kerstenlaan	11.196	14.478
13	Arkelse Onderweg	-	400 (aannee)
14	Hendrik Hamelstraat	-	200 (aannee)

4.2.2 Verkeerssnelheid en verharding

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane rijsnelheid.

Het voornemen bestaat om de komgrens in de Arkelsedijk te verplaatsen in de toekomstige situatie. Omdat hier geen besluitvorming over is, gaat de berekening uit van de huidige ligging van de komgrens.

De gemeente heeft gegevens aangeleverd omtrent type verharding en wettelijke snelheden. Onbekend is het type verharding in het plangebied. In de berekening is worst-case uitgegaan van klinkers. Voor de snelheid op de wegen in het plangebied wordt uitgegaan van 30 km/uur. In tabel 4.2 zijn de gegevens samengevat.

Tabel 4.2 Wettelijke snelheid en type verharding

Weg(vak)	Type verharding	Wettelijke snelheid (km/uur)
Nieuwe verkeersverbinding	Standaard asfalt (W0 – referentiewegdek)	50
Aansluiting plangebied	Klinkers (W9a – in keperverband) (aannee)	30
Arkelsedijk buiten de komgrens	Standaard asfalt (W0 – referentiewegdek)	60
Arkelsedijk binnen de komgrens	SMA-NL8 G+	50
De Lingebrug	Standaard asfalt (W0 – referentiewegdek)	50
Spijksedijk	SMA 0/11 (W0 – referentiewegdek)	50
Newtonweg	Standaard asfalt (W0 – referentiewegdek)	50
Arkelse Onderweg	Klinkers (W9a – in keperverband)	30
Hendrik Hamelstraat	Klinkers (W9a – in keperverband)	30

4.3 Modellerings omgeving

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II (SRM II) van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het programma Geomilieu versie 2022.4 van DGMR.

De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op geluidemissie en voor een ander deel op de geluidsoverdracht. Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

Gebouwen en bodemvlakken in de omgeving van het plan zijn overgenomen uit de BGT via PDOK.nl. Gebouwhoogtes zijn overgenomen van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

Er zijn hoogteverschillen in het maaiveld. Voor de Arkelsedijk en de nieuwe verkeersverbinding is uitgegaan van een hoogte van 6,2 meter boven NAP. Het maaiveld (peilmaat) voor de bouwvlakken op de verbeelding is 4 meter boven NAP. Er is derhalve gerekend met een fluctuerend bodemmodel.

Het geluidmodel is standaard ingesteld met een half absorberende bodem, bodemfactor 0,5. Reflecterende bodemvlakken, zoals verharding van wegen en fietspaden zijn ingevoerd met bodemvlakken met een bodemfactor 0,0. De groenbestemming in het plangebied is ingevoerd als bodemgebied met bodemfactor 1,0.

In de binnenbocht van de Spijksedijk staat een geluidscherm van circa 1,4 meter hoog. Dit scherm zal behouden blijven in de toekomst.

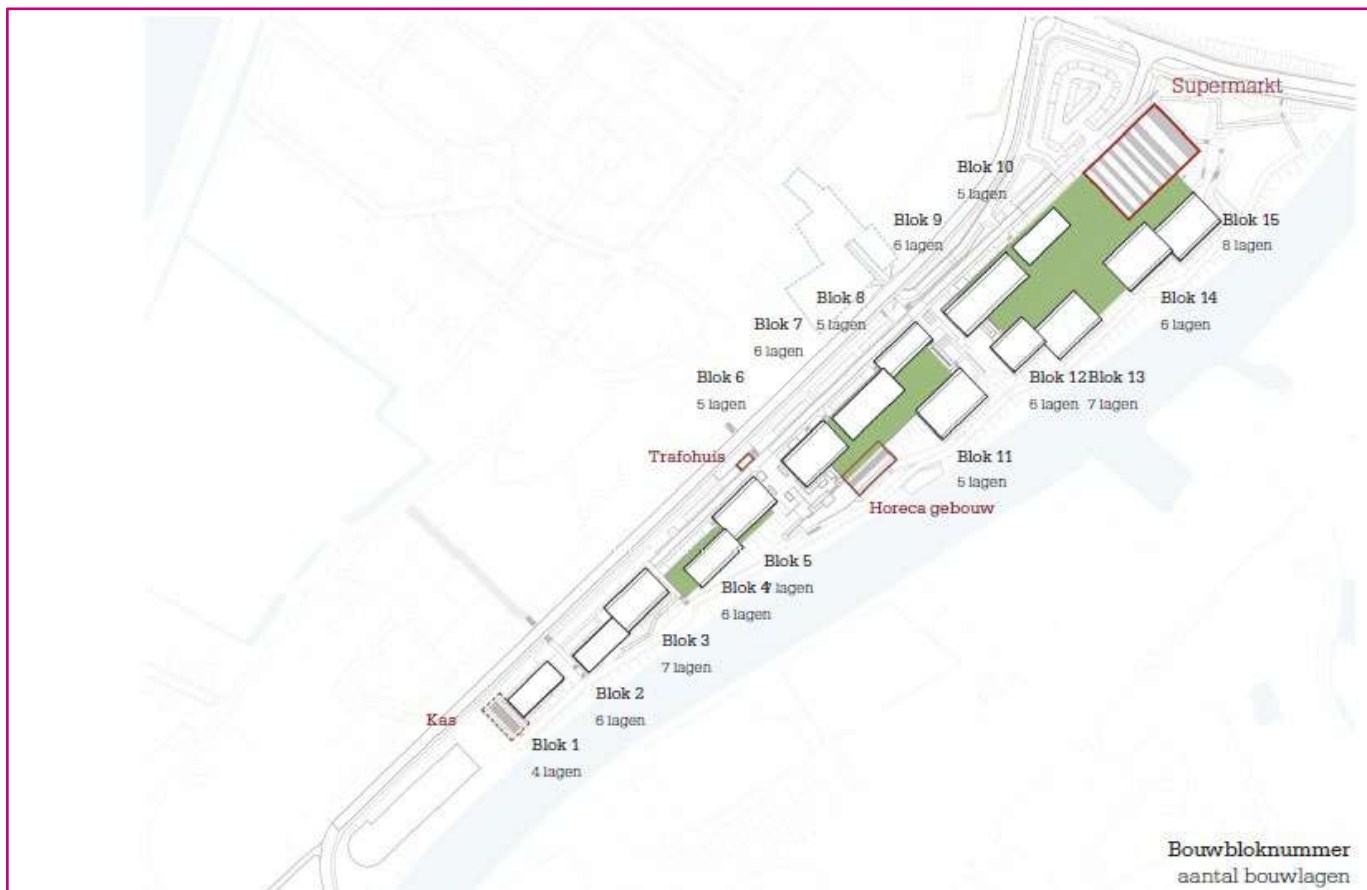
4.4 Grid/toetspunten

Op de grens van de bouwvlakken zijn toetspunten geplaatst op maatgevende punten. Deze bouwvlakken geven de maximaal planologische situatie aan waar woningbouw mogelijk is op grond van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Voor de nummering van de bouwvlakken op de verbeelding is aangesloten bij figuur 4.1.

Het maximaal aantal bouwlagen op de verbeelding is uitgezet vanaf 4 meter boven NAP. Voor de hoogte van de plint en de bovenste bouwlaag is aangesloten bij het beeldkwaliteitsplan en derhalve uitgegaan van een extra hoogte ten opzichte van de overige bouwlagen. Uitgangspunt is 4 meter hoog. Voor de overige bouwlagen is uitgegaan van een verdiepingshoogte van 3 meter. Het half-verdiepte parkeerdek ligt 1 meter +NAP boven maaiveld onder de blokken 4 t/m 15.

De toetshoogten van de toetspunten zijn gebaseerd op deze verdiepingshoogten en op de mogelijkheid tot een half-verdiept parkeerdek onder de bouwlagen. De toetshoogte is steeds +1,5 meter boven de verdiepingsvloer.

Verder zal de geluidbelasting van de omliggende bestaande wegen en de nieuwe weg worden berekend met een grid op een toetshoogte van $h_0 = 1,5\text{m}/4,5\text{m}/7,5\text{m}$.



Figuur 4.1 Aantal bouwlagen en bouwbloknummer (Bron: Stedenbouwkundig plan LingeOever, 8 mei 2023, Rijnbouutt)

Verder is ondanks dat het DOSP niet overal uitgaat van wonen in de plint van de blokken daar in onderhavig onderzoek wel worst-case van uitgegaan.

Voor de grondgebonden woningen op de Nettorama locatie wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 10 meter en voor de nieuwe supermarkt van een bouwhoogte van 7 meter (2 bouwlagen).

Ook zijn toetspunten geplaatst op enkele maatgevende bestaande woningen in de geluidzone van de nieuwe verkeersverbinding. Dat geldt ook voor het onderzoek naar de 'reconstructiesituaties'. De toetspunten liggen steeds 1,5 meter boven de vloerhoogten van de verschillende verdiepingen.

Uitgangspunt reconstructieonderzoek is dat bestaande woning Arkelsedijk 36 wordt geamoveerd en derhalve niet in het onderzoek is betrokken.

In de bijlagen 1 en 2 zijn de invoergegevens en de opgestelde rekenmodellen weergegeven.

5. RESULTATEN EN BEOORDELING

5.1 Resultaten en beoordeling nieuwe situaties

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven zijn de volgende akoestische situaties van belang:

- Nieuwe weg versus nieuwe woningen;
- Nieuw weg versus bestaande woningen;
- Bestaande wegen versus nieuwe woningen.

Voor deze situaties zijn de relevante geluidcontouren berekend. Voor de weergegeven geluidcontouren is rekening gehouden met de grenswaarde van de Wgh. In onderstaande tabel zijn de berekende geluidcontouren weergegeven. Het overzicht geldt tevens als legenda voor de in deze rapportage opgenomen figuren. In de bijlagen 3 en 4 zijn de geluidcontouren en geluidbelastingen per toetspunt en toetshoogte opgenomen.

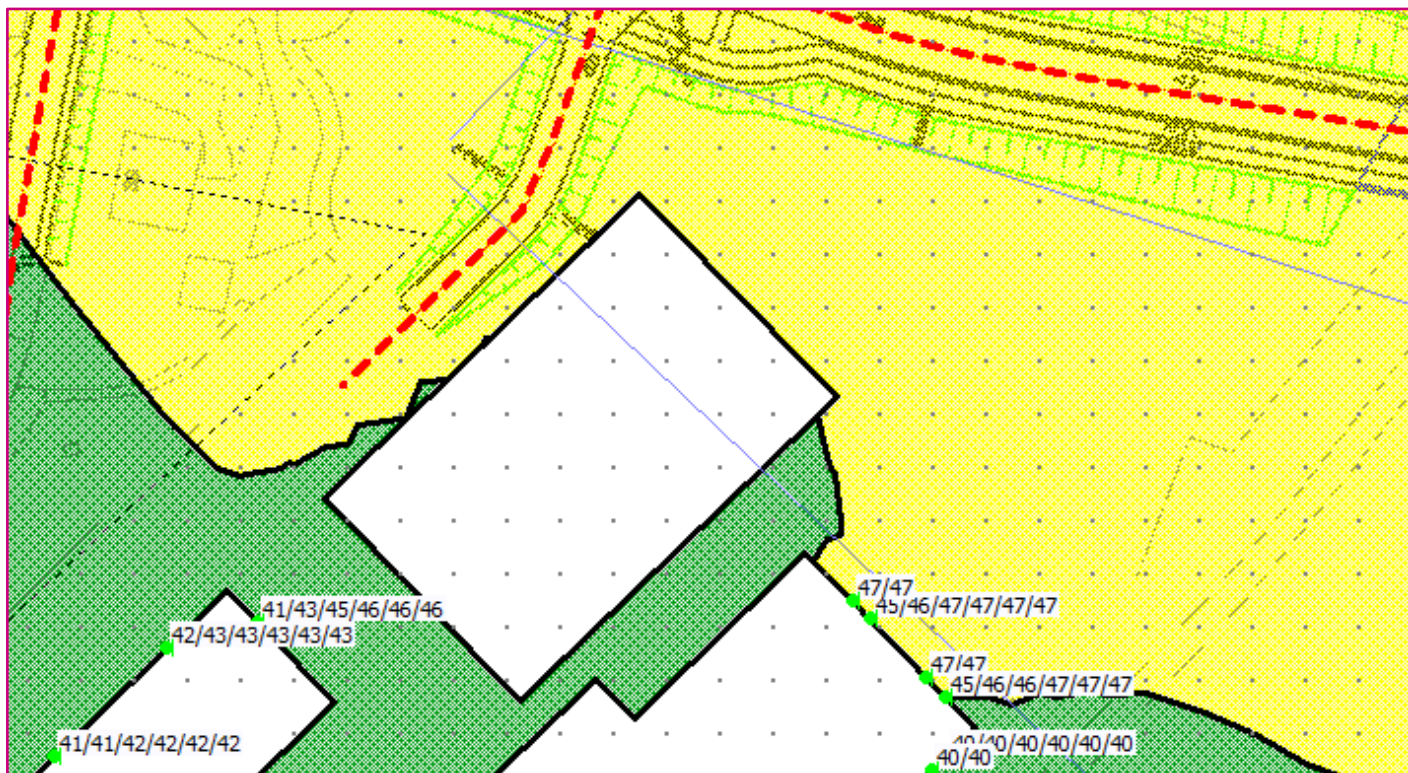
Tabel 5.1 Legenda geluidcontouren overige wegen (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

	Grenzen contouren	Waarde in dB
	Voorkeursgrenswaarde	0 tot 48
	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	48 tot 63
	Overschrijding maximale ontheffingswaarde	63 tot 99

Ook is de geluidbelasting op de toetspunten op de relevante bestaande woningen en op de grens van de bouwvlakken op de verbeelding bepaald.

5.2 Resultaten nieuwe weg versus nieuwe woningen

Uit de ligging van de contouren blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe verkeersverbinding de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden op de grens van de bouwvlakken voor de nieuwe woningen in het gehele plangebied. De hoogst berekende geluidbelasting is 47 dB. Er wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.



Figuur 5.1 Berekende geluidbelasting en ligging 48 dB contour vanwege nieuwe verkeersverbinding, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

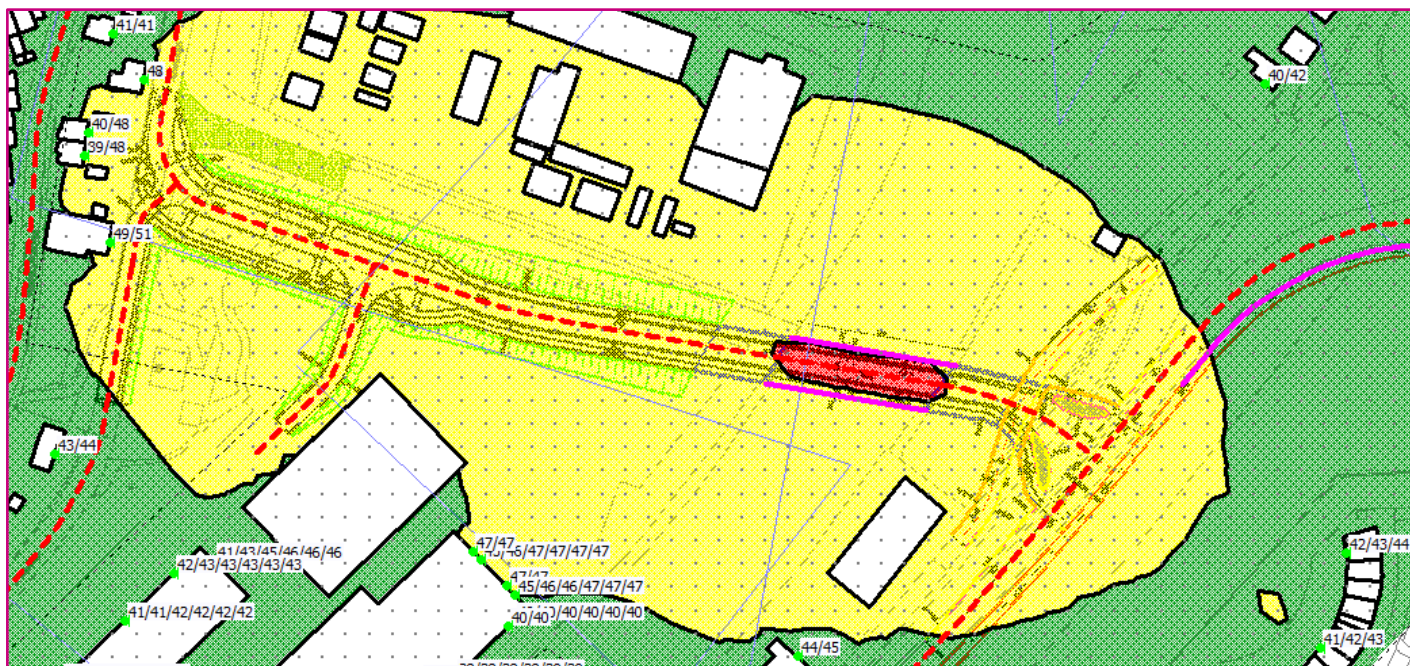
5.3 Resultaten nieuwe weg versus bestaande woningen

Uit de berekeningen blijkt dat vanwege de nieuwe verkeersverbinding de geluidbelasting op één bestaande woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, zie tabel 5.2. De hoogst berekende geluidbelasting is 49 dB. Er wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren vanwege deze nieuwe weg is nodig.

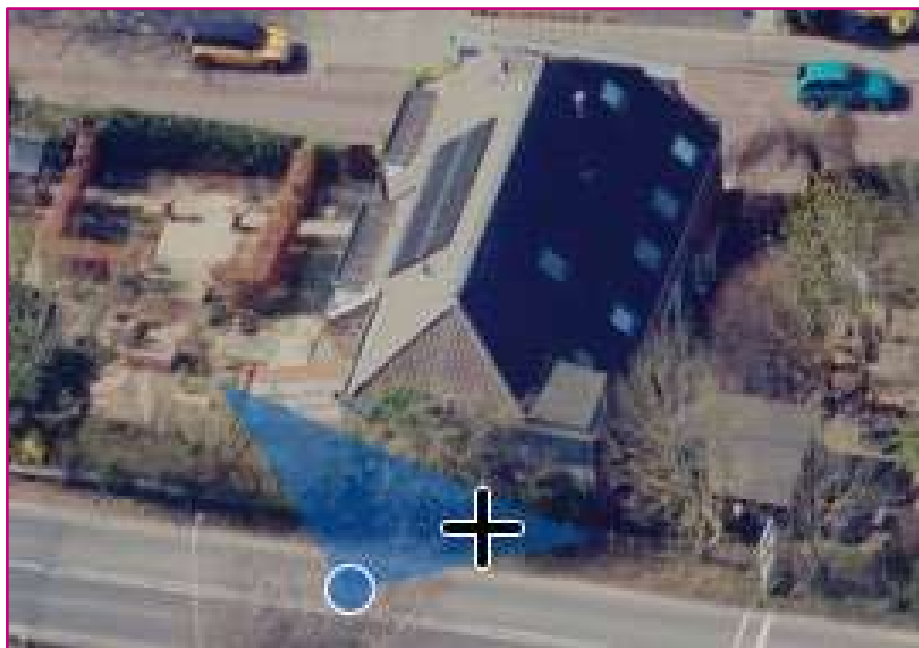
Tabel 5.2 Hoogst berekende geluidbelasting vanwege nieuwe verkeersverbinding

Bestaande woning	Geluidbelasting (in dB, inclusief 5 dB aftrek)
Arkelse Onderweg 42-44-46	49 ¹

¹ de kapverdieping waarop 51 dB is berekend heeft een dove uitvoering en valt derhalve niet onder regime Wgh



Figuur 5.2 Berekende geluidbelasting en ligging 48 dB contour vanwege nieuwe verkeersverbinding, inclusief aftrek artikel 110g Wgh



Figuur 5.3 Woning Arkelse Onderweg 42-44-46 vanaf Arkelsedijk

5.4 Resultaten bestaande wegen versus nieuwe woningen

In bijlage 4 zijn de geluidcontouren per weg op de verschillende toetshoogten opgenomen.

5.4.1 Resultaten Lingebrug en Newtonweg

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op het gehele plangebied door de Lingebrug en de Newtonweg. De hoogst berekende geluidbelasting vanwege de Lingebrug is 42 dB en vanwege de Newtonweg 37 dB.

5.4.2 Resultaten Arkelsedijk

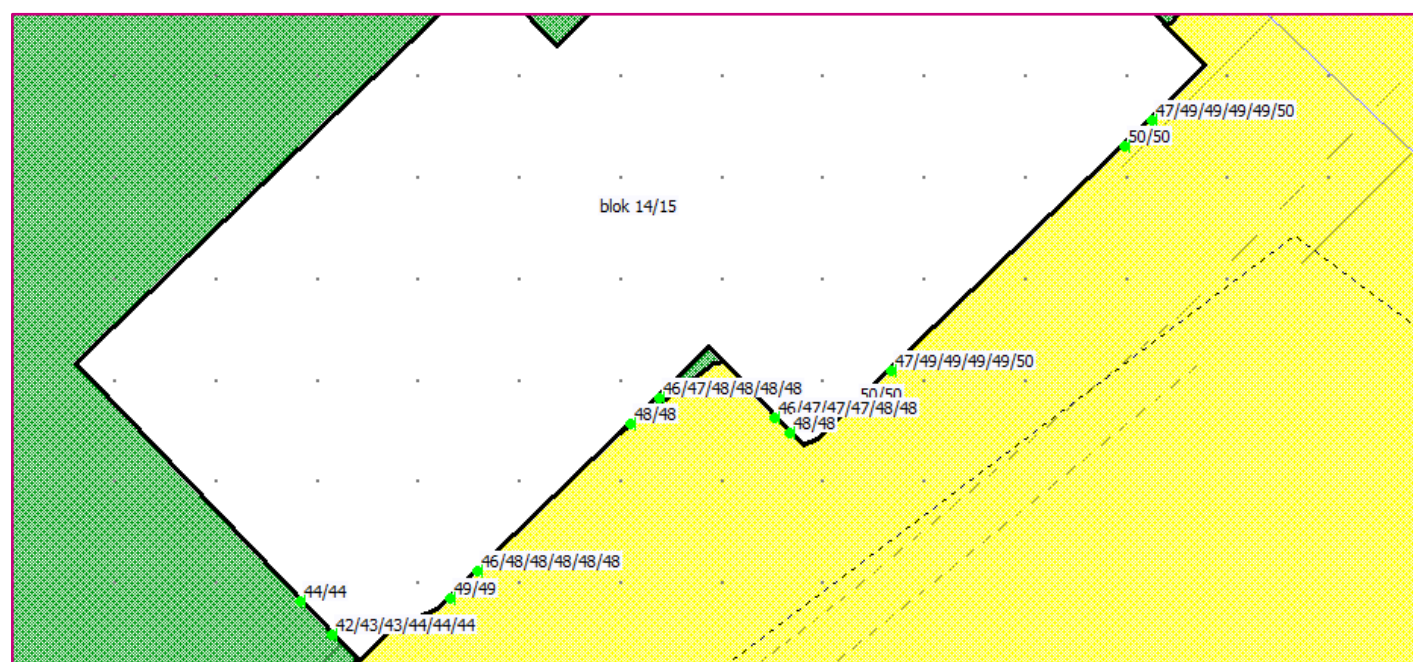
Uit de ligging van de contouren blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op een deel van het plangebied wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting is 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. In tabel 5.3 zijn de hoogst berekende geluidbelastingen per blok (bouwvlak) opgenomen. Onderzoek naar maatregelen is nodig.

Tabel 5.3 Hoogst berekende geluidbelasting vanwege Arkelsedijk

Nieuwe woningen in blok	Hoogst berekende geluidbelasting (in dB, inclusief 5 dB aftrek)
Nettoramalocatie 1	53
Nettoramalocatie 2	53
Nettoramalocatie 3	45
Blok 1	53
Blok 2/3	55
Blok 4/5	53
Blok 6/7/8	53
Blok 9/10	52
Blok 11, blok 12/13, blok 14/15	< 48

5.4.3 Resultaten Spijksedijk

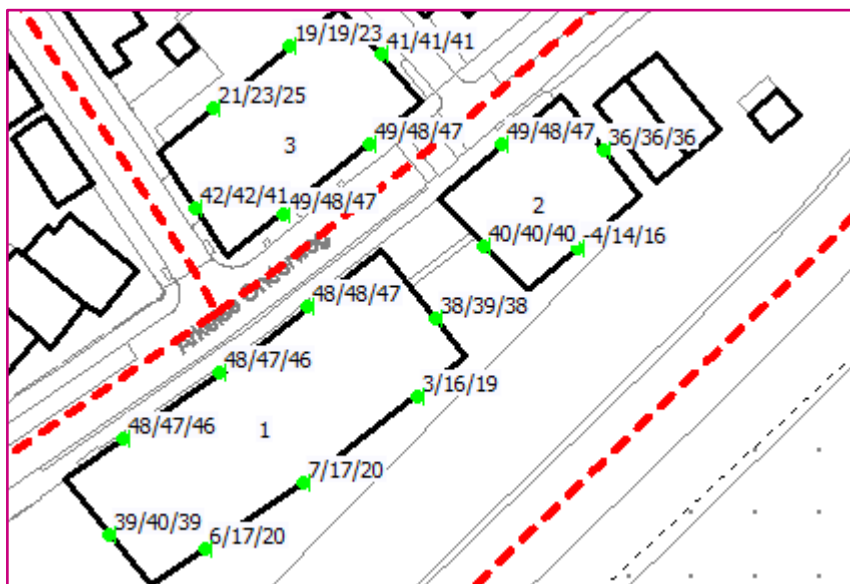
Uit de berekende geluidbelasting, figuur 5.4, blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB alleen op het oostelijk deel van blok 14/15 wordt overschreden vanwege de Spijksedijk. De hoogst berekende geluidbelasting is 50 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen is nodig.



Figuur 5.4 Berekende geluidbelasting vanwege Spijksedijk, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

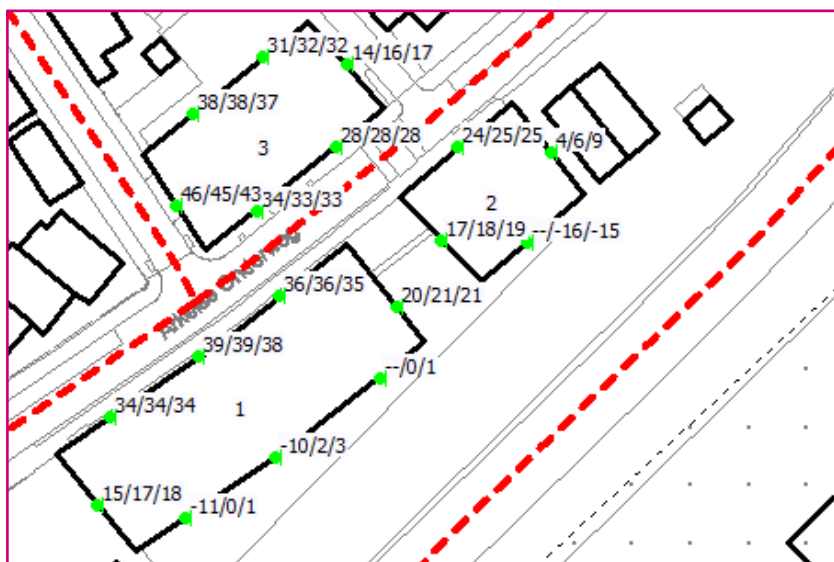
In bijlage 5 zijn de berekende geluidcontouren en geluidbelastingen per toetspunt en toetshoogte opgenomen.

De geluidbelasting vanwege de Arkelse Onderweg overschrijdt op twee bouwvlakken op de Nettoramalocatie de richtwaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidbelasting is 49 dB, zie figuur 5.5. De maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren is nodig.



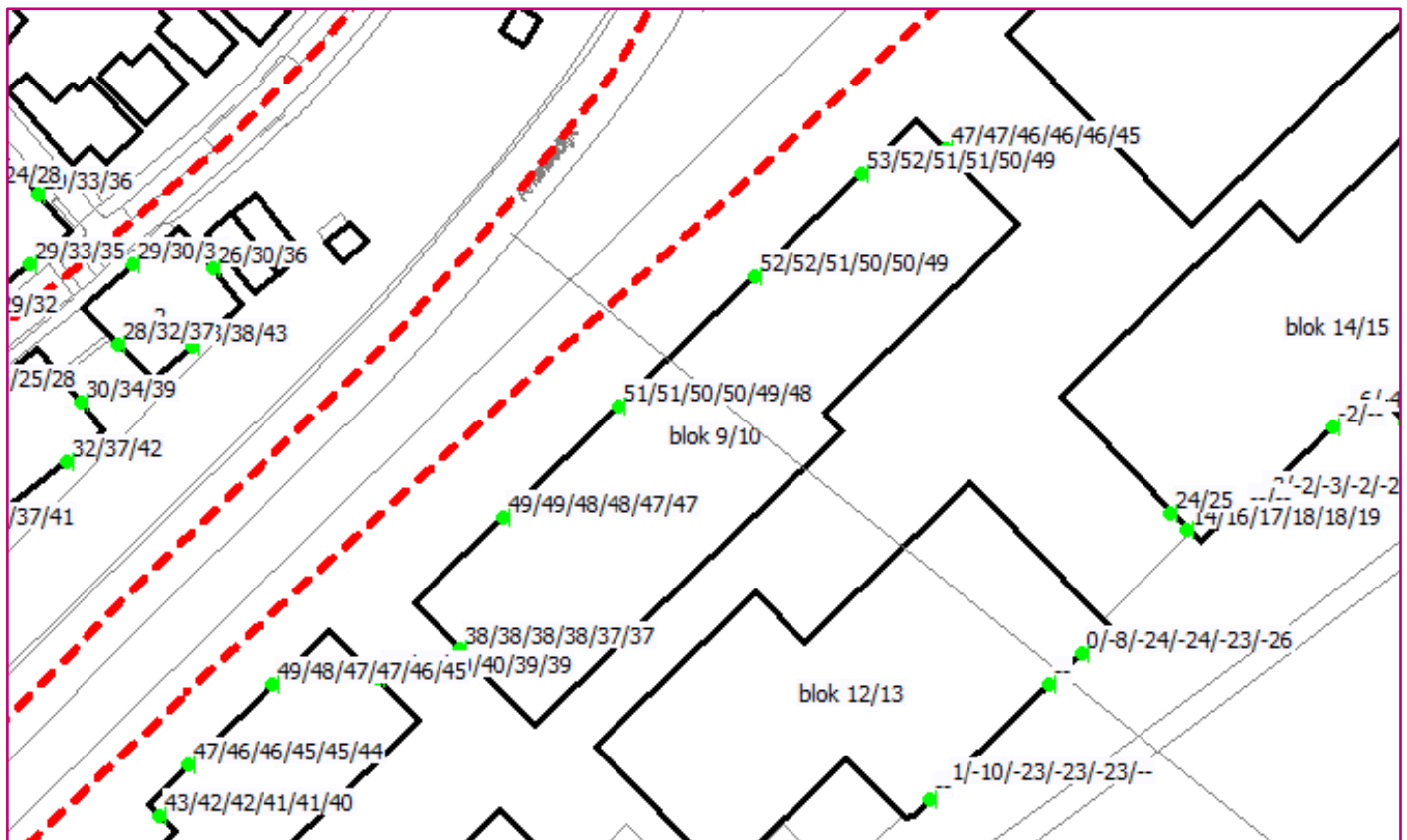
Figuur 5.5 Berekende geluidbelasting vanwege Arkelse Onderweg, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Er wordt voldaan aan de richtwaarde van 48 dB op de nieuwe woningen op de Nettoramalocatie vanwege de Hendrik Hamelstraat. De hoogst berekende geluidbelasting is 46 dB, zie figuur 5.6.



Figuur 5.6 Berekende geluidbelasting vanwege Hendrik Hamelstraat, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Uit de resultaten blijkt dat de richtwaarde van 48 dB wordt overschreden op de grens van het bouwvlak van blok 9/10 die parallel ligt aan de interne weg. Op blok 6/7/8 wordt op een beperkt deel van de plint de richtwaarde overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting is 53 dB. De maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen is nodig.



Figuur 5.7 Berekende geluidbelasting vanwege interne weg, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

5.6 Resultaten en beoordeling ‘wijziging van een weg’

In dit onderzoek worden de geluidbelastingen in het jaar één jaar voor aanleg en 10 jaar na aanleg van de nieuwe verkeersverbinding met elkaar vergeleken. Vervolgens is de reconstructietoets uitgevoerd met de toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. In de bijlagen 6 en 7 staan de resultaten van de reconstructietoets.

5.6.1 Aanleg kruispunt Arkelsedijk/ Nieuwe verkeersverbinding

Berekening reconstructie-effect

In het onderzoeksgebied liggen diverse bestaande woningen. Het reconstructie-effect is berekend ten gevolge van het verkeer op de Arkelsedijk. De rekenresultaten (vergelijkingstabel en reconstructietoets) zijn opgenomen in bijlage 6.

Uit de resultaten (vergelijkingstabel) blijkt dat er tussen 2024 en 2035 sprake is van een geluidtoename op alle onderzochte bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op de Arkelsedijk. De geluidtoename varieert van 1,08 dB tot 3,85 dB. Het betreft de geluidtoename vóór toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Deze geluidtoename is met name het gevolg van de toegenomen intensiteit door de aanleg van de nieuwe verkeersverbinding.

Na toetsing van de geluidtoename aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder, de zogenaamde reconstructietoets, komen de volgende resultaten naar voren.

Toename lager dan 2 dB

Bij de meeste woningen is sprake van een geluidtoename onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of is de toename lager dan 2 dB. Op deze woningen is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Toename 2 dB of hoger

Uit de reconstructietoets, waarbij getoetst wordt aan de grenswaarden Wet geluidhinder, blijkt dat op 14 bestaande woning de geluidbelasting met afgerond 2 dB of meer toeneemt. De geluidtoename op de onderzochte woningen uit tabel 5.4, waarop een reconstructie is berekend, varieert van 1,54 dB tot 2,95 dB. De hoogst berekende toename is op woning Arkelse Onderweg 58. Op deze woningen is derhalve sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename is niet hoger dan de maximale toegestane toename van 5 dB.

Tabel 5.4 Reconstructietoets vanwege Arkelsedijk samengevat (maatgevend toetspunt)

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Vershil 2035-2024	Overschrijding start-waarde	Reconstructie Wgh
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,5	58,45	58,45	59,99	1,54	1,54	ja
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,5	48,15	48,15	49,93	1,78	1,78	ja
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,5	54,15	54,15	56,14	1,99	1,99	ja
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,5	53,98	53,98	56,19	2,21	2,21	ja
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,5	59,80	59,80	62,69	2,89	2,89	ja
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,5	53,57	53,57	56,47	2,90	2,90	ja
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,5	47,28	48,00	50,02	2,74	2,02	ja
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,5	54,62	54,62	57,57	2,95	2,95	ja
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,5	46,89	48,00	49,92	3,03	1,92	ja
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,5	54,49	54,49	57,43	2,94	2,94	ja
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,5	48,69	48,69	51,57	2,88	2,88	ja
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,5	58,26	58,26	61,19	2,93	2,93	ja
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,4	57,97	57,97	60,87	2,90	2,90	ja
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,5	61,75	61,75	64,64	2,89	2,89	ja

Beoordeling

Het realiseren van een t-aansluiting in de Arkelsedijk is een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

5.6.2 Aanleg kruispunt Spijksedijk/ Nieuwe verkeersverbinding

De geluidbelasting wordt berekend in de huidige situatie (2024) en in de toekomstige situatie (2035) ten gevolge van het verkeer op de Spijksedijk. De rekenresultaten (vergelijkingstabel en reconstructietoets) zijn opgenomen in bijlage 7.

Uit de resultaten in de vergelijkingstabel blijkt dat er een toename van de geluidbelasting optreedt op alle onderzochte bestaande woningen. De geluidtoename vóór toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder varieert van 0,46 dB tot 1,79 dB. De geluidtoename is met name het gevolg van de toename van de intensiteit op de Spijksedijk door de aanleg van de nieuwe verkeersverbinding in de toekomstige situatie.

Na toetsing van de geluidtoename aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder, de zogenaamde reconstructietoets, komen de volgende resultaten naar voren.

Toename lager dan 2 dB

Bij de meeste woningen is sprake van een geluidtoename onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of is de toename lager dan 2 dB. Op deze woningen is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Toename 2 dB of hoger

Uit de reconstructietoets, waarbij getoetst wordt aan de grenswaarden Wet geluidhinder, blijkt dat alleen op de bestaande woning Spijksedijk 40 de geluidbelasting met afgerond 2 dB of meer toeneemt. De geluidtoename op deze woning, waarop een reconstructie is berekend, bedraagt op het maatgevende toetspunt 1,67 dB, zie tabel 5.5. Op deze woning is derhalve sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename is niet hoger dan de maximale toegestane toename van 5 dB.

Tabel 5.5 Reconstructietoets vanwege Spijksedijk samengevat (maatgevend toetspunt)

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
3_B	Spijksedijk 40	4,5	50,81	50,81	52,48	1,67	1,67	ja

Beoordeling

Het realiseren van een t-aansluiting in de Spijksedijk is alleen voor woning Spijksedijk 40 een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

5.7 Resultaten en beoordeling 'uitstralingseffect'

Het uitstralingseffect van de fysieke wijzigingen aan de Arkelsedijk en de Spijksedijk wordt beschouwd op de bestaande woningen langs wegen/weggedeelten die niet zijn betrokken in het reconstructieonderzoek (paragraaf 5.6).

Op basis van tabel 4.1 wordt geconstateerd dat sprake is van een significante verkeerstoename op de Newtonweg (tussen Spijksedijk - ds. G.H. Kerstenlaan) en de Arkelsedijk ten noorden van de Nieuwe verbindingsweg. Voor de Newtonweg (tussen Spijksedijk - ds. G.H. Kerstenlaan) is de verkeerstoename 53% (12.987/8.491) en voor de Arkelsedijk tussen de 91% en 115%. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarom nader onderzoek naar het uitstralingseffect noodzakelijk. Hiervoor bestaat geen wettelijk kader, waardoor aangesloten wordt bij de normstelling uit de Wgh.

Langs beide wegen liggen verspreid bestaande woningen. Deze woningen ondervinden door deze verkeerstoename die groter is dan 40% een geluidtoename van 2 dB of meer, het zogenoemde uitstralingseffect.

5.7.1 Arkelsedijk (noordzijde)

Uitgaande van de resultaten in tabel 5.4 kan gesteld worden dat de geluidbelasting met circa 2,9 dB toeneemt op de bestaande woningen langs de Arkelsedijk die een uitstralingseffect van de fysieke wijzigingen aan de Arkelsedijk door aanleg van de Nieuwe verkeersverbinding ondervinden. Geluidreducerende maatregelen zijn niet verplicht, maar moeten wel worden onderzocht.

5.7.2 Newtonweg

Voor de bestaande woningen langs de Newtonweg is het uitstralingseffect berekend. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 8 en samengevat in tabel 5.6. Het blijkt dat de geluidbelasting toeneemt van 1,51 dB tot 1,65 dB. Geluidreducerende maatregelen zijn niet verplicht, maar moeten wel worden onderzocht.

Tabel 5.6 Resultaten toets uitstralingseffect Newtonweg

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verskil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Uitstralingseffect
A_D	W Elsschotstraat 18-320	10,5	57,61	57,61	59,22	1,61	1,61	ja
A_C	W Elsschotstraat 18-320	7,5	57,61	57,61	59,19	1,58	1,58	ja
B_B	W Elsschotstraat 16-318	4,5	57,15	57,15	58,70	1,55	1,55	ja
B_C	W Elsschotstraat 16-318	7,5	57,69	57,69	59,27	1,58	1,58	ja
B_D	W Elsschotstraat 16-318	10,5	57,64	57,64	59,24	1,60	1,60	ja
C_B	W Elsschotstraat 14-316	4,5	57,39	57,39	58,97	1,58	1,58	ja
C_C	W Elsschotstraat 14-316	7,5	57,74	57,74	59,32	1,58	1,58	ja
C_D	W Elsschotstraat 14-316	10,5	57,65	57,65	59,24	1,59	1,59	ja
D_B	W Elsschotstraat 12-314	4,5	57,45	57,45	59,02	1,57	1,57	ja
D_C	W Elsschotstraat 12-314	7,5	57,70	57,70	59,28	1,58	1,58	ja
D_D	W Elsschotstraat 12-314	10,5	57,61	57,61	59,22	1,61	1,61	ja
E_B	W Elsschotstraat 10-312	4,5	57,49	57,49	59,04	1,55	1,55	ja
E_C	W Elsschotstraat 10-312	7,5	57,69	57,69	59,25	1,56	1,56	ja
E_D	W Elsschotstraat 10-312	10,5	57,62	57,62	59,20	1,58	1,58	ja
F_B	W Elsschotstraat 8-310	4,5	57,51	57,51	59,03	1,52	1,52	ja
F_C	W Elsschotstraat 8-310	7,5	57,66	57,66	59,20	1,54	1,54	ja
F_D	W Elsschotstraat 8-310	10,5	57,58	57,58	59,15	1,57	1,57	ja
F_E	W Elsschotstraat 8-310	13,5	57,25	57,25	58,90	1,65	1,65	ja
29_C	H Marsmanplein 21	7,5	48,32	48,32	49,89	1,57	1,57	ja
30_C	H Marsmanplein 23	7,5	49,10	49,10	50,71	1,61	1,61	ja
31_C	H Marsmanplein 25	7,5	49,80	49,80	51,42	1,62	1,62	ja
32_C	H Marsmanplein 27	7,5	49,86	49,86	51,48	1,62	1,62	ja
33_C	H Marsmanplein 29	7,5	49,96	49,96	51,56	1,60	1,60	ja
34_C	H Marsmanplein 31	7,5	49,94	49,94	51,52	1,58	1,58	ja
35a_C	H marsmanplein 24	7,5	48,37	48,37	49,88	1,51	1,51	ja

6. MOTIVERING

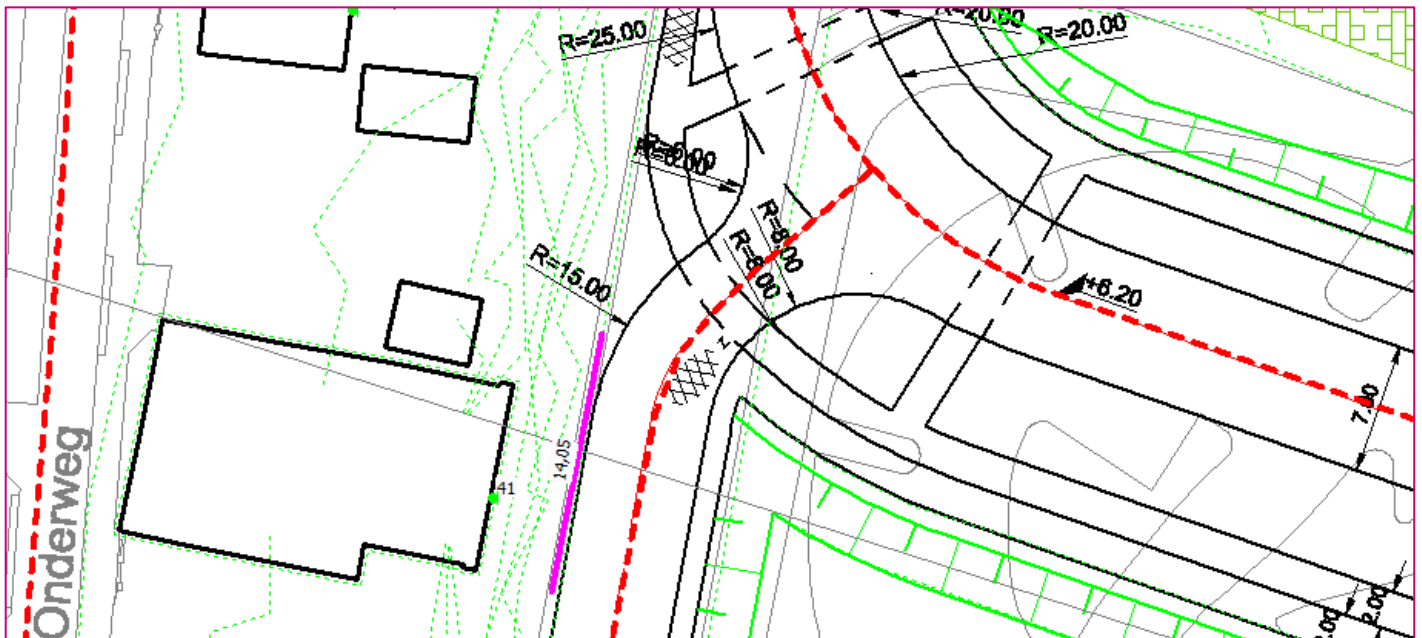
6.1 Maatregelen nieuwe situaties

6.1.1 Nieuwe weg versus bestaande woningen

Op de bestaande woning Arkelse Onderweg 42-44-64 wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden met 1 dB vanwege de Nieuwe verkeersverbinding. De kapverdieping is doof en valt derhalve niet onder het regime van de Wgh.

