

raadsbesluit 1

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 16 december 2014,

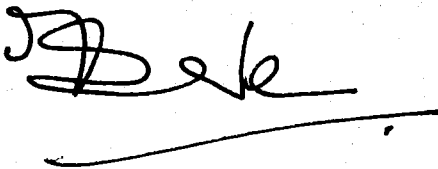
Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

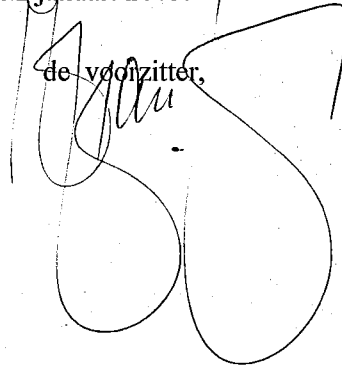
- I. Met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:
- II. Het vaststellingsbesluit van 28 november 2013 inzake het bestemmingsplan Scheveningen Haven met inachtneming van de hier bovenvermelde Staat van Wijzigingen te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 22 januari 2015.

de griffier,

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized letters, followed by a horizontal line.

de voorzitter,

A large, stylized handwritten signature in black ink, featuring a prominent loop and a long horizontal stroke.

Voorstel van het college inzake gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Scheveningen Haven n.a.v. tussenuitspraak Raad van State

Op 28 november 2013 werd het bestemmingsplan “Scheveningen Haven” door uw raad gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit vaststellingsbesluit zijn 15 beroepschriften ingediend. De beroepschriften zijn op 8 augustus 2014 behandeld in een openbare hoorzitting van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op 22 oktober 2014 heeft de Raad van State een zogenaamde tussenuitspraak (kenmerk 201401347/1/R6; bijgevoegd) gedaan. De Raad van State stelt de gemeenteraad via deze tussenuitspraak in de gelegenheid om een aantal gebreken in het besluit te herstellen (een zogenaamde bestuurlijke lus). Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil draagt de Raad van State de gemeenteraad op, om binnen 16 weken na verzending van voornoemde tussenuitspraak, op een beperkt aantal onderdelen een nieuw besluit te nemen. Het betreft de volgende onderdelen:

- a. In de bestemmingen “Gemengd-5” en “Gemengd – 6” opnemen van de voorwaarde dat de bestaande wegen alleen mogen worden opgeheven indien de bereikbaarheid van de bedrijven verzekerd is;
- b. Nadere onderbouwing van een categorie 5 bedrijf binnen het plangebied;
- c. Opnemen van de horecacategorieën van de paviljoens op de Dr. Lelykade;
- d. Inpassing Vispaleis binnen de bestemming “Verkeer – Verblijfsstraat”;
- e. Een heroverweging van de toegestane bouwhoogte ter plaatse van het initiatief “De Nieuwe Kuiperij”.

Wat betekent de bestuurlijke lus voor het bestemmingsplan Scheveningen Haven?

Op 1 januari 2010 is de bestuurlijke lus in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen. Op grond daarvan heeft de Raad van State de mogelijkheid gekregen om hangende een beroepsprocedure het bestuursorgaan (hier: de gemeenteraad) de gelegenheid te bieden om gebreken in het bestreden besluit te herstellen. Bij de toepassing van de bestuurlijke lus door de bestuursrechter, wordt een tussenuitspraak gedaan.

De gegeven termijn, in dit geval 16 weken, is dwingend.

De tussenuitspraak is geen einduitspraak, maar is wel bindend, niet alleen voor partijen, maar ook voor de Raad van State zelf. Op bepaalde onderdelen van het geschil geeft de Raad van State dus al een bindende beslissing.

Het bestemmingsplan Scheveningen Haven is al wel in werking getreden. Op grond van het plan kunnen omgevingsvergunningen worden verleend.

Na de einduitspraak van de Raad van State (zie onderstaand) is het bestemmingsplan onherroepelijk. Nadat de gemeenteraad een nieuw besluit heeft genomen, biedt de Raad van State partijen de gelegenheid om (schriftelijk) op het nieuwe besluit te reageren. Tenslotte volgt een einduitspraak.

De tussenuitspraak van 22 oktober 2014

In de tussenuitspraak heeft de Raad van State op een groot aantal onderdelen uit de 15 beroepschriften een eindoordeel gegeven. Deze onderdelen van de beroepschriften zullen bij de einduitspraak ongegrond dan wel niet-ontvankelijk worden verklaard. Deze onderdelen blijven in dit raadsvoorstel dan ook buiten beschouwing. De gemeenteraad dient uitsluitend een nieuw besluit te nemen op die onderdelen die de Raad van State zelf in haar tussenuitspraak noemt (zie rechtsoverweging 25 van bijgevoegde uitspraak). Hieronder wordt op elk onderdeel nader ingegaan. Per onderdeel is in ieder geval de opdracht van de Raad van State aan de gemeenteraad expliciet geformuleerd en wordt door het college een voorstel gedaan.

Ad a; de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6"

Inleiding

Door één van de appellanten was bij de Raad van State in het beroepschrift aangegeven dat de bereikbaarheid van twee bedrijven aan de Visafslagweg onvoldoende door het bestemmingsplan wordt gewaarborgd. In tegenstelling tot het vorige bestemmingsplan is in het bestemmingsplan geen regeling opgenomen die het opheffen van bestaande wegen pas mogelijk gemaakt nadat de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven is verzekerd.

De Raad van State heeft in rechtsoverweging 6.2 van de tussenuitspraak aangegeven dat zij geen aanleiding ziet voor het oordeel dat de gemeenteraad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de bereikbaarheid van de bedrijven in het plan voldoende verzekerd is voor zover de regels van het plan ertoe strekken dat bestaande wegen op de voor "Gemengd – 5" en "Gemengd – 6" bestemde gronden alleen mogen worden opgeheven onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven verzekerd is. Abusievelijk is een dergelijke bepaling niet in de planregels opgenomen.

In het verweerschrift (d.w.z. voorafgaand aan bovengenoemde zitting) is reeds namens de gemeenteraad verzocht of de Raad van State met betrekking tot dit onderdeel in de zaak wilde voorzien. De Raad van State heeft dit verzoek echter niet ingewilligd, maar de opdracht gegeven aan de gemeenteraad om dit te herstellen.