Een mogelijke bron maatregel om de geluidbelasting te reduceren is het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Nieuwe verbindingsweg. Echter gezien de ene woning waar het hier om gaat is deze maatregel om financiële redenen ongewenst.

Het plaatsen van een scherm van een scherm van 1 meter hoog langs de Arkelsedijk over een lengte van circa 15 meter is een effectieve maatregel om de geluidbelasting te reduceren tot lager dan de voorkeursgrenswaarde. Het laten vaststellen van een hogere waarde is niet nodig.



Figuur 6.1 Berekende geluidbelasting op woning Arkelse Onderweg vanwege Nieuwe verkeersverbinding met schermmaatregel

6.1.2 Bestaande wegen versus nieuwe woningen

De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden op de nieuwe woningen vanwege de Arkelsedijk en vanwege de Spijksedijk.

Arkelsedijk

Mogelijke bronmaatregelen zijn het verlagen van de wettelijke snelheid of het toepassen van geluidreducerend asfalt. De Arkelsedijk is binnen de bebouwde kom echter reeds voorzien van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8 G+. Ook is het verlagen van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur geen optie. Vanwege de bereikbaarheid voor hulpdiensten is het handhaven van dit snelheidsregime gewenst. Bronmaatregelen zijn derhalve niet gewenst of mogelijk.

Een andere mogelijkheid is het plaatsen van geluidschermen langs de Arkelsedijk. Om de schermen ook effectief te laten zijn voor de bovenste bouwlagen zijn relatief hoge schermen nodig. Naast dat dit niet gewenst is om stedenbouwkundige en landschappelijke redenen heeft een open karakter richting de Arkelsedijk de voorkeur om verbinding met de woningen aan de andere zijde van de Arkelsedijk te blijven vormen.

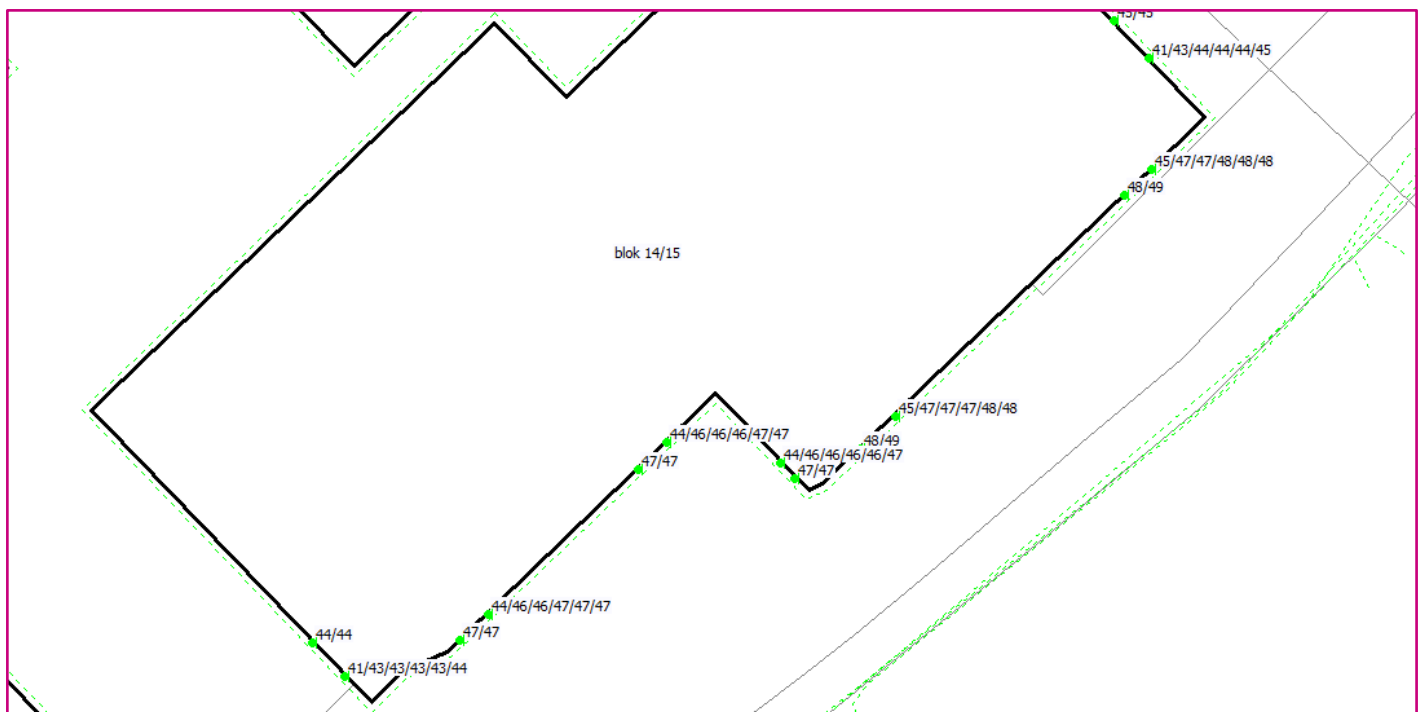
Het laten vaststellen van hogere waarden is nodig. Hiervoor dient getoetst te worden aan het geluidbeleid.

Spijksedijk

Op blok 14/15 wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege de Spijksedijk met maximaal 2 dB overschreden. Op het westelijk deel van dit bouwvlak gaat het alleen om de bovenste bouwlaag en op het oostelijk deel om alle bouwlagen, met uitzondering van de plint.

Het verlagen van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur is om verkeerskundige redenen (goede bereikbaarheid) niet gewenst gezien de verkeersfunctie die de Spijksedijk vervult in de totale verkeersstructuur van Gorinchem.

Het vervangen van de standaard asfaltverharding in een geluidreducerend asfalt, zoals SMA-NL8 G+, is een effectieve maatregel. Deze maatregel is indicatief doorgerekend over een afstand van ten minste 210 meter vanaf de meest westelijk gelegen nieuwe middengeleider in de Spijksedijk. In figuur 6.1 zijn de resultaten opgenomen. Het blijkt dat alleen voor de bovenste bouwlaag van het oostelijk deel nog een hogere waarde nodig is van 49 dB. Daarmee is deze maatregel effectief gebleken. Of deze maatregel ook uit financieel oogpunt gewenst is zal nader door de gemeente moeten worden afgewogen in relatie tot het aantal woningen waar het hier om zou gaan. Het laten vaststellen van hogere waarden is nog nodig. Hier voor dient getoetst te worden aan het geluidbeleid.



Figuur 6.2 Berekende geluidbelasting op blok 14/15 met asfaltmaatregel Spijksedijk

6.1.3 Niet gezoneerde wegen versus nieuwe woningen

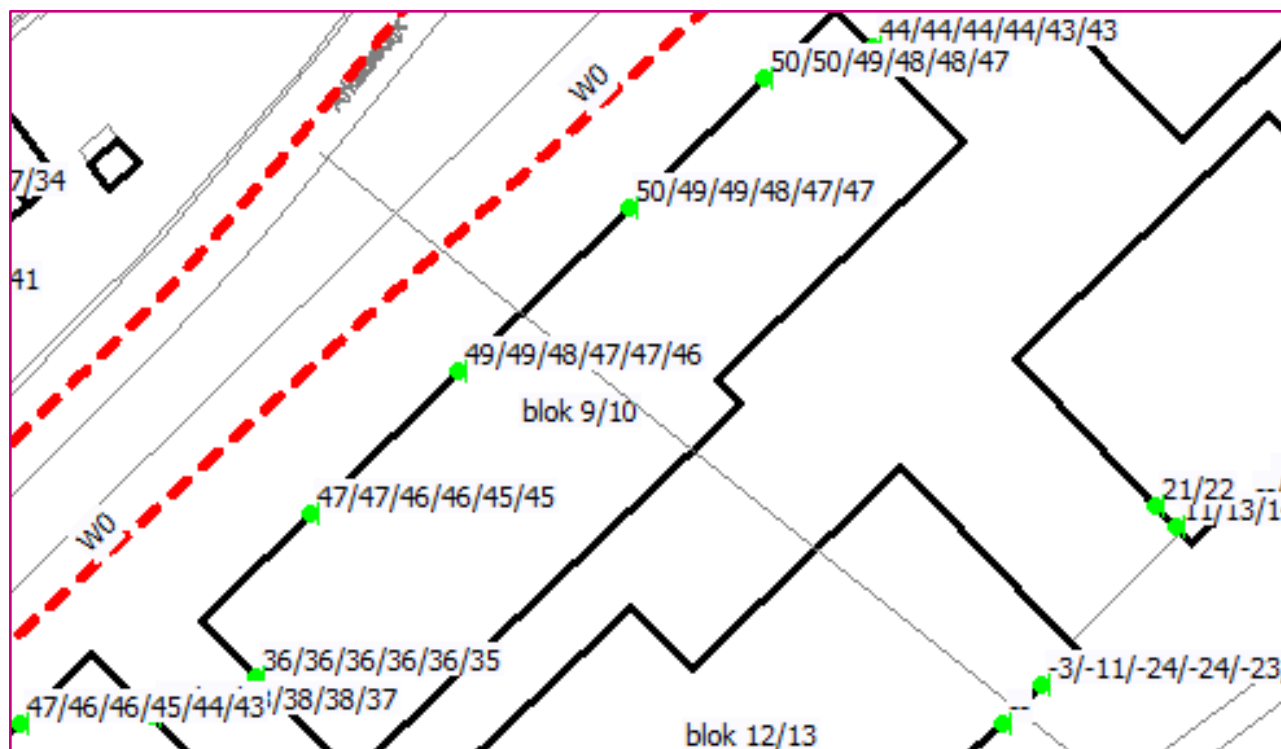
De richtwaarde wordt overschreden op de nieuwe woningen vanwege de Arkelse Onderweg en de interne weg in het plangebied.

Arkelse Onderweg

Op twee bouwvlakken voor grondgebonden woningen op de Nettoramalocatie wordt de richtwaarde met 1 dB overschreden vanwege de Arkelse Onderweg. Deze weg is voorzien van een klinkerverharding en de wettelijke snelheid bedraagt 30 km/uur. Het verder afwaarderen van de snelheid is niet gewenst. Ook het vervangen van de klinkerverharding door asfalt is om verkeerskundige redenen ongewenst. Asfalt nodigt de weggebruiker uit tot harder rijden. Bovendien past een klinkerverharding beter bij het karakter van een woonwijk. Ook om stedenbouwkundige redenen is deze maatregel derhalve geen optie. Maatregelen om de geluidbelasting vanwege de Arkelse Onderweg te reduceren zijn derhalve niet aan de orde.

Interne weg plangebied

Op twee bouwvlakken wordt de richtwaarde overschreden vanwege de interne weg door het plangebied. De overschrijding vindt plaats op alle bouwlagen van blok 9/10 en op een beperkt deel van de plint van blok 6/7/8. In de berekening is uitgegaan van een snelheid van 30 km/uur en een klinkerverharding (worst-case). Het verlagen van de snelheid is niet aan de orde. Omdat het plangebied via één interne weg wordt ontsloten is er geen mogelijkheid de circulatie van het verkeer te veranderen. Indien gekozen wordt om het eerste deel van de interne weg van een standaard asfaltverharding te voorzien over een lengte van tenminste 220 meter kan de geluidbelasting met 2 tot 3 dB worden gereduceerd. Er wordt op een deel van het bouwvlak 9/10 nog niet voldaan aan de richtwaarde. De resultaten zijn opgenomen in figuur 6.3. De asfaltmaatregel is niet doelmatig en bovendien in een woongebied om stedenbouwkundige redenen ongewenst.



Figuur 6.3 Berekende geluidbelasting op blok 9/10 en blok 6/7/8 met asfaltmaatregel interne weg

6.2 Maatregelen reconstructiesituaties

Omdat de geluidtoename op enkele toetspunten op bestaande woningen 2 dB of meer bedraagt ten gevolge van de fysieke wijziging aan de Arkelsedijk en de Spijksedijk is wettelijk onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting vanwege deze wegen te reduceren noodzakelijk. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 9 en hieronder samengevat. Alleen de woningen worden getoetst waarop sprake is van een reconstructie Wgh. Maatregelen zijn er op gericht te voldoen aan de geluidbelasting van het startpunt

6.2.1 Arkelsedijk

Er zijn twee bronmaatregelen denkbaar:

Optie 1: toepassen geluidreducerend asfalt SMA-NL8 G+

Optie 2: verplaatsen komgrens

Ad 1)

Op dit moment is de Arkelsedijk buiten de kom voorzien van standaard asfalt (SMA/11, DAB). Buiten de kom is de Arkelsedijk in beheer bij het waterschap Rivierenland. Het waterschap heeft aangegeven bij de volgende onderhoudsronde, die voorzien is voor 2035, de Arkelsedijk te voorzien van een geluidreducerende deklaag SMA-NL8 G+. Voor deze berekening is uitgegaan van SMA-NL8 G+ tussen de bestaande komgrens en 25 meter ten noorden van woning Arkelse Onderweg 72.

Ad 2)

De komgrens ligt nu in de Arkelsedijk ten zuiden van de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg. Hiermee ligt deze nieuwe weg buiten de bebouwde kom. Omdat er een snelheidsregime van 50 km/uur gaat gelden op de nieuwe verbindingsweg is een logisch gevolg dat de komgrens in noordelijke richting wordt verplaatst. De wettelijke snelheid ter hoogte van de woningen waarop een reconstructie is berekend wordt daarmee verlaagd van 60 km/uur naar 50 km/uur. In deze berekening is uitgegaan van een nieuwe ligging van de komgrens direct ten noorden van woning Arkelse Onderweg 72.

Resultaten

Beide opties zijn berekend. Het resultaat is opgenomen in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Resultaten mogelijke maatregelen opheffen reconstructiesituaties Arkelsedijk

tabel 612: Huidskaten, mogelijke maatregelen, opbrengen, reconstructievoorwaarden en kosten											
Naam	na aftrek art 110g Wgh	Omschrijving	Hoogte (in m)	Referentie		Toekomst 2035					
				Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Overschrijding startwaarde	waarde 2035 optie 1	overschrijding startwaarde optie 1	waarde 2035 optie 2	overschrijding startwaarde optie 2
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46		7,5	58,45	58,45	59,99	1,54	57,82	-0,63	58,89	0,44
56_C	Arkelse Onderweg 49		7,5	48,15	48,15	49,93	1,78	47,85	-0,30	48,85	0,70
40_B	Arkelse Onderweg 50		4,5	54,15	54,15	56,14	1,99	53,55	-0,60	54,85	0,70
41_B	Arkelse Onderweg 52		4,5	53,98	53,98	56,19	2,21	53,59	-0,39	54,89	0,91
42_A	Arkelse Onderweg 54		1,5	59,80	59,80	62,69	2,89	60,07	0,27	61,4	1,60
43_B	Arkelse Onderweg 56		7,5	53,57	53,57	56,47	2,90	53,88	0,31	55,17	1,60
50_B	Arkelse Onderweg 57		4,5	47,28	48,00	50,02	2,02	47,64	-0,36	48,8	0,80
44_A	Arkelse Onderweg 58		4,5	54,62	54,62	57,57	2,95	54,95	0,33	56,25	1,63
52_B	Arkelse Onderweg 59		4,5	46,89	48,00	49,92	1,92	47,40	-0,60	48,64	0,64
45_A	Arkelse Onderweg 60		4,5	54,49	54,49	57,43	2,94	54,82	0,33	56,12	1,63
46_B	Arkelse Onderweg 62		4,5	48,69	48,69	51,57	2,88	48,99	0,30	50,27	1,58
47_A	Arkelse Onderweg 64		4,5	58,26	58,26	61,19	2,93	58,56	0,30	59,88	1,62
48_A	Arkelse Onderweg 66		9,4	57,97	57,97	60,87	2,90	58,24	0,27	59,57	1,60
49_A	Arkelse Onderweg 68		1,5	61,75	61,75	64,64	2,89	62,08	0,33	63,37	1,62

Uit de berekening blijkt dat het toepassen van SMA-NL8 G+ (optie 1) voor alle woningen doelmatig is om te voldoen aan de startwaarde. De afgeronde overschrijding ten opzichte van de startwaarde is 0 dB.

Uit de berekening blijkt dat het verplaatsen van de komgrens (optie 2) niet doelmatig is. Er blijft een overschrijding van de startwaarde. Alleen voor woning Arkelse Onderweg 42-44-46 is deze maatregel doelmatig.

Beoordeling

Het waterschap Rivierenland is binnen de planperiode voornemens de deklaag van de Arkelsedijk te voorzien van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8 G+. Hiermee worden de reconstructiesituaties opgeheven.

Het alleen verplaatsen van de komgrens is niet doelmatig gebleken om de reconstructiesituaties op te heffen.

6.2.2 Spijksedijk

Op woning Spijksedijk 40 is sprake van een reconstructiesituatie in het kader van de Wet geluidhinder. Om de geluidbelasting op deze woning terug te brengen tot de geluidbelasting van het startpunt zijn de volgende maatregelen denkbaar:

Optie 1: toepassen geluidreducerend asfalt SMA-NL8 G+

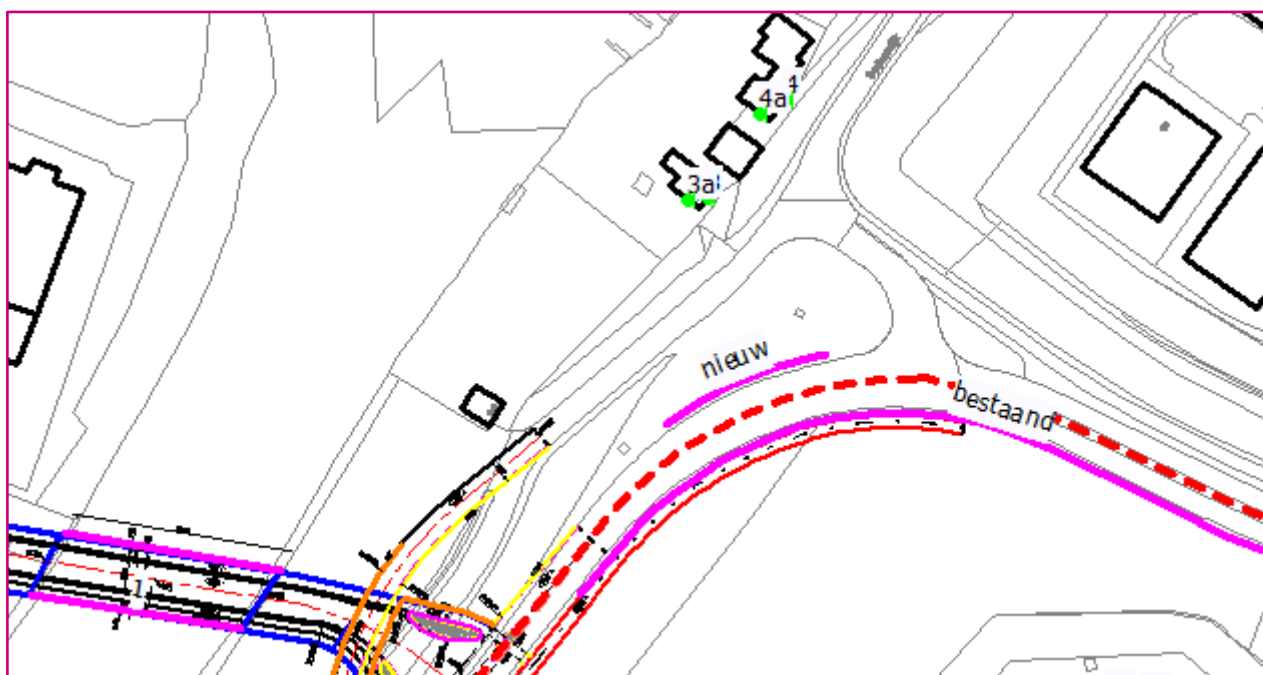
Optie 2: plaatsen geluidscherm

Ad 1)

Het toepassen van geluidreducerend asfalt SMA-NL-8 G+ is berekend over een lengte van ten minste 70 meter tussen de nieuwe middengeleider bij de aansluiting met de nieuwe verbindingsweg en de kruising naar de parallelweg van de Spijksedijk.

Ad 2)

In deze optie is een geluidscherm van 1 meter hoog doorgerekend met een lengte van ten minste 40 meter op 1,5 meter uit de kant wegdek, zie figuur 6.4. Ter plaatse van het geprojecteerde scherm staat een bomenrij.



Figuur 6.4 Locatie mogelijk nieuw geluidscherm

Resultaten en beoordeling

Beide opties zijn doorgerekend. Het resultaat staat in tabel 6.2.

Tabel 6.2 Resultaten mogelijke maatregelen opheffen reconstructiesituaties Spijksedijk

Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Overschrijding startwaarde	waarde 2035 optie 1	overschrijding startwaarde optie 1	waarde 2035 optie 2	overschrijding startwaarde optie 2
3_B	Spijksedijk 40	4,5	50,81	50,81	52,48	1,67	51,02	0,21	50,66	-0,15

Uit de berekening blijkt dat zowel het toepassen van geluidreducerend asfalt SMA-NL-8 G+ (of een asfaltsoort met een vergelijkbare reductie) als het plaatsen van een geluidscherm voor woning Spijksedijk 40 doelmatige maatregelen zijn om te voldoen aan de startwaarde. De afgeronde overschrijding ten opzichte van de startwaarde is 0 dB.

Beoordeling

De reconstructiesituatie op woning Spijksedijk 40 kan worden opgeheven door het toepassen van geluidreducerend asfalt of door het plaatsen van een geluidscherm.

6.3 Mogelijke maatregelen uitstralingseffect

Omdat op bestaande woningen langs de Arkelsedijk (noordzijde) en de Newtonweg sprake is van een uitstralingseffect is onderzoek naar maatregelen in het kader van een goede ruimtelijke ordening gedaan. Het nemen van geluidreducerende maatregelen is niet verplicht, maar moet wel worden onderzocht.

6.3.1 Arkelsedijk (noordzijde)

Op de bestaande woningen Arkelse Onderweg 70, Arkelse Onderweg 72, Arkelse Onderweg 76, Arkelsedijk 169, Arkelsedijk 171, Arkelsedijk 173, Arkelse Onderweg 90, Arkelse Onderweg 92 en Arkelse Onderweg 94 is er ten minste sprake van een uitstralingseffect waarbij de geluidtoename groter is dan 2 dB.

Uit de resultaten van tabel 6.1 blijkt dat het toepassen van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8G+ op de Arkelsedijk een doelmatige maatregel is om de reconstructiesituaties op te heffen. Er wordt een gemiddelde reductie bereikt van 2,5 dB. Woning Arkelse Onderweg 68 kan als referentie gezien worden voor bovenstaande woningen. Hiervan uitgaande kan gesteld worden dat het toepassen van SMA-NL8 G+ op de Arkelsedijk ten minste tot voorbij woning Arkelse Onderweg 94 ook voor deze woningen doelmatig zal zijn.

Het waterschap Rivierenland is voornemens in de volgende onderhoudsronde voor 2035 de gehele Arkelsedijk buiten de bebouwde kom te voorzien van dit type asfalt. Daarmee zal ook het uitstralingseffect van de reconstructie van de Arkelsedijk voor bovengenoemde woningen worden opgeheven.

6.3.2 Newtonweg

Op de bestaande woningen W. Elsschotstraat 218, 318, 116, 216, 318, 114, 214, 314, 112, 212, 312, 110, 210, 310, 108, 208, 308 en H. Marsmanplein 21, 23, 25, 27, 29, 31 en 24 is een uitstralingseffect berekend. Om het effect hiervan op te heffen is een mogelijke maatregel het voorzien van de Newtonweg tussen de Spijksedijk en de Ds. G.K. Kerstenlaan van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8 G+. Dit asfalt reduceert gemiddeld 2,5 dB ten opzichte van standaard asfalt.

6.4 Cumulatie

De voorkeursgrenswaarde wordt vanwege de Arkelsedijk en de Spijksedijk overschreden. Deze wegen liggen beide aan weerszijden van het plangebied en hebben geen relevante samenloop van geluid in de bijdrage van de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting is daarom alleen bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening vanwege alle wegen samen, ook vanwege de wegen waarvoor geen hogere waarde nodig is en de niet gezoneerde 30 km/uur wegen. In bijlage 10 zijn de geluidbelastingen exclusief aftrek artikel 110g Wgh opgenomen.

De geluidkwaliteit wordt op de bouwvlakken aan weerszijden van de Arkelsedijk als matig beoordeeld (zie tabel 3.4) en aan de kant van de Spijksedijk en de Nieuwe verkeersverbinding als redelijk tot matig.

Opgemerkt wordt dat het in deze paragraaf gaat om de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen. In een separate memo bij het bestemmingsplan 'Industrielawaai Arkelsedijk Gorinchem, cumulatie en toetsing geluidbeleid, november 2023, Rho adviseurs' is de gecumuleerde geluidbelasting van wegverkeer en industrie berekend.

6.5 Toetsing aan gemeentelijk geluidbeleid

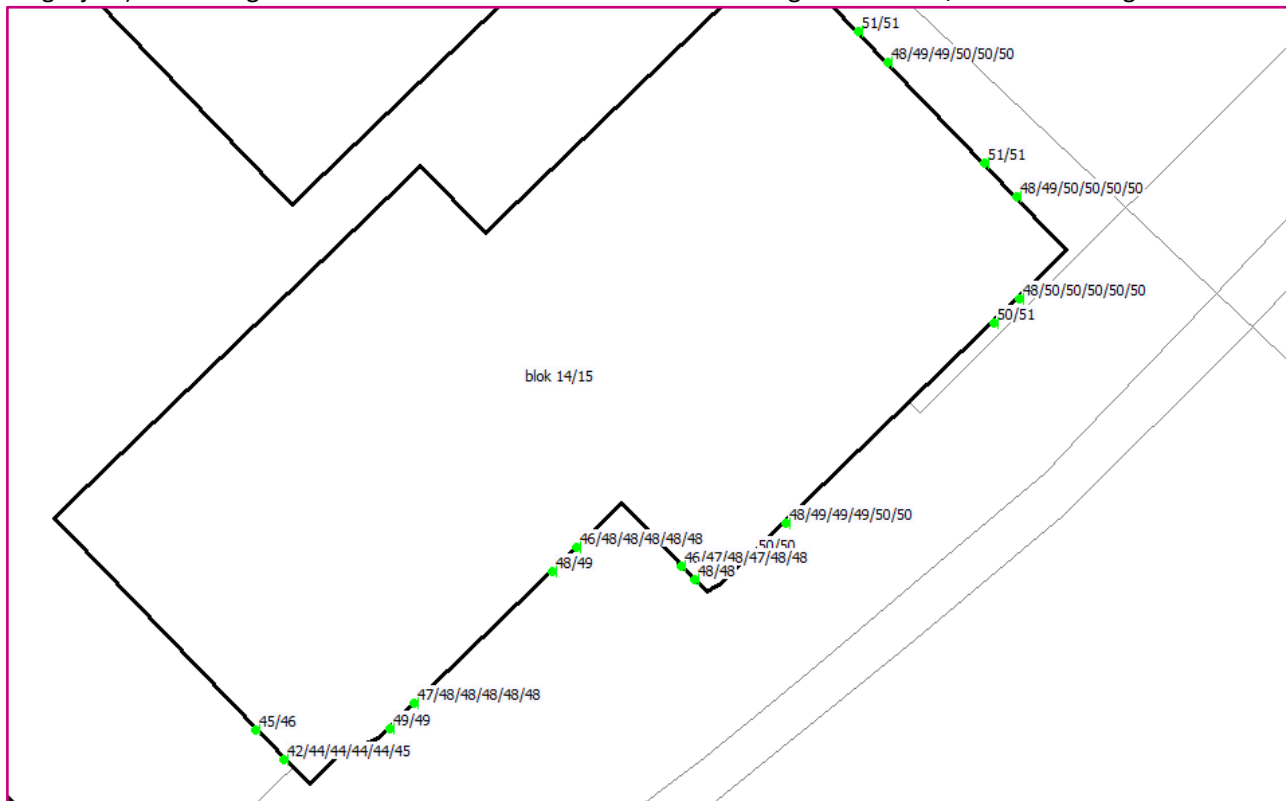
Omdat hogere waarden nodig zijn voor de bouwvlakken aan weerszijden van de Arkelsedijk en voor twee bouwvlakken langs de Spijksedijk dient getoetst te worden aan het geluidbeleid van de gemeente. Hieronder volgt een beoordeling van uit wegverkeerslawaai. In het onderzoek 'Industrielawaai Arkelsedijk Gorinchem, cumulatie en toetsing geluidbeleid, november 2023, Rho adviseurs' is de toetsing aan dit beleid integraal met Industrielawaai beschouwd.

Om te beoordelen of de kwaliteit van de woon- en leefomgeving acceptabel is, is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen samen inclusief aftrek bepaald voor de bouwvlakken waarvoor een hogere waarde nodig is. Afhankelijk van de

hoogte van deze geluidbelasting is het nodig te streven naar een geluidluwe gevel of buitenruimte of dienen deze als voorwaarde te worden gerealiseerd om te kunnen voldoen aan een aanvaardbaar woon – en leefklimaat.

Blok 14/15

Bouwvlak 'blok 14/15' heeft een hogere waarde nodig vanwege de Spijksedijk. De gecumuleerde geluidbelasting in figuur 6.4 is lager dan 53 dB. Op grond van het geluidbeleid dient gestreefd te worden naar een geluidluwe gevel of (als dit niet mogelijk is) naar een geluidluwe buitenruimte voor de nieuwe woningen in blok 14/15 met een hogere waarde.

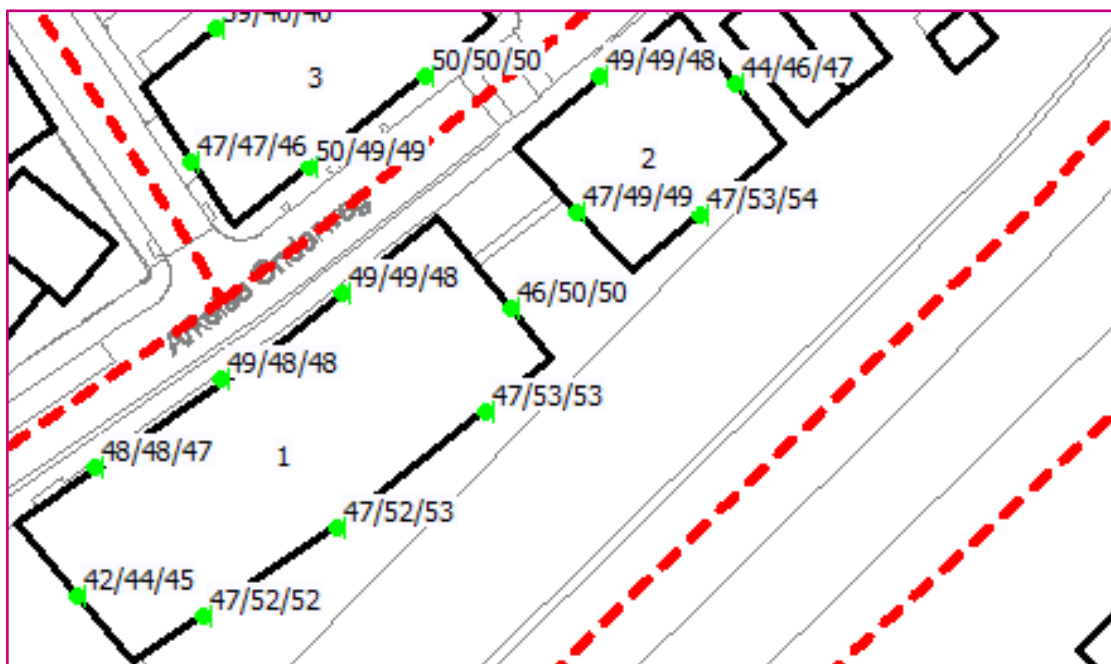


Figuur 6.5 Lcum (inclusief aftrek artikel 110g Wgh) blok 14/15

Nettoramalocatie

De grondgebonden woningen op de Nettoramalocatie hebben in de bouwvlakken 1 en 2 een hogere waarde nodig vanwege de Arkelsedijk. De gecumuleerde geluidbelasting in figuur 6.5 is op bouwvlak 1 ten hoogste 53 dB. Op grond van het geluidbeleid dient voor de woningen in dit bouwvlak gestreefd te worden naar een geluidluwe gevel (of als dit niet mogelijk is) naar een geluidluwe buitenruimte.

De gecumuleerde geluidbelasting op bouwvlak 2 is hoger dan 53 dB. Hier is een geluidluwe gevel of (als dit niet mogelijk is) een geluidluwe buitenruimte een voorwaarde.



Figuur 6.6 Lcum (inclusief aftrek artikel 110g Wgh) Nettoramalocatie

Nieuwe woningen Lingeoever (blokken 1, 2/3, 4/5, 6/7/8, 9/10)

De appartementen in de blokken 1, 2/3, 4/5, 6/7/8, 9/10 hebben aan de zijde van de Arkelsedijk een hogere waarde nodig vanwege de Arkelsedijk. De gecumuleerde geluidbelasting is berekend. Het resultaat is opgenomen in bijlage 11. Samenvat zijn de resultaten per blok opgenomen in tabel 6.1.

Tabel 6.3 Toets aanvaardbaar woon- en leefklimaat

Bouwvlak	Lcum (inclusief aftrek)	Geluidluwe gevel of buitenruimte
Blok 1	53 dB en lager	streven
Blok 2/3	53 dB en hoger en 53 dB en lager	deels streven, deels voorwaarde
Blok 4/5	53 dB en hoger en 53 dB en lager	deels streven, deels voorwaarde
Blok 6/7/8	53 dB en hoger en 53 dB en lager	deels streven, deels voorwaarde
Blok 9/10	hoger dan 53 dB	voorwaarde

Samenvattende beoordeling

Indien bij de nadere uitwerking van het inrichtingsplan wordt voorzien in of gestreefd naar een geluidluwe gevel of buitenruimte, zoals in deze paragraaf is aangegeven, dan zal er sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de woningen met een hogere waarde. Er wordt dan voldaan aan het geluidbeleid.

7. CONCLUSIE

7.1 Aanleiding

Voor het industriegebied langs de Linge aan de Arkelsedijk is een transformatie naar woningbouw voorzien met maximaal 500 gestapelde woningen. Om deze woningbouwlocatie te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer wordt een nieuwe brug over de Linge voorzien met daarover een nieuwe verkeersverbinding die wordt aangesloten op de Arkelsedijk en de Spijksedijk. Voorts zal de bestaande supermarkt 'Nettorama' die nu langs de Arkelsedijk ligt, worden verplaatst naar een locatie in het nieuwe woongebied. Op de Nettoramalocatie die dan vrijkomt is het de intentie om 12 nieuwe woningen te realiseren.

7.2 Onderzoek

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de diverse bestaande gezoneerde wegen en een nieuwe weg. Deze wegen zijn geluidbronnen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is. Daarnaast worden bestaande wegen fysiek gewijzigd. Daarom is akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ook de geluidsituatie van de Arkelse Onderweg, Hendrik Hamelstraat en de interne verkeersstructuur beschouwd.

7.3 Resultaten

7.3.1 Nieuwe situaties

Uit het onderzoek blijkt dat:

Nieuwe weg versus bestaande woningen

- De geluidbelasting vanwege de Nieuwe verkeersverbinding is op de bestaande woning Arkelse Onderweg 42-44-66 hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.
- Het plaatsen van een scherm van 1 meter hoog langs de Arkelsedijk is doelmatig gebleken. Indien de gemeente uitvoering geeft aan deze maatregel is het laten vaststellen van een hogere waarde niet nodig.

Nieuwe weg versus nieuwe woningen

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op de nieuwe woningen vanwege de Nieuwe verkeersverbinding. Het laten vaststellen van hogere waarden is niet nodig.

Bestaande wegen versus nieuwe woningen

- Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op het gehele plangebied vanwege de Lingebrug en de Newtonweg.
- De geluidbelasting vanwege de Spijksedijk en vanwege de Arkelsedijk is op de nieuwe woningen hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.
- Mogelijke maatregelen om de geluidbelasting vanwege de Arkelsedijk te reduceren zijn om verkeerskundige, financiële, stedenbouwkundige en landschappelijke redenen niet mogelijk of ongewenst.
- Een mogelijke maatregel om de geluidbelasting vanwege de Spijksedijk te reduceren is het toepassen van geluidreducerend asfalt op deze weg over een lengte van ten minste 210 meter. Of deze maatregel ook uit financieel oogpunt gewenst is zal nader door de gemeente moeten worden afgewogen in relatie tot het aantal woningen waar het hier om zou gaan. Het laten vaststellen van hogere waarden is nog nodig van 49 dB.
- Indien bij de nadere uitwerking van het plan wordt voorzien in een geluidluwe gevel of geluidluwe buitenruimte voor de woningen met een hogere waarde dan wordt voldaan aan het geluidbeleid. Toetsing hieraan dient bij de aanvraag omgevingsvergunning plaats te vinden.
- De geluidkwaliteit wordt als redelijk tot matig beoordeeld op de bouwvlakken aan de randen van het plangebied.
- Het laten vaststellen van hogere waarden vanwege de Arkelsedijk is nodig tot maximaal 55 dB, zie tabel 5.3. Ook vanwege de Spijksedijk is het laten vaststellen van hogere waarden nodig tot maximaal 50 dB. Indien gekozen wordt voor geluidreducerend asfalt op de Spijksedijk zijn voor minder woningen hogere waarden (49 dB) nodig.

Niet gezoneerde wegen versus nieuwe woningen

- Er wordt voldaan aan de richtwaarde vanwege de Hendrik Hamelstraat.
- Vanwege de Arkelse Onderweg en de interne weg door het plangebied wordt de richtwaarde overschreden.
- Maatregelen om de geluidbelasting vanwege deze wegen (Arkelse Onderweg en de interne weg) te reduceren zijn niet gewenst.

7.3.2 Wijziging van een weg (reconstructiesituaties)

Aanleg kruispunt Arkelsedijk/ Nieuwe verkeersverbinding

Uit het onderzoek blijkt dat:

- Er op 14 bestaande woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege het realiseren van een t-aansluiting in de Arkelsedijk.
- Door het toepassen van geluidreducerend asfalt de reconstructiesituatie voor deze woningen kunnen worden opgeheven. Het laten vaststellen van een hogere waarde en aanvullend onderzoek naar de gevelgeluidwering is dan niet nodig.

Aanleg kruispunt Spijksedijk/ Nieuwe verkeersverbinding

Uit het onderzoek blijkt dat:

- Op woning Spijksedijk 40 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege het realiseren van een t-aansluiting in de Spijksedijk.
- Door het toepassen van geluidreducerend asfalt of door het plaatsen van een geluidscherm kan deze reconstructiesituatie worden opgeheven. Het laten vaststellen van een hogere waarde en aanvullend onderzoek naar de gevelgeluidwering is dan niet nodig.

7.3.3 Uitstralingseffect

Er is sprake van een uitstralingseffect van de fysieke wijziging aan de Arkelsedijk en de Spijksedijk op de bestaande woningen langs de Newtonweg (tussen Spijksedijk – Ds. G.H. Kerstenlaan) en het noordelijkdeel van de Arkelsedijk, die buiten het onderzoeksgebied van de reconstructie liggen. Ondanks dat het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet verplicht is om geluidreducerende maatregelen te nemen, is het voorzien van de Arkelsedijk en de Newtonweg van geluidreducerend asfalt doelmatig maatregelen gebleken.

7.4 Benodigde hogere waarden

7.4.1 Nieuwe situaties bestaande wegen versus nieuwe woningen

Voor de nieuwe woningen zijn hogere waarden benodigd vanwege de Arkelsedijk en de Spijksedijk. In deze fase van de planvorming is het niet bekend hoeveel woningen er per bouwvlak komen. Om de uitwerking hiervan in dit stadium niet te beperken worden er voorgesteld om een generieke hogere waarde vast te stellen voor alle woningen in het plangebied Lingoever en voor de nettoramalocatie. In tabel 7.1 is de benodigde hogere waarde per weg aangegeven. Deze hogere waarde zijn gebaseerd op de situatie dat er geen maatregelen ter reductie van de geluidbelasting worden genomen. De benodigde hogere waarden in tabel 7.1 dienen door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gorinchem te worden vastgesteld.