Opdracht

De opdracht luidt om het plan met betrekking tot de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" gewijzigd vast te stellen.

Het beroep van appellanten op dit onderdeel was tevens gericht op de bestemming "Bedrijf – 1". De Raad van State heeft deze bestemming echter niet in haar tussenuitspraak opgenomen. Ons inziens is het echter in lijn met de uitspraak om deze extra waarborg voor de aan de Visafslagweg gevestigde bedrijven eveneens toe te voegen aan de bestemming "Bedrijf – 1".

Voorstel

Voorgesteld wordt dit onderdeel te herstellen door in de gebruiksregels van de bestemmingen "Bedrijf – 1", "Gemengd – 5" en "Gemengd – 6" een nieuw sublid in te voegen. De tekst van het sublid luidt als volgt:

"De op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaande wegen mogen worden opgeheven mits de bereikbaarheid van de hierop aangewezen bedrijven is verzekerd."

Het voorstel is opgenomen in de in dit raadsvoorstel opgenomen 'Staat van Wijzigingen'

Ad b; de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1"

Inleiding

De Raad van State heeft in rechtsoverweging 9.4 aangegeven dat in de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen geen bedrijf van categorie 5 is vermeld. In zowel de toelichting, de regels, de verbeelding als de Nota van Beantwoording is opgenomen dat het wenselijk is om de mogelijkheid te behouden om metalen schepen van 25 meter of langer te kunnen onderhouden in het plangebied. Abusievelijk is een dergelijke inrichting niet in de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen opgenomen. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan gevoegd.

Ook met betrekking tot dit onderdeel is reeds voorafgaand aan de zitting namens de gemeenteraad verzocht of de Raad van State zelf in de zaak wilde voorzien .

De Raad van State heeft in de tussenuitspraak aangegeven waarom zij dit verzoek niet rechtstreeks inwilligen (zie rechtsoverweging 24 van de tussenuitspraak). Derden zouden in hun belangen kunnen worden geschaad – gelet op onder meer de geluidhinder die een dergelijke inrichting met zich meebrengt – indien zij zelf in de zaak zou voorzien.

Bovendien is zij van mening dat de gemeenteraad onvoldoende heeft weersproken dat gedurende de planperiode een dergelijke inrichting ter plaatse niet gevestigd zal worden omdat op de locatie waar deze inrichting is voorzien de Visafslag is gevestigd waarin nog recentelijk is geïnvesteerd.

Opdracht

Met betrekking tot dit onderdeel wordt een opdracht aan de gemeenteraad gegeven, namelijk: *met inachtneming van hetgeen in rechtsoverwegingen 9.4 en 24 is overwogen het plan met betrekking tot de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1" wat betreft de gronden ten zuidoosten van de Visafslagweg gewijzigd vast te stellen en, indien de gemeenteraad niet langer een bedrijf van categorie 5 op de betrokken gronden in het plangebied wenst toe te staan, het plan tevens met inachtneming van hetgeen in rechtsoverweging 10.4 is overwogen gewijzigd vast te stellen;*

In rechtsoverweging 10.4 concludeert de Raad van State dat het plan de vestiging van een 'grote lawaaimaker' niet toestaat. De geluidszonering is echter wel in het bestemmingsplan opgenomen met het oog op de mogelijke vestiging van een dergelijke inrichting. Daarmee staat vast dat dat onderdeel van het bestemmingsplan niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Achtergrond

Hieronder wordt nader ingegaan op de achtergrond van de zonering, de behoefte aan een 'grote lawaaimaker' en de belangen van derden. Tot slot zal een specifiek voorstel worden gedaan voor herstel van dit onderdeel.

Zonering

Het bedrijventerrein Scheveningen Haven is een gezoneerd industrieterrein op grond van de Wet geluidhinder. Scheveningen Haven is destijds gezoneerd vanwege de aanwezigheid van zogenaamde grote lawaaimakers, de scheepshelling waar metalen schepen langer dan 25 meter konden worden gerepareerd en onderhouden. Ook de Norfolkline was op dit moment nog in de haven gevestigd. Dit zijn bedrijven die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

Binnen een havengebied als het onderhavige is het wenselijk om de mogelijkheid te hebben om metalen schepen van 25 meter of langer te kunnen onderhouden. In het nieuwe bestemmingsplan is daarom opnieuw de mogelijkheid van het vestigen van een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken ingesloten. Om die reden is op twee locaties langs de Visafslagweg binnen de bestemming Bedrijf - 1 de functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" opgenomen waarbij het repareren en onderhouden van schepen langer dan 25 meter mogelijk is. Dat betekent dat binnen het plangebied een grote lawaaimaker wordt mogelijk gemaakt.

Als gevolg van het vertrek van de Norfolkline, is het industrieterrein verkleind en de (geluid)zone aangepast. In paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn de wijzigingen (door middel van kaartjes) inzichtelijk gemaakt.

Een gezoneerd industrieterrein biedt extra ruimte aan bedrijven op het gebied van geluid. Alle bedrijven gezamenlijk binnen het terrein mogen op de grens van de op de bestemmingsplankaart (verbeelding) vastgelegde geluidzone een bepaalde geluidsbelasting veroorzaken. Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan is het geluidsmodel geactualiseerd. Het actuele model is als basis gebruikt voor het nieuwe bestemmingsplan. De bestaande geluidsruimte vormde daarvoor het uitgangspunt. Daarbij blijkt dat een aantal bedrijven een deel van de gereserveerde ruimte al hebben benut, een deel is minder gaan benutten. Voor de meeste bedrijven blijft echter ontwikkelruimte gereserveerd. Om te voorkomen dat bedrijven, die ten tijde van de vaststelling van de zone al waren gevestigd op het industrieterrein, zich vanwege de omliggende woonbebouwing niet meer konden ontwikkelen, zijn maatwerkvoorschriften opgesteld. Daarbij was voor de meeste bedrijven een uitbreidingsruimte van 3 dB(A) opgenomen, voor enkele bedrijven, die dicht bij de bestaande woningen waren gelegen, zijn uitbreidingsruimten van 2 of 1 dB(A) opgenomen.

Behoeftte aan een ‘grote lawaaimaker’; verzoek UFA

De beroepen van de BSH en Jaczon/den Dulk richtten zich onder andere op de geboden mogelijkheden tot vestiging van een bedrijf in milieucategorie 5 (oftewel de grote lawaaimaker). Zij wijzen erop dat er weliswaar in de planregels, toelichting en verbeelding een categorie 5 bedrijf is toegelaten, maar dat deze niet is opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten op bedrijventerreinen. In deze staat (bijlage bij de regels) wordt aangegeven welke bedrijven mogelijk zijn.

Daarnaast hebben zij ter zitting aangegeven dat de gemeenteraad weliswaar heeft beoogd een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 meter toe te staan, maar dat een dergelijke inrichting in de planperiode (van 10 jaar) waarschijnlijk niet gerealiseerd zal gaan worden. Dit omdat de eerste locatie (noordwestelijk van de Visafslagweg) niet is gelegen aan het water. Het werken aan schepen is daardoor op die locatie niet mogelijk. De tweede locatie (zuidoostelijk van de Visafslagweg) ligt wel aan het water, maar volgens appellanten is het niet aannemelijk dat deze gebouwen zullen worden gebruikt voor een dergelijke inrichting aangezien deze worden gebruikt voor de Visafslag en daarin nog recentelijk is geïnvesteerd.

De Raad van State heeft in rechtsoverweging 10.4 aangegeven dat – gelet op rechtsoverweging 9.4 (zie hiervoor) – het plan niet de vestiging toestaat van een inrichting voor het bouwen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 meter of meer. Nu de in het bestemmingsplan opgenomen zonering met het oog op de mogelijke vestiging van een dergelijke inrichting hierop is gebaseerd, heeft de Raad van State bepaald dat deze zonering niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Na de bekendmaking van de tussenuitspraak heeft overleg plaatsgevonden met United Fish Auctions (hierna: UFA) als één van de vijf partijen binnen het Viscluster. De UFA is eigenaar van het gebouw van de visafslag en dus van de traveeën die direct langs het water zijn gelegen. Uit dit overleg is gebleken dat de UFA de mogelijkheid tot het onderhouden en repareren van schepen langer dan 25 meter noodzakelijk vindt en die mogelijkheid ook juist wil faciliteren in de haven. Met de herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd – die op basis van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt – wordt er ook geïnvesteerd in een modern viscluster. Dat is ook nodig om als afslag/aanlandingsplaats te kunnen blijven concurreren. Hierbij zijn services en faciliteiten onontbeerlijk. Het grote onderhoud aan dergelijke schepen kan plaatsvinden in Stellendam. Voor regulier onderhoud en voor calamiteiten is het nodig dat hiervoor binnen de haven van Scheveningen ruimte geboden wordt.

Binnen de gebiedsontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd gaat de UFA investeren in de renovatie van het afslaggebouw en een deel van de beoogde nieuwbouw. De gemeente investeert in de verbreding van de steiger tot 7 meter over een lengte van 200 meter vanaf de huidige werkhaven (travee 1 t/m 13). Deze kade wordt om twee redenen verbreed:

- Snellere afhandeling van schepen, er kunnen meerdere schepen tegelijkertijd worden gelost doordat heftrucks elkaar kunnen passeren;
- Voor onderhoud aan de vissersschepen en hun vistuig/pulswing.

UFA beheert na de renovatie in het visafslaggebouw een ruimte die dient als werkplaats en opslag van waaruit reparatiewerkzaamheden aan schepen kunnen worden uitgevoerd. Op de kade beschikt zij over een vaste kraan als ondersteunende faciliteit. Op deze wijze hoeven schepen minder snel uit te wijken naar Stellendam. De UFA heeft hiertoe naar aanleiding van de tussenuitspraak een schriftelijk verzoek gedaan om een dergelijke inrichting binnen Scheveningen Haven mogelijk te maken (zie bijlage).

De bestuurlijke wens om de mogelijkheid te behouden om metalen schepen van 25 meter of langer te kunnen onderhouden in het havengebied komt dus – zo blijkt uit het bovenstaande (en bijgaand verzoek) – van uit het Viscluster. Het gewenste initiatief past binnen het bestemmingsplan (m.u.v. het feit dat een categorie 5 inrichting abusievelijk nog niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten is opgenomen).

Belangen van derden

De Raad van State geeft in de tussenuitspraak aan dat derden in hun belangen kunnen worden geschaad gelet op de mogelijke geluidhinder van een dergelijke inrichting.

De gemeente heeft naar aanleiding van de tussenuitspraak opdracht gegeven aan Antea Group om het reeds in dit verband uitgevoerde akoestisch onderzoek te actualiseren. Dit onderzoek is bijgevoegd. Daarbij is uitgegaan van bovenstaand verzoek van de UFA. In het onderzoek is een representatieve bedrijfssituatie van een scheepsonderhoudbedrijf gehanteerd. Dit bedrijf zal hoofdzakelijk onderhoudswerkzaamheden uitvoeren.

Het gaat daarbij onder meer over het snijden van metaal met een snijbrander, lassen op het dek van het schip, roestbikken aan de wand van het schip, slijpen van metaal, boorwerkzaamheden met een pneumatische boorhamer en het laden/lossen en verplaatsen van materialen met een heftruck. In het onderzoek is voor elk van deze werkzaamheden rekening gehouden met een representatieve duur.

Uit dit onderzoek blijkt dat realisatie van een dergelijke inrichting inpasbaar is binnen de vastgestelde geluidszone. Dit betekent tevens dat het uitvoeren van deze werkzaamheden geen beperkingen geeft voor de al gevestigde bedrijven ter plaatse. Het is dus niet zo dat geluidsruimte van andere bedrijven wordt gebruikt om deze werkzaamheden mogelijk te maken. Deze werkzaamheden zijn derhalve mogelijk *bovenop* de geluidhinder die de al aanwezige bedrijven veroorzaken. Daarnaast zijn voor de geluidsgevoelige bestemmingen tijdens de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan ontheffingen verleend van de in de Wet geluidhinder vastgelegde voorkeursgrenswaarde. Het uitvoeren van werkzaamheden aan schepen past binnen deze al vastgestelde hogere waarden.