Tabel 7.1 Benodigde hogere waarde bestaande wegen versus nieuwe woningen

locatie	Geluidbron	Aantal woningen	Benodigde hogere waarde (in dB)
Lingoever	Spijksedijk	500	50
Nettoramalocatie locatie	Arkelsedijk	12	53
Lingoever	Arkelsedijk	500	55

7.4.2 Nieuwe situatie nieuwe weg versus bestaande woning

De benodigde hogere waarde in tabel 7.2 dient door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gorinchem te worden vastgesteld, uitgaande van de situatie waarbij geen geluidscherm langs de Arkelsedijk wordt geplaatst om de geluidbelasting doelmatig terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 7.2 Benodigde hogere waarde nieuwe weg versus bestaande woning

Bestaande woning	Geluidbron	Aantal woningen	Benodigde hogere waarde (in dB)
Arkelse Onderweg 42-44-46	Arkelsedijk	1	49

7.4.3 Reconstructiesituaties Arkelsedijk en Spijksedijk

De benodigde hogere waarden in tabel 7.3 dienen door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gorinchem te worden vastgesteld, uitgaande van de situatie zonder het toepassen van maatregelen om de geluidbelasting doelmatig terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 7.3 Benodigde hogere waarde voor reconstructiesituaties langs Arkelsedijk en Spijksedijk

Bestaande woning	Geluidbron	Benodigde hogere waarde (in dB)
Spijksedijk 40	Spijksedijk	52
Arkelse Onderweg 42-44-46	Arkelsedijk	60
Arkelse Onderweg 49	Arkelsedijk	50
Arkelse Onderweg 50	Arkelsedijk	56
Arkelse Onderweg 52	Arkelsedijk	56
Arkelse Onderweg 54	Arkelsedijk	63
Arkelse Onderweg 56	Arkelsedijk	56
Arkelse Onderweg 57	Arkelsedijk	50
Arkelse Onderweg 58	Arkelsedijk	58
Arkelse Onderweg 59	Arkelsedijk	50
Arkelse Onderweg 60	Arkelsedijk	57
Arkelse Onderweg 62	Arkelsedijk	52
Arkelse Onderweg 64	Arkelsedijk	61
Arkelse Onderweg 66	Arkelsedijk	61
Arkelse Onderweg 68	Arkelsedijk	65



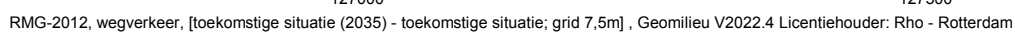
BIJLAGEN

RHO ADVISEURS



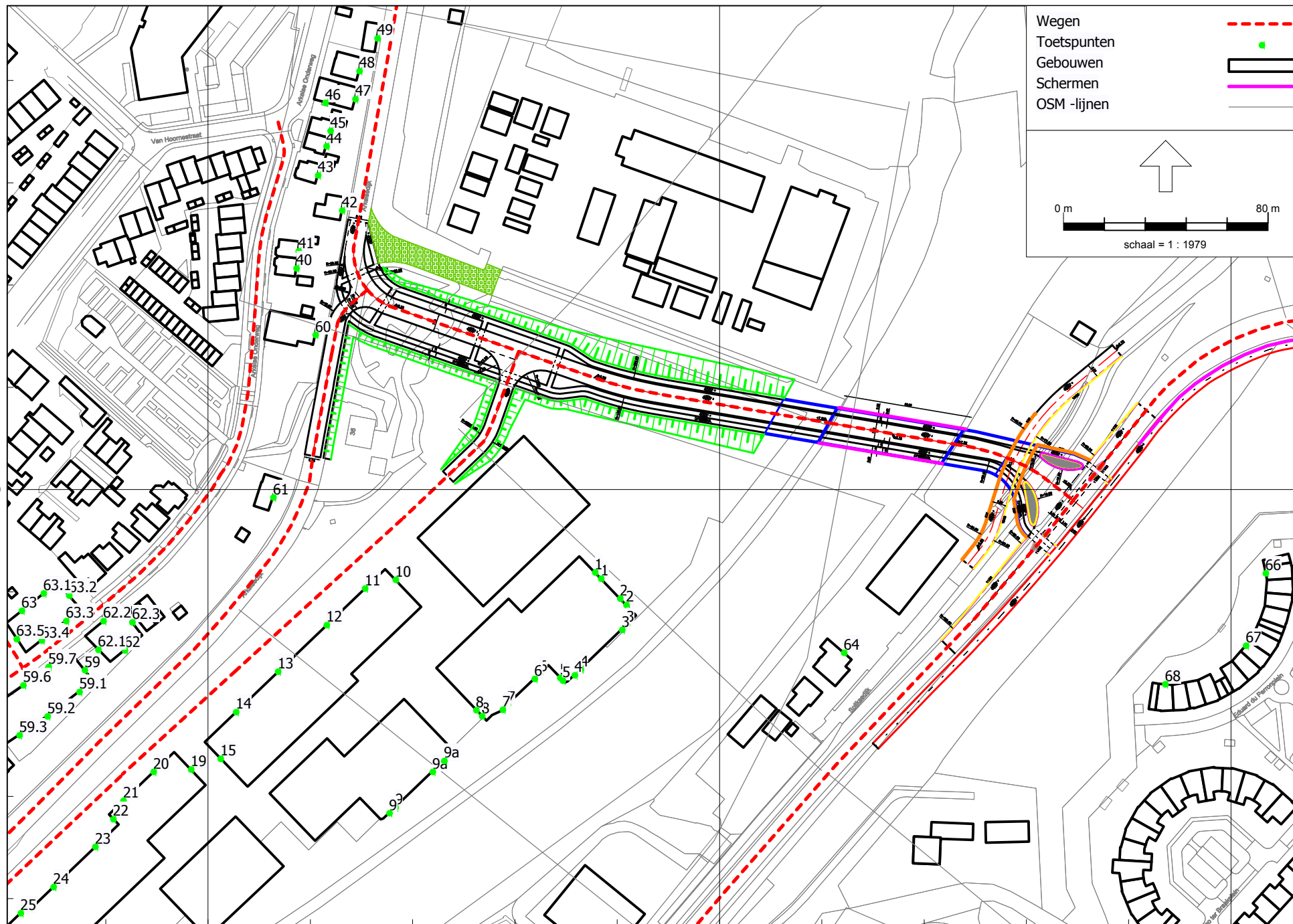
Bijlage 1 Invoergegevens nieuwe situatie onderzoek





toekomstige situatie





Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
toekomstige situatie (2035) - Gebied

Groep: wegen
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	ISO_H	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
Arkelsedijk	6	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60
Spijksedijk	8	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	8	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	10	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	9	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Nieuwe verkeersverbinding	1	nieuwe verkeersverbinding	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Nieuwe verkeersverbinding	2	nieuwe verkeersverbinding	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Nieuwe verkeersverbinding	2	nieuwe verkeersverbinding	7,92	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Nieuwe verkeersverbinding	2	nieuwe verkeersverbinding	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
interne weg plangebied	3	aansluiting plangebied	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
interne weg plangebied	3a	intern a	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
interne weg plangebied	3c	intern c	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
interne weg plangebied	3d	intern d	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
interne weg plangebied	3b	intern b	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
De Lingebrug	7	De Lingebrug	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
De Lingebrug	7	De Lingebrug	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	12	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	11	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50
Arkelse Onderweg	13	Arkelse Onderweg	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
Arkelse Onderweg	13	Arkelse Onderweg	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
Arkelse Onderweg	13	Arkelse Onderweg	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30
Hendrik Hamelstraat	14	Hendrik Hamelstraat	0,00	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 toekomstige situatie (2035) - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)
Arkelsedijk	50	--	50	50	50	--	4089,00	6,78	3,28	0,70	--	89,82	95,12	91,12	--
Arkelsedijk	50	--	50	50	50	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--
Arkelsedijk	60	--	60	60	60	--	6241,00	6,78	3,28	0,70	--	89,72	95,03	90,88	--
Arkelsedijk	60	--	60	60	60	--	6241,00	6,78	3,28	0,70	--	89,72	95,03	90,88	--
Arkelsedijk	60	--	60	60	60	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--
Arkelsedijk	50	--	50	50	50	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--
Arkelsedijk	60	--	60	60	60	--	6220,00	6,78	3,27	0,70	--	89,38	94,86	90,61	--
Arkelsedijk	60	--	60	60	60	--	6220,00	6,78	3,27	0,70	--	89,38	94,86	90,61	--
Spijksedijk	50	--	50	50	50	--	8781,00	6,78	3,26	0,70	--	89,00	94,71	90,46	--
Spijksedijk	50	--	50	50	50	--	8781,00	6,78	3,26	0,70	--	89,00	94,71	90,46	--
Spijksedijk	50	--	50	50	50	--	12987,00	6,77	3,30	0,70	--	91,13	95,79	92,34	--
Spijksedijk	50	--	50	50	50	--	9100,00	6,79	3,25	0,69	--	88,15	94,27	89,69	--
Nieuwe verkeersverbinding	50	--	50	50	50	--	6111,00	6,74	3,37	0,70	--	95,72	97,97	96,08	--
Nieuwe verkeersverbinding	50	--	50	50	50	--	6088,00	6,75	3,37	0,70	--	95,27	97,75	95,66	--
Nieuwe verkeersverbinding	50	--	50	50	50	--	6088,00	6,75	3,37	0,70	--	95,27	97,75	95,66	--
Nieuwe verkeersverbinding	50	--	50	50	50	--	6088,00	6,75	3,37	0,70	--	95,27	97,75	95,66	--
interne weg plangebied	30	--	30	30	30	--	2184,00	6,70	3,62	0,64	--	96,95	98,75	97,83	--
interne weg plangebied	30	--	30	30	30	--	1820,00	6,70	3,62	0,64	--	96,95	98,75	97,83	--
interne weg plangebied	30	--	30	30	30	--	320,00	6,70	3,62	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
interne weg plangebied	30	--	30	30	30	--	100,00	6,70	3,62	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
interne weg plangebied	30	--	30	30	30	--	800,00	6,70	3,62	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
De Lingebrug	50	--	50	50	50	--	9497,00	6,78	3,28	0,69	--	90,25	95,37	91,68	--
De Lingebrug	50	--	50	50	50	--	9497,00	6,78	3,28	0,69	--	90,25	95,37	91,68	--
Newtonweg	50	--	50	50	50	--	14478,00	6,78	3,28	0,70	--	89,86	95,14	91,18	--
Newtonweg	50	--	50	50	50	--	12987,00	6,77	3,30	0,70	--	91,13	95,79	92,34	--
Arkelse Onderweg	30	--	30	30	30	--	400,00	6,68	3,68	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
Arkelse Onderweg	30	--	30	30	30	--	400,00	6,68	3,68	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
Arkelse Onderweg	30	--	30	30	30	--	400,00	6,68	3,68	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--
Hendrik Hamelstraat	30	--	30	30	30	--	200,00	6,68	3,68	0,64	--	100,00	100,00	100,00	--

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 toekomstige situatie (2035) - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)
Arkelsedijk	5,57	2,84	5,62	--	4,60	2,05	3,25	--
Arkelsedijk	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25	--
Arkelsedijk	6,20	3,15	6,24	--	4,08	1,82	2,88	--
Arkelsedijk	6,20	3,15	6,24	--	4,08	1,82	2,88	--
Arkelsedijk	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25	--
Arkelsedijk	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25	--
Arkelsedijk	6,26	3,19	6,31	--	4,36	1,95	3,08	--
Arkelsedijk	6,26	3,19	6,31	--	4,36	1,95	3,08	--
Spijksedijk	5,77	2,95	5,83	--	5,23	2,34	3,70	--
Spijksedijk	5,77	2,95	5,83	--	5,23	2,34	3,70	--
Spijksedijk	4,61	2,33	4,65	--	4,26	1,88	3,01	--
Spijksedijk	6,30	3,24	6,37	--	5,55	2,49	3,93	--
Nieuwe verkeersverbinding	3,09	1,52	3,08	--	1,19	0,51	0,83	--
Nieuwe verkeersverbinding	3,45	1,70	3,45	--	1,28	0,55	0,89	--
Nieuwe verkeersverbinding	3,45	1,70	3,45	--	1,28	0,55	0,89	--
Nieuwe verkeersverbinding	3,45	1,70	3,45	--	1,28	0,55	0,89	--
interne weg plangebied	2,58	1,07	1,97	--	0,47	0,18	0,20	--
interne weg plangebied	2,58	1,07	1,97	--	0,47	0,18	0,20	--
interne weg plangebied	--	--	--	--	--	--	--	--
interne weg plangebied	--	--	--	--	--	--	--	--
interne weg plangebied	--	--	--	--	--	--	--	--
De Lingbrug	4,68	2,37	4,72	--	5,08	2,25	3,59	--
De Lingbrug	4,68	2,37	4,72	--	5,08	2,25	3,59	--
Newtonweg	5,48	2,79	5,53	--	4,66	2,07	3,29	--
Newtonweg	4,61	2,33	4,65	--	4,26	1,88	3,01	--
Arkelse Onderweg	--	--	--	--	--	--	--	--
Arkelse Onderweg	--	--	--	--	--	--	--	--
Arkelse Onderweg	--	--	--	--	--	--	--	--
Hendrik Hamelstraat	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 toekomstige situatie (2035) - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
42	Arkelse Onderweg 54	6,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
41	Arkelse Onderweg 52	1,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
40	Arkelse Onderweg 50	1,77	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
1		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
1		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
2		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
2		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
3		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
3		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
4		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
4		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
5		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
6		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
6		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
7		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
7		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
8		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
8		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--
9		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
9		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
10		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
11		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
12		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
13		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
14		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
15		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
19		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
20		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
21		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
22		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
23		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
24		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
25		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
27		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
28		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
29		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
18		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
36		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
37		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
38		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
39		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
50		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
17		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
17		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
17		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
36		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
37		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
38		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
39		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
50		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
17		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
17		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
31		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
32		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
33		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
51		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
52		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
53		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
54		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
30		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
31		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50
31		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
32		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
toekomstige situatie (2035) - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Gevel
42	Ja
41	Ja
40	Ja
1	Ja
1	Ja
2	Ja
2	Ja
3	Ja
3	Ja
4	Ja
4	Ja
5	Ja
6	Ja
6	Ja
7	Ja
7	Ja
8	Ja
8	Ja
9	Ja
9	Ja
10	Ja
11	Ja
12	Ja
13	Ja
14	Ja
15	Ja
19	Ja
20	Ja
21	Ja
22	Ja
23	Ja
24	Ja
25	Ja
27	Ja
28	Ja
29	Ja
18	Ja
36	Ja
37	Ja
38	Ja
39	Ja
50	Ja
17	Ja
17	Ja
18	Ja
36	Ja
37	Ja
38	Ja
39	Ja
50	Ja
17	Ja
17	Ja
31	Ja
32	Ja
33	Ja
51	Ja
52	Ja
53	Ja
54	Ja
30	Ja
31	Ja
31	Ja
32	Ja

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 toekomstige situatie (2035) - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
33		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
51		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
52		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
53		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
54		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
30		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
31		4,00	Relatief	20,50	--	--	--	--	--
56		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	--	--
57		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	--	--
58		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	--	--
55		4,00	Relatief	1,50	5,50	8,50	11,50	--	--
59.3		1,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.2		1,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.1		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.7		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.6		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.5		1,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59.4		1,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
62		1,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
62.1		1,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
62.2		1,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
62.3		1,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63.4		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63.3		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63.2		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63.1		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
63.5		1,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
61	Arkelse Onderweg 40	2,04	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
60	Arkelse Onderweg 42-44-46	1,72	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
47	Arkelse Onderweg 64	2,53	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
48	Arkelse Onderweg 66	3,28	Absoluut	9,40	--	--	--	--	--
49	Arkelse Onderweg 68	6,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
43	Arkelse Onderweg 56	1,75	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
44	Arkelse Onderweg 58	1,82	Relatief	4,50	--	--	--	--	--
45	Arkelse Onderweg 60	1,83	Relatief	4,50	--	--	--	--	--
46	Arkelse Onderweg 62	2,13	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
65	Spijksedijk 40	2,93	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
68	E du Perronplein 1	0,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
67	E du Perronplein 7	0,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
66	E du Perronplein 12	0,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
64	Spijksedijk 36	3,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
9a		4,00	Relatief	21,50	--	--	--	--	--
9a		4,00	Relatief	2,50	6,50	9,50	12,50	15,50	18,50
5		4,00	Relatief	21,50	24,50	--	--	--	--

Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
toekomstige situatie (2035) - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Gevel
33	Ja
51	Ja
52	Ja
53	Ja
54	Ja
30	Ja
31	Ja
56	Ja
57	Ja
58	Ja
55	Ja
59.3	Ja
59.2	Ja
59.1	Ja
59	Ja
59.7	Ja
59.6	Ja
59.5	Ja
59.4	Ja
62	Ja
62.1	Ja
62.2	Ja
62.3	Ja
63.4	Ja
63.3	Ja
63.2	Ja
63.1	Ja
63	Ja
63.5	Ja
61	Ja
60	Ja
47	Ja
48	Ja
49	Ja
43	Ja
44	Ja
45	Ja
46	Ja
65	Ja
68	Ja
67	Ja
66	Ja
64	Ja
9a	Ja
9a	Ja
5	Ja

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Kopie van bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024) tbv omrekening dB(A)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Etmaalwaarde / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
1_A	Spijksedijk 34	1,50	27,19	27,29	-0,10
1_B	Spijksedijk 34	4,50	27,77	27,85	-0,08
2_A	Spijksedijk 36	1,50	26,24	26,31	-0,07
2_B	Spijksedijk 36	4,50	28,04	28,09	-0,05
3_A	Spijksedijk 40	1,50	22,91	22,91	0,00
3_B	Spijksedijk 40	4,50	24,59	24,65	-0,06
3a_A	Spijksedijk 40	1,50	33,11	33,21	-0,10
3a_B	Spijksedijk 40	4,50	34,44	34,53	-0,09
4_A	Spijksedijk 42	1,50	22,44	22,42	0,02
4a_A	Spijksedijk 42	1,50	31,84	31,95	-0,11
5_A	Spijksedijk 13	1,50	27,03	27,02	0,01
5_B	Spijksedijk 13	4,50	32,84	32,91	-0,07
7_A	E du Perronplein 1	1,50	26,18	26,24	-0,06
7_B	E du Perronplein 1	4,50	30,76	30,84	-0,08
7_C	E du Perronplein 1	7,50	32,77	32,86	-0,09
8_A	E du Perronplein 2	1,50	26,47	26,52	-0,05
8_B	E du Perronplein 2	4,50	31,18	31,25	-0,07
8_C	E du Perronplein 2	7,50	33,25	33,34	-0,09
9_A	E du Perronplein 3	1,50	25,87	25,91	-0,04
9_B	E du Perronplein 3	4,50	30,77	30,84	-0,07
9_C	E du Perronplein 3	7,50	32,98	33,06	-0,08
10_A	E du Perronplein 4	1,50	26,05	26,09	-0,04
10_B	E du Perronplein 4	4,50	30,54	30,61	-0,07
10_C	E du Perronplein 4	7,50	33,15	33,23	-0,08
11_A	E du Perronplein 5	1,50	27,15	27,21	-0,06
11_B	E du Perronplein 5	4,50	31,12	31,19	-0,07
11_C	E du Perronplein 5	7,50	33,30	33,38	-0,08
12_A	E du Perronplein 6	1,50	27,76	27,81	-0,05
12_B	E du Perronplein 6	4,50	31,56	31,63	-0,07
12_C	E du Perronplein 6	7,50	33,51	33,58	-0,07
13_A	E du Perronplein 7	1,50	28,48	28,54	-0,06
13_B	E du Perronplein 7	4,50	31,92	32,00	-0,08
13_C	E du Perronplein 7	7,50	33,59	33,67	-0,08
14_A	E du Perronplein 8	1,50	29,24	29,30	-0,06
14_B	E du Perronplein 8	4,50	32,25	32,33	-0,08
14_C	E du Perronplein 8	7,50	33,72	33,79	-0,07
15_A	E du Perronplein 9	1,50	28,62	28,67	-0,05
15_B	E du Perronplein 9	4,50	32,25	32,33	-0,08
15_C	E du Perronplein 9	7,50	33,66	33,73	-0,07
16_A	E du Perronplein 10	1,50	28,81	28,86	-0,05
16_B	E du Perronplein 10	4,50	32,35	32,42	-0,07
16_C	E du Perronplein 10	7,50	33,64	33,72	-0,08
17_A	E du Perronplein 11	1,50	27,88	27,92	-0,04
17_B	E du Perronplein 11	4,50	32,05	32,12	-0,07
17_C	E du Perronplein 11	7,50	33,34	33,41	-0,07
18_A	E du Perronplein 12	1,50	29,03	29,09	-0,06
18_B	E du Perronplein 12	4,50	32,41	32,49	-0,08
18_C	E du Perronplein 12	7,50	33,28	33,36	-0,08
18a_B	E du Perronplein 12	4,50	31,16	31,24	-0,08
18a_C	E du Perronplein 12	7,50	31,80	31,88	-0,08
7a_B	E du Perronplein 1	4,50	31,58	31,64	-0,06
7a_C	E du Perronplein 1	7,50	33,61	33,69	-0,08
6_A	M ter Braakplein 16	1,50	30,90	30,97	-0,07
6_B	M ter Braakplein 16	4,50	32,97	33,03	-0,06
6_C	M ter Braakplein 16	7,50	34,60	34,67	-0,07
34_A	H Marsmanplein 31	1,50	24,05	24,07	-0,02
34_B	H Marsmanplein 31	4,50	30,55	30,60	-0,05
34_C	H Marsmanplein 31	7,50	28,20	28,23	-0,03
33_A	H Marsmanplein 29	1,50	24,75	24,79	-0,04
33_B	H Marsmanplein 29	4,50	30,53	30,58	-0,05

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Kopie van bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024) tbv omrekening dB(A)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Etmaalwaarde / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
33_C	H Marsmanplein 29	7,50	28,84	28,88	-0,04
32_A	H Marsmanplein 27	1,50	26,54	26,61	-0,07
32_B	H Marsmanplein 27	4,50	31,90	31,97	-0,07
32_C	H Marsmanplein 27	7,50	29,80	29,87	-0,07
31_A	H Marsmanplein 25	1,50	26,58	26,64	-0,06
31_B	H Marsmanplein 25	4,50	31,65	31,72	-0,07
31_C	H Marsmanplein 25	7,50	29,90	29,97	-0,07
30_A	H Marsmanplein 23	1,50	27,85	27,90	-0,05
30_B	H Marsmanplein 23	4,50	32,25	32,32	-0,07
30_C	H Marsmanplein 23	7,50	31,73	31,80	-0,07
29_A	H Marsmanplein 21	1,50	28,17	28,23	-0,06
29_B	H Marsmanplein 21	4,50	31,89	31,97	-0,08
29_C	H Marsmanplein 21	7,50	31,47	31,54	-0,07
28_A	H Marsmanplein 19	1,50	27,84	27,89	-0,05
28_B	H Marsmanplein 19	4,50	31,75	31,82	-0,07
28_C	H Marsmanplein 19	7,50	32,27	32,34	-0,07
27_A	H Marsmanplein 17	1,50	28,26	28,32	-0,06
27_B	H Marsmanplein 17	4,50	31,63	31,70	-0,07
27_C	H Marsmanplein 17	7,50	32,37	32,44	-0,07
26_A	H Marsmanplein 15	1,50	28,01	28,08	-0,07
26_B	H Marsmanplein 15	4,50	30,91	30,98	-0,07
26_C	H Marsmanplein 15	7,50	31,89	31,96	-0,07
25_A	H Marsmanplein 13	1,50	27,49	27,56	-0,07
25_B	H Marsmanplein 13	4,50	30,46	30,54	-0,08
25_C	H Marsmanplein 13	7,50	31,43	31,50	-0,07
24_A	H Marsmanplein 11	1,50	23,60	23,65	-0,05
24_B	H Marsmanplein 11	4,50	28,13	28,21	-0,08
24_C	H Marsmanplein 11	7,50	29,78	29,86	-0,08
23_A	H Marsmanplein 9	1,50	22,19	22,21	-0,02
23_B	H Marsmanplein 9	4,50	26,89	26,94	-0,05
23_C	H Marsmanplein 9	7,50	28,78	28,84	-0,06
22_A	H Marsmanplein 7	1,50	22,38	22,40	-0,02
22_B	H Marsmanplein 7	4,50	25,68	25,71	-0,03
22_C	H Marsmanplein 7	7,50	29,10	29,15	-0,05
21_A	H Marsmanplein 5	1,50	25,55	25,61	-0,06
21_B	H Marsmanplein 5	4,50	28,19	28,24	-0,05
21_C	H Marsmanplein 5	7,50	30,92	30,98	-0,06
20_A	H Marsmanplein 3	1,50	16,87	16,85	0,02
20_B	H Marsmanplein 3	4,50	19,75	19,72	0,03
20_C	H Marsmanplein 3	7,50	23,42	23,41	0,01
19_A	H Marsmanplein 1	1,50	17,91	17,89	0,02
19_B	H Marsmanplein 1	4,50	21,16	21,14	0,02
19_C	H Marsmanplein 1	7,50	24,13	24,14	-0,01
35a_A	H marsmanplein 24	1,50	23,34	23,34	0,00
35a_B	H marsmanplein 24	4,50	30,17	30,21	-0,04
35a_C	H marsmanplein 24	7,50	28,73	28,77	-0,04
35_A	H marsmanplein 24	1,50	23,26	23,26	0,00
35_B	H marsmanplein 24	4,50	30,46	30,51	-0,05
35_C	H marsmanplein 24	7,50	29,91	29,96	-0,05
2a_A	Spijksedijk 36	1,50	34,98	35,08	-0,10
2a_B	Spijksedijk 36	4,50	35,14	35,24	-0,10
36_A	H marsmanplein 22	1,50	22,88	22,87	0,01
36_B	H marsmanplein 22	4,50	30,20	30,23	-0,03
36_C	H marsmanplein 22	7,50	30,19	30,24	-0,05
37_A	H marsmanplein 20	1,50	21,94	21,93	0,01
37_B	H marsmanplein 20	4,50	27,96	28,00	-0,04
37_C	H marsmanplein 20	7,50	30,06	30,11	-0,05
38_A	Godfried Bomanslaan 140	4,50	27,38	27,43	-0,05
38_B	Godfried Bomanslaan 140	7,50	28,58	28,63	-0,05
38_C	Godfried Bomanslaan 140	10,50	31,09	31,16	-0,07

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Kopie van bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024) tbv omrekening dB(A)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Etmaalwaarde / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

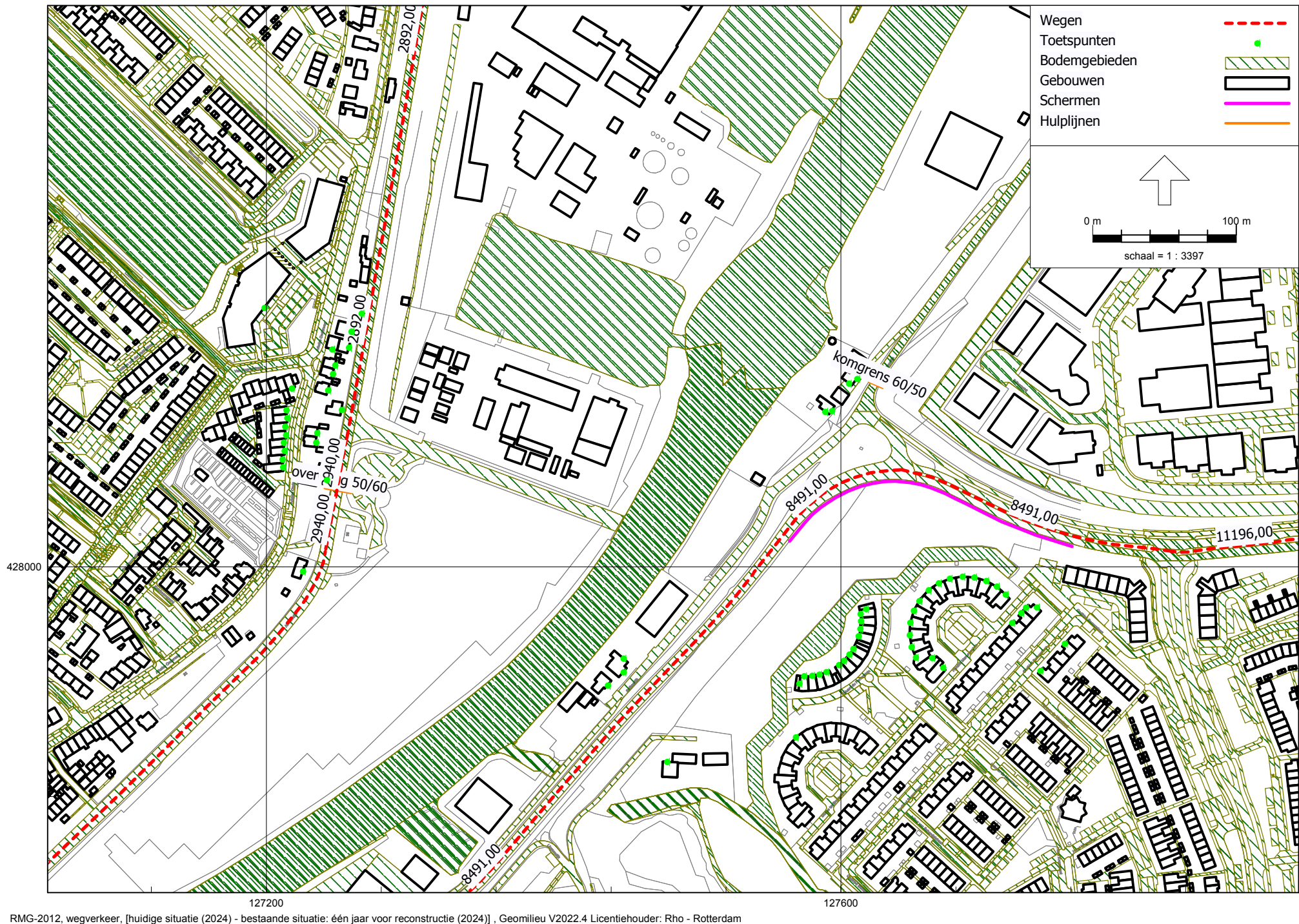
Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
39_A	Godfried Bomanslaan 134	4,50	25,93	25,95	-0,02
39_B	Godfried Bomanslaan 134	7,50	28,86	28,89	-0,03
39_C	Godfried Bomanslaan 134	10,50	31,40	31,47	-0,07
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,50	59,67	59,80	-0,13
41_A	Arkelse Onderweg 52	1,50	49,97	50,06	-0,09
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,50	53,88	53,98	-0,10
40_A	Arkelse Onderweg 50	1,50	49,93	50,03	-0,10
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,50	54,06	54,15	-0,09
61_A	Arkelse Onderweg 40	4,50	54,15	54,21	-0,06
61_B	Arkelse Onderweg 40	7,50	54,10	54,15	-0,05
60_A	Arkelse Onderweg 42-44-46	4,50	58,26	58,33	-0,07
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,50	58,38	58,45	-0,07
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,50	58,13	58,26	-0,13
47_B	Arkelse Onderweg 64	7,50	57,98	58,11	-0,13
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,40	57,84	57,97	-0,13
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,50	61,63	61,75	-0,12
43_A	Arkelse Onderweg 56	4,50	52,99	53,12	-0,13
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,50	53,44	53,57	-0,13
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,50	54,49	54,62	-0,13
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,50	54,36	54,49	-0,13
46_A	Arkelse Onderweg 62	1,50	40,40	40,50	-0,10
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,50	48,57	48,69	-0,12
50_A	Arkelse Onderweg 57	1,50	45,37	45,50	-0,13
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,50	47,16	47,28	-0,12
50_C	Arkelse Onderweg 57	7,50	47,05	47,16	-0,11
51_B	Arkelse Onderweg 61	4,50	42,37	42,48	-0,11
51_C	Arkelse Onderweg 61	7,50	43,40	43,50	-0,10
51_D	Arkelse Onderweg 61	10,50	43,83	43,93	-0,10
51_E	Arkelse Onderweg 61	13,50	44,43	44,54	-0,11
52_A	Arkelse Onderweg 59	1,50	45,62	45,75	-0,13
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,50	46,78	46,89	-0,11
52_C	Arkelse Onderweg 59	7,50	46,71	46,82	-0,11
53_A	Arkelse Onderweg 55	1,50	43,84	43,97	-0,13
53_B	Arkelse Onderweg 55	4,50	45,80	45,91	-0,11
53_C	Arkelse Onderweg 55	7,50	46,32	46,42	-0,10
54_A	Arkelse Onderweg 53	1,50	44,64	44,74	-0,10
54_B	Arkelse Onderweg 53	4,50	46,27	46,36	-0,09
54_C	Arkelse Onderweg 53	7,50	46,78	46,86	-0,08
55_A	Arkelse Onderweg 51	1,50	44,37	44,45	-0,08
55_B	Arkelse Onderweg 51	4,50	46,35	46,42	-0,07
55_C	Arkelse Onderweg 51	7,50	46,93	46,99	-0,06
56_A	Arkelse Onderweg 49	1,50	45,15	45,24	-0,09
56_B	Arkelse Onderweg 49	4,50	47,60	47,67	-0,07
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,50	48,09	48,15	-0,06
57_A	Arkelse Onderweg 47	1,50	45,01	45,09	-0,08
57_B	Arkelse Onderweg 47	4,50	47,36	47,43	-0,07
57_C	Arkelse Onderweg 47	7,50	47,74	47,80	-0,06
58_A	Arkelse Onderweg 45	1,50	44,82	44,90	-0,08
58_B	Arkelse Onderweg 45	4,50	46,95	47,02	-0,07
58_C	Arkelse Onderweg 45	7,50	47,25	47,31	-0,06
59_A	Van Hooestraat 72	1,50	43,23	43,34	-0,11
59_B	Van Hooestraat 72	4,50	44,65	44,75	-0,10
59_C	Van Hooestraat 72	7,50	44,89	44,97	-0,08



Bijlage 2 Invoergegevens onderzoek wijziging weg







Model: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 huidige situatie (2024) - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

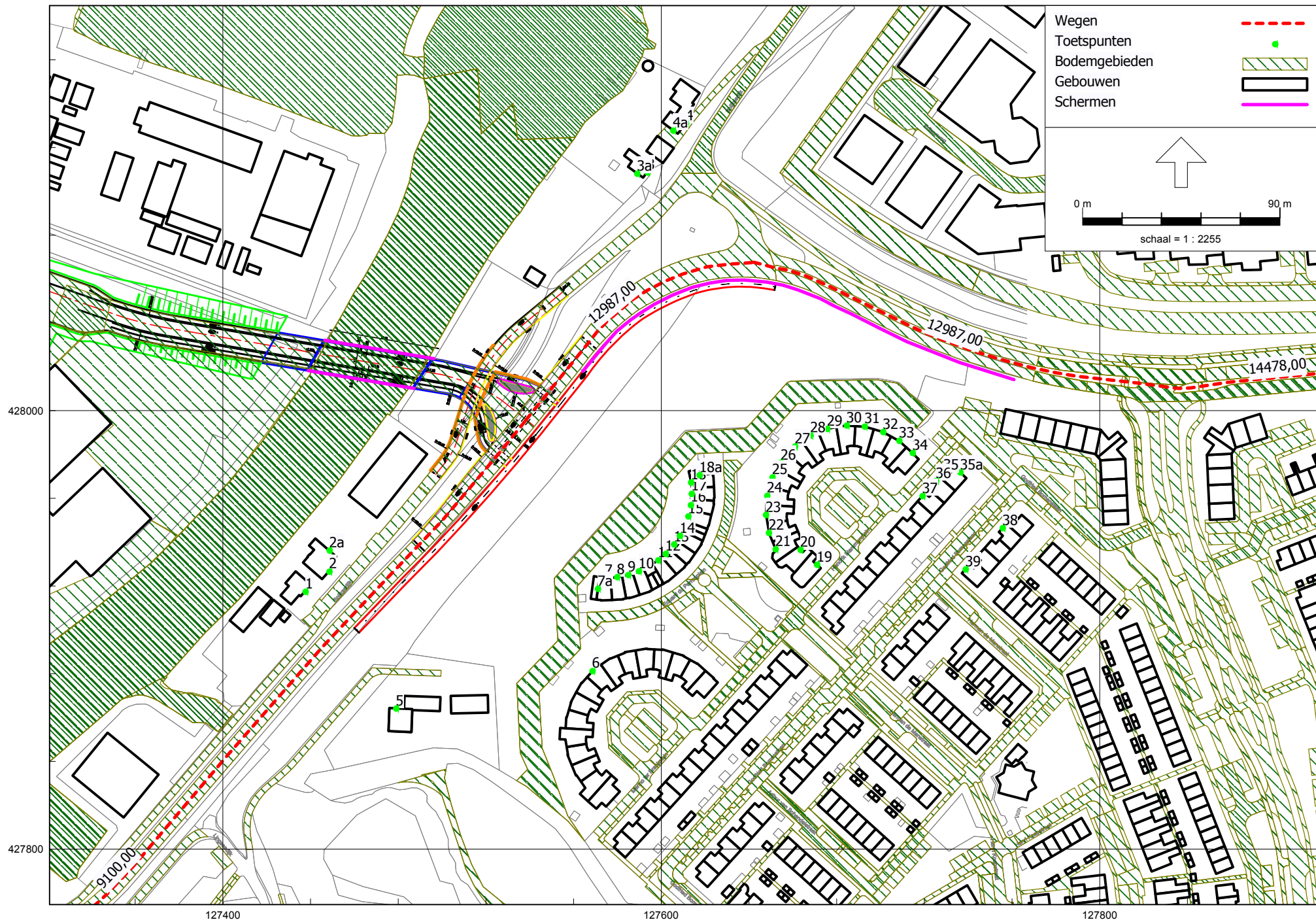
Groep	Naam	Omschr.	ISO_H	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Spijksedijk	8	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	10	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	9	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	12	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	11	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Model: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 huidige situatie (2024) - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Arkelsedijk	50	--	2940,00	6,82	3,15	0,69	--	81,99	90,96	84,14	--	9,74	5,19	9,95	--	8,27	3,85	5,91
Arkelsedijk	60	--	2892,00	6,81	3,18	0,70	--	83,65	91,81	85,36	--	9,92	5,23	10,07	--	6,42	2,96	4,57
Arkelsedijk	60	--	2892,00	6,81	3,18	0,70	--	83,65	91,81	85,36	--	9,92	5,23	10,07	--	6,42	2,96	4,57
Arkelsedijk	60	--	2940,00	6,82	3,15	0,69	--	81,99	90,96	84,14	--	9,74	5,19	9,95	--	8,27	3,85	5,91
Arkelsedijk	50	--	2940,00	6,82	3,15	0,69	--	81,99	90,96	84,14	--	9,74	5,19	9,95	--	8,27	3,85	5,91
Arkelsedijk	60	--	3255,00	6,82	3,14	0,69	--	81,47	90,64	83,59	--	10,34	5,53	10,55	--	8,19	3,83	5,86
Arkelsedijk	60	--	3255,00	6,82	3,14	0,69	--	81,47	90,64	83,59	--	10,34	5,53	10,55	--	8,19	3,83	5,86
Spijksedijk	50	--	8442,00	6,78	3,28	0,70	--	89,90	95,17	91,24	--	5,36	2,72	5,41	--	4,74	2,11	3,36
Spijksedijk	50	--	8491,00	6,78	3,27	0,70	--	89,75	95,11	91,18	--	5,17	2,63	5,22	--	5,08	2,26	3,60
Spijksedijk	50	--	8491,00	6,78	3,27	0,70	--	89,75	95,11	91,18	--	5,17	2,63	5,22	--	5,08	2,26	3,60
Newtonweg	50	--	11196,00	6,78	3,27	0,70	--	89,42	94,92	90,78	--	5,74	2,93	5,79	--	4,84	2,16	3,43
Newtonweg	50	--	8491,00	6,78	3,27	0,70	--	89,75	95,11	91,18	--	5,17	2,63	5,22	--	5,08	2,26	3,60

Model: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 huidige situatie (2024) - Gebied
Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%ZV(P4)
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Newtonweg	--
Newtonweg	--



Model: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 reconstructietoets Spijksedijk - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	ISO_H	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	5	Arkelsedijk	0,00	26	SMA-NL8 G+	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Arkelsedijk	4a	Arkelsedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
Spijksedijk	8	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	8	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	10	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Spijksedijk	9	Spijksedijk	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	12	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Newtonweg	11	Newtonweg	0,00	W0	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Model: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 reconstructietoets Spijksedijk - Gebied
 Groep: wegen
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Arkelsedijk	50	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25
Arkelsedijk	60	--	6241,00	6,78	3,28	0,70	--	89,72	95,03	90,88	--	6,20	3,15	6,24	--	4,08	1,82	2,88
Arkelsedijk	60	--	6241,00	6,78	3,28	0,70	--	89,72	95,03	90,88	--	6,20	3,15	6,24	--	4,08	1,82	2,88
Arkelsedijk	60	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25
Arkelsedijk	50	--	4097,00	6,78	3,28	0,70	--	89,80	95,10	91,10	--	5,60	2,85	5,65	--	4,59	2,04	3,25
Arkelsedijk	60	--	6220,00	6,78	3,27	0,70	--	89,38	94,86	90,61	--	6,26	3,19	6,31	--	4,36	1,95	3,08
Arkelsedijk	60	--	6220,00	6,78	3,27	0,70	--	89,38	94,86	90,61	--	6,26	3,19	6,31	--	4,36	1,95	3,08
Spijksedijk	50	--	8781,00	6,78	3,26	0,70	--	89,00	94,71	90,46	--	5,77	2,95	5,83	--	5,23	2,34	3,70
Spijksedijk	50	--	8781,00	6,78	3,26	0,70	--	89,00	94,71	90,46	--	5,77	2,95	5,83	--	5,23	2,34	3,70
Spijksedijk	50	--	12987,00	6,77	3,30	0,70	--	91,13	95,79	92,34	--	4,61	2,33	4,65	--	4,26	1,88	3,01
Spijksedijk	50	--	9100,00	6,79	3,25	0,69	--	88,15	94,27	89,69	--	6,30	3,24	6,37	--	5,55	2,49	3,93
Newtonweg	50	--	14478,00	6,78	3,28	0,70	--	89,86	95,14	91,18	--	5,48	2,79	5,53	--	4,66	2,07	3,29
Newtonweg	50	--	12987,00	6,77	3,30	0,70	--	91,13	95,79	92,34	--	4,61	2,33	4,65	--	4,26	1,88	3,01

Groep	%ZV(P4)
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Arkelsedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Spijksedijk	--
Newtonweg	--
Newtonweg	--

Model: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 reconstructietoets Spijksedijk - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
1	Spijksedijk 34	3,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
2	Spijksedijk 36	3,22	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
3	Spijksedijk 40	3,25	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
3a	Spijksedijk 40	2,93	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
4	Spijksedijk 42	2,84	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
4a	Spijksedijk 42	2,73	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
5	Spijksedijk 13	0,48	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
7	E du Perronplein 1	0,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
8	E du Perronplein 2	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
9	E du Perronplein 3	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
10	E du Perronplein 4	0,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
11	E du Perronplein 5	0,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
12	E du Perronplein 6	0,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
13	E du Perronplein 7	0,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
14	E du Perronplein 8	0,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
15	E du Perronplein 9	0,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
16	E du Perronplein 10	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
17	E du Perronplein 11	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
18	E du Perronplein 12	0,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
18a	E du Perronplein 12	0,17	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--
7a	E du Perronplein 1	0,23	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--
6	M ter Braakplein 16	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
34	H Marsmanplein 31	0,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
33	H Marsmanplein 29	0,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
32	H Marsmanplein 27	0,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
31	H Marsmanplein 25	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
30	H Marsmanplein 23	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
29	H Marsmanplein 21	0,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
28	H Marsmanplein 19	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
27	H Marsmanplein 17	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
26	H Marsmanplein 15	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
25	H Marsmanplein 13	0,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
24	H Marsmanplein 11	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
23	H Marsmanplein 9	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
22	H Marsmanplein 7	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
21	H Marsmanplein 5	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
20	H Marsmanplein 3	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
19	H Marsmanplein 1	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
35a	H marsmanplein 24	0,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
35	H marsmanplein 24	0,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
2a	Spijksedijk 36	3,21	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
36	H marsmanplein 22	0,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
37	H marsmanplein 20	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
38	Godfried Bomanslaan 140	0,45	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--
39	Godfried Bomanslaan 134	0,10	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--

Model: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
reconstructietoets Spijksedijk - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Gevel
1	Ja
2	Ja
3	Ja
3a	Ja
4	Ja
4a	Ja
5	Ja
7	Ja
8	Ja
9	Ja
10	Ja
11	Ja
12	Ja
13	Ja
14	Ja
15	Ja
16	Ja
17	Ja
18	Ja
18a	Ja
7a	Ja
6	Ja
34	Ja
33	Ja
32	Ja
31	Ja
30	Ja
29	Ja
28	Ja
27	Ja
26	Ja
25	Ja
24	Ja
23	Ja
22	Ja
21	Ja
20	Ja
19	Ja
35a	Ja
35	Ja
2a	Ja
36	Ja
37	Ja
38	Ja
39	Ja



Model: toekomstige situatie: Arkelsedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 reconstructietoets Arkelsedijk - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
42	Arkelse Onderweg 54	6,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
41	Arkelse Onderweg 52	1,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
40	Arkelse Onderweg 50	1,77	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
61	Arkelse Onderweg 40	2,04	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
60	Arkelse Onderweg 42-44-46	1,72	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
47	Arkelse Onderweg 64	2,53	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
48	Arkelse Onderweg 66	3,28	Absoluut	9,40	--	--	--	--	--
49	Arkelse Onderweg 68	6,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--
43	Arkelse Onderweg 56	1,75	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--
44	Arkelse Onderweg 58	1,82	Relatief	4,50	--	--	--	--	--
45	Arkelse Onderweg 60	1,83	Relatief	4,50	--	--	--	--	--
46	Arkelse Onderweg 62	2,13	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
50	Arkelse Onderweg 57	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
51	Arkelse Onderweg 61	1,00	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	--
52	Arkelse Onderweg 59	1,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
53	Arkelse Onderweg 55	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
54	Arkelse Onderweg 53	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
55	Arkelse Onderweg 51	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
56	Arkelse Onderweg 49	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
57	Arkelse Onderweg 47	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
58	Arkelse Onderweg 45	1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
59	Van Hooemestraat 72	1,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--

Model: toekomstige situatie: Arkelsedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
reconstructietoets Arkelsedijk - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