De werkzaamheden voor de onderzochte representatieve duur zijn mogelijk tot circa halverwege travee 7. Ter plaatse van de traveeën 8 t/m 13 langs de steiger zijn tevens alle werkzaamheden mogelijk indien wordt uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie, echter de toegestane duur is korter.

Gelet op de uitkomsten van dit onderzoek is de conclusie dan ook dat binnen het gezoneerde industrieterrein voldoende geluidsruimte aanwezig is voor de betreffende 'grote lawaaimaker'. Deze kan langs de gehele steiger grenzend aan de bestemming Bedrijf-1 met de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" komen. De duur van de werkzaamheden is echter afhankelijk van de plek waar het betreffende schip ligt aangemeerd. Belangen van derden worden met het mogelijk maken van deze inrichting niet onevenredig geschaad.

Voorstel

Uit het voorgaande blijkt dat er concrete behoefte bestaat aan het vestigen van een 'grote lawaaimaker'. De vestiging van een dergelijk bedrijf is mogelijk binnen de functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 5 ($b \leq 5$)". In de Staat van bedrijfsactiviteiten wordt toegevoegd dat een inrichting voor onderhoud, reparatie en/of het behandelen van de oppervlakte van schepen > 25 meter langs de waterlijn worden toegestaan (SBI 2008 code 301, 3315).

In aanvulling op het opnemen van het categorie 5 bedrijf in de Staat van bedrijfsactiviteiten wordt voorgesteld in de bestemming Water op te nemen dat uitsluitend ter plaatse / ter hoogte van de aanduiding 'steiger' voor zover deze is gelegen langs de bestemming Bedrijf-1 met de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" dergelijke werkzaamheden mogelijk zijn. Voorgesteld wordt om in de regels de werkzaamheden die in de bestemming Water plaatsvinden te koppelen aan de bedrijfsbestemming.

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld dit onderdeel te herstellen door in de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen de categorie voor het onderhoud aan metalen schepen van 25 meter of langer toe te voegen en door in de bestemmingen Bedrijf-1 en Water de gebruiksregels aan te passen (zie Staat van Wijzigingen).

Ad c; de aanduiding "specifieke vorm van horeca - paviljoens" voor het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat"

Inleiding

Er is beroep aangetekend tegen de aan de horecapaviljoens op de Dr. Lelykade toegekende horecacategorieën.

De Raad van State heeft in rechtsoverweging 16.2 van de tussenuitspraak aangegeven dat de gemeenteraad heeft erkend dat ten onrechte niet is bepaald welke categorie horeca in de paviljoens is toegestaan. Beoogd was om overeenkomstig de bestaande situatie alleen de categorie licht toe te staan, met uitzondering van drie bestaande paviljoens, die voor middelzware horeca worden gebruikt. Abusievelijk is een dergelijke bepaling niet in de planregels opgenomen. Ook met betrekking tot dit onderdeel is namens de gemeenteraad reeds in het verweerschrift verzocht of de Raad van State in de zaak wilde voorzien.

De Raad van State heeft dit verzoek niet rechtstreeks ingewilligd, maar de opdracht gegeven aan de gemeenteraad om dit te herstellen.

Opdracht

De opdracht luidt om *met inachtneming van hetgeen in rechtsoverweging 16.2 is overwogen het plan met betrekking tot de aanduiding "specifieke vorm van horeca - paviljoens" voor het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft de Dr. Lelykade gewijzigd vast te stellen.*

Voorstel

Voorgesteld wordt dit onderdeel te herstellen door in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer-Verblijfsstraat de horeca-categorieën licht en middelzwaar op te nemen en door in de gebruiksregels een nadere invulling van de horeca-categorieën op te nemen (zie Staat van wijzigingen).

Ad d; plandeel bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft het zuidelijke deel van de Dr. Lelykade

Inleiding

De exploitant van het Vispaleis (Damen Holding B.V.) heeft beroep aangetekend tegen de wijze waarop het Vis- en Havenpaleis in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Gedurende de beroepsprocedure heeft overleg plaatsgevonden met Damen Holding B.V. Daarbij is overeenstemming bereikt over de inpassing van een tijdelijke paviljoen voor het Vispaleis direct naast het Havenpaleis gedurende de periode dat het Vispaleis weg moet vanwege de realisatie van de nieuwe hellingbaan naar de dr. Lelykade. Voorts is overeenstemming bereikt over de definitieve inpassing van het Vispaleis nabij de bestaande locatie.

In het nadere stuk dat voor de zitting is verzonden aan de Raad van Staat had de gemeenteraad verzocht of de Raad van State met betrekking tot dit onderdeel in de zaak wilde voorzien. De Raad van State heeft dit verzoek niet ingewilligd, maar de opdracht gegeven aan de gemeenteraad om dit te herstellen.

Opdracht

De opdracht luidt om met inachtneming van hetgeen in rechtsoverweging 19.2 is overwogen het plan met betrekking tot het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft het zuidelijke deel van de Dr. Lelykade gewijzigd vast te stellen.

Voorstel

Voorgesteld wordt dit onderdeel te herstellen door voor de definitieve situatie de verbeelding aan te passen middels het opnemen van de functieaanduiding "horeca tot en met categorie 2", in de bestemmingsregels deze functieaanduiding op te nemen en door het toestaan van bebouwing ter plaatse van deze functieaanduiding in de bouwregels.

Ten behoeve van de tijdelijke situatie hoeft de verbeelding niet te worden aangepast. Het Vispaleis wordt in de tijdelijke situatie ingepast in de strook met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van horeca-paviljoens'. In de bouw- en gebruiksregels wordt een tijdelijke regeling opgenomen voor het gebouw van het Vispaleis en het gebruik daarvan.

Ad e; plandeel de bestemming "Gemengd - 2" wat betreft het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91

Inleiding

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan op 28 november 2013 is door de gemeenteraad een amendement aangenomen met betrekking tot het initiatief "De Nieuwe Kuiperij". Via dit amendement is het bouwinitiatief voor "De Nieuwe Kuiperij" geschrapt. De initiatiefnemer heeft hier beroep tegen aangetekend.

De Raad van State geeft in de tussenuitspraak aan dat de aanvraag voor het initiatief "De Nieuwe Kuiperij" is ingediend voor de vaststelling van het projectdocument van AM/Stadion en dat het raadsvoorstel voorzag in het mogelijk maken van dit initiatief. Hierdoor was de gemeenteraad ten tijde van de vaststelling van het plan op de hoogte dat het voornemen van appellante nog actueel was.

De Raad van State heeft daarom in rechtsoverweging 20.2 van de tussenuitspraak aangegeven dat het schrappen van de bouwmogelijkheid voor het initiatief "De Nieuwe Kuiperij" - middels het aannemen van het amendement dat strekte tot schrappen van dit initiatief - niet toereikend is gemotiveerd. Het amendement is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

De Raad van State heeft in haar tussenuitspraak aangegeven dat de gemeenteraad op de hoogte was van het actuele plan (gezien de zienswijze) en dat deze eerder was aangevraagd dan het AM/Stadion initiatief. Gelet hierop is zij van mening dat de op de locatie toegelaten hoogte van 16 meter boven NAP ontoereikend is gemotiveerd.

Opdracht

De Raad van State geeft in de tussenuitspraak een keuze aan de gemeenteraad. Ofwel de hoogte van 16 meter boven NAP alsnog toereikend te formuleren, ofwel een andere passende regeling vast te stellen.

Achtergrond

Hieronder zal allereerst worden ingegaan op de mogelijkheden van het oude bestemmingsplan. Vervolgens komen de voorgeschiedenis van dit initiatief en de mogelijkheden van het nieuwe bestemmingsplan aan bod. Tot slot zal het college een voorstel doen voor de bestemmingsregels ter plaatse van deze locatie.

Mogelijkheden oude bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Scheveningen Haven 1998 is voor de gevelwand langs de Dr. Lelykade reeds een basishoogte van 16 meter ten opzichte van NAP toegestaan. Via een binnenplanse afwijking kon het college toestaan dat hoger werd gebouwd. De gevelwand is in drie delen opgesplitst, te weten:

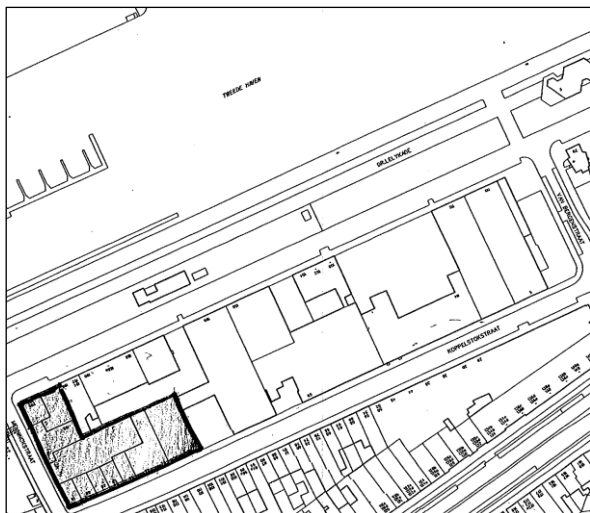
1. Het gedeelte tussen de Hennephofkerk en de Kapitein de Rijkstraat;
2. Het gedeelte tussen de Van Bergenstraat en de Menninckstraat;
3. Het gedeelte tussen de Menninckstraat en de Datheenstraat.

Via een binnenplanse afwijking mag per gevelwand 60% van de totale lengte van de gevelwand een hoogte hebben van maximaal 24 meter en 20% een hoogte van maximaal 30 meter. Het bouwinitiatief "De Nieuwe Kuiperij" ligt in het gedeelte tussen de Van Bergenstraat en de Menninckstraat.

Deze regeling bood enerzijds flexibiliteit in de uitvoering, maar was anderzijds lastig qua opzet en toepassing. Het verlenen van een bouwvergunning zorgt voor een directe afname van bouwmogelijkheden op de rest van de gevelwand. Het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' is daarbij van toepassing. Daarbij werd het moment van aanvragen van de vergunning aangehouden. Pas wanneer een bouwvergunning wordt geweigerd, ingetrokken of aangepast, komt de ruimte die het bestemmingsplan biedt weer beschikbaar voor andere initiatieven.

Voorgeschiedenis

Voor het initiatief “De Nieuwe Kuiperij” is op 11 september 2007 een bouwvergunning aangevraagd (het oprichten van kantoren, bedrijfsruimten en woningen ter plaatse van de Dr. Lelykade 198-202 en de Koppelstokstraat 75 t/m 91). Een situatietekening van de ligging van dit initiatief is hieronder opgenomen. Dit initiatief omvat 11 appartementen langs de Menninckstraat/Dr. Lelykade en 8 grondgebonden woningen langs de Koppelstokstraat. Dit initiatief was de eerste aanvraag die gebruik wilde maken van een hogere bouwhoogte dan 16 meter. In alle aanvragen die volgden is rekening gehouden met dit initiatief.



De aanvraag heeft met ingang van 6 mei 2010 gedurende twee weken voor een ieder ter inzage gelegen. Hoewel er een lange periode zit tussen het indienen van de aanvraag en de terinzagelegging is in die periode wel veelvuldig contact geweest tussen de gemeente en initiatiefnemer. Ten aanzien van het oorspronkelijk ingediende plan waren aanpassingen nodig op het gebied van o.a. parkeren en brandveiligheid. In mei 2010 was het plan gereed om de procedure tot vergunningverlening voort te zetten en is het plan ter inzage gelegd. In deze periode zijn een aantal zienswijzen binnengekomen. Uit één van de ingekomen zienswijzen blijkt dat er een evidente privaatrechtelijke belemmering bestond (vensters binnen 2 meter van een naburig erf, waarvoor de eigenaar van het naburig erf geen toestemming wilde verlenen), zodat de bouwvergunning niet kon worden verleend. In de periode die daarop volgt is de privaatrechtelijke belemmering (en het oplossen daarvan) uitgebreid besproken met initiatiefnemer en zijn architect.