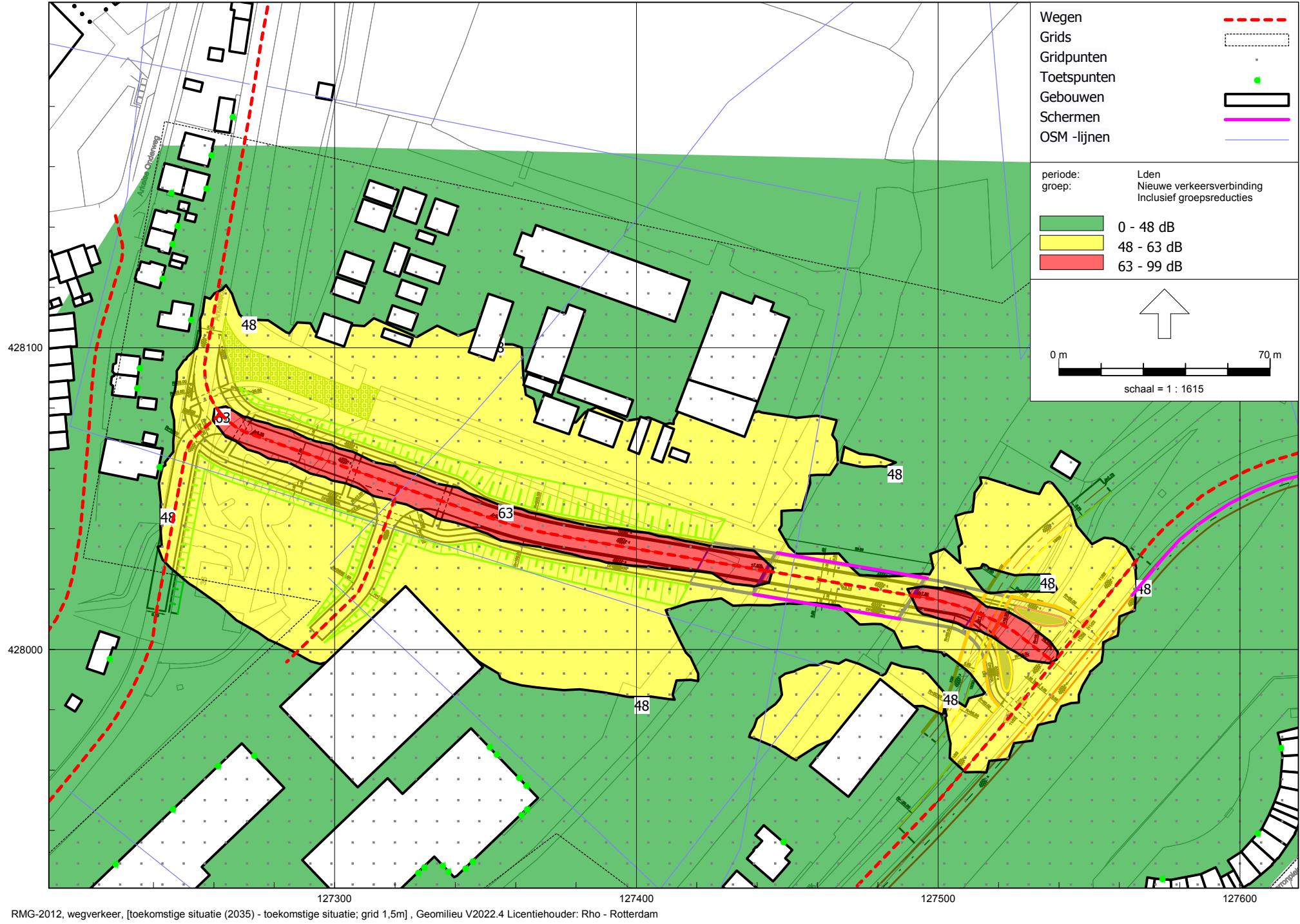
Naam	Gevel
42	Ja
41	Ja
40	Ja
61	Ja
60	Ja
47	Ja
48	Ja
49	Ja
43	Ja
44	Ja
45	Ja
46	Ja
50	Ja
51	Ja
52	Ja
53	Ja
54	Ja
55	Ja
56	Ja
57	Ja
58	Ja
59	Ja

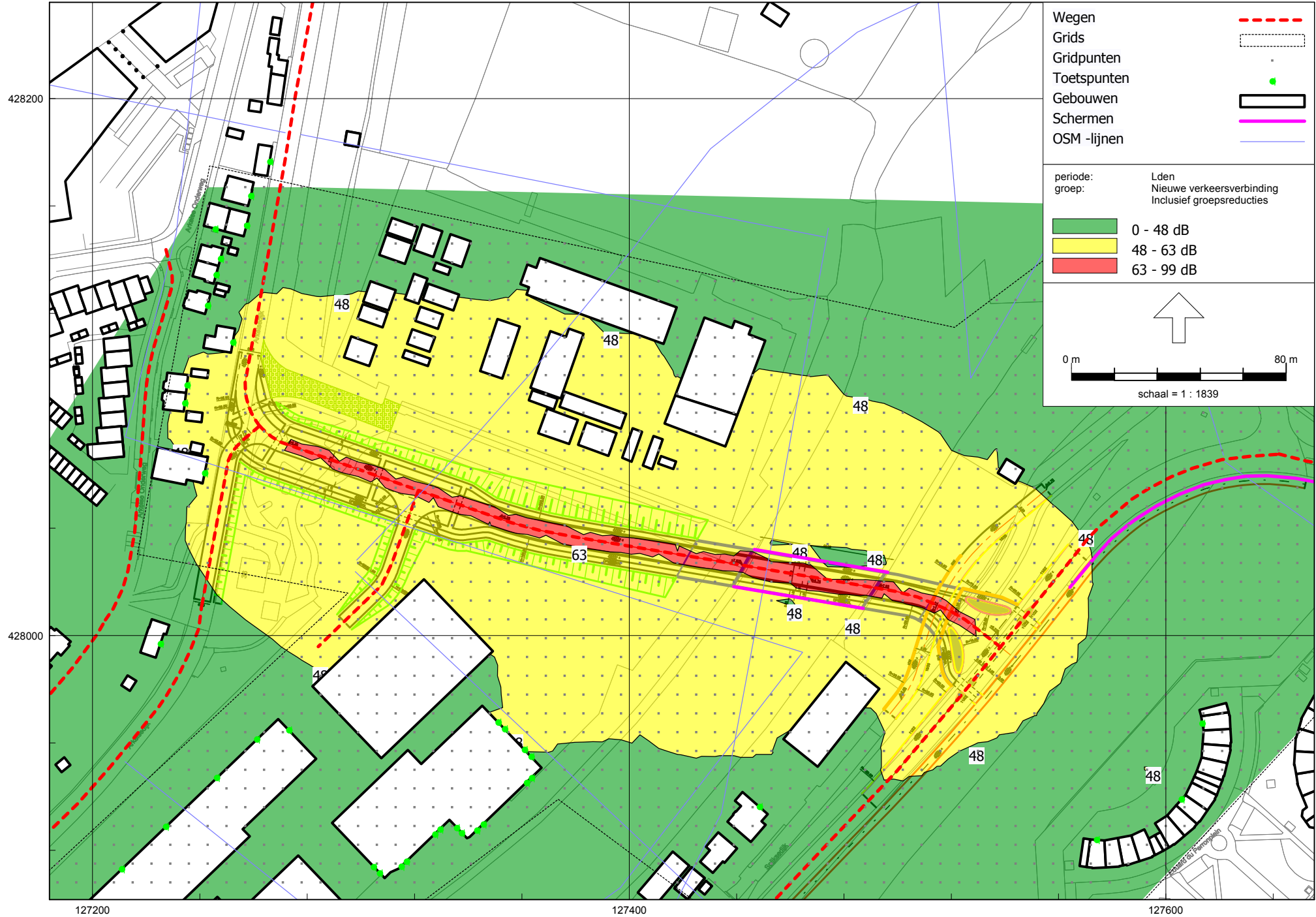


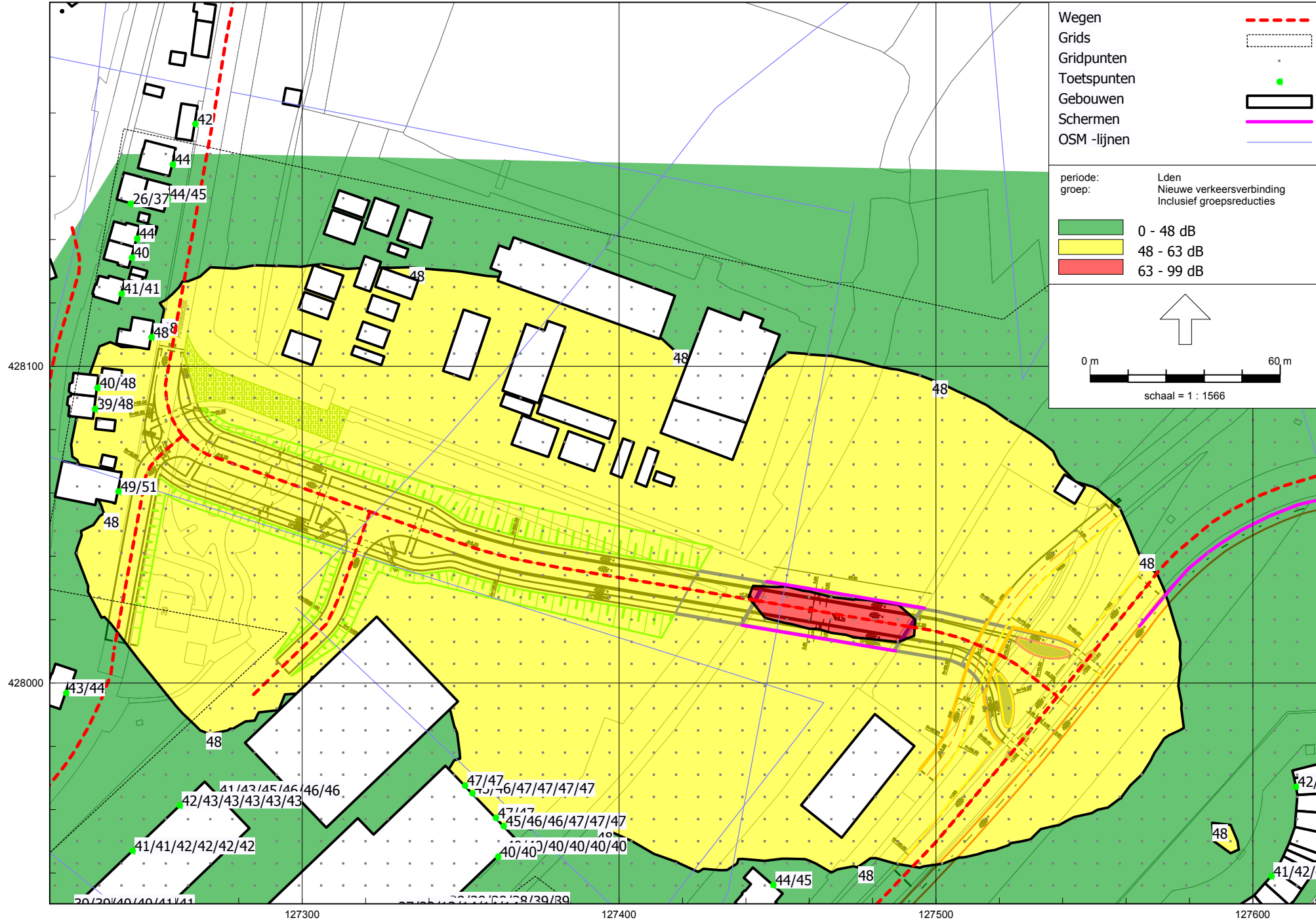
Bijlage 3 Resultaten Nieuwe verkeersverbinding











Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	40,6
10_B	6,50	42,5
10_C	9,50	44,9
10_D	12,50	45,7
10_E	15,50	46,2
10_F	18,50	46,4
11_A	2,50	42,1
11_B	6,50	43,2
11_C	9,50	43,5
11_D	12,50	43,5
11_E	15,50	43,4
11_F	18,50	43,4
12_A	2,50	40,6
12_B	6,50	41,4
12_C	9,50	41,7
12_D	12,50	42,1
12_E	15,50	42,1
12_F	18,50	42,0
13_A	2,50	39,3
13_B	6,50	39,5
13_C	9,50	39,9
13_D	12,50	40,3
13_E	15,50	40,5
13_F	18,50	40,5
14_A	2,50	38,5
14_B	6,50	38,3
14_C	9,50	38,7
14_D	12,50	39,1
14_E	15,50	39,6
14_F	18,50	39,7
15_A	2,50	27,7
15_B	6,50	27,2
15_C	9,50	27,7
15_D	12,50	28,3
15_E	15,50	28,9
15_F	18,50	29,6
17_A	21,50	24,8
17_A	21,50	21,7
17_A	2,50	27,4
17_A	2,50	16,4
17_B	6,50	27,2
17_B	6,50	10,2
17_C	9,50	26,8
17_C	9,50	9,9
17_D	12,50	27,3
17_D	12,50	11,0
17_E	15,50	27,5
17_E	15,50	13,7
17_F	18,50	27,5
17_F	18,50	17,3
18_A	21,50	31,7
18_A	2,50	33,1
18_B	6,50	32,5
18_C	9,50	31,8
18_D	12,50	31,7
18_E	15,50	31,5
18_F	18,50	31,5
19_A	2,50	30,3
19_B	6,50	29,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	30,4
19_D	12,50	30,9
19_E	15,50	31,5
19_F	18,50	32,3
1_A	21,50	47,5
1_A	2,50	45,1
1_B	24,50	47,4
1_B	6,50	46,4
1_C	9,50	46,8
1_D	12,50	47,3
1_E	15,50	47,5
1_F	18,50	47,4
20_A	2,50	36,1
20_B	6,50	35,5
20_C	9,50	35,8
20_D	12,50	36,0
20_E	15,50	36,3
20_F	18,50	36,8
21_A	2,50	35,4
21_B	6,50	34,6
21_C	9,50	34,8
21_D	12,50	35,1
21_E	15,50	35,4
21_F	18,50	35,8
22_A	2,50	18,1
22_B	6,50	16,8
22_C	9,50	16,7
22_D	12,50	16,6
22_E	15,50	16,7
22_F	18,50	16,7
23_A	2,50	19,8
23_B	6,50	10,3
23_C	9,50	10,9
23_D	12,50	12,0
23_E	15,50	14,6
23_F	18,50	19,5
24_A	2,50	31,5
24_B	6,50	30,6
24_C	9,50	30,9
24_D	12,50	31,5
24_E	15,50	31,7
24_F	18,50	32,1
25_A	2,50	32,1
25_B	6,50	31,5
25_C	9,50	31,6
25_D	12,50	32,0
25_E	15,50	31,9
25_F	18,50	32,2
27_A	2,50	32,8
27_B	6,50	32,3
27_C	9,50	32,1
27_D	12,50	32,3
27_E	15,50	32,3
27_F	18,50	32,5
28_A	2,50	22,4
28_B	6,50	18,9
28_C	9,50	19,3
28_D	12,50	19,2
28_E	15,50	20,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	21,3
29_A	2,50	9,8
29_B	6,50	9,4
29_C	9,50	9,8
29_D	12,50	11,2
29_E	15,50	13,0
29_F	18,50	15,9
2_A	2,50	45,0
2_A	21,50	46,8
2_B	6,50	46,2
2_B	24,50	46,8
2_C	9,50	46,4
2_D	12,50	46,7
2_E	15,50	46,8
2_F	18,50	46,9
30_A	20,50	13,1
30_A	1,50	17,7
30_B	5,50	22,2
30_C	8,50	21,2
30_D	11,50	19,3
30_E	14,50	20,1
30_F	17,50	19,0
31_A	20,50	28,2
31_A	20,50	28,2
31_A	1,50	29,4
31_A	1,50	29,1
31_B	5,50	29,8
31_B	5,50	29,2
31_C	8,50	29,5
31_C	8,50	29,1
31_D	11,50	28,8
31_D	11,50	28,5
31_E	14,50	28,8
31_E	14,50	28,5
31_F	17,50	28,6
31_F	17,50	28,2
32_A	20,50	27,7
32_A	1,50	29,0
32_B	5,50	28,7
32_C	8,50	28,7
32_D	11,50	28,4
32_E	14,50	28,3
32_F	17,50	27,8
33_A	20,50	--
33_A	1,50	16,2
33_B	5,50	16,4
33_C	8,50	16,3
33_D	11,50	16,7
33_E	14,50	18,0
33_F	17,50	10,6
36_A	21,50	31,1
36_A	2,50	32,2
36_B	6,50	32,2
36_C	9,50	31,9
36_D	12,50	31,7
36_E	15,50	30,9
36_F	18,50	30,9
37_A	21,50	25,1
37_A	2,50	27,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	27,6
37_C	9,50	27,7
37_D	12,50	27,8
37_E	15,50	24,8
37_F	18,50	25,2
38_A	21,50	24,6
38_A	2,50	26,0
38_B	6,50	26,2
38_C	9,50	26,9
38_D	12,50	27,2
38_E	15,50	23,8
38_F	18,50	24,1
39_A	21,50	25,2
39_A	2,50	22,8
39_B	6,50	25,0
39_C	9,50	23,2
39_D	12,50	23,8
39_E	15,50	22,8
39_F	18,50	23,2
3_A	21,50	40,1
3_A	2,50	40,0
3_B	24,50	40,0
3_B	6,50	40,4
3_C	9,50	39,9
3_D	12,50	40,2
3_E	15,50	40,3
3_F	18,50	40,3
40_A	1,50	38,8
40_B	4,50	48,2
41_A	1,50	39,7
41_B	4,50	48,2
42_A	1,50	47,5
43_A	4,50	41,4
43_B	7,50	40,9
44_A	4,50	39,7
45_A	4,50	44,5
46_A	1,50	25,8
46_B	4,50	37,3
47_A	4,50	43,5
47_B	7,50	44,5
48_A	9,40	44,3
49_A	1,50	42,1
4_A	21,50	38,5
4_A	2,50	38,4
4_B	24,50	38,5
4_B	6,50	38,4
4_C	9,50	37,9
4_D	12,50	38,4
4_E	15,50	38,6
4_F	18,50	38,7
50_A	21,50	14,9
50_A	2,50	20,1
50_B	6,50	8,4
50_C	9,50	7,2
50_D	12,50	7,6
50_E	15,50	8,8
50_F	18,50	10,8
51_A	20,50	11,7
51_A	1,50	20,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	20,7
51_C	8,50	21,1
51_D	11,50	21,7
51_E	14,50	21,7
51_F	17,50	7,0
52_A	20,50	18,6
52_A	1,50	21,1
52_B	5,50	21,3
52_C	8,50	21,7
52_D	11,50	22,6
52_E	14,50	18,3
52_F	17,50	16,8
53_A	20,50	--
53_A	1,50	6,0
53_B	5,50	6,3
53_C	8,50	7,1
53_D	11,50	9,9
53_E	14,50	12,2
53_F	17,50	--
54_A	20,50	--
54_A	1,50	6,5
54_B	5,50	11,9
54_C	8,50	5,2
54_D	11,50	8,2
54_E	14,50	-1,0
54_F	17,50	-4,3
55_A	1,50	10,6
55_B	5,50	7,9
55_C	8,50	6,0
55_D	11,50	5,7
56_A	1,50	26,7
56_B	5,50	26,7
56_C	8,50	26,6
56_D	11,50	26,8
57_A	1,50	25,7
57_B	5,50	26,2
57_C	8,50	26,1
57_D	11,50	26,2
58_A	1,50	15,8
58_B	5,50	17,6
58_C	8,50	18,4
58_D	11,50	20,6
59.1_A	1,50	29,7
59.1_B	4,50	35,2
59.1_C	7,50	35,2
59.2_A	1,50	29,6
59.2_B	4,50	34,3
59.2_C	7,50	34,2
59.3_A	1,50	29,6
59.3_B	4,50	33,9
59.3_C	7,50	33,8
59.4_A	1,50	20,0
59.4_B	4,50	24,0
59.4_C	7,50	26,5
59.5_A	1,50	31,8
59.5_B	4,50	32,7
59.5_C	7,50	32,7
59.6_A	1,50	31,5
59.6_B	4,50	31,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	32,2
59.7_A	1,50	31,6
59.7_B	4,50	31,8
59.7_C	7,50	32,3
59_A	1,50	23,0
59_B	4,50	30,5
59_C	7,50	30,5
5_A	21,50	15,9
5_A	2,50	26,6
5_B	24,50	18,3
5_B	6,50	23,9
5_C	9,50	11,2
5_D	12,50	11,8
5_E	15,50	12,7
5_F	18,50	13,9
60_A	4,50	49,3
60_B	7,50	50,9
61_A	4,50	43,4
61_B	7,50	44,5
62.1_A	1,50	16,8
62.1_B	4,50	19,4
62.1_C	7,50	23,8
62.2_A	1,50	32,4
62.2_B	4,50	33,2
62.2_C	7,50	32,9
62.3_A	1,50	19,3
62.3_B	4,50	21,4
62.3_C	7,50	17,8
62_A	1,50	28,9
62_B	4,50	36,2
62_C	7,50	36,7
63.1_A	1,50	24,3
63.1_B	4,50	29,0
63.1_C	7,50	25,6
63.2_A	1,50	31,5
63.2_B	4,50	34,1
63.2_C	7,50	36,8
63.3_A	1,50	32,7
63.3_B	4,50	33,4
63.3_C	7,50	34,0
63.4_A	1,50	32,1
63.4_B	4,50	32,4
63.4_C	7,50	33,1
63.5_A	1,50	16,8
63.5_B	4,50	19,4
63.5_C	7,50	21,8
63_A	1,50	25,4
63_B	4,50	28,9
63_C	7,50	27,7
64_A	1,50	43,7
64_B	4,50	45,3
65_A	1,50	39,9
65_B	4,50	41,6
66_A	1,50	41,6
66_B	4,50	43,2
66_C	7,50	43,7
67_A	1,50	40,8
67_B	4,50	41,9
67_C	7,50	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe verkeersverbinding
 Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	40,6
68_B	4,50	42,7
68_C	7,50	43,8
6_A	21,50	15,5
6_A	2,50	26,9
6_B	24,50	19,7
6_B	6,50	23,4
6_C	9,50	13,1
6_D	12,50	13,7
6_E	15,50	13,9
6_F	18,50	14,2
7_A	21,50	27,5
7_A	2,50	30,5
7_B	24,50	27,8
7_B	6,50	30,2
7_C	9,50	19,2
7_D	12,50	20,2
7_E	15,50	20,8
7_F	18,50	21,7
8_A	21,50	34,2
8_A	2,50	25,6
8_B	24,50	34,3
8_B	6,50	25,3
8_C	9,50	27,2
8_D	12,50	30,2
8_E	15,50	31,4
8_F	18,50	31,9
9_A	21,50	32,2
9_A	2,50	31,1
9_B	6,50	31,1
9_C	9,50	30,2
9_D	12,50	30,9
9_E	15,50	31,4
9_F	18,50	31,8
9a_A	2,50	31,1
9a_A	21,50	31,8
9a_B	6,50	31,5
9a_C	9,50	29,8
9a_D	12,50	30,6
9a_E	15,50	31,1
9a_F	18,50	31,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

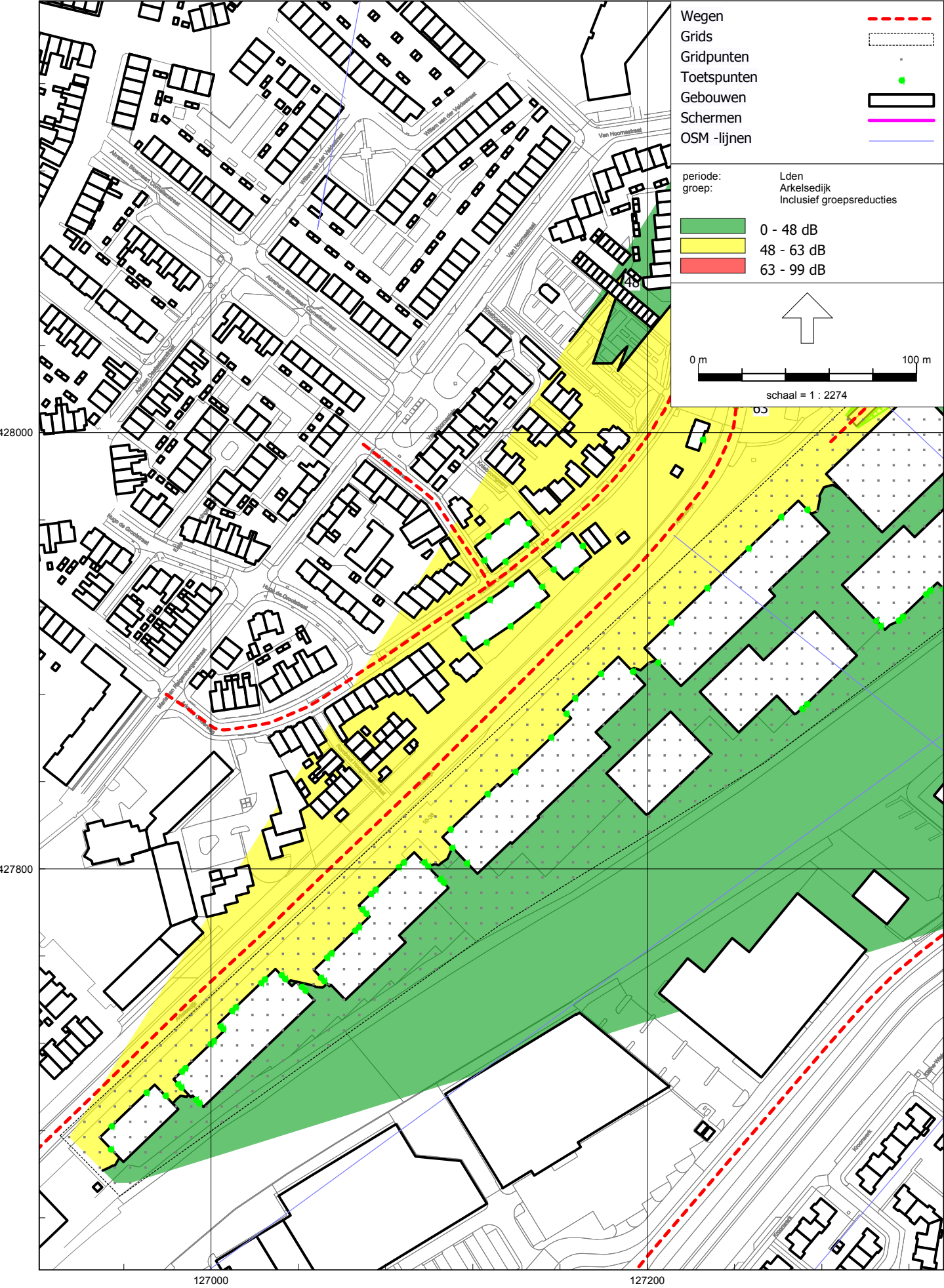


Bijlage 4 Resultaten bestaande wegen versus nieuwe woningen

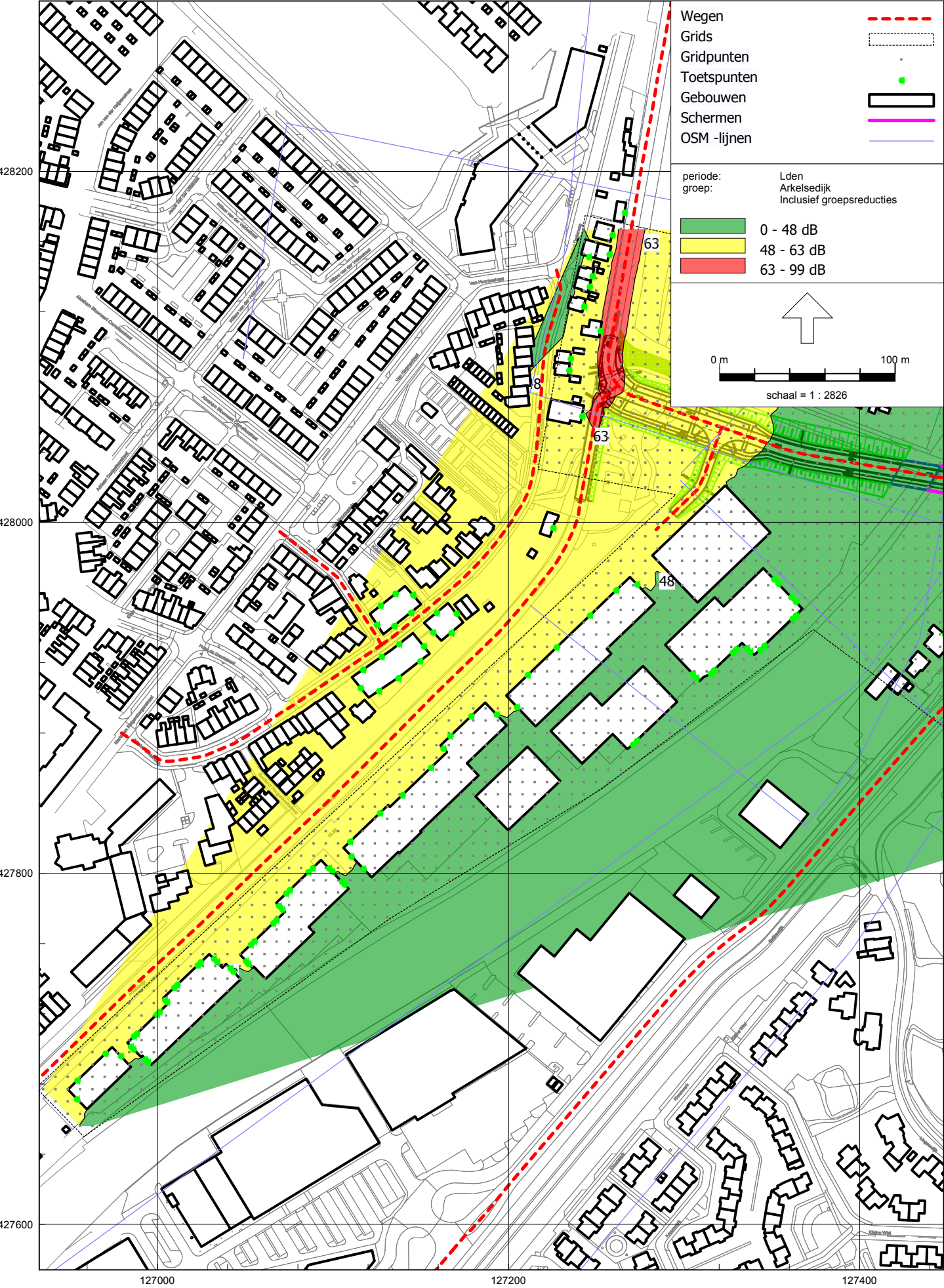




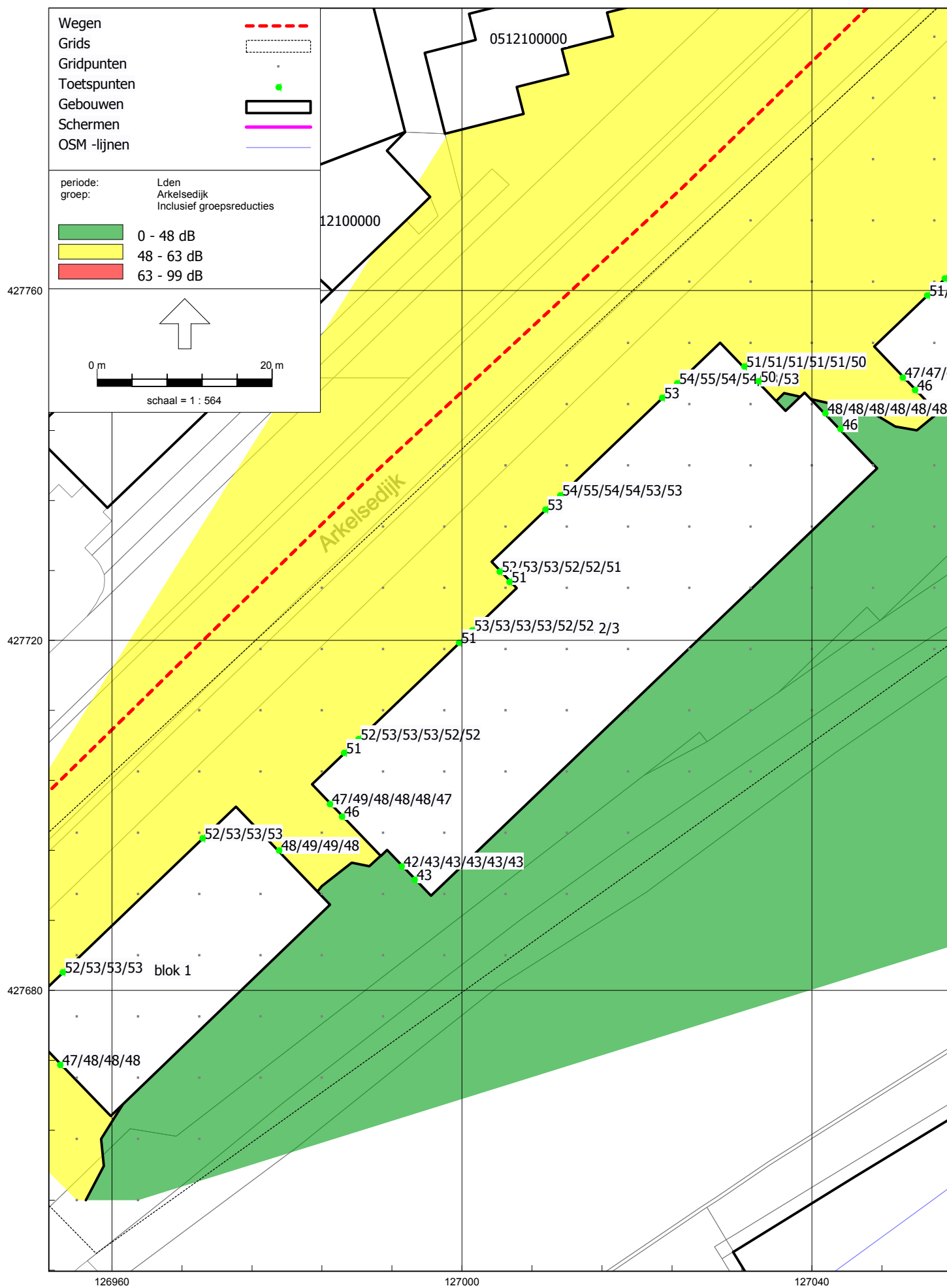
Resultaten Arkelsedijk



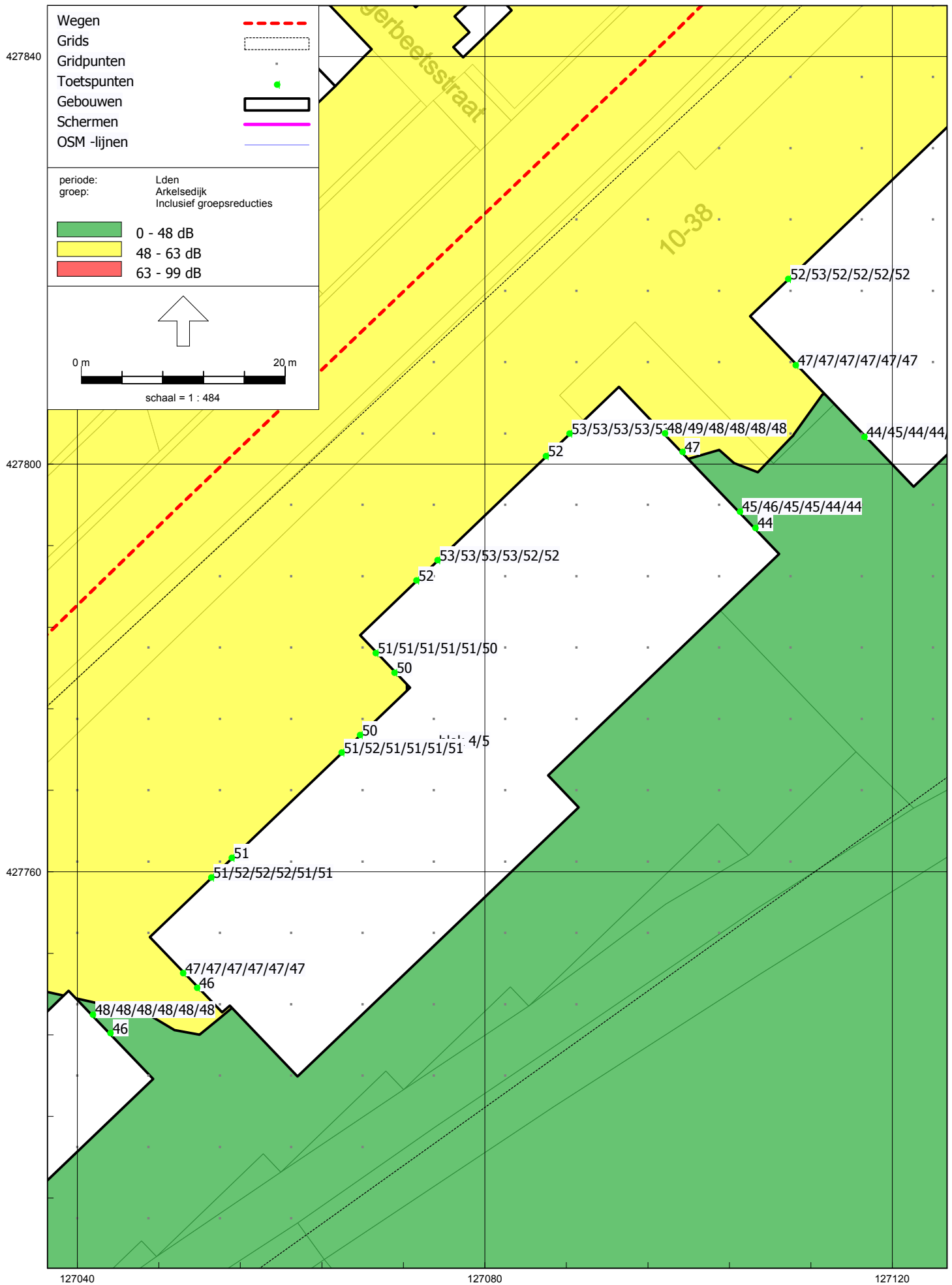
Resultaten Arkelsedijk



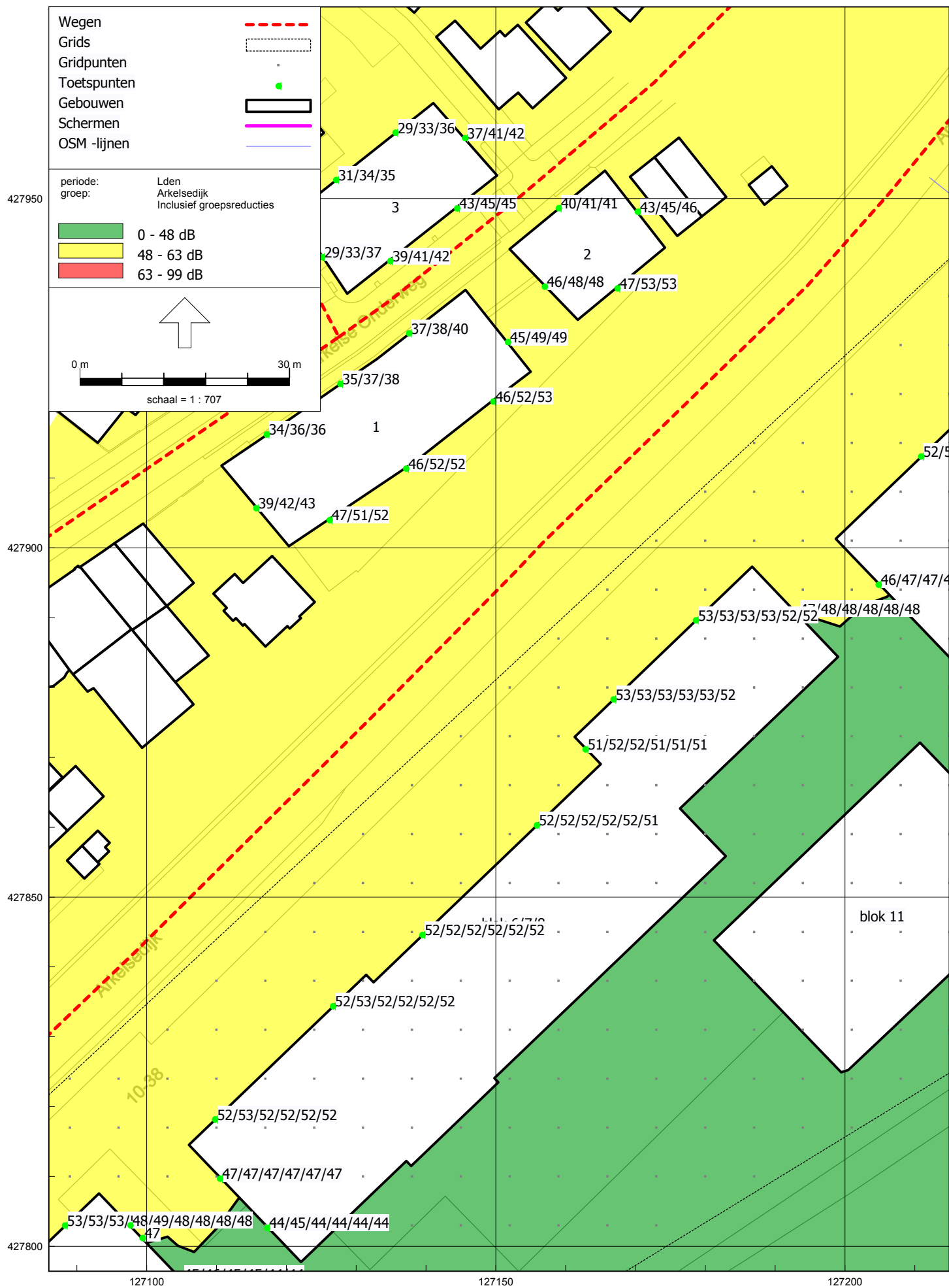
Resultaten Arkelsedijk (blok 1 en blok 2/3)



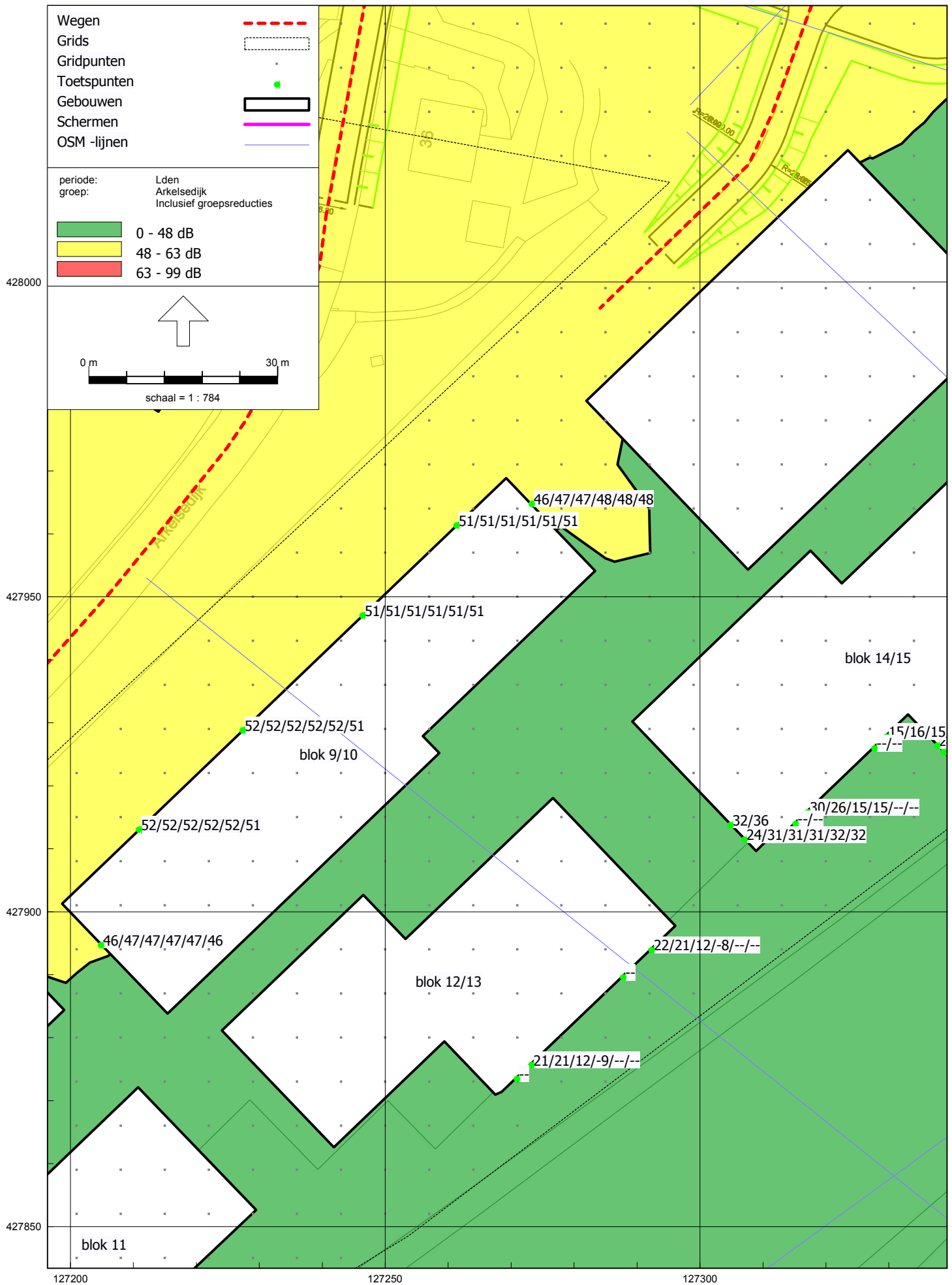
Resultaten Arkelsedijk (blok 4/5)