In april 2011 is vanuit de gemeente een brief gestuurd met het verzoek om het bouwplan zodanig aan te passen dat geen sprake meer is van een privaatrechtelijke belemmering. Indien geen of onvoldoende stukken worden ontvangen, zal het bouwplan worden geweigerd. In reactie daarop geeft initiatiefnemer in mei 2011 aan dat zij een nieuwe architect in de arm heeft genomen voor de nadere uitwerking van de benodigde aanpassingen. Ook wordt aangegeven dat er een goede oplossing is voor het opheffen van de privaatrechtelijke belemmeringen.

In samenspraak met de gemeente is afgesproken dat gedurende de werkzaamheden aan de nadere uitwerking de oorspronkelijk ingediende aanvraag wordt aangehouden totdat de nieuwe aanvraag zal worden ingediend. Een en ander is conform bovengenoemd principe ‘wie het eerst komt, wie het eerst maalt’.

Mogelijkheden nieuw bestemmingsplan Scheveningen Haven

In de voorbereidingen van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is dit bouwinitiatief abusievelijk niet opgenomen. Het initiatief maakte daarom ten onrechte geen onderdeel uit van het ontwerp-bestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen. Initiatiefnemers hebben op dit punt een zienswijze ingediend (zie bijlage). In de Nota van Beantwoording behorend bij het raadsvoorstel heeft het college voorgesteld om de zienswijze gegrond te verklaren en het bouwinitiatief alsnog in het vast te stellen bestemmingsplan op te nemen.

Tijdens de commissievergadering en bij de raadsvergadering is door een omwonende ingesproken over dit initiatief. Deze mevrouw is woonachtig aan de overzijde van de Menninckstraat (boven de Gamma-locatie) en heeft uitsluitend via een of meer zijraam(en) zicht op deze ontwikkeling, haar woning is met de voorzijde georiënteerd op de Dr. Lelykade en de haven. Bij de aankoop van haar woning was het oude bestemmingsplan met deze uitgangspunten al vastgesteld en was een hogere hoogte direct aan de overzijde van de Menninckstraat mogelijk. Het blok waarin deze woning is gelegen maakt ook onderdeel uit van de wens van de raad om een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit van de gevelwanden (en had als zodanig ook een hogere hoogte dan de op dat moment feitelijk aanwezige bebouwing).

Naar aanleiding van opmerkingen van de commissieleden heeft Wethouder Norder in de commissiebehandeling op 13 november 2013 toegezegd de toegestane hoogte te verlagen naar 28 meter ten opzichte van NAP. De initiatiefnemer van het bouwplan kon zich hier niet in vinden en heeft hierover ingesproken bij de raadsvergadering. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad van 28 november 2013 stemde de gemeenteraad echter in ruime meerderheid in met het amendement. Hierdoor is uiteindelijk de hoogte op deze locatie vastgesteld op 16 meter ten opzichte van NAP. Initiatiefnemer heeft tegen het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan beroep ingesteld bij de Raad van State.

Zoals gezegd heeft de Raad van State aangegeven dat het schrappen van de bouwmogelijkheid voor het initiatief “De Nieuwe Kuiperij” - middels het aannemen van het amendement dat strekte tot schrappen van dit initiatief - niet toereikend is gemotiveerd. De opdracht van de Raad van State luidt om *met inachtneming van hetgeen in rechtsoverweging 20.2 is overwogen de vaststelling van het plandeel met de bestemming “Gemengd - 2” wat betreft het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91 alsnog toereikend te motiveren dan wel een andere passende regeling vast te stellen.*

Voorgesteld wordt om een andere passende regeling vast te stellen. De bouwinitiatieven “De Nieuwe Kuiperij” en “AM/Staedion” overschrijden gezamenlijk de in het voorgaande bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Dit is echter niet het gevolg van bouwinitiatief “De Nieuwe Kuiperij”, maar van eerdere besluitvorming over het behoud van de Rokerij (o.a. brief commissie SRO “Studie behoud Rokerij” alsmede het besluit over het projectdocument “Dr. Lelykade 110-190 – Middenblok/Rokerij”; zie bijlagen). Uitgaande van de datum van indiening van de aanvragen, wordt de overschrijding van de percentageregeling veroorzaakt door de plannen van AM/Staedion ter plaatse. Deze overschrijding is overigens een direct gevolg van de wens van de gemeenteraad om de Rokerij te behouden.

De oorspronkelijke plannen van AM/Staedion op deze locatie gingen uit van sloop van de Rokerij. Gelet op de wens van de gemeenteraad is er een aangepast plan gemaakt. Dit plan is nader toegelicht aan de commissie SRO via de eerder genoemde brief en het projectdocument. Hierbij is onder meer het volgende aangegeven:

Brief Studie behoud Rokerij

Behoud van de Rokerij is mogelijk maar heeft wel consequenties. Naast een financiële compensatie zal doorerschikking van massa's de toegestane bouwhoogte uit het bestemmingsplan worden overschreden. De hoogtes en vierkante meters blijven wel op het niveau van het oorspronkelijke (beginsel)plan. Hierbij is aangegeven dat aan de Dr. Lelykade weliswaar in de toppen van de daken een overschrijding plaats vindt van de bouwhoogten uit het bestemmingsplan maar dit tegelijkertijd bijdraagt aan een sterkere sculpturaliteit en afwisseling. Het plan sluit daarmee aan op de gewenste variëteit die in het bestemmingsplan is mogelijk gemaakt. De Rokerij is uniek in de Haven; de wens tot handhaving ervan binnen de ontwikkeling heeft logischerwijs consequenties. De voorgestelde massa's en hoogtes doen aan de in het bestemmingsplan beoogde principes en kwaliteit geen afbreuk. Het plan is daarmee stedenbouwkundig verantwoord ondanks een aantal overschrijdingen van bouwhoogten uit het bestemmingsplan.

Projectdocument “Dr. Lelykade 110-190 – Middenblok/Rokerij”

Door het behoud van de Rokerij overschrijdt het plan de bestemmingsplangrenzen in hoogte en bouwvolume. De overschrijding betreft niet meer dan het te compenseren bouwvolume dat door het behoud van de Rokerij niet gerealiseerd kan worden. De grootte van deze compensatie is vastgelegd met de ontwikkelende partijen.

In het nieuwe bestemmingsplan Scheveningen Haven is ervoor gekozen om de bouwhoogten in de hierboven beschreven delen van de gevelwand langs de Dr. Lelykade bij recht in het bestemmingsplan op te nemen. De in het oude bestemmingsplan opgenomen percentageregeling was te gecompliceerd en een volledige benutting van de mogelijkheden was al voorzien. Het toestaan van het initiatief De Nieuwe Kuiperij met een bouwhoogte van 30 meter ten opzichte van NAP leidt tot een overschrijding van de maximale mogelijkheden op basis van het oude plan. Dit is een direct gevolg van het behoud van de Rokerij dat in een eerder stadium stedenbouwkundig aanvaardbaar werd geacht.

Het college stelt – op basis van de voorgeschiedenis en de uitspraak van de Raad van State – een andere passende regeling voor de locatie voor. Het college stelt voor om een bouwhoogte van 16 meter bij recht toe te staan. Verder wordt voorgesteld om middels een binnenplanse afwijking een bouwhoogte van 24 meter mogelijk te maken voor concrete initiatieven, mits het college deze concrete initiatieven stedenbouwkundig aanvaardbaar acht. De binnenplanse afwijking tot 24 meter sluit aan bij de oude bestemmingsplanregeling en correspondeert met de bouwhoogte van de aangrenzende bebouwing aan de overzijde van Menninckstraat. De verwachting van het college is dat binnen de voorgestelde regeling een aanvaardbare bouwmassa ontworpen kan worden in verhouding tot de monumentale Nieuwe Rokerij en passend bij het gevarieerde hoogtebeeld dat beoogd werd met de regeling van het oude bestemmingsplan. Een grotere bouwhoogte dan 24 meter acht het college niet wenselijk omdat daarmee een te groot schaalcontrast ontstaat.

Tijdens de behandeling van onderhavig raadsvoorstel in de Commissie Ruimte op 7 januari j.l. is gesproken over de algemene afwijkingsbevoegdheid van 10% ten aanzien van de maximale goot- en bouwhoogte. Een ‘extra’ mogelijkheid tot afwijken ten behoeve van een hogere hoogte is op deze locatie niet wenselijk. Om die reden zal in de regels van het bestemmingsplan zowel in de bestemming Gemengd - 2 (artikel 11) en in de Algemene afwijkingsregels (artikel 47) toegevoegd worden dat deze algemene afwijkingsbevoegdheid voor zover betrekking hebbend op de goot- en bouwhoogte niet van toepassing is op deze locatie. Op deze wijze is de maximale hoogte van 24 meter die door middel van een afwijkingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt, ook het maximum voor deze locatie.

Bij de voorgestelde binnenplanse afwijking tot 24 meter is geen sprake van een regeling bij recht en daarmee een gebonden beschikking. Het college kan initiatieven dan toetsen op stedenbouwkundige inpasbaarheid. Onderdeel van deze toets is een beoordeling van de bouwmassa van het concrete gebouwontwerp in samenhang tot de bouwmassa van de Nieuwe Rokerij en de wijze waarop de overgang wordt gemaakt naar de bouwhoogte van het monument. Indien het college van mening is dat een initiatief stedenbouwkundig aanvaardbaar is kan het college voor dat initiatief een bouwhoogte van maximaal 24 meter vergunnen. Op de voorgestelde wijze wordt voldaan aan de opdracht van de Raad van State.

Voorstel

Voorgesteld wordt om dit onderdeel te herstellen door in de regels van de bestemming Gemengd – 2 een binnenplanse afwijkingsregeling op te nemen (zie Staat van wijzigingen).

Bijlage raadsvoorstel nieuw artikel 31 Verkeer – Verblijfsstraat.

Het herstel van de onderdelen onder Ad c en Ad d heeft betrekking op artikel 31 (Verkeer – Verblijfsstraat). Ter verduidelijking is in de bijlage van dit raadsvoorstel een volledig herziene versie van artikel 31 opgenomen. Hierin zijn alle wijzigingen verwerkt. Ten behoeve van de overzichtelijkheid, zijn alle hierboven voorgestelde wijzigingen vet gedrukt opgenomen.

PROCEDURE

Bij de voorbereiding van het besluit tot wijziging van het plan hoeft afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht niet opnieuw te worden toegepast (het plan behoeft derhalve niet opnieuw ter inzage te worden gelegd). De Raad van State heeft de gemeenteraad opgedragen om binnen een termijn van 16 weken de geconstateerde gebreken te herstellen en het besluit tot wijziging mede te delen aan de Raad van State en de indieners van de beroepen en het gewijzigde besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Het college biedt de gemeenteraad hierbij de betreffende onderdelen van het bestemmingsplan Scheveningen Haven opnieuw ter vaststelling aan.

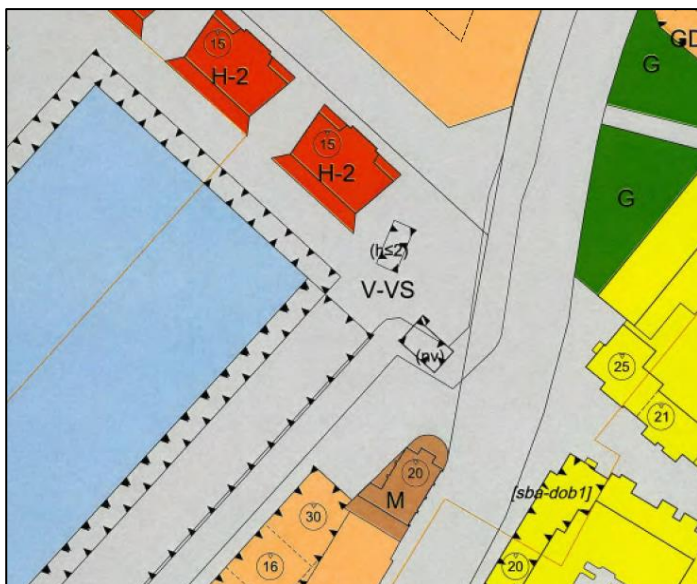
STAAT VAN WIJZIGINGEN

In onderstaande Staat van wijzigingen is per onderdeel inzichtelijk gemaakt wat de wijziging(en) zijn.