Resultaten Arkelsedijk (blok 6/7/8 en Nettoramelocatie)



Resultaten Arkelsedijk (blok 9/10)



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Arkelsedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	46,1
10_B	6,50	47,0
10_C	9,50	47,5
10_D	12,50	47,7
10_E	15,50	47,9
10_F	18,50	48,0
11_A	2,50	50,5
11_B	6,50	50,9
11_C	9,50	51,0
11_D	12,50	51,0
11_E	15,50	50,9
11_F	18,50	50,8
12_A	2,50	51,1
12_B	6,50	51,3
12_C	9,50	51,3
12_D	12,50	51,3
12_E	15,50	51,3
12_F	18,50	51,1
13_A	2,50	51,6
13_B	6,50	51,8
13_C	9,50	51,8
13_D	12,50	51,7
13_E	15,50	51,5
13_F	18,50	51,3
14_A	2,50	51,7
14_B	6,50	51,9
14_C	9,50	51,9
14_D	12,50	51,8
14_E	15,50	51,6
14_F	18,50	51,2
15_A	2,50	45,9
15_B	6,50	46,6
15_C	9,50	46,7
15_D	12,50	46,8
15_E	15,50	46,6
15_F	18,50	46,2
17_A	21,50	46,7
17_A	21,50	43,6
17_A	2,50	48,2
17_A	2,50	44,8
17_B	6,50	48,7
17_B	6,50	45,5
17_C	9,50	48,3
17_C	9,50	44,7
17_D	12,50	48,2
17_D	12,50	44,7
17_E	15,50	48,0
17_E	15,50	44,3
17_F	18,50	47,8
17_F	18,50	44,2
18_A	21,50	51,8
18_A	2,50	53,2
18_B	6,50	53,3
18_C	9,50	53,1
18_D	12,50	52,8
18_E	15,50	52,5
18_F	18,50	52,2
19_A	2,50	47,3
19_B	6,50	47,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Arkelsedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	48,0
19_D	12,50	48,0
19_E	15,50	48,0
19_F	18,50	47,9
1_A	21,50	43,1
1_A	2,50	35,9
1_B	24,50	43,2
1_B	6,50	38,3
1_C	9,50	41,4
1_D	12,50	42,4
1_E	15,50	42,8
1_F	18,50	43,0
20_A	2,50	52,8
20_B	6,50	53,0
20_C	9,50	52,9
20_D	12,50	52,8
20_E	15,50	52,5
20_F	18,50	52,0
21_A	2,50	52,8
21_B	6,50	53,0
21_C	9,50	53,0
21_D	12,50	52,9
21_E	15,50	52,5
21_F	18,50	52,0
22_A	2,50	51,4
22_B	6,50	51,6
22_C	9,50	51,5
22_D	12,50	51,4
22_E	15,50	51,2
22_F	18,50	50,8
23_A	2,50	51,9
23_B	6,50	52,1
23_C	9,50	52,1
23_D	12,50	52,0
23_E	15,50	51,8
23_F	18,50	51,4
24_A	2,50	52,0
24_B	6,50	52,2
24_C	9,50	52,1
24_D	12,50	52,0
24_E	15,50	51,8
24_F	18,50	51,6
25_A	2,50	52,4
25_B	6,50	52,5
25_C	9,50	52,4
25_D	12,50	52,2
25_E	15,50	52,0
25_F	18,50	51,7
27_A	2,50	52,4
27_B	6,50	52,6
27_C	9,50	52,3
27_D	12,50	52,1
27_E	15,50	51,9
27_F	18,50	51,7
28_A	2,50	47,0
28_B	6,50	47,4
28_C	9,50	47,1
28_D	12,50	47,0
28_E	15,50	46,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Arkelsedijk Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	46,6
29_A	2,50	44,2
29_B	6,50	44,9
29_C	9,50	44,4
29_D	12,50	44,3
29_E	15,50	44,0
29_F	18,50	43,9
2_A	2,50	37,0
2_A	21,50	42,2
2_B	6,50	38,6
2_B	24,50	42,2
2_C	9,50	40,2
2_D	12,50	41,1
2_E	15,50	41,6
2_F	18,50	41,8
30_A	20,50	46,2
30_A	1,50	47,7
30_B	5,50	48,4
30_C	8,50	48,4
30_D	11,50	48,2
30_E	14,50	48,0
30_F	17,50	47,9
31_A	20,50	49,9
31_A	20,50	52,5
31_A	1,50	50,9
31_A	1,50	54,2
31_B	5,50	51,2
31_B	5,50	54,6
31_C	8,50	51,2
31_C	8,50	54,4
31_D	11,50	51,0
31_D	11,50	54,2
31_E	14,50	50,7
31_E	14,50	53,5
31_F	17,50	50,4
31_F	17,50	53,0
32_A	20,50	52,5
32_A	1,50	54,2
32_B	5,50	54,6
32_C	8,50	54,4
32_D	11,50	54,2
32_E	14,50	53,4
32_F	17,50	53,0
33_A	20,50	51,1
33_A	1,50	52,1
33_B	5,50	52,7
33_C	8,50	52,6
33_D	11,50	52,4
33_E	14,50	51,8
33_F	17,50	51,5
36_A	21,50	51,8
36_A	2,50	53,1
36_B	6,50	53,3
36_C	9,50	53,1
36_D	12,50	52,8
36_E	15,50	52,5
36_F	18,50	52,1
37_A	21,50	50,1
37_A	2,50	51,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Arkelsedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	51,4
37_C	9,50	51,2
37_D	12,50	51,1
37_E	15,50	50,8
37_F	18,50	50,4
38_A	21,50	50,4
38_A	2,50	51,4
38_B	6,50	51,7
38_C	9,50	51,5
38_D	12,50	51,4
38_E	15,50	51,1
38_F	18,50	50,8
39_A	21,50	50,6
39_A	2,50	51,5
39_B	6,50	51,8
39_C	9,50	51,8
39_D	12,50	51,5
39_E	15,50	51,4
39_F	18,50	50,9
3_A	21,50	--
3_A	2,50	32,6
3_B	24,50	--
3_B	6,50	31,0
3_C	9,50	13,7
3_D	12,50	13,9
3_E	15,50	10,6
3_F	18,50	--
40_A	1,50	52,2
40_B	4,50	56,1
41_A	1,50	51,6
41_B	4,50	56,2
42_A	1,50	62,7
43_A	4,50	56,0
43_B	7,50	56,5
44_A	4,50	57,6
45_A	4,50	57,4
46_A	1,50	44,4
46_B	4,50	51,6
47_A	4,50	61,2
47_B	7,50	61,1
48_A	9,40	60,9
49_A	1,50	64,6
4_A	21,50	--
4_A	2,50	33,1
4_B	24,50	--
4_B	6,50	29,4
4_C	9,50	2,6
4_D	12,50	2,7
4_E	15,50	--
4_F	18,50	--
50_A	21,50	45,6
50_A	2,50	46,9
50_B	6,50	47,2
50_C	9,50	47,2
50_D	12,50	47,2
50_E	15,50	47,1
50_F	18,50	46,6
51_A	20,50	51,4
51_A	1,50	52,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Arkelsedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	53,2
51_C	8,50	53,1
51_D	11,50	52,9
51_E	14,50	52,4
51_F	17,50	51,8
52_A	20,50	51,5
52_A	1,50	52,4
52_B	5,50	53,1
52_C	8,50	53,1
52_D	11,50	52,9
52_E	14,50	52,5
52_F	17,50	51,8
53_A	20,50	46,4
53_A	1,50	47,4
53_B	5,50	48,5
53_C	8,50	48,5
53_D	11,50	48,3
53_E	14,50	48,1
53_F	17,50	46,8
54_A	20,50	42,6
54_A	1,50	41,6
54_B	5,50	42,8
54_C	8,50	42,7
54_D	11,50	42,7
54_E	14,50	42,7
54_F	17,50	42,6
55_A	1,50	47,8
55_B	5,50	48,7
55_C	8,50	48,7
55_D	11,50	48,5
56_A	1,50	52,1
56_B	5,50	53,3
56_C	8,50	53,2
56_D	11,50	53,0
57_A	1,50	51,9
57_B	5,50	53,3
57_C	8,50	53,2
57_D	11,50	52,9
58_A	1,50	47,1
58_B	5,50	48,4
58_C	8,50	48,4
58_D	11,50	48,3
59.1_A	1,50	46,5
59.1_B	4,50	52,5
59.1_C	7,50	52,9
59.2_A	1,50	46,3
59.2_B	4,50	52,0
59.2_C	7,50	52,5
59.3_A	1,50	46,5
59.3_B	4,50	51,5
59.3_C	7,50	51,9
59.4_A	1,50	38,6
59.4_B	4,50	42,3
59.4_C	7,50	43,0
59.5_A	1,50	33,8
59.5_B	4,50	36,1
59.5_C	7,50	35,8
59.6_A	1,50	34,7
59.6_B	4,50	36,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Arkelsedijk Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	37,8
59.7_A	1,50	36,9
59.7_B	4,50	38,3
59.7_C	7,50	39,6
59_A	1,50	45,4
59_B	4,50	49,0
59_C	7,50	49,3
5_A	21,50	23,2
5_A	2,50	20,3
5_B	24,50	25,4
5_B	6,50	20,6
5_C	9,50	20,5
5_D	12,50	20,8
5_E	15,50	20,6
5_F	18,50	21,2
60_A	4,50	59,8
60_B	7,50	60,0
61_A	4,50	55,3
61_B	7,50	55,3
62.1_A	1,50	45,5
62.1_B	4,50	48,0
62.1_C	7,50	48,4
62.2_A	1,50	39,6
62.2_B	4,50	41,1
62.2_C	7,50	41,2
62.3_A	1,50	42,8
62.3_B	4,50	45,5
62.3_C	7,50	45,9
62_A	1,50	46,9
62_B	4,50	52,8
62_C	7,50	53,2
63.1_A	1,50	29,2
63.1_B	4,50	33,4
63.1_C	7,50	36,1
63.2_A	1,50	37,4
63.2_B	4,50	40,5
63.2_C	7,50	42,2
63.3_A	1,50	43,4
63.3_B	4,50	44,7
63.3_C	7,50	45,2
63.4_A	1,50	39,2
63.4_B	4,50	40,8
63.4_C	7,50	42,2
63.5_A	1,50	28,9
63.5_B	4,50	33,0
63.5_C	7,50	37,2
63_A	1,50	31,0
63_B	4,50	34,4
63_C	7,50	35,4
64_A	1,50	37,3
64_B	4,50	37,2
65_A	1,50	34,7
65_B	4,50	35,7
66_A	1,50	29,9
66_B	4,50	34,5
66_C	7,50	35,0
67_A	1,50	28,7
67_B	4,50	33,8
67_C	7,50	35,2

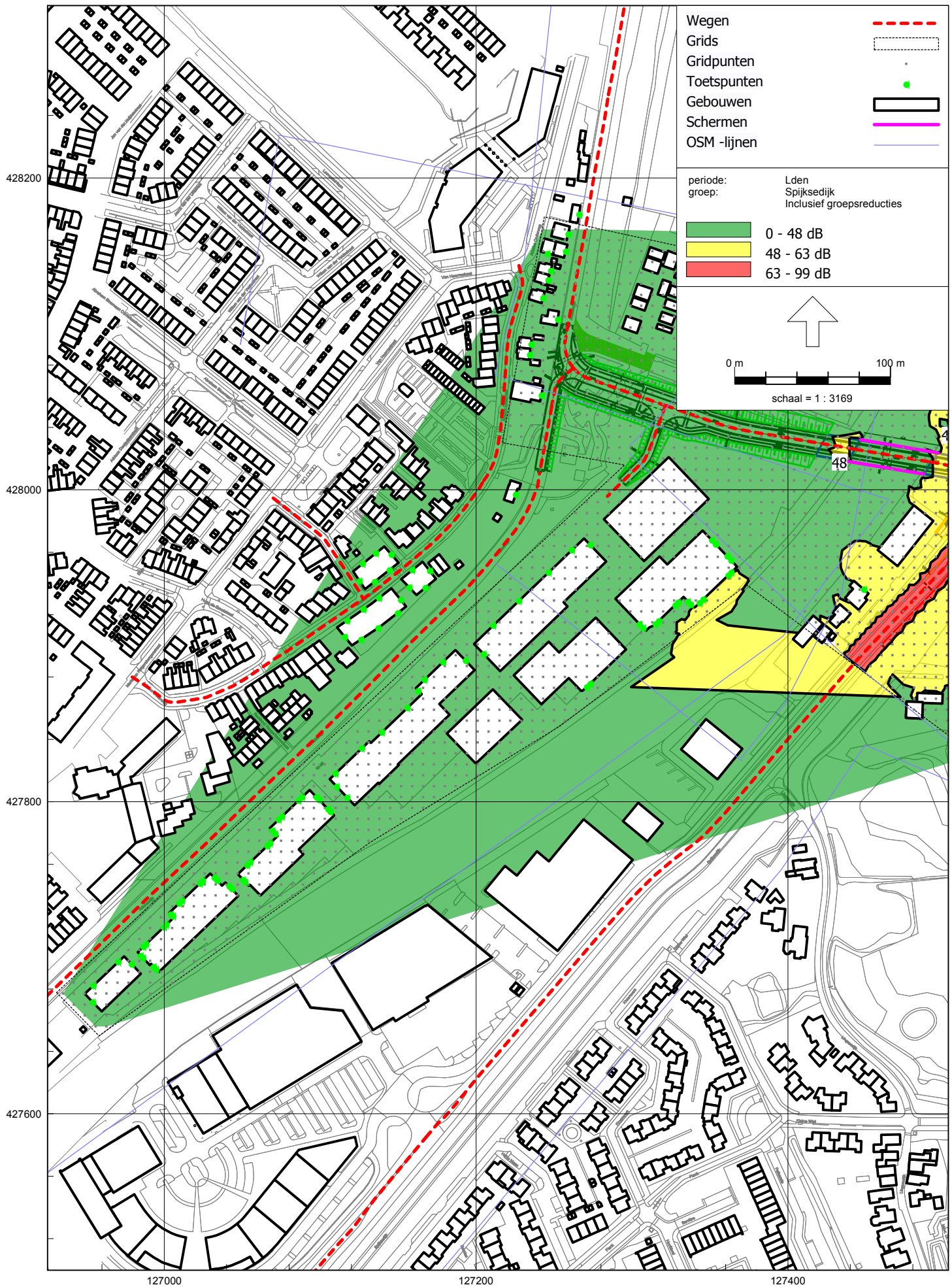
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Arkelsedijk Ja

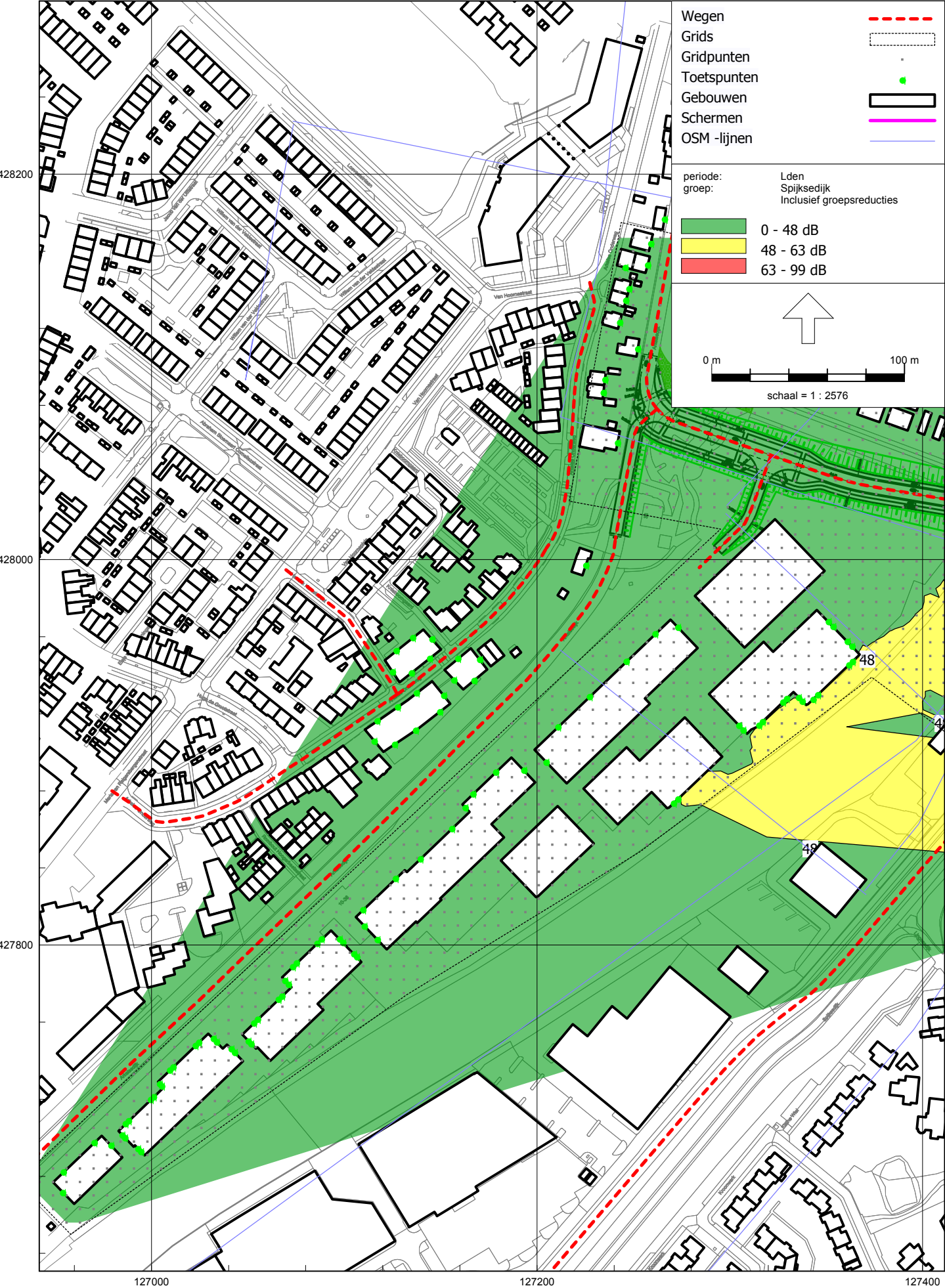
Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	28,0
68_B	4,50	33,5
68_C	7,50	35,8
6_A	21,50	--
6_A	2,50	15,5
6_B	24,50	--
6_B	6,50	15,8
6_C	9,50	15,4
6_D	12,50	15,4
6_E	15,50	--
6_F	18,50	--
7_A	21,50	--
7_A	2,50	29,6
7_B	24,50	--
7_B	6,50	26,3
7_C	9,50	15,3
7_D	12,50	15,4
7_E	15,50	--
7_F	18,50	--
8_A	21,50	32,1
8_A	2,50	24,3
8_B	24,50	36,3
8_B	6,50	31,2
8_C	9,50	31,2
8_D	12,50	31,4
8_E	15,50	31,6
8_F	18,50	32,1
9_A	21,50	--
9_A	2,50	20,6
9_B	6,50	21,3
9_C	9,50	12,2
9_D	12,50	-9,2
9_E	15,50	--
9_F	18,50	--
9a_A	2,50	21,9
9a_A	21,50	--
9a_B	6,50	21,4
9a_C	9,50	11,8
9a_D	12,50	-7,8
9a_E	15,50	--
9a_F	18,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

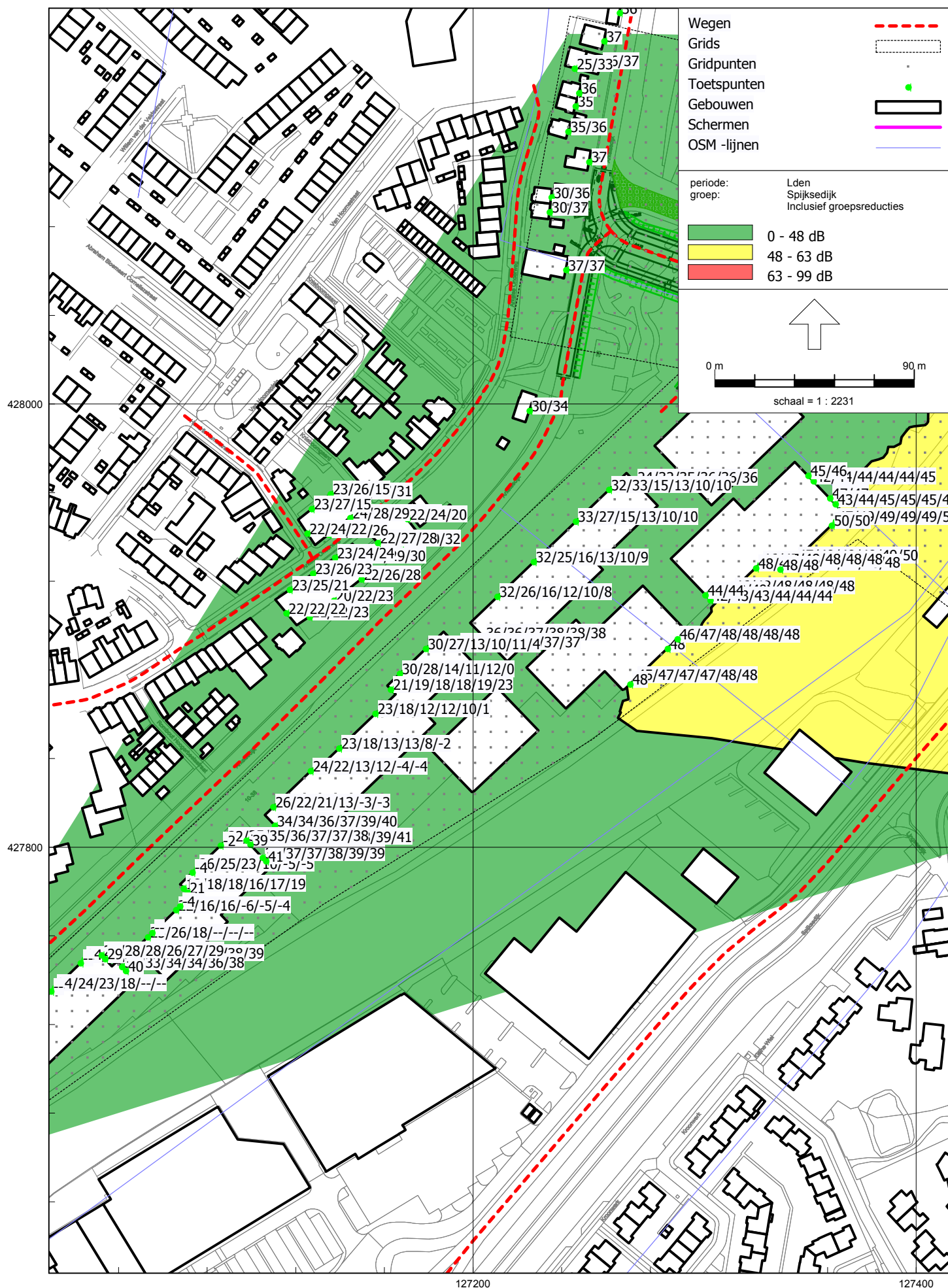
Resultaten Spijksedijk



Resultaten Spijksedijk



Resultaten Spijksedijk



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	24,5
10_B	6,50	32,1
10_C	9,50	35,3
10_D	12,50	35,9
10_E	15,50	36,0
10_F	18,50	36,3
11_A	2,50	31,7
11_B	6,50	32,7
11_C	9,50	15,0
11_D	12,50	13,0
11_E	15,50	9,9
11_F	18,50	10,5
12_A	2,50	32,8
12_B	6,50	27,1
12_C	9,50	15,4
12_D	12,50	12,8
12_E	15,50	9,7
12_F	18,50	10,3
13_A	2,50	31,7
13_B	6,50	25,5
13_C	9,50	16,1
13_D	12,50	12,8
13_E	15,50	9,9
13_F	18,50	9,0
14_A	2,50	31,7
14_B	6,50	25,7
14_C	9,50	15,8
14_D	12,50	12,5
14_E	15,50	9,5
14_F	18,50	7,9
15_A	2,50	36,0
15_B	6,50	36,3
15_C	9,50	36,9
15_D	12,50	37,5
15_E	15,50	38,2
15_F	18,50	38,4
17_A	21,50	38,8
17_A	21,50	40,7
17_A	2,50	35,3
17_A	2,50	37,2
17_B	6,50	34,7
17_B	6,50	36,9
17_C	9,50	35,7
17_C	9,50	37,4
17_D	12,50	36,8
17_D	12,50	38,0
17_E	15,50	37,5
17_E	15,50	38,8
17_F	18,50	37,7
17_F	18,50	39,4
18_A	21,50	-2,2
18_A	2,50	31,6
18_B	6,50	26,0
18_C	9,50	22,8
18_D	12,50	11,9
18_E	15,50	-4,5
18_F	18,50	-4,5
19_A	2,50	34,7
19_B	6,50	35,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Spijksedijk Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	35,6
19_D	12,50	36,2
19_E	15,50	36,9
19_F	18,50	37,4
1_A	21,50	45,2
1_A	2,50	42,4
1_B	24,50	45,5
1_B	6,50	43,6
1_C	9,50	43,7
1_D	12,50	44,3
1_E	15,50	44,4
1_F	18,50	44,9
20_A	2,50	29,8
20_B	6,50	26,6
20_C	9,50	13,0
20_D	12,50	10,4
20_E	15,50	10,9
20_F	18,50	3,6
21_A	2,50	30,0
21_B	6,50	27,7
21_C	9,50	14,4
21_D	12,50	11,0
21_E	15,50	11,6
21_F	18,50	-0,4
22_A	2,50	20,7
22_B	6,50	18,7
22_C	9,50	17,7
22_D	12,50	18,3
22_E	15,50	19,3
22_F	18,50	23,2
23_A	2,50	22,8
23_B	6,50	17,8
23_C	9,50	12,3
23_D	12,50	12,4
23_E	15,50	10,5
23_F	18,50	0,7
24_A	2,50	22,6
24_B	6,50	18,0
24_C	9,50	13,3
24_D	12,50	13,3
24_E	15,50	7,8
24_F	18,50	-2,5
25_A	2,50	24,4
25_B	6,50	21,8
25_C	9,50	13,0
25_D	12,50	12,5
25_E	15,50	-4,3
25_F	18,50	-4,3
27_A	2,50	25,8
27_B	6,50	22,3
27_C	9,50	20,8
27_D	12,50	12,9
27_E	15,50	-2,8
27_F	18,50	-2,7
28_A	2,50	33,5
28_B	6,50	34,1
28_C	9,50	35,8
28_D	12,50	37,4
28_E	15,50	38,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	40,1
29_A	2,50	33,3
29_B	6,50	34,3
29_C	9,50	36,4
29_D	12,50	38,1
29_E	15,50	39,4
29_F	18,50	40,5
2_A	2,50	43,0
2_A	21,50	46,5
2_B	6,50	44,5
2_B	24,50	46,6
2_C	9,50	45,1
2_D	12,50	45,4
2_E	15,50	45,5
2_F	18,50	46,3
30_A	20,50	39,6
30_A	1,50	32,3
30_B	5,50	32,7
30_C	8,50	33,6
30_D	11,50	33,8
30_E	14,50	36,2
30_F	17,50	38,4
31_A	20,50	29,3
31_A	20,50	--
31_A	1,50	27,1
31_A	1,50	23,8
31_B	5,50	28,0
31_B	5,50	23,3
31_C	8,50	28,2
31_C	8,50	22,6
31_D	11,50	25,8
31_D	11,50	17,7
31_E	14,50	26,8
31_E	14,50	--
31_F	17,50	28,8
31_F	17,50	--
32_A	20,50	--
32_A	1,50	24,2
32_B	5,50	23,8
32_C	8,50	22,6
32_D	11,50	18,3
32_E	14,50	--
32_F	17,50	--
33_A	20,50	18,4
33_A	1,50	18,0
33_B	5,50	18,0
33_C	8,50	15,3
33_D	11,50	16,5
33_E	14,50	21,3
33_F	17,50	20,0
36_A	21,50	-4,3
36_A	2,50	26,2
36_B	6,50	25,5
36_C	9,50	23,2
36_D	12,50	9,9
36_E	15,50	-4,6
36_F	18,50	-4,5
37_A	21,50	21,4
37_A	2,50	18,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	17,5
37_C	9,50	17,9
37_D	12,50	16,1
37_E	15,50	16,8
37_F	18,50	18,6
38_A	21,50	-4,3
38_A	2,50	22,1
38_B	6,50	15,6
38_C	9,50	15,7
38_D	12,50	-5,9
38_E	15,50	-4,9
38_F	18,50	-4,1
39_A	21,50	--
39_A	2,50	24,8
39_B	6,50	25,8
39_C	9,50	18,3
39_D	12,50	--
39_E	15,50	--
39_F	18,50	--
3_A	21,50	49,9
3_A	2,50	47,3
3_B	24,50	50,1
3_B	6,50	48,7
3_C	9,50	49,1
3_D	12,50	49,2
3_E	15,50	49,4
3_F	18,50	49,7
40_A	1,50	30,1
40_B	4,50	36,8
41_A	1,50	29,8
41_B	4,50	36,3
42_A	1,50	36,7
43_A	4,50	35,0
43_B	7,50	36,4
44_A	4,50	34,9
45_A	4,50	35,5
46_A	1,50	25,4
46_B	4,50	33,2
47_A	4,50	35,8
47_B	7,50	37,1
48_A	9,40	37,4
49_A	1,50	36,3
4_A	21,50	49,8
4_A	2,50	47,3
4_B	24,50	50,0
4_B	6,50	48,7
4_C	9,50	49,0
4_D	12,50	49,0
4_E	15,50	49,2
4_F	18,50	49,5
50_A	21,50	39,1
50_A	2,50	32,2
50_B	6,50	32,8
50_C	9,50	34,2
50_D	12,50	37,2
50_E	15,50	37,8
50_F	18,50	38,6
51_A	20,50	--
51_A	1,50	19,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	19,0
51_C	8,50	13,9
51_D	11,50	14,5
51_E	14,50	--
51_F	17,50	--
52_A	20,50	--
52_A	1,50	19,4
52_B	5,50	18,6
52_C	8,50	16,1
52_D	11,50	18,1
52_E	14,50	8,4
52_F	17,50	--
53_A	20,50	32,7
53_A	1,50	26,9
53_B	5,50	27,1
53_C	8,50	28,0
53_D	11,50	29,8
53_E	14,50	30,5
53_F	17,50	31,2
54_A	20,50	33,7
54_A	1,50	26,2
54_B	5,50	30,6
54_C	8,50	31,1
54_D	11,50	30,2
54_E	14,50	31,4
54_F	17,50	32,2
55_A	1,50	25,4
55_B	5,50	27,5
55_C	8,50	29,5
55_D	11,50	34,7
56_A	1,50	21,7
56_B	5,50	22,0
56_C	8,50	21,9
56_D	11,50	23,5
57_A	1,50	20,6
57_B	5,50	21,0
57_C	8,50	21,2
57_D	11,50	22,4
58_A	1,50	27,3
58_B	5,50	31,4
58_C	8,50	32,4
58_D	11,50	33,2
59.1_A	1,50	21,7
59.1_B	4,50	26,2
59.1_C	7,50	28,0
59.2_A	1,50	20,4
59.2_B	4,50	22,3
59.2_C	7,50	22,8
59.3_A	1,50	20,5
59.3_B	4,50	22,5
59.3_C	7,50	23,0
59.4_A	1,50	22,1
59.4_B	4,50	22,5
59.4_C	7,50	21,5
59.5_A	1,50	22,8
59.5_B	4,50	24,6
59.5_C	7,50	20,6
59.6_A	1,50	23,4
59.6_B	4,50	25,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	22,6
59.7_A	1,50	22,8
59.7_B	4,50	23,9
59.7_C	7,50	23,9
59_A	1,50	22,5
59_B	4,50	29,0
59_C	7,50	30,1
5_A	21,50	47,9
5_A	2,50	45,9
5_B	24,50	48,2
5_B	6,50	47,3
5_C	9,50	47,5
5_D	12,50	47,4
5_E	15,50	47,6
5_F	18,50	47,8
60_A	4,50	37,2
60_B	7,50	37,5
61_A	4,50	30,3
61_B	7,50	34,1
62.1_A	1,50	22,4
62.1_B	4,50	27,5
62.1_C	7,50	28,3
62.2_A	1,50	24,2
62.2_B	4,50	27,3
62.2_C	7,50	20,1
62.3_A	1,50	21,7
62.3_B	4,50	24,2
62.3_C	7,50	20,4
62_A	1,50	22,6
62_B	4,50	30,2
62_C	7,50	32,0
63.1_A	1,50	22,8
63.1_B	4,50	26,4
63.1_C	7,50	15,0
63.2_A	1,50	23,8
63.2_B	4,50	27,3
63.2_C	7,50	31,1
63.3_A	1,50	23,7
63.3_B	4,50	28,5
63.3_C	7,50	29,2
63.4_A	1,50	24,1
63.4_B	4,50	25,3
63.4_C	7,50	25,8
63.5_A	1,50	22,2
63.5_B	4,50	23,7
63.5_C	7,50	22,2
63_A	1,50	23,5
63_B	4,50	26,5
63_C	7,50	15,3
64_A	1,50	52,8
64_B	4,50	53,9
65_A	1,50	45,8
65_B	4,50	52,4
66_A	1,50	48,8
66_B	4,50	49,9
66_C	7,50	50,3
67_A	1,50	48,7
67_B	4,50	49,7
67_C	7,50	50,2

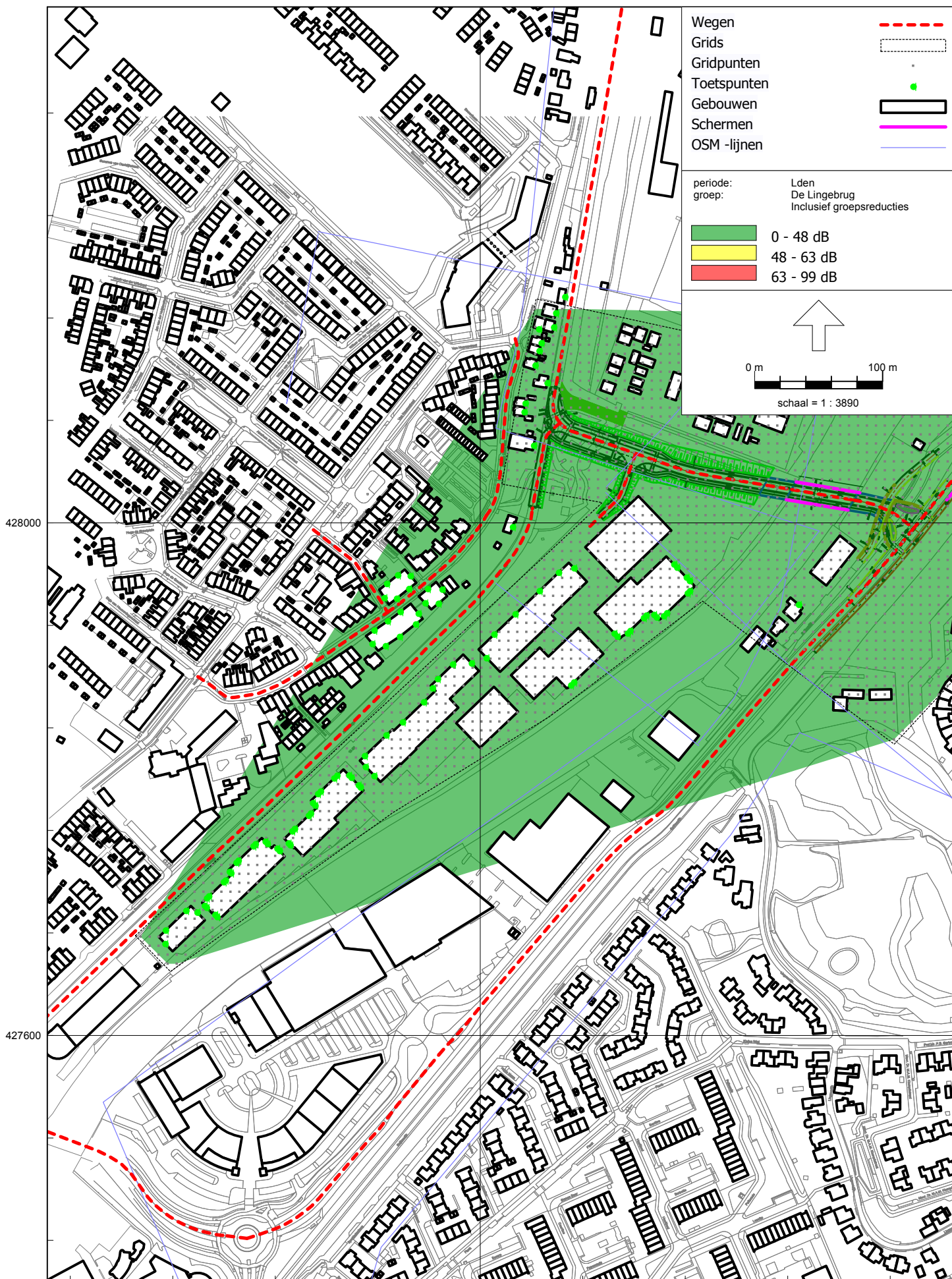
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijksedijk
 Groepsreductie: Ja

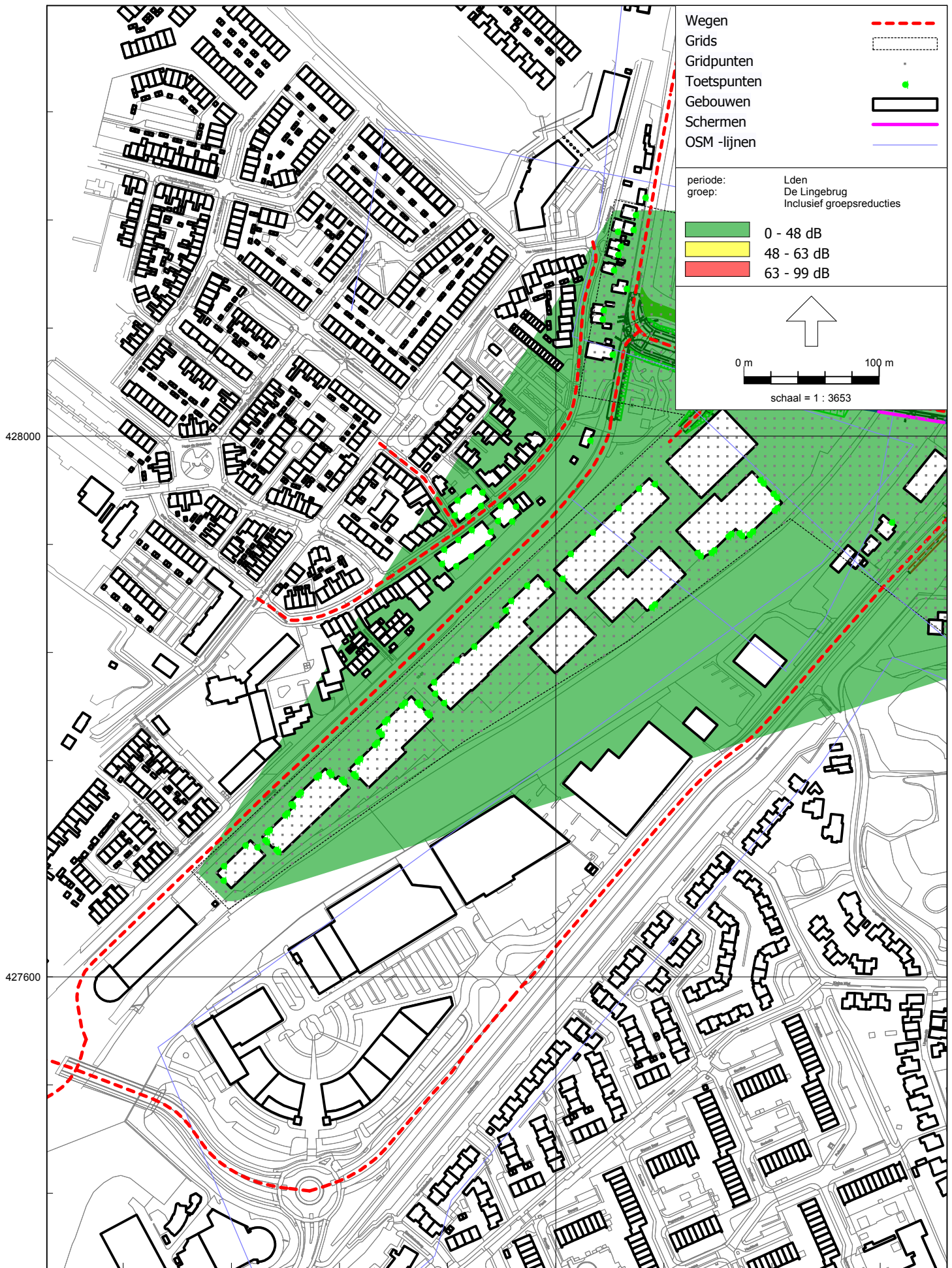
Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	48,8
68_B	4,50	50,3
68_C	7,50	50,5
6_A	21,50	48,2
6_A	2,50	46,0
6_B	24,50	48,5
6_B	6,50	47,5
6_C	9,50	47,6
6_D	12,50	47,7
6_E	15,50	47,8
6_F	18,50	48,0
7_A	21,50	48,6
7_A	2,50	46,3
7_B	24,50	48,7
7_B	6,50	47,6
7_C	9,50	47,9
7_D	12,50	48,0
7_E	15,50	48,1
7_F	18,50	48,4
8_A	21,50	44,1
8_A	2,50	41,6
8_B	24,50	44,5
8_B	6,50	43,2
8_C	9,50	43,5
8_D	12,50	43,5
8_E	15,50	43,7
8_F	18,50	44,1
9_A	21,50	47,9
9_A	2,50	45,4
9_B	6,50	46,6
9_C	9,50	47,2
9_D	12,50	47,4
9_E	15,50	47,7
9_F	18,50	47,9
9a_A	2,50	45,9
9a_A	21,50	48,2
9a_B	6,50	47,2
9a_C	9,50	47,5
9a_D	12,50	47,7
9a_E	15,50	47,8
9a_F	18,50	48,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

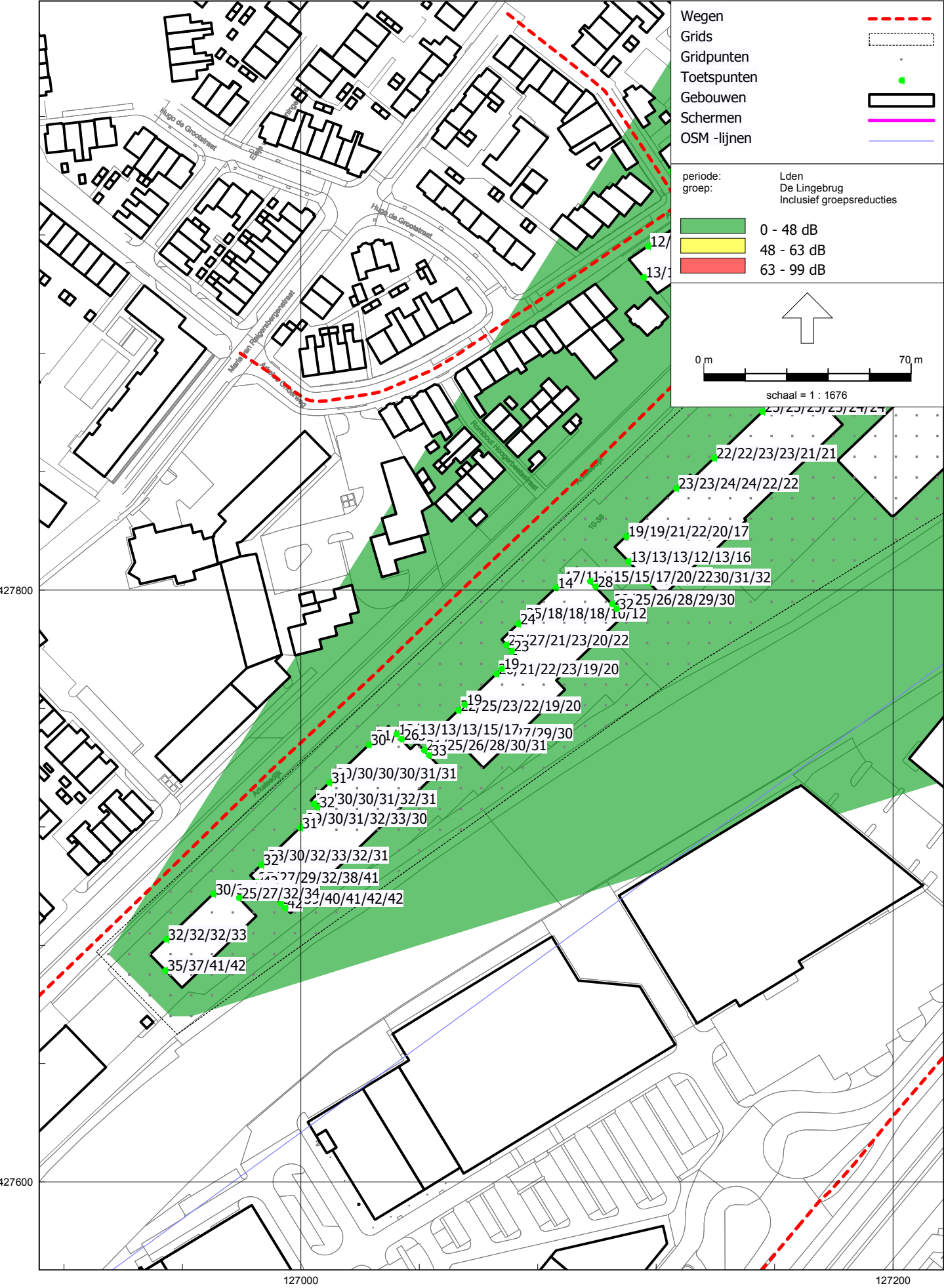
Resultaten Lingebrug



Resultaten Lingebrug



Resultaten Lingebrug



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	16,6
10_B	6,50	16,5
10_C	9,50	3,9
10_D	12,50	--
10_E	15,50	--
10_F	18,50	--
11_A	2,50	22,9
11_B	6,50	22,7
11_C	9,50	20,4
11_D	12,50	20,0
11_E	15,50	19,8
11_F	18,50	19,7
12_A	2,50	16,8
12_B	6,50	21,1
12_C	9,50	10,6
12_D	12,50	10,1
12_E	15,50	9,5
12_F	18,50	11,4
13_A	2,50	16,1
13_B	6,50	19,3
13_C	9,50	15,1
13_D	12,50	15,1
13_E	15,50	15,7
13_F	18,50	11,2
14_A	2,50	13,8
14_B	6,50	14,5
14_C	9,50	14,7
14_D	12,50	15,3
14_E	15,50	16,0
14_F	18,50	10,8
15_A	2,50	15,4
15_B	6,50	16,1
15_C	9,50	16,5
15_D	12,50	17,3
15_E	15,50	19,1
15_F	18,50	23,0
17_A	21,50	28,3
17_A	21,50	32,0
17_A	2,50	14,5
17_A	2,50	22,3
17_B	6,50	15,2
17_B	6,50	24,8
17_C	9,50	15,2
17_C	9,50	26,0
17_D	12,50	16,5
17_D	12,50	27,6
17_E	15,50	20,0
17_E	15,50	28,9
17_F	18,50	22,3
17_F	18,50	30,2
18_A	21,50	14,0
18_A	2,50	16,8
18_B	6,50	17,0
18_C	9,50	19,2
18_D	12,50	20,9
18_E	15,50	10,2
18_F	18,50	12,1
19_A	2,50	12,7
19_B	6,50	13,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	11,9
19_D	12,50	13,7
19_E	15,50	16,7
19_F	18,50	20,1
1_A	21,50	--
1_A	2,50	15,3
1_B	24,50	--
1_B	6,50	8,8
1_C	9,50	1,2
1_D	12,50	0,4
1_E	15,50	0,7
1_F	18,50	0,4
20_A	2,50	24,3
20_B	6,50	24,0
20_C	9,50	24,1
20_D	12,50	24,0
20_E	15,50	23,0
20_F	18,50	23,1
21_A	2,50	24,7
21_B	6,50	24,3
21_C	9,50	24,4
21_D	12,50	24,3
21_E	15,50	23,3
21_F	18,50	23,4
22_A	2,50	24,7
22_B	6,50	24,4
22_C	9,50	24,7
22_D	12,50	24,7
22_E	15,50	24,5
22_F	18,50	24,6
23_A	2,50	24,9
23_B	6,50	24,6
23_C	9,50	24,9
23_D	12,50	24,8
23_E	15,50	23,6
23_F	18,50	23,8
24_A	2,50	22,5
24_B	6,50	22,3
24_C	9,50	23,2
24_D	12,50	22,6
24_E	15,50	20,6
24_F	18,50	21,0
25_A	2,50	23,5
25_B	6,50	23,3
25_C	9,50	23,7
25_D	12,50	23,5
25_E	15,50	22,5
25_F	18,50	21,8
27_A	2,50	18,7
27_B	6,50	19,0
27_C	9,50	20,7
27_D	12,50	21,8
27_E	15,50	20,2
27_F	18,50	16,8
28_A	2,50	12,8
28_B	6,50	12,9
28_C	9,50	12,8
28_D	12,50	12,0
28_E	15,50	13,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	16,3
29_A	2,50	25,2
29_B	6,50	27,7
29_C	9,50	28,1
29_D	12,50	29,5
29_E	15,50	30,9
29_F	18,50	31,9
2_A	2,50	15,6
2_A	21,50	--
2_B	6,50	9,7
2_B	24,50	--
2_C	9,50	-0,2
2_D	12,50	0,1
2_E	15,50	0,3
2_F	18,50	0,1
30_A	20,50	33,5
30_A	1,50	21,2
30_B	5,50	25,1
30_C	8,50	26,4
30_D	11,50	28,1
30_E	14,50	29,8
30_F	17,50	31,0
31_A	20,50	26,2
31_A	20,50	30,4
31_A	1,50	13,4
31_A	1,50	30,8
31_B	5,50	12,6
31_B	5,50	31,0
31_C	8,50	13,1
31_C	8,50	30,1
31_D	11,50	13,1
31_D	11,50	30,6
31_E	14,50	14,7
31_E	14,50	30,0
31_F	17,50	17,2
31_F	17,50	30,3
32_A	20,50	31,0
32_A	1,50	30,2
32_B	5,50	30,4
32_C	8,50	30,1
32_D	11,50	30,4
32_E	14,50	30,9
32_F	17,50	30,9
33_A	20,50	32,1
33_A	1,50	30,0
33_B	5,50	30,4
33_C	8,50	30,4
33_D	11,50	31,0
33_E	14,50	32,1
33_F	17,50	30,6
36_A	21,50	23,6
36_A	2,50	24,8
36_B	6,50	17,6
36_C	9,50	18,4
36_D	12,50	18,4
36_E	15,50	10,4
36_F	18,50	12,5
37_A	21,50	22,6
37_A	2,50	26,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	26,7
37_C	9,50	21,2
37_D	12,50	23,1
37_E	15,50	19,9
37_F	18,50	21,6
38_A	21,50	19,3
38_A	2,50	20,0
38_B	6,50	21,5
38_C	9,50	22,2
38_D	12,50	22,6
38_E	15,50	18,8
38_F	18,50	20,1
39_A	21,50	19,1
39_A	2,50	22,4
39_B	6,50	24,8
39_C	9,50	23,4
39_D	12,50	21,8
39_E	15,50	19,0
39_F	18,50	20,2
3_A	21,50	25,0
3_A	2,50	20,4
3_B	24,50	25,7
3_B	6,50	20,9
3_C	9,50	21,2
3_D	12,50	22,0
3_E	15,50	23,0
3_F	18,50	24,0
40_A	1,50	10,5
40_B	4,50	11,8
41_A	1,50	9,2
41_B	4,50	11,7
42_A	1,50	10,6
43_A	4,50	10,6
43_B	7,50	12,9
44_A	4,50	11,3
45_A	4,50	8,4
46_A	1,50	8,9
46_B	4,50	11,8
47_A	4,50	10,8
47_B	7,50	11,1
48_A	9,40	9,7
49_A	1,50	10,8
4_A	21,50	25,7
4_A	2,50	24,3
4_B	24,50	26,4
4_B	6,50	21,8
4_C	9,50	21,7
4_D	12,50	22,6
4_E	15,50	23,7
4_F	18,50	24,8
50_A	21,50	35,1
50_A	2,50	24,2
50_B	6,50	29,4
50_C	9,50	26,7
50_D	12,50	27,3
50_E	15,50	28,9
50_F	18,50	30,3
51_A	20,50	31,0
51_A	1,50	28,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	30,1
51_C	8,50	31,3
51_D	11,50	32,0
51_E	14,50	32,9
51_F	17,50	30,4
52_A	20,50	32,0
52_A	1,50	28,2
52_B	5,50	30,1
52_C	8,50	31,7
52_D	11,50	32,9
52_E	14,50	32,4
52_F	17,50	31,3
53_A	20,50	42,2
53_A	1,50	24,8
53_B	5,50	26,9
53_C	8,50	29,5
53_D	11,50	32,0
53_E	14,50	37,7
53_F	17,50	41,3
54_A	20,50	42,4
54_A	1,50	38,0
54_B	5,50	38,7
54_C	8,50	40,0
54_D	11,50	41,0
54_E	14,50	42,0
54_F	17,50	41,9
55_A	1,50	24,8
55_B	5,50	27,5
55_C	8,50	31,6
55_D	11,50	34,0
56_A	1,50	30,3
56_B	5,50	30,8
56_C	8,50	31,5
56_D	11,50	32,4
57_A	1,50	31,7
57_B	5,50	32,3
57_C	8,50	32,4
57_D	11,50	33,2
58_A	1,50	34,8
58_B	5,50	37,5
58_C	8,50	41,0
58_D	11,50	42,2
59.1_A	1,50	11,3
59.1_B	4,50	13,1
59.1_C	7,50	14,7
59.2_A	1,50	11,6
59.2_B	4,50	13,2
59.2_C	7,50	14,5
59.3_A	1,50	10,9
59.3_B	4,50	12,6
59.3_C	7,50	14,8
59.4_A	1,50	13,1
59.4_B	4,50	15,5
59.4_C	7,50	21,9
59.5_A	1,50	11,8
59.5_B	4,50	15,1
59.5_C	7,50	9,9
59.6_A	1,50	12,5
59.6_B	4,50	15,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebrug
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	11,8
59.7_A	1,50	8,4
59.7_B	4,50	11,9
59.7_C	7,50	12,0
59_A	1,50	10,4
59_B	4,50	12,6
59_C	7,50	15,2
5_A	21,50	28,3
5_A	2,50	26,0
5_B	24,50	29,1
5_B	6,50	25,5
5_C	9,50	25,4
5_D	12,50	25,9
5_E	15,50	26,6
5_F	18,50	27,3
60_A	4,50	11,5
60_B	7,50	11,7
61_A	4,50	8,9
61_B	7,50	10,8
62.1_A	1,50	11,8
62.1_B	4,50	13,4
62.1_C	7,50	15,1
62.2_A	1,50	13,3
62.2_B	4,50	15,1
62.2_C	7,50	15,6
62.3_A	1,50	9,0
62.3_B	4,50	10,0
62.3_C	7,50	12,7
62_A	1,50	18,8
62_B	4,50	17,7
62_C	7,50	20,3
63.1_A	1,50	13,8
63.1_B	4,50	15,4
63.1_C	7,50	13,0
63.2_A	1,50	14,0
63.2_B	4,50	17,4
63.2_C	7,50	10,2
63.3_A	1,50	13,1
63.3_B	4,50	14,6
63.3_C	7,50	16,3
63.4_A	1,50	14,4
63.4_B	4,50	16,4
63.4_C	7,50	20,4
63.5_A	1,50	16,1
63.5_B	4,50	17,8
63.5_C	7,50	19,1
63_A	1,50	12,5
63_B	4,50	14,8
63_C	7,50	13,6
64_A	1,50	22,3
64_B	4,50	23,7
65_A	1,50	20,4
65_B	4,50	22,3
66_A	1,50	22,7
66_B	4,50	23,5
66_C	7,50	24,1
67_A	1,50	14,7
67_B	4,50	17,2
67_C	7,50	20,6

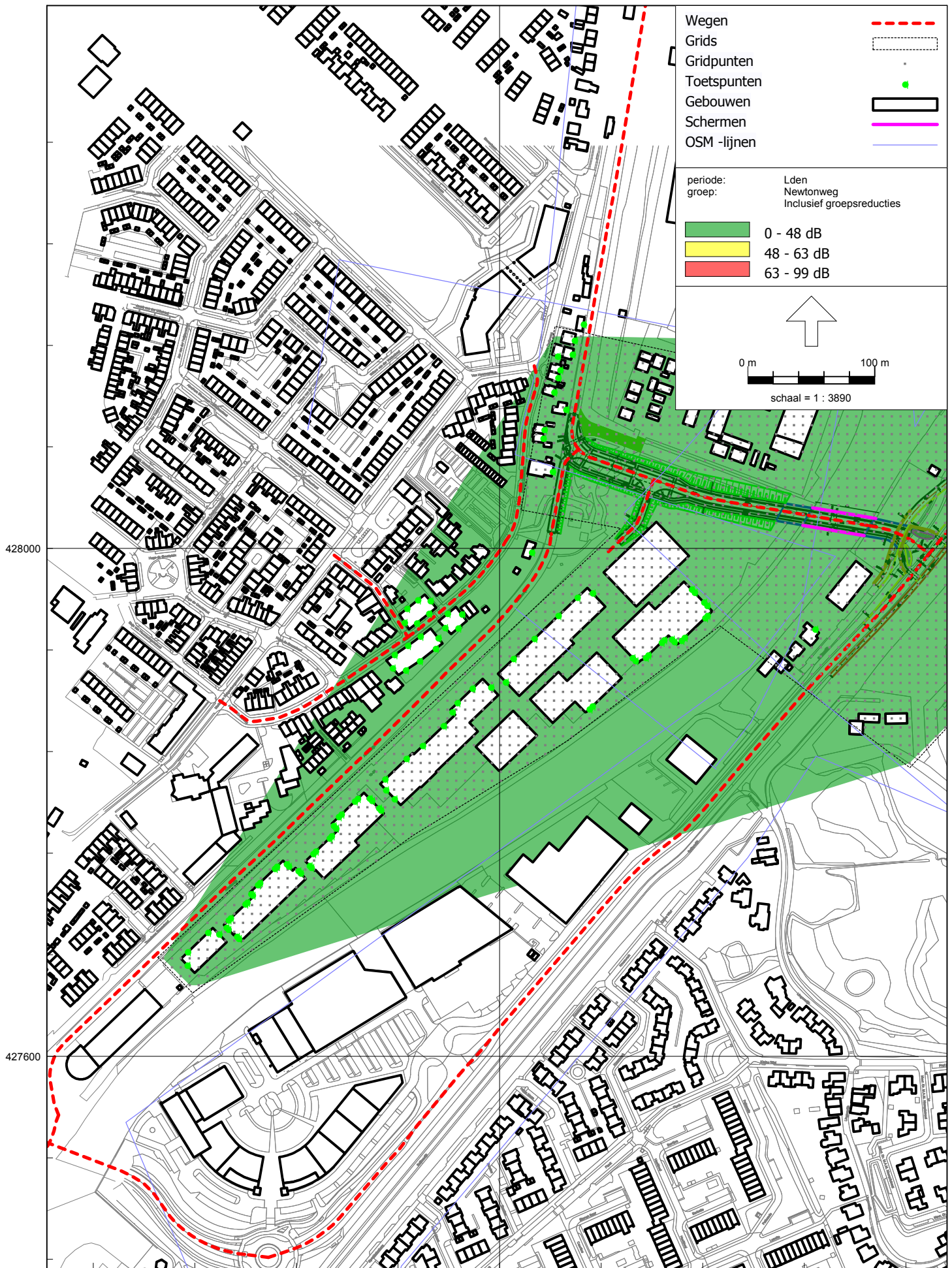
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De Lingebuig
 Groepsreductie: Ja

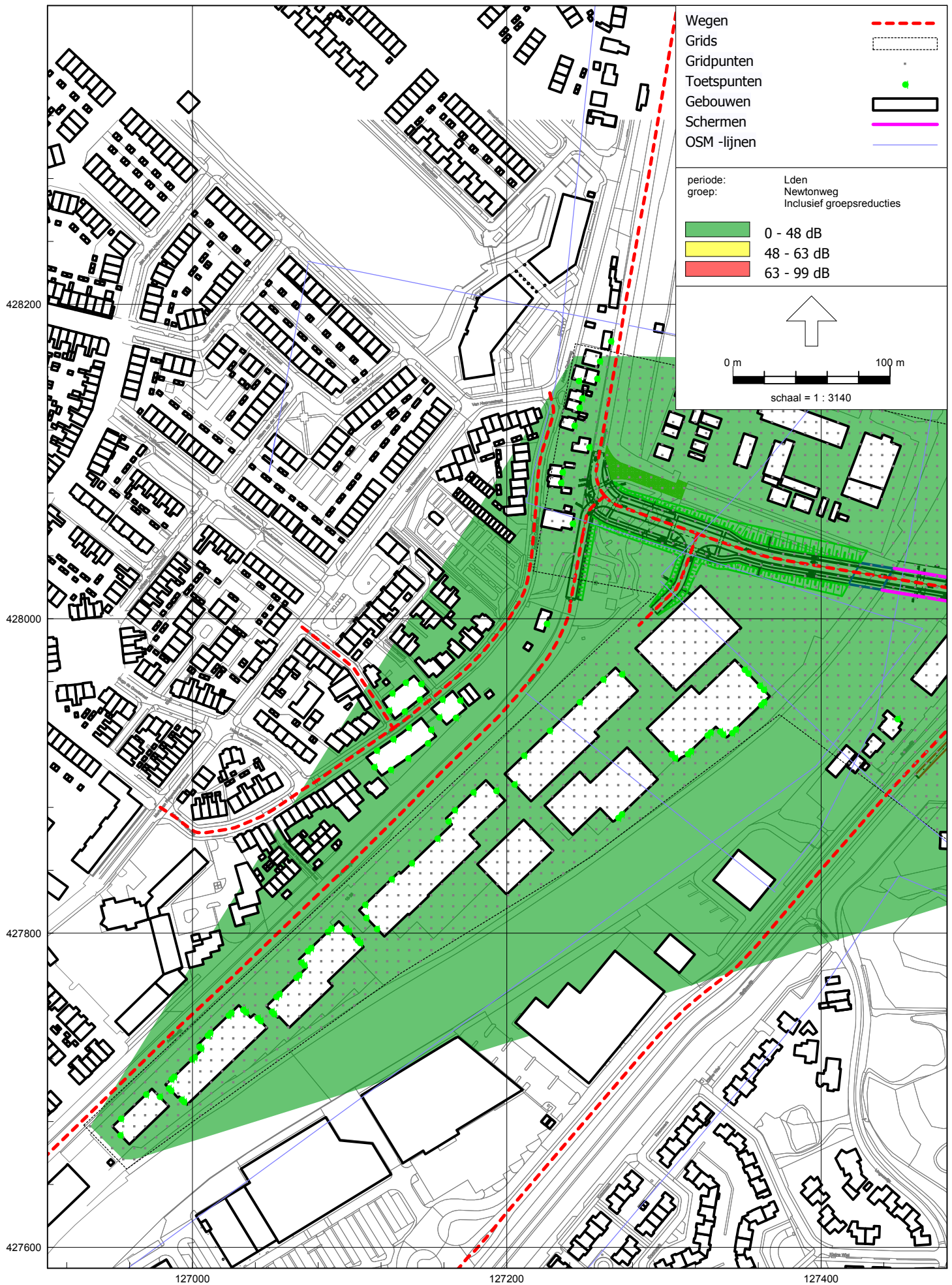
Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	7,7
68_B	4,50	9,8
68_C	7,50	13,3
6_A	21,50	28,1
6_A	2,50	23,1
6_B	24,50	28,8
6_B	6,50	24,2
6_C	9,50	24,3
6_D	12,50	25,3
6_E	15,50	26,2
6_F	18,50	27,3
7_A	21,50	28,3
7_A	2,50	22,8
7_B	24,50	28,9
7_B	6,50	24,0
7_C	9,50	24,4
7_D	12,50	25,4
7_E	15,50	26,3
7_F	18,50	27,4
8_A	21,50	18,5
8_A	2,50	22,5
8_B	24,50	28,4
8_B	6,50	22,3
8_C	9,50	17,9
8_D	12,50	18,9
8_E	15,50	20,2
8_F	18,50	22,3
9_A	21,50	28,8
9_A	2,50	24,7
9_B	6,50	25,0
9_C	9,50	24,4
9_D	12,50	25,3
9_E	15,50	26,7
9_F	18,50	27,8
9a_A	2,50	25,0
9a_A	21,50	28,3
9a_B	6,50	25,2
9a_C	9,50	23,9
9a_D	12,50	24,9
9a_E	15,50	26,1
9a_F	18,50	27,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

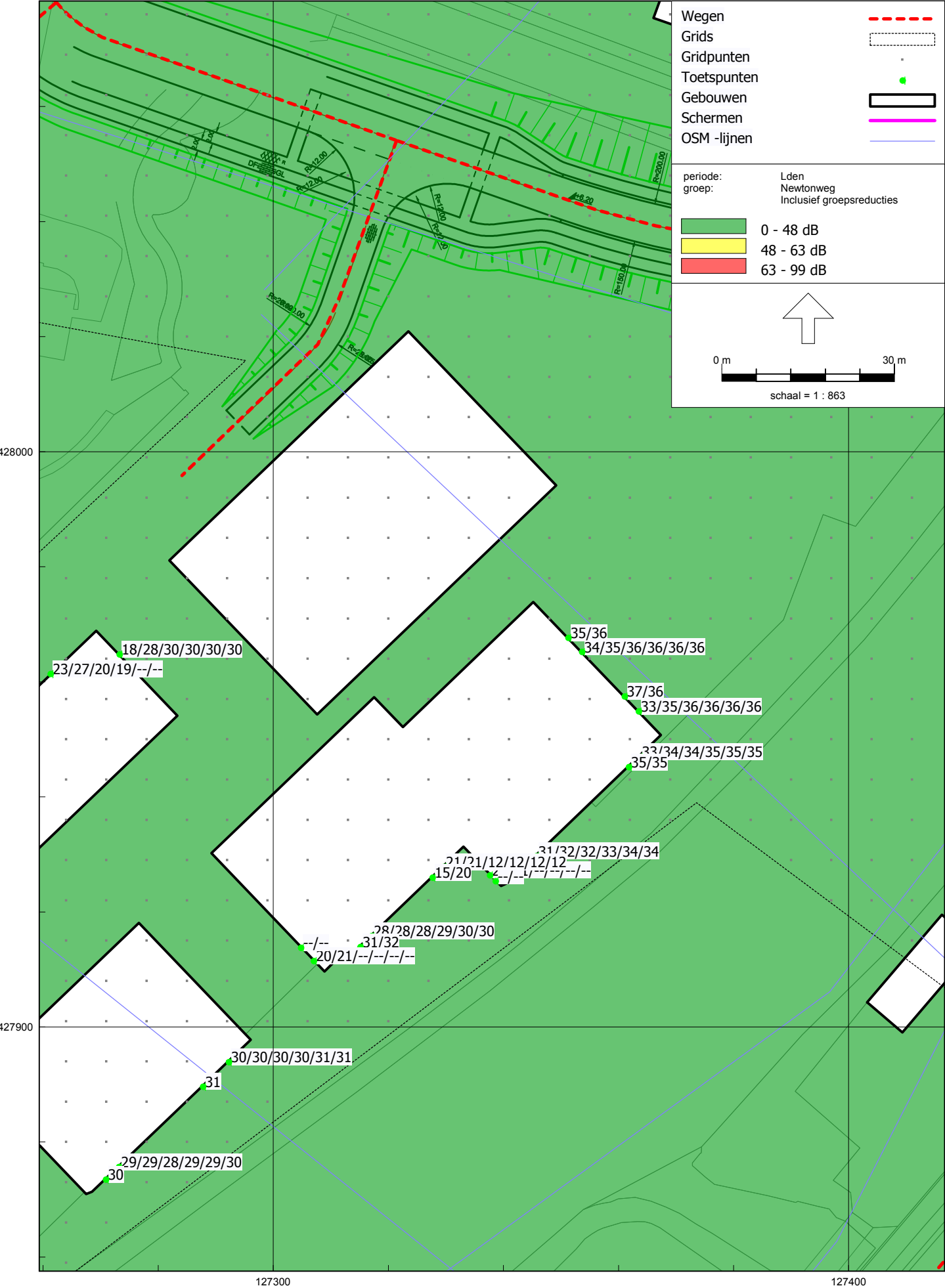
Resultaten Newtonweg



Resultaten Newtonweg



Resultaten Newtonweg



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	18,1
10_B	6,50	28,2
10_C	9,50	30,1
10_D	12,50	30,1
10_E	15,50	29,8
10_F	18,50	29,6
11_A	2,50	23,5
11_B	6,50	27,2
11_C	9,50	20,4
11_D	12,50	18,7
11_E	15,50	--
11_F	18,50	--
12_A	2,50	19,7
12_B	6,50	20,1
12_C	9,50	20,2
12_D	12,50	18,5
12_E	15,50	--
12_F	18,50	--
13_A	2,50	19,4
13_B	6,50	19,8
13_C	9,50	19,9
13_D	12,50	18,5
13_E	15,50	--
13_F	18,50	--
14_A	2,50	19,2
14_B	6,50	19,5
14_C	9,50	19,7
14_D	12,50	18,5
14_E	15,50	--
14_F	18,50	--
15_A	2,50	4,3
15_B	6,50	3,5
15_C	9,50	--
15_D	12,50	--
15_E	15,50	--
15_F	18,50	--
17_A	21,50	21,7
17_A	21,50	23,3
17_A	2,50	16,3
17_A	2,50	16,2
17_B	6,50	11,2
17_B	6,50	7,8
17_C	9,50	8,0
17_C	9,50	8,0
17_D	12,50	9,3
17_D	12,50	9,3
17_E	15,50	12,2
17_E	15,50	12,0
17_F	18,50	16,1
17_F	18,50	16,1
18_A	21,50	--
18_A	2,50	21,4
18_B	6,50	18,7
18_C	9,50	16,9
18_D	12,50	17,3
18_E	15,50	13,0
18_F	18,50	--
19_A	2,50	16,5
19_B	6,50	9,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	9,8
19_D	12,50	10,7
19_E	15,50	13,2
19_F	18,50	15,2
1_A	21,50	35,5
1_A	2,50	33,5
1_B	24,50	35,8
1_B	6,50	35,4
1_C	9,50	35,7
1_D	12,50	35,8
1_E	15,50	35,7
1_F	18,50	35,8
20_A	2,50	20,1
20_B	6,50	16,8
20_C	9,50	17,0
20_D	12,50	17,2
20_E	15,50	--
20_F	18,50	--
21_A	2,50	19,6
21_B	6,50	16,6
21_C	9,50	16,9
21_D	12,50	17,0
21_E	15,50	-11,4
21_F	18,50	--
22_A	2,50	--
22_B	6,50	--
22_C	9,50	--
22_D	12,50	--
22_E	15,50	--
22_F	18,50	--
23_A	2,50	12,9
23_B	6,50	6,0
23_C	9,50	6,6
23_D	12,50	7,1
23_E	15,50	-5,6
23_F	18,50	--
24_A	2,50	17,6
24_B	6,50	11,2
24_C	9,50	9,5
24_D	12,50	10,1
24_E	15,50	-0,4
24_F	18,50	--
25_A	2,50	13,9
25_B	6,50	11,4
25_C	9,50	10,2
25_D	12,50	10,8
25_E	15,50	0,8
25_F	18,50	--
27_A	2,50	11,4
27_B	6,50	11,9
27_C	9,50	10,9
27_D	12,50	11,6
27_E	15,50	1,9
27_F	18,50	--
28_A	2,50	7,7
28_B	6,50	8,4
28_C	9,50	9,2
28_D	12,50	10,8
28_E	15,50	12,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	15,9
29_A	2,50	-0,8
29_B	6,50	-0,6
29_C	9,50	-0,3
29_D	12,50	0,5
29_E	15,50	--
29_F	18,50	--
2_A	2,50	33,2
2_A	21,50	36,5
2_B	6,50	34,8
2_B	24,50	36,2
2_C	9,50	35,6
2_D	12,50	36,0
2_E	15,50	35,8
2_F	18,50	36,2
30_A	20,50	12,2
30_A	1,50	13,1
30_B	5,50	17,6
30_C	8,50	17,8
30_D	11,50	5,8
30_E	14,50	6,4
30_F	17,50	8,1
31_A	20,50	14,1
31_A	20,50	--
31_A	1,50	16,8
31_A	1,50	15,8
31_B	5,50	19,0
31_B	5,50	16,1
31_C	8,50	19,0
31_C	8,50	16,3
31_D	11,50	16,3
31_D	11,50	16,2
31_E	14,50	16,5
31_E	14,50	16,3
31_F	17,50	13,5
31_F	17,50	9,4
32_A	20,50	--
32_A	1,50	15,5
32_B	5,50	16,0
32_C	8,50	16,1
32_D	11,50	16,0
32_E	14,50	16,1
32_F	17,50	9,2
33_A	20,50	--
33_A	1,50	-0,7
33_B	5,50	-0,3
33_C	8,50	0,4
33_D	11,50	2,7
33_E	14,50	6,2
33_F	17,50	--
36_A	21,50	--
36_A	2,50	18,0
36_B	6,50	19,8
36_C	9,50	16,4
36_D	12,50	16,6
36_E	15,50	13,3
36_F	18,50	--
37_A	21,50	-3,0
37_A	2,50	-1,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	-1,5
37_C	9,50	-1,3
37_D	12,50	-0,6
37_E	15,50	1,0
37_F	18,50	4,1
38_A	21,50	--
38_A	2,50	4,1
38_B	6,50	0,6
38_C	9,50	-6,7
38_D	12,50	-6,2
38_E	15,50	-6,9
38_F	18,50	--
39_A	21,50	--
39_A	2,50	14,3
39_B	6,50	17,7
39_C	9,50	-5,3
39_D	12,50	-3,9
39_E	15,50	-2,2
39_F	18,50	--
3_A	21,50	35,3
3_A	2,50	32,6
3_B	24,50	35,4
3_B	6,50	33,8
3_C	9,50	34,0
3_D	12,50	34,6
3_E	15,50	34,9
3_F	18,50	35,0
40_A	1,50	25,6
40_B	4,50	32,3
41_A	1,50	24,4
41_B	4,50	32,1
42_A	1,50	31,9
43_A	4,50	27,0
43_B	7,50	29,5
44_A	4,50	29,2
45_A	4,50	28,1
46_A	1,50	15,8
46_B	4,50	13,7
47_A	4,50	29,2
47_B	7,50	32,0
48_A	9,40	33,1
49_A	1,50	35,3
4_A	21,50	34,0
4_A	2,50	31,4
4_B	24,50	34,2
4_B	6,50	32,3
4_C	9,50	32,4
4_D	12,50	33,0
4_E	15,50	33,6
4_F	18,50	33,7
50_A	21,50	11,6
50_A	2,50	3,7
50_B	6,50	4,0
50_C	9,50	4,4
50_D	12,50	5,2
50_E	15,50	7,0
50_F	18,50	10,1
51_A	20,50	--
51_A	1,50	-2,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	-2,3
51_C	8,50	-2,2
51_D	11,50	-7,1
51_E	14,50	-6,1
51_F	17,50	-7,6
52_A	20,50	--
52_A	1,50	-7,5
52_B	5,50	-7,0
52_C	8,50	-6,1
52_D	11,50	-4,9
52_E	14,50	-2,7
52_F	17,50	-2,8
53_A	20,50	--
53_A	1,50	3,1
53_B	5,50	3,4
53_C	8,50	3,2
53_D	11,50	4,0
53_E	14,50	--
53_F	17,50	--
54_A	20,50	--
54_A	1,50	6,0
54_B	5,50	8,1
54_C	8,50	--
54_D	11,50	--
54_E	14,50	--
54_F	17,50	--
55_A	1,50	4,3
55_B	5,50	4,4
55_C	8,50	4,5
55_D	11,50	4,8
56_A	1,50	15,3
56_B	5,50	16,2
56_C	8,50	16,2
56_D	11,50	15,7
57_A	1,50	14,8
57_B	5,50	16,3
57_C	8,50	16,0
57_D	11,50	15,2
58_A	1,50	14,6
58_B	5,50	15,5
58_C	8,50	15,1
58_D	11,50	15,6
59.1_A	1,50	14,1
59.1_B	4,50	18,0
59.1_C	7,50	19,9
59.2_A	1,50	12,4
59.2_B	4,50	14,7
59.2_C	7,50	15,6
59.3_A	1,50	12,6
59.3_B	4,50	14,7
59.3_C	7,50	15,6
59.4_A	1,50	12,3
59.4_B	4,50	11,2
59.4_C	7,50	12,0
59.5_A	1,50	16,2
59.5_B	4,50	20,7
59.5_C	7,50	22,6
59.6_A	1,50	15,4
59.6_B	4,50	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	21,9
59.7_A	1,50	13,4
59.7_B	4,50	16,1
59.7_C	7,50	18,5
59_A	1,50	14,2
59_B	4,50	16,7
59_C	7,50	17,9
5_A	21,50	--
5_A	2,50	20,9
5_B	24,50	--
5_B	6,50	21,2
5_C	9,50	--
5_D	12,50	--
5_E	15,50	--
5_F	18,50	--
60_A	4,50	32,8
60_B	7,50	33,5
61_A	4,50	25,9
61_B	7,50	31,4
62.1_A	1,50	8,4
62.1_B	4,50	11,2
62.1_C	7,50	12,1
62.2_A	1,50	20,0
62.2_B	4,50	24,0
62.2_C	7,50	18,2
62.3_A	1,50	15,9
62.3_B	4,50	18,2
62.3_C	7,50	22,0
62_A	1,50	16,0
62_B	4,50	19,8
62_C	7,50	21,5
63.1_A	1,50	17,4
63.1_B	4,50	22,6
63.1_C	7,50	23,4
63.2_A	1,50	21,2
63.2_B	4,50	25,3
63.2_C	7,50	29,7
63.3_A	1,50	17,7
63.3_B	4,50	19,5
63.3_C	7,50	22,0
63.4_A	1,50	16,9
63.4_B	4,50	18,5
63.4_C	7,50	21,7
63.5_A	1,50	13,7
63.5_B	4,50	15,1
63.5_C	7,50	13,9
63_A	1,50	16,7
63_B	4,50	21,7
63_C	7,50	22,7
64_A	1,50	32,6
64_B	4,50	34,0
65_A	1,50	27,8
65_B	4,50	37,8
66_A	1,50	25,9
66_B	4,50	33,1
66_C	7,50	36,1
67_A	1,50	27,0
67_B	4,50	35,4
67_C	7,50	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Newtonweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	34,7
68_B	4,50	36,7
68_C	7,50	39,3
6_A	21,50	14,8
6_A	2,50	20,8
6_B	24,50	20,2
6_B	6,50	21,2
6_C	9,50	11,7
6_D	12,50	11,7
6_E	15,50	12,0
6_F	18,50	12,2
7_A	21,50	31,3
7_A	2,50	27,5
7_B	24,50	31,7
7_B	6,50	28,2
7_C	9,50	27,9
7_D	12,50	28,6
7_E	15,50	29,6
7_F	18,50	30,3
8_A	21,50	--
8_A	2,50	20,3
8_B	24,50	--
8_B	6,50	20,6
8_C	9,50	--
8_D	12,50	--
8_E	15,50	--
8_F	18,50	--
9_A	21,50	30,1
9_A	2,50	28,8
9_B	6,50	29,1
9_C	9,50	28,3
9_D	12,50	28,7
9_E	15,50	29,3
9_F	18,50	30,1
9a_A	2,50	29,8
9a_A	21,50	31,1
9a_B	6,50	30,3
9a_C	9,50	30,0
9a_D	12,50	30,3
9a_E	15,50	30,9
9a_F	18,50	31,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 5 Resultaten interne weg plangebied (30 km/uur)







resultaten interne weg (30 km/uur)



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	46,8
10_B	6,50	46,8
10_C	9,50	46,5
10_D	12,50	46,2
10_E	15,50	45,8
10_F	18,50	45,4
11_A	2,50	52,5
11_B	6,50	52,1
11_C	9,50	51,4
11_D	12,50	50,7
11_E	15,50	50,0
11_F	18,50	49,3
12_A	2,50	52,2
12_B	6,50	51,8
12_C	9,50	51,2
12_D	12,50	50,5
12_E	15,50	49,8
12_F	18,50	49,2
13_A	2,50	51,4
13_B	6,50	51,0
13_C	9,50	50,4
13_D	12,50	49,8
13_E	15,50	49,1
13_F	18,50	48,5
14_A	2,50	48,9
14_B	6,50	48,8
14_C	9,50	48,4
14_D	12,50	48,0
14_E	15,50	47,5
14_F	18,50	47,0
15_A	2,50	38,0
15_B	6,50	38,2
15_C	9,50	38,0
15_D	12,50	37,8
15_E	15,50	37,4
15_F	18,50	36,8
17_A	21,50	33,7
17_A	21,50	30,5
17_A	2,50	37,6
17_A	2,50	32,6
17_B	6,50	37,6
17_B	6,50	32,8
17_C	9,50	37,2
17_C	9,50	32,5
17_D	12,50	36,7
17_D	12,50	32,3
17_E	15,50	36,3
17_E	15,50	31,9
17_F	18,50	35,8
17_F	18,50	31,5
18_A	21,50	39,9
18_A	2,50	44,4
18_B	6,50	43,6
18_C	9,50	42,8
18_D	12,50	42,0
18_E	15,50	41,4
18_F	18,50	40,7
19_A	2,50	40,5
19_B	6,50	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	40,3
19_D	12,50	39,9
19_E	15,50	39,4
19_F	18,50	38,8
1_A	21,50	31,7
1_A	2,50	25,9
1_B	24,50	32,3
1_B	6,50	27,2
1_C	9,50	25,3
1_D	12,50	28,2
1_E	15,50	29,8
1_F	18,50	30,6
20_A	2,50	49,0
20_B	6,50	48,2
20_C	9,50	47,4
20_D	12,50	46,6
20_E	15,50	45,7
20_F	18,50	45,1
21_A	2,50	46,8
21_B	6,50	46,4
21_C	9,50	45,8
21_D	12,50	45,3
21_E	15,50	44,6
21_F	18,50	43,9
22_A	2,50	42,6
22_B	6,50	42,3
22_C	9,50	41,8
22_D	12,50	41,2
22_E	15,50	40,6
22_F	18,50	40,0
23_A	2,50	42,7
23_B	6,50	42,6
23_C	9,50	42,2
23_D	12,50	41,8
23_E	15,50	41,3
23_F	18,50	40,4
24_A	2,50	42,8
24_B	6,50	42,8
24_C	9,50	42,5
24_D	12,50	42,0
24_E	15,50	41,6
24_F	18,50	40,8
25_A	2,50	43,3
25_B	6,50	43,1
25_C	9,50	42,7
25_D	12,50	42,2
25_E	15,50	41,7
25_F	18,50	41,0
27_A	2,50	43,3
27_B	6,50	43,0
27_C	9,50	42,6
27_D	12,50	42,1
27_E	15,50	41,7
27_F	18,50	41,1
28_A	2,50	35,9
28_B	6,50	35,7
28_C	9,50	35,5
28_D	12,50	35,0
28_E	15,50	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	34,0
29_A	2,50	31,6
29_B	6,50	31,9
29_C	9,50	31,8
29_D	12,50	31,5
29_E	15,50	31,2
29_F	18,50	30,9
2_A	2,50	28,3
2_A	21,50	29,8
2_B	6,50	26,4
2_B	24,50	30,1
2_C	9,50	23,7
2_D	12,50	26,4
2_E	15,50	27,7
2_F	18,50	28,9
30_A	20,50	29,4
30_A	1,50	32,5
30_B	5,50	33,0
30_C	8,50	32,9
30_D	11,50	32,6
30_E	14,50	32,2
30_F	17,50	31,9
31_A	20,50	35,4
31_A	20,50	34,4
31_A	1,50	38,3
31_A	1,50	37,5
31_B	5,50	37,9
31_B	5,50	37,0
31_C	8,50	37,4
31_C	8,50	36,3
31_D	11,50	36,8
31_D	11,50	35,8
31_E	14,50	36,4
31_E	14,50	35,4
31_F	17,50	36,0
31_F	17,50	35,0
32_A	20,50	32,1
32_A	1,50	32,1
32_B	5,50	32,3
32_C	8,50	32,4
32_D	11,50	32,5
32_E	14,50	32,6
32_F	17,50	32,5
33_A	20,50	--
33_A	1,50	21,1
33_B	5,50	21,1
33_C	8,50	21,2
33_D	11,50	21,7
33_E	14,50	22,1
33_F	17,50	18,1
36_A	21,50	38,8
36_A	2,50	41,8
36_B	6,50	41,4
36_C	9,50	40,9
36_D	12,50	40,4
36_E	15,50	39,8
36_F	18,50	39,4
37_A	21,50	33,8
37_A	2,50	37,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	36,8
37_C	9,50	36,4
37_D	12,50	36,0
37_E	15,50	35,3
37_F	18,50	34,7
38_A	21,50	33,9
38_A	2,50	36,3
38_B	6,50	36,4
38_C	9,50	36,1
38_D	12,50	35,7
38_E	15,50	34,9
38_F	18,50	34,4
39_A	21,50	34,6
39_A	2,50	36,3
39_B	6,50	36,3
39_C	9,50	36,1
39_D	12,50	35,6
39_E	15,50	35,2
39_F	18,50	34,8
3_A	21,50	-4,1
3_A	2,50	21,3
3_B	24,50	--
3_B	6,50	17,7
3_C	9,50	-11,0
3_D	12,50	-9,2
3_E	15,50	-6,0
3_F	18,50	-4,9
40_A	1,50	27,9
40_B	4,50	36,5
41_A	1,50	30,6
41_B	4,50	36,5
42_A	1,50	37,5
43_A	4,50	26,4
43_B	7,50	25,7
44_A	4,50	28,5
45_A	4,50	34,1
46_A	1,50	19,1
46_B	4,50	26,9
47_A	4,50	35,2
47_B	7,50	35,5
48_A	9,40	35,6
49_A	1,50	34,1
4_A	21,50	--
4_A	2,50	17,2
4_B	24,50	--
4_B	6,50	-5,5
4_C	9,50	-27,2
4_D	12,50	-27,5
4_E	15,50	-27,4
4_F	18,50	-27,2
50_A	21,50	28,5
50_A	2,50	30,8
50_B	6,50	30,9
50_C	9,50	30,7
50_D	12,50	30,3
50_E	15,50	30,0
50_F	18,50	29,6
51_A	20,50	14,4
51_A	1,50	16,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	17,9
51_C	8,50	19,1
51_D	11,50	20,6
51_E	14,50	19,6
51_F	17,50	20,4
52_A	20,50	14,7
52_A	1,50	14,6
52_B	5,50	16,2
52_C	8,50	17,4
52_D	11,50	18,6
52_E	14,50	17,3
52_F	17,50	18,0
53_A	20,50	--
53_A	1,50	4,2
53_B	5,50	5,0
53_C	8,50	6,4
53_D	11,50	8,2
53_E	14,50	2,9
53_F	17,50	--
54_A	20,50	11,6
54_A	1,50	4,6
54_B	5,50	6,6
54_C	8,50	4,9
54_D	11,50	5,3
54_E	14,50	0,6
54_F	17,50	-0,2
55_A	1,50	11,7
55_B	5,50	12,7
55_C	8,50	14,1
55_D	11,50	15,9
56_A	1,50	27,1
56_B	5,50	27,1
56_C	8,50	27,3
56_D	11,50	27,6
57_A	1,50	25,3
57_B	5,50	25,9
57_C	8,50	26,0
57_D	11,50	26,3
58_A	1,50	3,3
58_B	5,50	4,5
58_C	8,50	5,4
58_D	11,50	6,4
59.1_A	1,50	32,4
59.1_B	4,50	37,2
59.1_C	7,50	41,7
59.2_A	1,50	32,3
59.2_B	4,50	37,1
59.2_C	7,50	40,8
59.3_A	1,50	32,3
59.3_B	4,50	37,0
59.3_C	7,50	40,3
59.4_A	1,50	23,6
59.4_B	4,50	28,1
59.4_C	7,50	31,2
59.5_A	1,50	25,6
59.5_B	4,50	26,9
59.5_C	7,50	28,4
59.6_A	1,50	25,5
59.6_B	4,50	26,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	29,2
59.7_A	1,50	24,5
59.7_B	4,50	24,7
59.7_C	7,50	27,6
59_A	1,50	29,8
59_B	4,50	34,4
59_C	7,50	39,4
5_A	21,50	16,1
5_A	2,50	11,2
5_B	24,50	17,1
5_B	6,50	12,1
5_C	9,50	13,0
5_D	12,50	13,6
5_E	15,50	14,6
5_F	18,50	15,3
60_A	4,50	40,2
60_B	7,50	41,7
61_A	4,50	43,8
61_B	7,50	46,2
62.1_A	1,50	27,6
62.1_B	4,50	31,9
62.1_C	7,50	37,3
62.2_A	1,50	28,6
62.2_B	4,50	30,4
62.2_C	7,50	33,7
62.3_A	1,50	25,8
62.3_B	4,50	29,9
62.3_C	7,50	35,6
62_A	1,50	33,0
62_B	4,50	38,3
62_C	7,50	43,3
63.1_A	1,50	21,0
63.1_B	4,50	23,9
63.1_C	7,50	27,8
63.2_A	1,50	29,4
63.2_B	4,50	33,1
63.2_C	7,50	36,0
63.3_A	1,50	29,5
63.3_B	4,50	32,5
63.3_C	7,50	35,1
63.4_A	1,50	27,4
63.4_B	4,50	28,9
63.4_C	7,50	31,5
63.5_A	1,50	20,6
63.5_B	4,50	22,6
63.5_C	7,50	27,5
63_A	1,50	21,0
63_B	4,50	23,7
63_C	7,50	27,1
64_A	1,50	24,0
64_B	4,50	21,7
65_A	1,50	21,2
65_B	4,50	21,9
66_A	1,50	17,0
66_B	4,50	20,9
66_C	7,50	20,9
67_A	1,50	12,6
67_B	4,50	15,3
67_C	7,50	20,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: interne weg plangebied
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	10,9
68_B	4,50	13,6
68_C	7,50	19,0
6_A	21,50	-1,6
6_A	2,50	-6,1
6_B	24,50	--
6_B	6,50	-3,7
6_C	9,50	-2,6
6_D	12,50	-2,3
6_E	15,50	-2,1
6_F	18,50	-1,9
7_A	21,50	--
7_A	2,50	-2,9
7_B	24,50	--
7_B	6,50	-2,0
7_C	9,50	-2,6
7_D	12,50	-2,3
7_E	15,50	-2,0
7_F	18,50	-1,8
8_A	21,50	23,7
8_A	2,50	14,4
8_B	24,50	24,6
8_B	6,50	16,1
8_C	9,50	17,2
8_D	12,50	17,8
8_E	15,50	18,2
8_F	18,50	18,6
9_A	21,50	--
9_A	2,50	1,2
9_B	6,50	-9,7
9_C	9,50	-23,2
9_D	12,50	-23,1
9_E	15,50	-22,8
9_F	18,50	--
9a_A	2,50	-0,2
9a_A	21,50	--
9a_B	6,50	-7,6
9a_C	9,50	-23,6
9a_D	12,50	-23,7
9a_E	15,50	-23,4
9a_F	18,50	-26,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 6 Reconstructietoets Arkelsedijk





Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: toekomstige situatie: Arkelsedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
46_A	Arkelse Onderweg 62	1,50	44,35	40,50	3,85
52_A	Arkelse Onderweg 59	1,50	48,83	45,75	3,08
59_A	Van Hooemestraat 72	1,50	46,41	43,34	3,07
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,50	49,92	46,89	3,03
52_C	Arkelse Onderweg 59	7,50	49,84	46,82	3,02
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,50	57,57	54,62	2,95
47_B	Arkelse Onderweg 64	7,50	61,05	58,11	2,94
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,50	57,43	54,49	2,94
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,50	61,19	58,26	2,93
43_A	Arkelse Onderweg 56	4,50	56,03	53,12	2,91
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,40	60,87	57,97	2,90
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,50	56,47	53,57	2,90
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,50	62,69	59,80	2,89
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,50	64,64	61,75	2,89
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,50	51,57	48,69	2,88
59_B	Van Hooemestraat 72	4,50	47,60	44,75	2,85
50_A	Arkelse Onderweg 57	1,50	48,32	45,50	2,82
59_C	Van Hooemestraat 72	7,50	47,79	44,97	2,82
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,50	50,02	47,28	2,74
51_E	Arkelse Onderweg 61	13,50	47,28	44,54	2,74
50_C	Arkelse Onderweg 57	7,50	49,89	47,16	2,73
51_D	Arkelse Onderweg 61	10,50	46,61	43,93	2,68
51_B	Arkelse Onderweg 61	4,50	45,09	42,48	2,61
51_C	Arkelse Onderweg 61	7,50	46,07	43,50	2,57
53_C	Arkelse Onderweg 55	7,50	48,93	46,42	2,51
53_B	Arkelse Onderweg 55	4,50	48,39	45,91	2,48
54_B	Arkelse Onderweg 53	4,50	48,67	46,36	2,31
53_A	Arkelse Onderweg 55	1,50	46,27	43,97	2,30
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,50	56,19	53,98	2,21
40_A	Arkelse Onderweg 50	1,50	52,22	50,03	2,19
54_C	Arkelse Onderweg 53	7,50	49,03	46,86	2,17
54_A	Arkelse Onderweg 53	1,50	46,78	44,74	2,04
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,50	56,14	54,15	1,99
58_B	Arkelse Onderweg 45	4,50	48,89	47,02	1,87
58_C	Arkelse Onderweg 45	7,50	49,17	47,31	1,86
56_B	Arkelse Onderweg 49	4,50	49,45	47,67	1,78
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,50	49,93	48,15	1,78
55_C	Arkelse Onderweg 51	7,50	48,76	46,99	1,77
55_B	Arkelse Onderweg 51	4,50	48,10	46,42	1,68
57_B	Arkelse Onderweg 47	4,50	49,07	47,43	1,64
57_C	Arkelse Onderweg 47	7,50	49,43	47,80	1,63
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,50	59,99	58,45	1,54
41_A	Arkelse Onderweg 52	1,50	51,56	50,06	1,50
60_A	Arkelse Onderweg 42-44-46	4,50	59,81	58,33	1,48
55_A	Arkelse Onderweg 51	1,50	45,84	44,45	1,39
57_A	Arkelse Onderweg 47	1,50	46,40	45,09	1,31
56_A	Arkelse Onderweg 49	1,50	46,52	45,24	1,28
58_A	Arkelse Onderweg 45	1,50	46,17	44,90	1,27
61_B	Arkelse Onderweg 40	7,50	55,26	54,15	1,11
61_A	Arkelse Onderweg 40	4,50	55,29	54,21	1,08

Bijlage Reconstructietoets Arkelsedijk

Tabel 1 Reconstructietoets Arkelsedijk

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
46_A	Arkelse Onderweg 62	1,5	40,50	48,00	44,35	3,85	0,00	nee
52_A	Arkelse Onderweg 59	1,5	45,75	48,00	48,83	3,08	0,83	nee
59_A	Van Hooestraat 72	1,5	43,34	48,00	46,41	3,07	0,00	nee
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,5	46,89	48,00	49,92	3,03	1,92	ja
52_C	Arkelse Onderweg 59	7,5	46,82	48,00	49,84	3,02	1,84	ja
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,5	54,62	54,62	57,57	2,95	2,95	ja
47_B	Arkelse Onderweg 64	7,5	58,11	58,11	61,05	2,94	2,94	ja
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,5	54,49	54,49	57,43	2,94	2,94	ja
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,5	58,26	58,26	61,19	2,93	2,93	ja
43_A	Arkelse Onderweg 56	4,5	53,12	53,12	56,03	2,91	2,91	ja
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,4	57,97	57,97	60,87	2,90	2,90	ja
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,5	53,57	53,57	56,47	2,90	2,90	ja
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,5	59,80	59,80	62,69	2,89	2,89	ja
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,5	61,75	61,75	64,64	2,89	2,89	ja
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,5	48,69	48,69	51,57	2,88	2,88	ja
59_B	Van Hooestraat 72	4,5	44,75	48,00	47,60	2,85	0,00	nee
50_A	Arkelse Onderweg 57	1,5	45,50	48,00	48,32	2,82	0,32	nee
59_C	Van Hooestraat 72	7,5	44,97	48,00	47,79	2,82	0,00	nee
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,5	47,28	48,00	50,02	2,74	2,02	ja
51_E	Arkelse Onderweg 61	13,5	44,54	48,00	47,28	2,74	0,00	nee
50_C	Arkelse Onderweg 57	7,5	47,16	48,00	49,89	2,73	1,89	ja
51_D	Arkelse Onderweg 61	10,5	43,93	48,00	46,61	2,68	0,00	nee
51_B	Arkelse Onderweg 61	4,5	42,48	48,00	45,09	2,61	0,00	nee
51_C	Arkelse Onderweg 61	7,5	43,50	48,00	46,07	2,57	0,00	nee
53_C	Arkelse Onderweg 55	7,5	46,42	48,00	48,93	2,51	0,93	nee
53_B	Arkelse Onderweg 55	4,5	45,91	48,00	48,39	2,48	0,39	nee
54_B	Arkelse Onderweg 53	4,5	46,36	48,00	48,67	2,31	0,67	nee
53_A	Arkelse Onderweg 55	1,5	43,97	48,00	46,27	2,30	0,00	nee
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,5	53,98	53,98	56,19	2,21	2,21	ja
40_A	Arkelse Onderweg 50	1,5	50,03	50,03	52,22	2,19	2,19	ja
54_C	Arkelse Onderweg 53	7,5	46,86	48,00	49,03	2,17	1,03	nee
54_A	Arkelse Onderweg 53	1,5	44,74	48,00	46,78	2,04	0,00	nee
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,5	54,15	54,15	56,14	1,99	1,99	ja
58_B	Arkelse Onderweg 45	4,5	47,02	48,00	48,89	1,87	0,89	nee
58_C	Arkelse Onderweg 45	7,5	47,31	48,00	49,17	1,86	1,17	nee
56_B	Arkelse Onderweg 49	4,5	47,67	48,00	49,45	1,78	1,45	nee
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,5	48,15	48,15	49,93	1,78	1,78	ja
55_C	Arkelse Onderweg 51	7,5	46,99	48,00	48,76	1,77	0,76	nee
55_B	Arkelse Onderweg 51	4,5	46,42	48,00	48,10	1,68	0,10	nee
57_B	Arkelse Onderweg 47	4,5	47,43	48,00	49,07	1,64	1,07	nee
57_C	Arkelse Onderweg 47	7,5	47,80	48,00	49,43	1,63	1,43	nee

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,5	58,45	58,45	59,99	1,54	1,54	ja
41_A	Arkelse Onderweg 52	1,5	50,06	50,06	51,56	1,50	1,50	ja
60_A	Arkelse Onderweg 42-44-46	4,5	58,33	58,33	59,81	1,48	1,48	nee
55_A	Arkelse Onderweg 51	1,5	44,45	48,00	45,84	1,39	0,00	nee
57_A	Arkelse Onderweg 47	1,5	45,09	48,00	46,40	1,31	0,00	nee
56_A	Arkelse Onderweg 49	1,5	45,24	48,00	46,52	1,28	0,00	nee
58_A	Arkelse Onderweg 45	1,5	44,90	48,00	46,17	1,27	0,00	nee
61_B	Arkelse Onderweg 40	7,5	54,15	54,15	55,26	1,11	1,11	nee
61_A	Arkelse Onderweg 40	4,5	54,21	54,21	55,29	1,08	1,08	nee



Bijlage 7 Reconstructietoets Spijksedijk





Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Spijksedijk / Referentie=Spijksedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
2a_A	Spijksedijk 36	1,50	52,83	52,37	0,46
2a_B	Spijksedijk 36	4,50	53,85	53,38	0,47
3a_A	Spijksedijk 40	1,50	45,82	44,57	1,25
3a_B	Spijksedijk 40	4,50	52,41	50,81	1,60
1_A	Spijksedijk 34	1,50	57,21	56,77	0,44
1_B	Spijksedijk 34	4,50	57,83	57,40	0,43
2_A	Spijksedijk 36	1,50	57,54	57,08	0,46
2_B	Spijksedijk 36	4,50	58,26	57,80	0,46
3_A	Spijksedijk 40	1,50	46,10	44,72	1,38
3_B	Spijksedijk 40	4,50	52,48	50,81	1,67
4_A	Spijksedijk 42	1,50	41,01	39,36	1,65
4a_A	Spijksedijk 42	1,50	38,28	36,99	1,29
5_A	Spijksedijk 13	1,50	46,50	45,91	0,59
5_B	Spijksedijk 13	4,50	50,96	50,45	0,51
7_A	E du Perronplein 1	1,50	48,81	48,04	0,77
7_B	E du Perronplein 1	4,50	50,30	49,49	0,81
7_C	E du Perronplein 1	7,50	50,51	49,69	0,82
8_A	E du Perronplein 2	1,50	49,64	48,91	0,73
8_B	E du Perronplein 2	4,50	50,59	49,82	0,77
8_C	E du Perronplein 2	7,50	50,77	50,01	0,76
9_A	E du Perronplein 3	1,50	49,42	48,67	0,75
9_B	E du Perronplein 3	4,50	50,35	49,55	0,80
9_C	E du Perronplein 3	7,50	50,55	49,76	0,79
10_A	E du Perronplein 4	1,50	49,37	48,62	0,75
10_B	E du Perronplein 4	4,50	50,41	49,61	0,80
10_C	E du Perronplein 4	7,50	50,70	49,90	0,80
11_A	E du Perronplein 5	1,50	48,71	47,91	0,80
11_B	E du Perronplein 5	4,50	49,94	49,12	0,82
11_C	E du Perronplein 5	7,50	50,32	49,49	0,83
12_A	E du Perronplein 6	1,50	48,62	47,83	0,79
12_B	E du Perronplein 6	4,50	49,80	48,97	0,83
12_C	E du Perronplein 6	7,50	50,26	49,43	0,83
13_A	E du Perronplein 7	1,50	48,66	47,82	0,84
13_B	E du Perronplein 7	4,50	49,72	48,85	0,87
13_C	E du Perronplein 7	7,50	50,16	49,29	0,87
14_A	E du Perronplein 8	1,50	48,64	47,84	0,80
14_B	E du Perronplein 8	4,50	49,66	48,81	0,85
14_C	E du Perronplein 8	7,50	50,11	49,28	0,83
15_A	E du Perronplein 9	1,50	48,86	48,02	0,84
15_B	E du Perronplein 9	4,50	49,86	49,00	0,86
15_C	E du Perronplein 9	7,50	50,33	49,48	0,85
16_A	E du Perronplein 10	1,50	48,81	47,95	0,86
16_B	E du Perronplein 10	4,50	49,76	48,89	0,87
16_C	E du Perronplein 10	7,50	50,20	49,34	0,86
17_A	E du Perronplein 11	1,50	49,01	48,12	0,89
17_B	E du Perronplein 11	4,50	49,96	49,07	0,89
17_C	E du Perronplein 11	7,50	50,43	49,53	0,90
18_A	E du Perronplein 12	1,50	48,75	47,90	0,85
18_B	E du Perronplein 12	4,50	49,90	49,01	0,89
18_C	E du Perronplein 12	7,50	50,32	49,45	0,87
18a_B	E du Perronplein 12	4,50	49,08	47,97	1,11
18a_C	E du Perronplein 12	7,50	49,42	48,28	1,14
7a_B	E du Perronplein 1	4,50	50,89	50,21	0,68
7a_C	E du Perronplein 1	7,50	51,35	50,68	0,67
6_A	M ter Braakplein 16	1,50	47,42	46,82	0,60
6_B	M ter Braakplein 16	4,50	48,76	48,14	0,62
6_C	M ter Braakplein 16	7,50	49,57	48,93	0,64
34_A	H Marsmanplein 31	1,50	34,01	32,60	1,41
34_B	H Marsmanplein 31	4,50	42,22	41,10	1,12
34_C	H Marsmanplein 31	7,50	41,35	39,98	1,37

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Spijksedijk / Referentie=Spijksedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
33_A	H Marsmanplein 29	1,50	35,11	33,64	1,47
33_B	H Marsmanplein 29	4,50	42,86	41,61	1,25
33_C	H Marsmanplein 29	7,50	42,05	40,67	1,38
31_A	H Marsmanplein 25	1,50	37,61	36,10	1,51
31_B	H Marsmanplein 25	4,50	44,66	43,64	1,02
31_C	H Marsmanplein 25	7,50	42,63	41,34	1,29
30_A	H Marsmanplein 23	1,50	42,18	40,92	1,26
30_B	H Marsmanplein 23	4,50	46,09	45,07	1,02
30_C	H Marsmanplein 23	7,50	45,48	44,26	1,22
29_A	H Marsmanplein 21	1,50	42,91	41,65	1,26
29_B	H Marsmanplein 21	4,50	46,08	44,95	1,13
29_C	H Marsmanplein 21	7,50	46,17	44,97	1,20
28_A	H Marsmanplein 19	1,50	44,43	43,38	1,05
28_B	H Marsmanplein 19	4,50	46,75	45,69	1,06
28_C	H Marsmanplein 19	7,50	47,32	46,26	1,06
27_A	H Marsmanplein 17	1,50	44,71	43,61	1,10
27_B	H Marsmanplein 17	4,50	46,82	45,71	1,11
27_C	H Marsmanplein 17	7,50	47,41	46,36	1,05
26_A	H Marsmanplein 15	1,50	44,68	43,47	1,21
26_B	H Marsmanplein 15	4,50	46,86	45,67	1,19
26_C	H Marsmanplein 15	7,50	47,48	46,33	1,15
25_A	H Marsmanplein 13	1,50	43,69	42,24	1,45
25_B	H Marsmanplein 13	4,50	46,10	44,76	1,34
25_C	H Marsmanplein 13	7,50	46,78	45,49	1,29
24_A	H Marsmanplein 11	1,50	41,28	39,68	1,60
24_B	H Marsmanplein 11	4,50	43,25	41,70	1,55
24_C	H Marsmanplein 11	7,50	44,48	43,03	1,45
23_A	H Marsmanplein 9	1,50	37,74	36,39	1,35
23_B	H Marsmanplein 9	4,50	40,37	39,00	1,37
23_C	H Marsmanplein 9	7,50	42,70	41,45	1,25
22_A	H Marsmanplein 7	1,50	36,54	35,41	1,13
22_B	H Marsmanplein 7	4,50	39,45	38,28	1,17
22_C	H Marsmanplein 7	7,50	42,24	41,16	1,08
21_A	H Marsmanplein 5	1,50	38,48	37,73	0,75
21_B	H Marsmanplein 5	4,50	41,22	40,44	0,78
21_C	H Marsmanplein 5	7,50	43,64	42,82	0,82
20_A	H Marsmanplein 3	1,50	26,62	25,24	1,38
20_B	H Marsmanplein 3	4,50	30,19	28,86	1,33
20_C	H Marsmanplein 3	7,50	36,99	35,74	1,25
19_A	H Marsmanplein 1	1,50	27,69	26,30	1,39
19_B	H Marsmanplein 1	4,50	31,47	30,09	1,38
19_C	H Marsmanplein 1	7,50	37,54	36,34	1,20
35a_A	H marsmanplein 24	1,50	32,34	30,95	1,39
35a_B	H marsmanplein 24	4,50	37,30	36,22	1,08
35a_C	H marsmanplein 24	7,50	35,79	34,15	1,64
35_A	H marsmanplein 24	1,50	33,46	32,03	1,43
35_B	H marsmanplein 24	4,50	40,94	39,63	1,31
35_C	H marsmanplein 24	7,50	40,99	39,38	1,61
32_A	H Marsmanplein 27	1,50	37,28	35,72	1,56
32_B	H Marsmanplein 27	4,50	43,79	42,54	1,25
32_C	H Marsmanplein 27	7,50	43,34	41,93	1,41
36_A	H marsmanplein 22	1,50	30,97	29,87	1,10
36_B	H marsmanplein 22	4,50	39,93	39,04	0,89
36_C	H marsmanplein 22	7,50	39,80	38,49	1,31
37_A	H marsmanplein 20	1,50	32,48	31,29	1,19
37_B	H marsmanplein 20	4,50	38,29	37,08	1,21
37_C	H marsmanplein 20	7,50	40,41	39,08	1,33
38_A	Godfried Bomanslaan 140	4,50	35,20	34,23	0,97
38_B	Godfried Bomanslaan 140	7,50	37,93	36,14	1,79
38_C	Godfried Bomanslaan 140	10,50	41,51	40,25	1,26

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
Model Voorgrond: toekomstige situatie: Spijksedijk 10 jaar na reconstructie (2035)
Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
Groep: Waarde=Spijksedijk / Referentie=Spijksedijk
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
39_A	Godfried Bomanslaan 134	4,50	32,57	31,53	1,04
39_B	Godfried Bomanslaan 134	7,50	36,32	35,24	1,08
39_C	Godfried Bomanslaan 134	10,50	41,44	40,48	0,96

Bijlage Reconstructietoets Spijksedijk

Tabel 1 Reconstructietoets Spijksedijk

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
2a_A	Spijksedijk 36	1,5	52,37	52,37	52,83	0,46	0,46	nee
2a_B	Spijksedijk 36	4,5	53,38	53,38	53,85	0,47	0,47	nee
3a_A	Spijksedijk 40	1,5	44,57	48,00	45,82	1,25	0,00	nee
3a_B	Spijksedijk 40	4,5	50,81	50,81	52,41	1,60	1,60	ja
1_A	Spijksedijk 34	1,5	56,77	56,77	57,21	0,44	0,44	nee
1_B	Spijksedijk 34	4,5	57,40	57,40	57,83	0,43	0,43	nee
2_A	Spijksedijk 36	1,5	57,08	57,08	57,54	0,46	0,46	nee
2_B	Spijksedijk 36	4,5	57,80	57,80	58,26	0,46	0,46	nee
3_A	Spijksedijk 40	1,5	44,72	48,00	46,10	1,38	0,00	nee
3_B	Spijksedijk 40	4,5	50,81	50,81	52,48	1,67	1,67	ja
4_A	Spijksedijk 42	1,5	39,36	48,00	41,01	1,65	0,00	nee
4a_A	Spijksedijk 42	1,5	36,99	48,00	38,28	1,29	0,00	nee
5_A	Spijksedijk 13	1,5	45,91	48,00	46,50	0,59	0,00	nee
5_B	Spijksedijk 13	4,5	50,45	50,45	50,96	0,51	0,51	nee
7_A	E du Perronplein 1	1,5	48,04	48,04	48,81	0,77	0,77	nee
7_B	E du Perronplein 1	4,5	49,49	49,49	50,30	0,81	0,81	nee
7_C	E du Perronplein 1	7,5	49,69	49,69	50,51	0,82	0,82	nee
8_A	E du Perronplein 2	1,5	48,91	48,91	49,64	0,73	0,73	nee
8_B	E du Perronplein 2	4,5	49,82	49,82	50,59	0,77	0,77	nee
8_C	E du Perronplein 2	7,5	50,01	50,01	50,77	0,76	0,76	nee
9_A	E du Perronplein 3	1,5	48,67	48,67	49,42	0,75	0,75	nee
9_B	E du Perronplein 3	4,5	49,55	49,55	50,35	0,80	0,80	nee
9_C	E du Perronplein 3	7,5	49,76	49,76	50,55	0,79	0,79	nee
10_A	E du Perronplein 4	1,5	48,62	48,62	49,37	0,75	0,75	nee
10_B	E du Perronplein 4	4,5	49,61	49,61	50,41	0,80	0,80	nee
10_C	E du Perronplein 4	7,5	49,90	49,90	50,70	0,80	0,80	nee
11_A	E du Perronplein 5	1,5	47,91	48,00	48,71	0,80	0,71	nee
11_B	E du Perronplein 5	4,5	49,12	49,12	49,94	0,82	0,82	nee
11_C	E du Perronplein 5	7,5	49,49	49,49	50,32	0,83	0,83	nee
12_A	E du Perronplein 6	1,5	47,83	48,00	48,62	0,79	0,62	nee
12_B	E du Perronplein 6	4,5	48,97	48,97	49,80	0,83	0,83	nee
12_C	E du Perronplein 6	7,5	49,43	49,43	50,26	0,83	0,83	nee
13_A	E du Perronplein 7	1,5	47,82	48,00	48,66	0,84	0,66	nee
13_B	E du Perronplein 7	4,5	48,85	48,85	49,72	0,87	0,87	nee
13_C	E du Perronplein 7	7,5	49,29	49,29	50,16	0,87	0,87	nee
14_A	E du Perronplein 8	1,5	47,84	48,00	48,64	0,80	0,64	nee
14_B	E du Perronplein 8	4,5	48,81	48,81	49,66	0,85	0,85	nee
14_C	E du Perronplein 8	7,5	49,28	49,28	50,11	0,83	0,83	nee
15_A	E du Perronplein 9	1,5	48,02	48,02	48,86	0,84	0,84	nee
15_B	E du Perronplein 9	4,5	49,00	49,00	49,86	0,86	0,86	nee
15_C	E du Perronplein 9	7,5	49,48	49,48	50,33	0,85	0,85	nee

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
16_A	E du Perronplein 10	1,5	47,95	48,00	48,81	0,86	0,81	nee
16_B	E du Perronplein 10	4,5	48,89	48,89	49,76	0,87	0,87	nee
16_C	E du Perronplein 10	7,5	49,34	49,34	50,20	0,86	0,86	nee
17_A	E du Perronplein 11	1,5	48,12	48,12	49,01	0,89	0,89	nee
17_B	E du Perronplein 11	4,5	49,07	49,07	49,96	0,89	0,89	nee
17_C	E du Perronplein 11	7,5	49,53	49,53	50,43	0,90	0,90	nee
18_A	E du Perronplein 12	1,5	47,90	48,00	48,75	0,85	0,75	nee
18_B	E du Perronplein 12	4,5	49,01	49,01	49,90	0,89	0,89	nee
18_C	E du Perronplein 12	7,5	49,45	49,45	50,32	0,87	0,87	nee
18a_B	E du Perronplein 12	4,5	47,97	48,00	49,08	1,11	1,08	nee
18a_C	E du Perronplein 12	7,5	48,28	48,28	49,42	1,14	1,14	nee
7a_B	E du Perronplein 1	4,5	50,21	50,21	50,89	0,68	0,68	nee
7a_C	E du Perronplein 1	7,5	50,68	50,68	51,35	0,67	0,67	nee
6_A	M ter Braakplein 16	1,5	46,82	48,00	47,42	0,60	0,00	nee
6_B	M ter Braakplein 16	4,5	48,14	48,14	48,76	0,62	0,62	nee
6_C	M ter Braakplein 16	7,5	48,93	48,93	49,57	0,64	0,64	nee
34_A	H Marsmanplein 31	1,5	32,60	48,00	34,01	1,41	0,00	nee
34_B	H Marsmanplein 31	4,5	41,10	48,00	42,22	1,12	0,00	nee
34_C	H Marsmanplein 31	7,5	39,98	48,00	41,35	1,37	0,00	nee
33_A	H Marsmanplein 29	1,5	33,64	48,00	35,11	1,47	0,00	nee
33_B	H Marsmanplein 29	4,5	41,61	48,00	42,86	1,25	0,00	nee
33_C	H Marsmanplein 29	7,5	40,67	48,00	42,05	1,38	0,00	nee
31_A	H Marsmanplein 25	1,5	36,10	48,00	37,61	1,51	0,00	nee
31_B	H Marsmanplein 25	4,5	43,64	48,00	44,66	1,02	0,00	nee
31_C	H Marsmanplein 25	7,5	41,34	48,00	42,63	1,29	0,00	nee
30_A	H Marsmanplein 23	1,5	40,92	48,00	42,18	1,26	0,00	nee
30_B	H Marsmanplein 23	4,5	45,07	48,00	46,09	1,02	0,00	nee
30_C	H Marsmanplein 23	7,5	44,26	48,00	45,48	1,22	0,00	nee
29_A	H Marsmanplein 21	1,5	41,65	48,00	42,91	1,26	0,00	nee
29_B	H Marsmanplein 21	4,5	44,95	48,00	46,08	1,13	0,00	nee
29_C	H Marsmanplein 21	7,5	44,97	48,00	46,17	1,20	0,00	nee
28_A	H Marsmanplein 19	1,5	43,38	48,00	44,43	1,05	0,00	nee
28_B	H Marsmanplein 19	4,5	45,69	48,00	46,75	1,06	0,00	nee
28_C	H Marsmanplein 19	7,5	46,26	48,00	47,32	1,06	0,00	nee
27_A	H Marsmanplein 17	1,5	43,61	48,00	44,71	1,10	0,00	nee
27_B	H Marsmanplein 17	4,5	45,71	48,00	46,82	1,11	0,00	nee
27_C	H Marsmanplein 17	7,5	46,36	48,00	47,41	1,05	0,00	nee
26_A	H Marsmanplein 15	1,5	43,47	48,00	44,68	1,21	0,00	nee
26_B	H Marsmanplein 15	4,5	45,67	48,00	46,86	1,19	0,00	nee
26_C	H Marsmanplein 15	7,5	46,33	48,00	47,48	1,15	0,00	nee
25_A	H Marsmanplein 13	1,5	42,24	48,00	43,69	1,45	0,00	nee
25_B	H Marsmanplein 13	4,5	44,76	48,00	46,10	1,34	0,00	nee
25_C	H Marsmanplein 13	7,5	45,49	48,00	46,78	1,29	0,00	nee
24_A	H Marsmanplein 11	1,5	39,68	48,00	41,28	1,60	0,00	nee

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Reconstructie Wgh
24_B	H Marsmanplein 11	4,5	41,70	48,00	43,25	1,55	0,00	nee
24_C	H Marsmanplein 11	7,5	43,03	48,00	44,48	1,45	0,00	nee
23_A	H Marsmanplein 9	1,5	36,39	48,00	37,74	1,35	0,00	nee
23_B	H Marsmanplein 9	4,5	39,00	48,00	40,37	1,37	0,00	nee
23_C	H Marsmanplein 9	7,5	41,45	48,00	42,70	1,25	0,00	nee
22_A	H Marsmanplein 7	1,5	35,41	48,00	36,54	1,13	0,00	nee
22_B	H Marsmanplein 7	4,5	38,28	48,00	39,45	1,17	0,00	nee
22_C	H Marsmanplein 7	7,5	41,16	48,00	42,24	1,08	0,00	nee
21_A	H Marsmanplein 5	1,5	37,73	48,00	38,48	0,75	0,00	nee
21_B	H Marsmanplein 5	4,5	40,44	48,00	41,22	0,78	0,00	nee
21_C	H Marsmanplein 5	7,5	42,82	48,00	43,64	0,82	0,00	nee
20_A	H Marsmanplein 3	1,5	25,24	48,00	26,62	1,38	0,00	nee
20_B	H Marsmanplein 3	4,5	28,86	48,00	30,19	1,33	0,00	nee
20_C	H Marsmanplein 3	7,5	35,74	48,00	36,99	1,25	0,00	nee
19_A	H Marsmanplein 1	1,5	26,30	48,00	27,69	1,39	0,00	nee
19_B	H Marsmanplein 1	4,5	30,09	48,00	31,47	1,38	0,00	nee
19_C	H Marsmanplein 1	7,5	36,34	48,00	37,54	1,20	0,00	nee
35a_A	H marsmanplein 24	1,5	30,95	48,00	32,34	1,39	0,00	nee
35a_B	H marsmanplein 24	4,5	36,22	48,00	37,30	1,08	0,00	nee
35a_C	H marsmanplein 24	7,5	34,15	48,00	35,79	1,64	0,00	nee
35_A	H marsmanplein 24	1,5	32,03	48,00	33,46	1,43	0,00	nee
35_B	H marsmanplein 24	4,5	39,63	48,00	40,94	1,31	0,00	nee
35_C	H marsmanplein 24	7,5	39,38	48,00	40,99	1,61	0,00	nee
32_A	H Marsmanplein 27	1,5	35,72	48,00	37,28	1,56	0,00	nee
32_B	H Marsmanplein 27	4,5	42,54	48,00	43,79	1,25	0,00	nee
32_C	H Marsmanplein 27	7,5	41,93	48,00	43,34	1,41	0,00	nee
36_A	H marsmanplein 22	1,5	29,87	48,00	30,97	1,10	0,00	nee
36_B	H marsmanplein 22	4,5	39,04	48,00	39,93	0,89	0,00	nee
36_C	H marsmanplein 22	7,5	38,49	48,00	39,80	1,31	0,00	nee
37_A	H marsmanplein 20	1,5	31,29	48,00	32,48	1,19	0,00	nee
37_B	H marsmanplein 20	4,5	37,08	48,00	38,29	1,21	0,00	nee
37_C	H marsmanplein 20	7,5	39,08	48,00	40,41	1,33	0,00	nee
38_A	Godfried Bomanslaan 140	4,5	34,23	48,00	35,20	0,97	0,00	nee
38_B	Godfried Bomanslaan 140	7,5	36,14	48,00	37,93	1,79	0,00	nee
38_C	Godfried Bomanslaan 140	10,5	40,25	48,00	41,51	1,26	0,00	nee
39_A	Godfried Bomanslaan 134	4,5	31,53	48,00	32,57	1,04	0,00	nee
39_B	Godfried Bomanslaan 134	7,5	35,24	48,00	36,32	1,08	0,00	nee
39_C	Godfried Bomanslaan 134	10,5	40,48	48,00	41,44	0,96	0,00	nee



Bijlage 8 Uitstralingseffect Newtonweg





Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Uitstralingseffect Newtonweg: toekomstige situatie 10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: uitstralingseffect bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Newtonweg / Referentie=Newtonweg
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

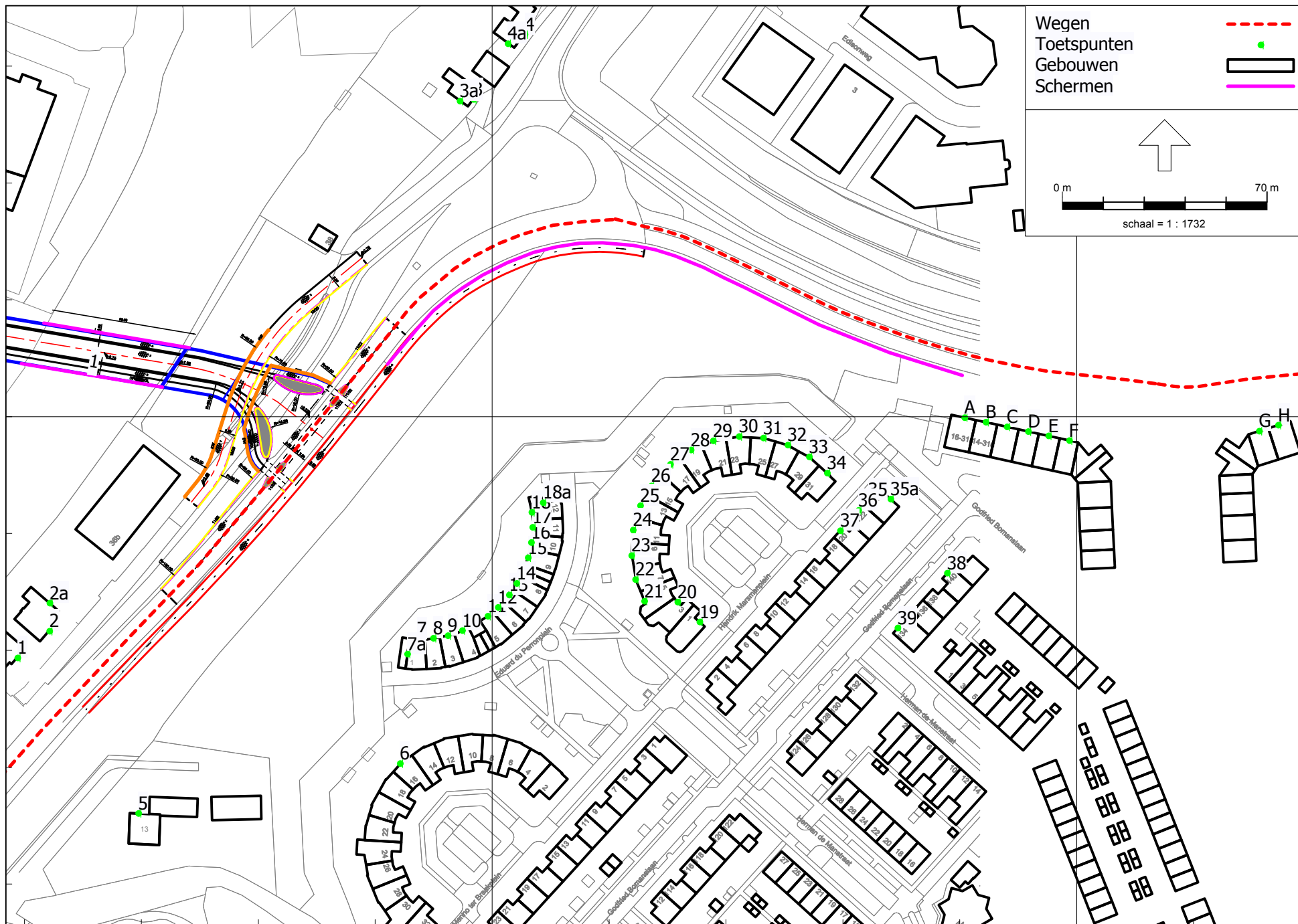
Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
2a_A	Spijksedijk 36	1,50	32,98	31,44	1,54
2a_B	Spijksedijk 36	4,50	34,37	32,95	1,42
3a_A	Spijksedijk 40	1,50	27,76	26,24	1,52
3a_B	Spijksedijk 40	4,50	37,83	36,14	1,69
1_A	Spijksedijk 34	1,50	31,75	30,24	1,51
1_B	Spijksedijk 34	4,50	32,63	31,29	1,34
2_A	Spijksedijk 36	1,50	32,94	31,36	1,58
2_B	Spijksedijk 36	4,50	34,36	32,89	1,47
3_A	Spijksedijk 40	1,50	38,99	37,29	1,70
3_B	Spijksedijk 40	4,50	47,66	45,92	1,74
4_A	Spijksedijk 42	1,50	38,05	36,38	1,67
4a_A	Spijksedijk 42	1,50	36,08	34,24	1,84
5_A	Spijksedijk 13	1,50	25,04	23,59	1,45
5_B	Spijksedijk 13	4,50	33,78	32,25	1,53
7_A	E du Perronplein 1	1,50	34,78	33,14	1,64
7_B	E du Perronplein 1	4,50	37,46	35,93	1,53
7_C	E du Perronplein 1	7,50	39,79	38,06	1,73
8_A	E du Perronplein 2	1,50	34,04	32,40	1,64
8_B	E du Perronplein 2	4,50	37,19	35,74	1,45
8_C	E du Perronplein 2	7,50	39,78	38,25	1,53
9_A	E du Perronplein 3	1,50	32,92	31,29	1,63
9_B	E du Perronplein 3	4,50	37,23	35,93	1,30
9_C	E du Perronplein 3	7,50	41,02	39,50	1,52
10_A	E du Perronplein 4	1,50	31,14	29,58	1,56
10_B	E du Perronplein 4	4,50	36,16	34,62	1,54
10_C	E du Perronplein 4	7,50	40,87	39,47	1,40
11_A	E du Perronplein 5	1,50	28,34	26,75	1,59
11_B	E du Perronplein 5	4,50	36,06	34,94	1,12
11_C	E du Perronplein 5	7,50	38,54	37,26	1,28
12_A	E du Perronplein 6	1,50	26,81	24,94	1,87
12_B	E du Perronplein 6	4,50	36,47	35,17	1,30
12_C	E du Perronplein 6	7,50	37,02	35,15	1,87
13_A	E du Perronplein 7	1,50	27,25	25,48	1,77
13_B	E du Perronplein 7	4,50	37,64	36,25	1,39
13_C	E du Perronplein 7	7,50	37,57	36,47	1,10
14_A	E du Perronplein 8	1,50	25,01	22,97	2,04
14_B	E du Perronplein 8	4,50	36,13	34,84	1,29
14_C	E du Perronplein 8	7,50	35,71	34,30	1,41
15_A	E du Perronplein 9	1,50	26,13	24,80	1,33
15_B	E du Perronplein 9	4,50	36,43	35,01	1,42
15_C	E du Perronplein 9	7,50	36,62	34,96	1,66
16_A	E du Perronplein 10	1,50	26,28	24,90	1,38
16_B	E du Perronplein 10	4,50	35,14	33,87	1,27
16_C	E du Perronplein 10	7,50	36,36	34,65	1,71
17_A	E du Perronplein 11	1,50	26,96	25,77	1,19
17_B	E du Perronplein 11	4,50	35,69	34,32	1,37
17_C	E du Perronplein 11	7,50	37,97	36,19	1,78
18_A	E du Perronplein 12	1,50	26,36	24,82	1,54
18_B	E du Perronplein 12	4,50	35,33	34,00	1,33
18_C	E du Perronplein 12	7,50	37,84	36,12	1,72
18a_B	E du Perronplein 12	4,50	42,56	41,00	1,56
18a_C	E du Perronplein 12	7,50	44,34	42,67	1,67
7a_B	E du Perronplein 1	4,50	27,03	25,96	1,07
7a_C	E du Perronplein 1	7,50	32,34	30,67	1,67
6_A	M ter Braakplein 16	1,50	28,10	26,61	1,49
6_B	M ter Braakplein 16	4,50	30,09	28,63	1,46
6_C	M ter Braakplein 16	7,50	34,09	32,51	1,58
34_A	H Marsmanplein 31	1,50	45,47	44,05	1,42
34_B	H Marsmanplein 31	4,50	49,37	47,85	1,52
34_C	H Marsmanplein 31	7,50	51,52	49,94	1,58

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Uitstralingseffect Newtonweg: toekomstige situatie10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: uitstralingseffect bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Newtonweg / Referentie=Newtonweg
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
33_A	H Marsmanplein 29	1,50	45,07	43,63	1,44
33_B	H Marsmanplein 29	4,50	49,02	47,48	1,54
33_C	H Marsmanplein 29	7,50	51,56	49,96	1,60
31_A	H Marsmanplein 25	1,50	45,31	43,75	1,56
31_B	H Marsmanplein 25	4,50	48,72	47,17	1,55
31_C	H Marsmanplein 25	7,50	51,42	49,80	1,62
30_A	H Marsmanplein 23	1,50	44,18	42,62	1,56
30_B	H Marsmanplein 23	4,50	47,81	46,33	1,48
30_C	H Marsmanplein 23	7,50	50,71	49,10	1,61
29_A	H Marsmanplein 21	1,50	43,84	42,35	1,49
29_B	H Marsmanplein 21	4,50	47,21	45,71	1,50
29_C	H Marsmanplein 21	7,50	49,89	48,32	1,57
28_A	H Marsmanplein 19	1,50	41,13	39,49	1,64
28_B	H Marsmanplein 19	4,50	45,08	43,50	1,58
28_C	H Marsmanplein 19	7,50	47,71	46,09	1,62
27_A	H Marsmanplein 17	1,50	40,78	39,12	1,66
27_B	H Marsmanplein 17	4,50	44,53	42,89	1,64
27_C	H Marsmanplein 17	7,50	46,75	45,10	1,65
26_A	H Marsmanplein 15	1,50	38,34	36,70	1,64
26_B	H Marsmanplein 15	4,50	41,71	40,02	1,69
26_C	H Marsmanplein 15	7,50	43,64	41,95	1,69
25_A	H Marsmanplein 13	1,50	37,70	36,04	1,66
25_B	H Marsmanplein 13	4,50	40,98	39,31	1,67
25_C	H Marsmanplein 13	7,50	42,93	41,23	1,70
24_A	H Marsmanplein 11	1,50	33,44	31,84	1,60
24_B	H Marsmanplein 11	4,50	37,08	35,57	1,51
24_C	H Marsmanplein 11	7,50	38,60	36,90	1,70
23_A	H Marsmanplein 9	1,50	32,75	31,10	1,65
23_B	H Marsmanplein 9	4,50	35,22	33,66	1,56
23_C	H Marsmanplein 9	7,50	37,34	35,72	1,62
22_A	H Marsmanplein 7	1,50	29,56	27,95	1,61
22_B	H Marsmanplein 7	4,50	32,06	30,45	1,61
22_C	H Marsmanplein 7	7,50	34,85	33,04	1,81
21_A	H Marsmanplein 5	1,50	28,36	26,74	1,62
21_B	H Marsmanplein 5	4,50	31,02	29,40	1,62
21_C	H Marsmanplein 5	7,50	34,07	32,25	1,82
20_A	H Marsmanplein 3	1,50	31,61	30,12	1,49
20_B	H Marsmanplein 3	4,50	34,74	33,21	1,53
20_C	H Marsmanplein 3	7,50	39,04	37,50	1,54
19_A	H Marsmanplein 1	1,50	35,81	34,28	1,53
19_B	H Marsmanplein 1	4,50	37,75	36,30	1,45
19_C	H Marsmanplein 1	7,50	40,54	39,06	1,48
35a_A	H marsmanplein 24	1,50	43,32	42,06	1,26
35a_B	H marsmanplein 24	4,50	47,49	46,37	1,12
35a_C	H marsmanplein 24	7,50	49,88	48,37	1,51
35_A	H marsmanplein 24	1,50	42,71	41,41	1,30
35_B	H marsmanplein 24	4,50	47,03	45,67	1,36
35_C	H marsmanplein 24	7,50	49,32	47,81	1,51
32_A	H Marsmanplein 27	1,50	45,18	43,66	1,52
32_B	H Marsmanplein 27	4,50	48,77	47,23	1,54
32_C	H Marsmanplein 27	7,50	51,48	49,86	1,62
36_A	H marsmanplein 22	1,50	42,17	40,89	1,28
36_B	H marsmanplein 22	4,50	46,24	44,93	1,31
36_C	H marsmanplein 22	7,50	48,39	46,90	1,49
37_A	H marsmanplein 20	1,50	39,45	38,19	1,26
37_B	H marsmanplein 20	4,50	43,33	42,14	1,19
37_C	H marsmanplein 20	7,50	45,57	44,23	1,34
38_A	Godfried Bomanslaan 140	4,50	41,97	40,29	1,68
38_B	Godfried Bomanslaan 140	7,50	44,44	42,67	1,77
38_C	Godfried Bomanslaan 140	10,50	45,86	44,18	1,68

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Uitstralingseffect Newtonweg: toekomstige situatie 10 jaar na reconstructie (2035)
 Model Achtergrond: uitstralingseffect bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Newtonweg / Referentie=Newtonweg
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
39_A	Godfried Bomanslaan 134	4,50	37,67	36,78	0,89
39_B	Godfried Bomanslaan 134	7,50	40,43	39,33	1,10
39_C	Godfried Bomanslaan 134	10,50	44,40	42,88	1,52
F_A	W Elsschotstraat 8-310	1,50	56,94	56,08	0,86
F_B	W Elsschotstraat 8-310	4,50	59,03	57,51	1,52
F_C	W Elsschotstraat 8-310	7,50	59,20	57,66	1,54
F_D	W Elsschotstraat 8-310	10,50	59,15	57,58	1,57
F_E	W Elsschotstraat 8-310	13,50	58,90	57,25	1,65
E_A	W Elsschotstraat 10-312	1,50	56,69	55,99	0,70
E_B	W Elsschotstraat 10-312	4,50	59,04	57,49	1,55
E_C	W Elsschotstraat 10-312	7,50	59,25	57,69	1,56
E_D	W Elsschotstraat 10-312	10,50	59,20	57,62	1,58
D_A	W Elsschotstraat 12-314	1,50	56,18	55,71	0,47
D_B	W Elsschotstraat 12-314	4,50	59,02	57,45	1,57
D_C	W Elsschotstraat 12-314	7,50	59,28	57,70	1,58
D_D	W Elsschotstraat 12-314	10,50	59,22	57,61	1,61
C_A	W Elsschotstraat 14-316	1,50	56,38	55,09	1,29
C_B	W Elsschotstraat 14-316	4,50	58,97	57,39	1,58
C_C	W Elsschotstraat 14-316	7,50	59,32	57,74	1,58
C_D	W Elsschotstraat 14-316	10,50	59,24	57,65	1,59
B_A	W Elsschotstraat 16-318	1,50	54,42	53,78	0,64
B_B	W Elsschotstraat 16-318	4,50	58,70	57,15	1,55
B_C	W Elsschotstraat 16-318	7,50	59,27	57,69	1,58
B_D	W Elsschotstraat 16-318	10,50	59,24	57,64	1,60
A_A	W Elsschotstraat 18-320	1,50	53,52	52,62	0,90
A_B	W Elsschotstraat 18-320	4,50	58,13	56,64	1,49
A_C	W Elsschotstraat 18-320	7,50	59,19	57,61	1,58
A_D	W Elsschotstraat 18-320	10,50	59,22	57,61	1,61
G_A	J Perkstraat 5-309	1,50	59,95	58,90	1,05
G_B	J Perkstraat 5-309	4,50	60,53	59,39	1,14
G_C	J Perkstraat 5-309	7,50	60,46	59,29	1,17
G_D	J Perkstraat 5-309	10,50	60,23	59,06	1,17
G_E	J Perkstraat 5-309	13,50	59,88	58,64	1,24
H_A	J Perkstraat 7-311	1,50	60,40	59,34	1,06
H_B	J Perkstraat 7-311	4,50	60,91	59,81	1,10
H_C	J Perkstraat 7-311	7,50	60,78	59,67	1,11
H_D	J Perkstraat 7-311	10,50	60,51	59,39	1,12



Bijlage Toets uitstralingseffect Newtonweg

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Verschil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Uitstralingseffect
14_A	E du Perronplein 8	1,5	22,97	48,00	25,01	2,04	0,00	nee
12_C	E du Perronplein 6	7,5	35,15	48,00	37,02	1,87	0,00	nee
12_A	E du Perronplein 6	1,5	24,94	48,00	26,81	1,87	0,00	nee
4a_A	Spijksedijk 42	1,5	34,24	48,00	36,08	1,84	0,00	nee
21_C	H Marsmanplein 5	7,5	32,25	48,00	34,07	1,82	0,00	nee
22_C	H Marsmanplein 7	7,5	33,04	48,00	34,85	1,81	0,00	nee
17_C	E du Perronplein 11	7,5	36,19	48,00	37,97	1,78	0,00	nee
13_A	E du Perronplein 7	1,5	25,48	48,00	27,25	1,77	0,00	nee
38_B	Godfried Bomanslaan 140	7,5	42,67	48,00	44,44	1,77	0,00	nee
3_B	Spijksedijk 40	4,5	45,92	48,00	47,66	1,74	0,00	nee
7_C	E du Perronplein 1	7,5	38,06	48,00	39,79	1,73	0,00	nee
18_C	E du Perronplein 12	7,5	36,12	48,00	37,84	1,72	0,00	nee
16_C	E du Perronplein 10	7,5	34,65	48,00	36,36	1,71	0,00	nee
24_C	H Marsmanplein 11	7,5	36,90	48,00	38,60	1,70	0,00	nee
3_A	Spijksedijk 40	1,5	37,29	48,00	38,99	1,70	0,00	nee
25_C	H Marsmanplein 13	7,5	41,23	48,00	42,93	1,70	0,00	nee
26_B	H Marsmanplein 15	4,5	40,02	48,00	41,71	1,69	0,00	nee
26_C	H Marsmanplein 15	7,5	41,95	48,00	43,64	1,69	0,00	nee
3a_B	Spijksedijk 40	4,5	36,14	48,00	37,83	1,69	0,00	nee
38_A	Godfried Bomanslaan 140	4,5	40,29	48,00	41,97	1,68	0,00	nee
38_C	Godfried Bomanslaan 140	10,5	44,18	48,00	45,86	1,68	0,00	nee
18a_C	E du Perronplein 12	7,5	42,67	48,00	44,34	1,67	0,00	nee
25_B	H Marsmanplein 13	4,5	39,31	48,00	40,98	1,67	0,00	nee
4_A	Spijksedijk 42	1,5	36,38	48,00	38,05	1,67	0,00	nee
7a_C	E du Perronplein 1	7,5	30,67	48,00	32,34	1,67	0,00	nee
25_A	H Marsmanplein 13	1,5	36,04	48,00	37,70	1,66	0,00	nee
27_A	H Marsmanplein 17	1,5	39,12	48,00	40,78	1,66	0,00	nee
15_C	E du Perronplein 9	7,5	34,96	48,00	36,62	1,66	0,00	nee
23_A	H Marsmanplein 9	1,5	31,10	48,00	32,75	1,65	0,00	nee
27_C	H Marsmanplein 17	7,5	45,10	48,00	46,75	1,65	0,00	nee
F_E	W Elsschotstraat 8-310	13,5	57,25	57,25	58,90	1,65	1,65	ja
26_A	H Marsmanplein 15	1,5	36,70	48,00	38,34	1,64	0,00	nee
27_B	H Marsmanplein 17	4,5	42,89	48,00	44,53	1,64	0,00	nee
28_A	H Marsmanplein 19	1,5	39,49	48,00	41,13	1,64	0,00	nee
7_A	E du Perronplein 1	1,5	33,14	48,00	34,78	1,64	0,00	nee
8_A	E du Perronplein 2	1,5	32,40	48,00	34,04	1,64	0,00	nee
9_A	E du Perronplein 3	1,5	31,29	48,00	32,92	1,63	0,00	nee
23_C	H Marsmanplein 9	7,5	35,72	48,00	37,34	1,62	0,00	nee
32_C	H Marsmanplein 27	7,5	49,86	49,86	51,48	1,62	1,62	ja
21_A	H Marsmanplein 5	1,5	26,74	48,00	28,36	1,62	0,00	nee
21_B	H Marsmanplein 5	4,5	29,40	48,00	31,02	1,62	0,00	nee
28_C	H Marsmanplein 19	7,5	46,09	48,00	47,71	1,62	0,00	nee
31_C	H Marsmanplein 25	7,5	49,80	49,80	51,42	1,62	1,62	ja
22_A	H Marsmanplein 7	1,5	27,95	48,00	29,56	1,61	0,00	nee
22_B	H Marsmanplein 7	4,5	30,45	48,00	32,06	1,61	0,00	nee
30_C	H Marsmanplein 23	7,5	49,10	49,10	50,71	1,61	1,61	ja
A_D	W Elsschotstraat 18-320	10,5	57,61	57,61	59,22	1,61	1,61	ja
D_D	W Elsschotstraat 12-314	10,5	57,61	57,61	59,22	1,61	1,61	ja
33_C	H Marsmanplein 29	7,5	49,96	49,96	51,56	1,60	1,60	ja
B_D	W Elsschotstraat 16-318	10,5	57,64	57,64	59,24	1,60	1,60	ja
24_A	H Marsmanplein 11	1,5	31,84	48,00	33,44	1,60	0,00	nee
C_D	W Elsschotstraat 14-316	10,5	57,65	57,65	59,24	1,59	1,59	ja

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Vershil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Uitstralingseffect
11_A	E du Perronplein 5	1,5	26,75	48,00	28,34	1,59	0,00	nee
34_C	H Marsmanplein 31	7,5	49,94	49,94	51,52	1,58	1,58	ja
6_C	M ter Braakplein 16	7,5	32,51	48,00	34,09	1,58	0,00	nee
B_C	W Elsschotstraat 16-318	7,5	57,69	57,69	59,27	1,58	1,58	ja
28_B	H Marsmanplein 19	4,5	43,50	48,00	45,08	1,58	0,00	nee
2_A	Spijksedijk 36	1,5	31,36	48,00	32,94	1,58	0,00	nee
A_C	W Elsschotstraat 18-320	7,5	57,61	57,61	59,19	1,58	1,58	ja
C_B	W Elsschotstraat 14-316	4,5	57,39	57,39	58,97	1,58	1,58	ja
C_C	W Elsschotstraat 14-316	7,5	57,74	57,74	59,32	1,58	1,58	ja
D_C	W Elsschotstraat 12-314	7,5	57,70	57,70	59,28	1,58	1,58	ja
E_D	W Elsschotstraat 10-312	10,5	57,62	57,62	59,20	1,58	1,58	ja
29_C	H Marsmanplein 21	7,5	48,32	48,32	49,89	1,57	1,57	ja
D_B	W Elsschotstraat 12-314	4,5	57,45	57,45	59,02	1,57	1,57	ja
F_D	W Elsschotstraat 8-310	10,5	57,58	57,58	59,15	1,57	1,57	ja
18a_B	E du Perronplein 12	4,5	41,00	48,00	42,56	1,56	0,00	nee
30_A	H Marsmanplein 23	1,5	42,62	48,00	44,18	1,56	0,00	nee
31_A	H Marsmanplein 25	1,5	43,75	48,00	45,31	1,56	0,00	nee
E_C	W Elsschotstraat 10-312	7,5	57,69	57,69	59,25	1,56	1,56	ja
10_A	E du Perronplein 4	1,5	29,58	48,00	31,14	1,56	0,00	nee
23_B	H Marsmanplein 9	4,5	33,66	48,00	35,22	1,56	0,00	nee
B_B	W Elsschotstraat 16-318	4,5	57,15	57,15	58,70	1,55	1,55	ja
31_B	H Marsmanplein 25	4,5	47,17	48,00	48,72	1,55	0,72	nee
E_B	W Elsschotstraat 10-312	4,5	57,49	57,49	59,04	1,55	1,55	ja
10_B	E du Perronplein 4	4,5	34,62	48,00	36,16	1,54	0,00	nee
2a_A	Spijksedijk 36	1,5	31,44	48,00	32,98	1,54	0,00	nee
18_A	E du Perronplein 12	1,5	24,82	48,00	26,36	1,54	0,00	nee
20_C	H Marsmanplein 3	7,5	37,50	48,00	39,04	1,54	0,00	nee
32_B	H Marsmanplein 27	4,5	47,23	48,00	48,77	1,54	0,77	nee
33_B	H Marsmanplein 29	4,5	47,48	48,00	49,02	1,54	1,02	nee
F_C	W Elsschotstraat 8-310	7,5	57,66	57,66	59,20	1,54	1,54	ja
19_A	H Marsmanplein 1	1,5	34,28	48,00	35,81	1,53	0,00	nee
20_B	H Marsmanplein 3	4,5	33,21	48,00	34,74	1,53	0,00	nee
5_B	Spijksedijk 13	4,5	32,25	48,00	33,78	1,53	0,00	nee
7_B	E du Perronplein 1	4,5	35,93	48,00	37,46	1,53	0,00	nee
8_C	E du Perronplein 2	7,5	38,25	48,00	39,78	1,53	0,00	nee
34_B	H Marsmanplein 31	4,5	47,85	48,00	49,37	1,52	1,37	nee
9_C	E du Perronplein 3	7,5	39,50	48,00	41,02	1,52	0,00	nee
F_B	W Elsschotstraat 8-310	4,5	57,51	57,51	59,03	1,52	1,52	ja
3a_A	Spijksedijk 40	1,5	26,24	48,00	27,76	1,52	0,00	nee
32_A	H Marsmanplein 27	1,5	43,66	48,00	45,18	1,52	0,00	nee
39_C	Godfried Bomanslaan 134	10,5	42,88	48,00	44,40	1,52	0,00	nee
1_A	Spijksedijk 34	1,5	30,24	48,00	31,75	1,51	0,00	nee
24_B	H Marsmanplein 11	4,5	35,57	48,00	37,08	1,51	0,00	nee
35_C	H marsmanplein 24	7,5	47,81	48,00	49,32	1,51	1,32	nee
35a_C	H marsmanplein 24	7,5	48,37	48,37	49,88	1,51	1,51	ja
29_B	H Marsmanplein 21	4,5	45,71	48,00	47,21	1,50	0,00	nee
29_A	H Marsmanplein 21	1,5	42,35	48,00	43,84	1,49	0,00	nee
36_C	H marsmanplein 22	7,5	46,90	48,00	48,39	1,49	0,39	nee
6_A	M ter Braakplein 16	1,5	26,61	48,00	28,10	1,49	0,00	nee
A_B	W Elsschotstraat 18-320	4,5	56,64	56,64	58,13	1,49	1,49	nee
20_A	H Marsmanplein 3	1,5	30,12	48,00	31,61	1,49	0,00	nee
30_B	H Marsmanplein 23	4,5	46,33	48,00	47,81	1,48	0,00	nee
19_C	H Marsmanplein 1	7,5	39,06	48,00	40,54	1,48	0,00	nee
2_B	Spijksedijk 36	4,5	32,89	48,00	34,36	1,47	0,00	nee
6_B	M ter Braakplein 16	4,5	28,63	48,00	30,09	1,46	0,00	nee

	na aftrek art 110g Wgh		Referentie		Toekomst 2035			
Naam	Omschrijving	Hoogte (in m)	Heersende waarde 2024	startwaarde 2024	Waarde 2035	Vershil 2035-2024	Overschrijding startwaarde	Uitstralingseffect
5_A	Spijksedijk 13	1,5	23,59	48,00	25,04	1,45	0,00	nee
19_B	H Marsmanplein 1	4,5	36,30	48,00	37,75	1,45	0,00	nee
8_B	E du Perronplein 2	4,5	35,74	48,00	37,19	1,45	0,00	nee
33_A	H Marsmanplein 29	1,5	43,63	48,00	45,07	1,44	0,00	nee
15_B	E du Perronplein 9	4,5	35,01	48,00	36,43	1,42	0,00	nee
2a_B	Spijksedijk 36	4,5	32,95	48,00	34,37	1,42	0,00	nee
34_A	H Marsmanplein 31	1,5	44,05	48,00	45,47	1,42	0,00	nee
14_C	E du Perronplein 8	7,5	34,30	48,00	35,71	1,41	0,00	nee
10_C	E du Perronplein 4	7,5	39,47	48,00	40,87	1,40	0,00	nee
13_B	E du Perronplein 7	4,5	36,25	48,00	37,64	1,39	0,00	nee
16_A	E du Perronplein 10	1,5	24,90	48,00	26,28	1,38	0,00	nee
17_B	E du Perronplein 11	4,5	34,32	48,00	35,69	1,37	0,00	nee
35_B	H marsmanplein 24	4,5	45,67	48,00	47,03	1,36	0,00	nee
1_B	Spijksedijk 34	4,5	31,29	48,00	32,63	1,34	0,00	nee
37_C	H marsmanplein 20	7,5	44,23	48,00	45,57	1,34	0,00	nee
15_A	E du Perronplein 9	1,5	24,80	48,00	26,13	1,33	0,00	nee
18_B	E du Perronplein 12	4,5	34,00	48,00	35,33	1,33	0,00	nee
36_B	H marsmanplein 22	4,5	44,93	48,00	46,24	1,31	0,00	nee
9_B	E du Perronplein 3	4,5	35,93	48,00	37,23	1,30	0,00	nee
12_B	E du Perronplein 6	4,5	35,17	48,00	36,47	1,30	0,00	nee
35_A	H marsmanplein 24	1,5	41,41	48,00	42,71	1,30	0,00	nee
14_B	E du Perronplein 8	4,5	34,84	48,00	36,13	1,29	0,00	nee
C_A	W Elsschotstraat 14-316	1,5	55,09	55,09	56,38	1,29	1,29	nee
11_C	E du Perronplein 5	7,5	37,26	48,00	38,54	1,28	0,00	nee
36_A	H marsmanplein 22	1,5	40,89	48,00	42,17	1,28	0,00	nee
16_B	E du Perronplein 10	4,5	33,87	48,00	35,14	1,27	0,00	nee
37_A	H marsmanplein 20	1,5	38,19	48,00	39,45	1,26	0,00	nee
35a_A	H marsmanplein 24	1,5	42,06	48,00	43,32	1,26	0,00	nee
G_E	J Perkstraat 5-309	13,5	58,64	58,64	59,88	1,24	1,24	nee
17_A	E du Perronplein 11	1,5	25,77	48,00	26,96	1,19	0,00	nee
37_B	H marsmanplein 20	4,5	42,14	48,00	43,33	1,19	0,00	nee
G_C	J Perkstraat 5-309	7,5	59,29	59,29	60,46	1,17	1,17	nee
G_D	J Perkstraat 5-309	10,5	59,06	59,06	60,23	1,17	1,17	nee
G_B	J Perkstraat 5-309	4,5	59,39	59,39	60,53	1,14	1,14	nee
11_B	E du Perronplein 5	4,5	34,94	48,00	36,06	1,12	0,00	nee
35a_B	H marsmanplein 24	4,5	46,37	48,00	47,49	1,12	0,00	nee
H_D	J Perkstraat 7-311	10,5	59,39	59,39	60,51	1,12	1,12	nee
H_C	J Perkstraat 7-311	7,5	59,67	59,67	60,78	1,11	1,11	nee
13_C	E du Perronplein 7	7,5	36,47	48,00	37,57	1,10	0,00	nee
39_B	Godfried Bomanslaan 134	7,5	39,33	48,00	40,43	1,10	0,00	nee
H_B	J Perkstraat 7-311	4,5	59,81	59,81	60,91	1,10	1,10	nee
7a_B	E du Perronplein 1	4,5	25,96	48,00	27,03	1,07	0,00	nee
H_A	J Perkstraat 7-311	1,5	59,34	59,34	60,40	1,06	1,06	nee
G_A	J Perkstraat 5-309	1,5	58,90	58,90	59,95	1,05	1,05	nee
A_A	W Elsschotstraat 18-320	1,5	52,62	52,62	53,52	0,90	0,90	nee
39_A	Godfried Bomanslaan 134	4,5	36,78	48,00	37,67	0,89	0,00	nee
F_A	W Elsschotstraat 8-310	1,5	56,08	56,08	56,94	0,86	0,86	nee
E_A	W Elsschotstraat 10-312	1,5	55,99	55,99	56,69	0,70	0,70	nee
B_A	W Elsschotstraat 16-318	1,5	53,78	53,78	54,42	0,64	0,64	nee
D_A	W Elsschotstraat 12-314	1,5	55,71	55,71	56,18	0,47	0,47	nee



Bijlage 9 Maatregelen onderzoek reconstructiesituaties Arkelsedijk





Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Arkelsedijk reconstructie (2035) met asfaltmaatregel, optie 1
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verskil
46_A	Arkelse Onderweg 62	1,50	41,84	40,50	1,34
51_E	Arkelse Onderweg 61	13,50	45,76	44,54	1,22
51_D	Arkelse Onderweg 61	10,50	45,14	43,93	1,21
51_B	Arkelse Onderweg 61	4,50	43,68	42,48	1,20
51_C	Arkelse Onderweg 61	7,50	44,63	43,50	1,13
61_B	Arkelse Onderweg 40	7,50	55,23	54,15	1,08
61_A	Arkelse Onderweg 40	4,50	55,25	54,21	1,04
52_C	Arkelse Onderweg 59	7,50	47,52	46,82	0,70
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,50	47,40	46,89	0,51
50_C	Arkelse Onderweg 57	7,50	47,63	47,16	0,47
59_C	Van Hooestraat 72	7,50	45,37	44,97	0,40
59_B	Van Hooestraat 72	4,50	45,14	44,75	0,39
52_A	Arkelse Onderweg 59	1,50	46,12	45,75	0,37
59_A	Van Hooestraat 72	1,50	43,71	43,34	0,37
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,50	47,64	47,28	0,36
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,50	54,95	54,62	0,33
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,50	54,82	54,49	0,33
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,50	62,08	61,75	0,33
47_B	Arkelse Onderweg 64	7,50	58,43	58,11	0,32
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,50	53,88	53,57	0,31
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,50	48,99	48,69	0,30
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,50	58,56	58,26	0,30
43_A	Arkelse Onderweg 56	4,50	53,41	53,12	0,29
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,40	58,24	57,97	0,27
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,50	60,07	59,80	0,27
58_C	Arkelse Onderweg 45	7,50	47,56	47,31	0,25
58_B	Arkelse Onderweg 45	4,50	47,26	47,02	0,24
50_A	Arkelse Onderweg 57	1,50	45,65	45,50	0,15
54_B	Arkelse Onderweg 53	4,50	46,50	46,36	0,14
53_C	Arkelse Onderweg 55	7,50	46,55	46,42	0,13
54_C	Arkelse Onderweg 53	7,50	46,94	46,86	0,08
53_B	Arkelse Onderweg 55	4,50	45,94	45,91	0,03
54_A	Arkelse Onderweg 53	1,50	44,61	44,74	-0,13
57_C	Arkelse Onderweg 47	7,50	47,56	47,80	-0,24
58_A	Arkelse Onderweg 45	1,50	44,65	44,90	-0,25
57_B	Arkelse Onderweg 47	4,50	47,17	47,43	-0,26
53_A	Arkelse Onderweg 55	1,50	43,69	43,97	-0,28
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,50	47,85	48,15	-0,30
56_B	Arkelse Onderweg 49	4,50	47,32	47,67	-0,35
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,50	53,59	53,98	-0,39
55_C	Arkelse Onderweg 51	7,50	46,56	46,99	-0,43
40_A	Arkelse Onderweg 50	1,50	49,56	50,03	-0,47
57_A	Arkelse Onderweg 47	1,50	44,50	45,09	-0,59
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,50	53,55	54,15	-0,60
55_B	Arkelse Onderweg 51	4,50	45,81	46,42	-0,61
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,50	57,82	58,45	-0,63
56_A	Arkelse Onderweg 49	1,50	44,52	45,24	-0,72
60_A	Arkelse Onderweg 42-44-46	4,50	57,60	58,33	-0,73
55_A	Arkelse Onderweg 51	1,50	43,51	44,45	-0,94
41_A	Arkelse Onderweg 52	1,50	48,92	50,06	-1,14

Rapport: Vergelijkingstabel
 Map: S:\x-bu omgevingsaspecten - geluid\Gorinchem\Transformatie Arkelsedijk\geluidmodel\
 Model Voorgrond: Arkelsedijk reconstructie (2035) verplaatsen komgrens, optie 2
 Model Achtergrond: bestaande situatie: één jaar voor reconstructie (2024)
 Groep: Waarde=Arkelsedijk / Referentie=Arkelsedijk
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
46_A	Arkelse Onderweg 62	1,50	43,12	40,50	2,62
51_E	Arkelse Onderweg 61	13,50	46,47	44,54	1,93
51_D	Arkelse Onderweg 61	10,50	45,82	43,93	1,89
51_B	Arkelse Onderweg 61	4,50	44,33	42,48	1,85
52_C	Arkelse Onderweg 59	7,50	48,65	46,82	1,83
51_C	Arkelse Onderweg 61	7,50	45,30	43,50	1,80
52_A	Arkelse Onderweg 59	1,50	47,54	45,75	1,79
59_A	Van Hooemestraat 72	1,50	45,12	43,34	1,78
52_B	Arkelse Onderweg 59	4,50	48,64	46,89	1,75
47_B	Arkelse Onderweg 64	7,50	59,76	58,11	1,65
45_A	Arkelse Onderweg 60	4,50	56,12	54,49	1,63
44_A	Arkelse Onderweg 58	4,50	56,25	54,62	1,63
47_A	Arkelse Onderweg 64	4,50	59,88	58,26	1,62
49_A	Arkelse Onderweg 68	1,50	63,37	61,75	1,62
43_B	Arkelse Onderweg 56	7,50	55,17	53,57	1,60
48_A	Arkelse Onderweg 66	9,40	59,57	57,97	1,60
42_A	Arkelse Onderweg 54	1,50	61,40	59,80	1,60
43_A	Arkelse Onderweg 56	4,50	54,72	53,12	1,60
59_B	Van Hooemestraat 72	4,50	46,34	44,75	1,59
46_B	Arkelse Onderweg 62	4,50	50,27	48,69	1,58
59_C	Van Hooemestraat 72	7,50	46,55	44,97	1,58
50_C	Arkelse Onderweg 57	7,50	48,72	47,16	1,56
50_A	Arkelse Onderweg 57	1,50	47,05	45,50	1,55
50_B	Arkelse Onderweg 57	4,50	48,80	47,28	1,52
53_C	Arkelse Onderweg 55	7,50	47,71	46,42	1,29
53_B	Arkelse Onderweg 55	4,50	47,14	45,91	1,23
54_B	Arkelse Onderweg 53	4,50	47,56	46,36	1,20
61_B	Arkelse Onderweg 40	7,50	55,24	54,15	1,09
54_C	Arkelse Onderweg 53	7,50	47,94	46,86	1,08
53_A	Arkelse Onderweg 55	1,50	45,03	43,97	1,06
61_A	Arkelse Onderweg 40	4,50	55,26	54,21	1,05
58_B	Arkelse Onderweg 45	4,50	48,02	47,02	1,00
58_C	Arkelse Onderweg 45	7,50	48,31	47,31	1,00
54_A	Arkelse Onderweg 53	1,50	45,71	44,74	0,97
40_A	Arkelse Onderweg 50	1,50	50,96	50,03	0,93
41_B	Arkelse Onderweg 52	4,50	54,89	53,98	0,91
40_B	Arkelse Onderweg 50	4,50	54,85	54,15	0,70
56_C	Arkelse Onderweg 49	7,50	48,85	48,15	0,70
56_B	Arkelse Onderweg 49	4,50	48,35	47,67	0,68
57_B	Arkelse Onderweg 47	4,50	48,08	47,43	0,65
57_C	Arkelse Onderweg 47	7,50	48,45	47,80	0,65
55_C	Arkelse Onderweg 51	7,50	47,62	46,99	0,63
55_B	Arkelse Onderweg 51	4,50	46,94	46,42	0,52
58_A	Arkelse Onderweg 45	1,50	45,40	44,90	0,50
60_B	Arkelse Onderweg 42-44-46	7,50	58,89	58,45	0,44
60_A	Arkelse Onderweg 42-44-46	4,50	58,70	58,33	0,37
57_A	Arkelse Onderweg 47	1,50	45,45	45,09	0,36
56_A	Arkelse Onderweg 49	1,50	45,53	45,24	0,29
55_A	Arkelse Onderweg 51	1,50	44,70	44,45	0,25
41_A	Arkelse Onderweg 52	1,50	50,29	50,06	0,23



Bijlage 10 Gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek)





Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
10_A	2,50	55,00
10_B	6,50	55,73
10_C	9,50	56,33
10_D	12,50	56,59
10_E	15,50	56,68
10_F	18,50	56,66
11_A	2,50	59,91
11_B	6,50	59,90
11_C	9,50	59,60
11_D	12,50	59,25
11_E	15,50	58,91
11_F	18,50	58,61
12_A	2,50	59,88
12_B	6,50	59,79
12_C	9,50	59,51
12_D	12,50	59,24
12_E	15,50	58,92
12_F	18,50	58,60
13_A	2,50	59,68
13_B	6,50	59,60
13_C	9,50	59,37
13_D	12,50	59,10
13_E	15,50	58,75
13_F	18,50	58,37
14_A	2,50	58,66
14_B	6,50	58,79
14_C	9,50	58,70
14_D	12,50	58,50
14_E	15,50	58,22
14_F	18,50	57,88
15_A	2,50	51,98
15_B	6,50	52,57
15_C	9,50	52,72
15_D	12,50	52,81
15_E	15,50	52,71
15_F	18,50	52,45
17_A	21,50	52,66
17_A	21,50	50,80
17_A	2,50	53,80
17_A	2,50	50,73
17_B	6,50	54,22
17_B	6,50	51,29
17_C	9,50	53,88
17_C	9,50	50,74
17_D	12,50	53,78
17_D	12,50	50,80
17_E	15,50	53,64
17_E	15,50	50,68
17_F	18,50	53,48
17_F	18,50	50,76
18_A	21,50	57,12
18_A	2,50	58,76
18_B	6,50	58,77
18_C	9,50	58,51
18_D	12,50	58,20
18_E	15,50	57,89
18_F	18,50	57,52
19_A	2,50	53,38
19_B	6,50	53,88

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
19_C	9,50	53,98
19_D	12,50	54,00
19_E	15,50	53,94
19_F	18,50	53,85
1_A	21,50	55,56
1_A	2,50	52,53
1_B	24,50	55,68
1_B	6,50	53,88
1_C	9,50	54,47
1_D	12,50	55,08
1_E	15,50	55,27
1_F	18,50	55,45
20_A	2,50	59,36
20_B	6,50	59,31
20_C	9,50	59,09
20_D	12,50	58,83
20_E	15,50	58,40
20_F	18,50	57,90
21_A	2,50	58,90
21_B	6,50	58,96
21_C	9,50	58,82
21_D	12,50	58,62
21_E	15,50	58,25
21_F	18,50	57,75
22_A	2,50	56,93
22_B	6,50	57,05
22_C	9,50	56,96
22_D	12,50	56,80
22_E	15,50	56,54
22_F	18,50	56,19
23_A	2,50	57,39
23_B	6,50	57,56
23_C	9,50	57,51
23_D	12,50	57,38
23_E	15,50	57,19
23_F	18,50	56,78
24_A	2,50	57,54
24_B	6,50	57,67
24_C	9,50	57,61
24_D	12,50	57,42
24_E	15,50	57,26
24_F	18,50	56,98
25_A	2,50	57,92
25_B	6,50	58,03
25_C	9,50	57,86
25_D	12,50	57,63
25_E	15,50	57,41
25_F	18,50	57,14
27_A	2,50	57,94
27_B	6,50	58,08
27_C	9,50	57,83
27_D	12,50	57,57
27_E	15,50	57,35
27_F	18,50	57,10
28_A	2,50	52,48
28_B	6,50	52,91
28_C	9,50	52,72
28_D	12,50	52,74
28_E	15,50	52,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
28_F	18,50	52,70
29_A	2,50	49,80
29_B	6,50	50,55
29_C	9,50	50,32
29_D	12,50	50,54
29_E	15,50	50,64
29_F	18,50	50,89
2_A	2,50	52,71
2_A	21,50	55,60
2_B	6,50	54,07
2_B	24,50	55,60
2_C	9,50	54,55
2_D	12,50	54,91
2_E	15,50	55,10
2_F	18,50	55,44
30_A	20,50	52,34
30_A	1,50	52,93
30_B	5,50	53,63
30_C	8,50	53,66
30_D	11,50	53,54
30_E	14,50	53,47
30_F	17,50	53,51
31_A	20,50	55,18
31_A	20,50	57,64
31_A	1,50	56,17
31_A	1,50	59,34
31_B	5,50	56,50
31_B	5,50	59,70
31_C	8,50	56,41
31_C	8,50	59,54
31_D	11,50	56,16
31_D	11,50	59,25
31_E	14,50	55,90
31_E	14,50	58,56
31_F	17,50	55,63
31_F	17,50	58,15
32_A	20,50	57,62
32_A	1,50	59,21
32_B	5,50	59,62
32_C	8,50	59,48
32_D	11,50	59,23
32_E	14,50	58,44
32_F	17,50	58,04
33_A	20,50	56,14
33_A	1,50	57,17
33_B	5,50	57,76
33_C	8,50	57,66
33_D	11,50	57,45
33_E	14,50	56,85
33_F	17,50	56,51
36_A	21,50	57,02
36_A	2,50	58,46
36_B	6,50	58,57
36_C	9,50	58,35
36_D	12,50	58,10
36_E	15,50	57,77
36_F	18,50	57,39
37_A	21,50	55,22
37_A	2,50	56,31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
37_B	6,50	56,59
37_C	9,50	56,39
37_D	12,50	56,26
37_E	15,50	55,97
37_F	18,50	55,57
38_A	21,50	55,48
38_A	2,50	56,52
38_B	6,50	56,82
38_C	9,50	56,60
38_D	12,50	56,49
38_E	15,50	56,23
38_F	18,50	55,87
39_A	21,50	55,75
39_A	2,50	56,64
39_B	6,50	56,96
39_C	9,50	56,90
39_D	12,50	56,66
39_E	15,50	56,47
39_F	18,50	56,04
3_A	21,50	55,50
3_A	2,50	53,27
3_B	24,50	55,69
3_B	6,50	54,53
3_C	9,50	54,74
3_D	12,50	54,84
3_E	15,50	55,00
3_F	18,50	55,35
40_A	1,50	57,47
40_B	4,50	61,88
41_A	1,50	56,90
41_B	4,50	61,92
42_A	1,50	67,85
43_A	4,50	61,22
43_B	7,50	61,64
44_A	4,50	62,68
45_A	4,50	62,69
46_A	1,50	49,82
46_B	4,50	56,87
47_A	4,50	66,29
47_B	7,50	66,19
48_A	9,40	66,01
49_A	1,50	69,68
4_A	21,50	55,25
4_A	2,50	53,10
4_B	24,50	55,37
4_B	6,50	54,26
4_C	9,50	54,38
4_D	12,50	54,46
4_E	15,50	54,72
4_F	18,50	54,98
50_A	21,50	51,89
50_A	2,50	52,15
50_B	6,50	52,56
50_C	9,50	52,56
50_D	12,50	52,73
50_E	15,50	52,69
50_F	18,50	52,42
51_A	20,50	56,48
51_A	1,50	57,53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
51_B	5,50	58,19
51_C	8,50	58,12
51_D	11,50	57,96
51_E	14,50	57,47
51_F	17,50	56,83
52_A	20,50	56,53
52_A	1,50	57,42
52_B	5,50	58,17
52_C	8,50	58,11
52_D	11,50	57,96
52_E	14,50	57,53
52_F	17,50	56,88
53_A	20,50	52,93
53_A	1,50	52,48
53_B	5,50	53,58
53_C	8,50	53,57
53_D	11,50	53,48
53_E	14,50	53,59
53_F	17,50	52,97
54_A	20,50	50,79
54_A	1,50	48,28
54_B	5,50	49,40
54_C	8,50	49,76
54_D	11,50	50,08
54_E	14,50	50,53
54_F	17,50	50,50
55_A	1,50	52,87
55_B	5,50	53,79
55_C	8,50	53,79
55_D	11,50	53,83
56_A	1,50	57,13
56_B	5,50	58,38
56_C	8,50	58,28
56_D	11,50	58,04
57_A	1,50	56,96
57_B	5,50	58,32
57_C	8,50	58,21
57_D	11,50	57,97
58_A	1,50	52,36
58_B	5,50	53,81
58_C	8,50	54,20
58_D	11,50	54,31
59.1_A	1,50	51,73
59.1_B	4,50	57,66
59.1_C	7,50	58,31
59.2_A	1,50	51,55
59.2_B	4,50	57,24
59.2_C	7,50	57,83
59.3_A	1,50	51,78
59.3_B	4,50	56,70
59.3_C	7,50	57,24
59.4_A	1,50	47,06
59.4_B	4,50	49,34
59.4_C	7,50	49,88
59.5_A	1,50	53,36
59.5_B	4,50	53,06
59.5_C	7,50	52,17
59.6_A	1,50	53,77
59.6_B	4,50	53,43

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
59.6_C	7,50	52,70
59.7_A	1,50	53,93
59.7_B	4,50	53,52
59.7_C	7,50	52,84
59_A	1,50	51,29
59_B	4,50	54,60
59_C	7,50	55,15
5_A	21,50	52,99
5_A	2,50	51,04
5_B	24,50	53,27
5_B	6,50	52,33
5_C	9,50	52,51
5_D	12,50	52,44
5_E	15,50	52,59
5_F	18,50	52,80
60_A	4,50	65,25
60_B	7,50	65,57
61_A	4,50	60,86
61_B	7,50	61,12
62.1_A	1,50	51,71
62.1_B	4,50	53,83
62.1_C	7,50	54,32
62.2_A	1,50	54,34
62.2_B	4,50	53,94
62.2_C	7,50	53,07
62.3_A	1,50	48,75
62.3_B	4,50	51,07
62.3_C	7,50	51,67
62_A	1,50	52,17
62_B	4,50	58,02
62_C	7,50	58,73
63.1_A	1,50	39,64
63.1_B	4,50	42,49
63.1_C	7,50	43,55
63.2_A	1,50	48,43
63.2_B	4,50	49,90
63.2_C	7,50	51,06
63.3_A	1,50	55,35
63.3_B	4,50	55,07
63.3_C	7,50	54,55
63.4_A	1,50	54,86
63.4_B	4,50	54,32
63.4_C	7,50	53,65
63.5_A	1,50	52,45
63.5_B	4,50	51,70
63.5_C	7,50	51,00
63_A	1,50	43,96
63_B	4,50	45,14
63_C	7,50	45,10
64_A	1,50	58,49
64_B	4,50	59,55
65_A	1,50	52,14
65_B	4,50	57,99
66_A	1,50	54,59
66_B	4,50	55,93
66_C	7,50	56,41
67_A	1,50	54,39
67_B	4,50	55,61
67_C	7,50	56,14

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie; grid 7,5m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
68_A	1,50	54,60
68_B	4,50	56,24
68_C	7,50	56,73
6_A	21,50	53,27
6_A	2,50	51,12
6_B	24,50	53,52
6_B	6,50	52,53
6_C	9,50	52,67
6_D	12,50	52,73
6_E	15,50	52,86
6_F	18,50	53,03
7_A	21,50	53,70
7_A	2,50	51,58
7_B	24,50	53,85
7_B	6,50	52,76
7_C	9,50	52,98
7_D	12,50	53,07
7_E	15,50	53,23
7_F	18,50	53,49
8_A	21,50	49,79
8_A	2,50	46,87
8_B	24,50	50,54
8_B	6,50	48,62
8_C	9,50	48,84
8_D	12,50	48,97
8_E	15,50	49,21
8_F	18,50	49,60
9_A	21,50	53,11
9_A	2,50	50,70
9_B	6,50	51,86
9_C	9,50	52,40
9_D	12,50	52,54
9_E	15,50	52,87
9_F	18,50	53,15
9a_A	2,50	51,18
9a_A	21,50	53,42
9a_B	6,50	52,41
9a_C	9,50	52,70
9a_D	12,50	52,87
9a_E	15,50	53,01
9a_F	18,50	53,39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 11 Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief aftrek)



—