Verbeelding

Ad d:

- In de verbeelding zal de functieaanduiding “horeca tot en met categorie 2” conform onderstaande uitsnede worden opgenomen;



Regels

Ad a:

- In artikel 3.3. zal een nieuw sublid worden ingevoegd, luidende:
"g. De op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaande wegen mogen worden opgeheven mits de bereikbaarheid van de hierop aangewezen bedrijven is verzekerd.";
- In artikel 14.4 zal een nieuw sublid worden ingevoegd, luidende:
"g. De op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaande wegen mogen worden opgeheven mits de bereikbaarheid van de hierop aangewezen bedrijven is verzekerd."
- In artikel 15.4 zal een nieuw sublid worden ingevoegd, luidende:
"i. De op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaande wegen mogen worden opgeheven mits de bereikbaarheid van de hierop aangewezen bedrijven is verzekerd."

Ad b:

- In de bijlage “Staat van bedrijven op bedrijventerreinen” (bijlage 3 bij de regels) wordt de volgende categorie van bedrijven toegevoegd.

SBI-1993	SBI-2008	nummer	OMSCHRIJVING	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
351	301, 3315	4	= metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500 C Z	50	500	5.1

- In artikel 3.3 wordt een nieuw sublid ingevoegd, luidende:
“g. een bedrijf in categorie 5 uit de Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen als bedoeld in het eerste lid mag tevens werkzaamheden voor het onderhouden, repareren en/of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 meter of meer uitvoeren binnen de naastgelegen waterbestemming ter plaatse van de aanduiding ‘steiger’ alsmede ter plaatse van aan de steiger aangemeerde schepen, voor zover direct grenzend aan de bestemming ‘Bedrijf-1’ met de aanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 5’.”
- In artikel 32 wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:
“32.5 Specifieke gebruiksregels
Ter plaatse van de aanduiding ‘steiger’ en ter plaatse van aan de steiger aangemeerde schepen, voor zover direct grenzend aan de bestemming ‘Bedrijf-1’ met de aanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 5’, is tevens het onderhouden, repareren en/of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 meter of meer toegestaan.”.

Ad c:

- Artikel 31 lid 1 sub m wordt geschrapt en vervangen door de volgende tekst, luidende:
“specifieke vorm van horeca – paviljoens’ tevens voor horecapaviljoens met horeca in de categorie licht en middelzwaar van bijgevoegde Staat van Horeca-categorieën alsmede voor paviljoens met functies gerelateerd aan de toeristisch recreatieve functie van de Tweede Haven.”;
- In artikel 31 lid 4 wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel a door een puntkomma in de opsomming een onderdeel toegevoegd, luidende:
“b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horecapaviljoens' zijn ten hoogste 2 paviljoens met horeca in de categorie licht en ten hoogste 3 paviljoens met horeca in de categorie middelzwaar toegestaan. Het paviljoen met de voorlopige functie maakt geen onderdeel uit van de hiervoor genoemde aantallen. In dit horecapaviljoen met de voorlopige functie is uitsluitend horeca in de categorie middelzwaar toegestaan.”.

Ad d:

Eindsituatie Vispaleis:

- De onderdelen h. tot en met p. van lid 1, worden geletterd i. tot en met q. Er wordt in de opsomming van lid 1 een onderdeel ingevoegd, luidende:
“h. horeca tot en met categorie 2' tevens voor horeca in de categorie middelzwaar;”;
- In artikel 31 lid 2, sub 1, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma in de opsomming een onderdeel toegevoegd, luidende:
“g. in uitzondering op het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met categorie 2' een gebouw worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 3 meter.”.

Tijdelijke situatie Vispaleis

- Artikel 31 lid 1 wordt de tekst:
"specifieke vorm van horeca – paviljoens' tevens voor horecapaviljoens met horeca in de categorie licht en middelzwaar van bijgevoegde Staat van Horeca-categorieën alsmede voor paviljoens met functies gerelateerd aan de toeristisch recreatieve functie van de Tweede Haven." (daarin is bovenstaande wijziging onder 'Ad c' reeds verwerkt)

vervangen door de volgende tekst, luidende:

"specifieke vorm van horeca -paviljoens" tevens voor horecapaviljoens alsmede voor paviljoens met functies gerelateerd aan de toeristisch recreatieve functie van de Tweede Haven. Er mogen maximaal 8 paviljoens worden gebouwd, waarvan 1 paviljoen een voorlopige functie heeft. Deze voorlopige functie geldt tot 6 maanden na het gereedkomen van de nieuwe hellingbaan van de Dr. Lelykade en bijbehorende openbare ruimte, met dien verstande dat de functie uiterlijk geldt tot 28 november 2018."

- Artikel 31 lid 2 sub 1 onder d onder 1 wordt vervangen door de volgende tekst, luidende:
"maximaal 8 paviljoens mogen worden gebouwd, waarvan 1 paviljoen een voorlopige functie heeft als bedoeld in het eerste lid onder n;"

Ad e:

- In artikel 11 wordt een nieuw lid ingevoegd onder doornummering van de navolgende leden, luidende:
"11.3 Afwijken van de bouwregels
Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in **het** tweede lid sub 1 onder d voor het overschrijden van de op de verbeelding opgenomen bouwhoogte op het adres Dr. Lelykade 198-202 tot maximaal 24 meter, **met dien verstande dat voor deze locatie geen gebruik kan worden gemaakt van de algemene afwijkingsbevoegdheid van artikel 47.1 onder a die betrekking heeft op het verhogen van de goot- en bouwhoogte op deze locatie.**"
- **In artikel 47.1 onder a wordt na de tekst "maximaal 10%" de volgende tekst toegevoegd " , tenzij in de regels anders is bepaald".**

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 16 december 2014,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

- I. Met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:
- II. Het vaststellingsbesluit van 28 november 2013 inzake het bestemmingsplan Scheveningen Haven met inachtneming van de hier bovenvermelde Staat van Wijzigingen te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 22 januari 2015.

de griffier.

de voorzitter.

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Scheveningen Haven wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518. BP0253DSchevHaven-50VA in NL.IMRO.0518. BP0253DSchevHaven-51VA.

Raad van State

Uitspraak 201401347/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 22 oktober 2014

Tegen: de raad van de gemeente den Haag

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Zuid-Holland

201401347/1/R6.

Datum uitspraak: 22 oktober 2014

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Den Haag,
2. [appellant sub 2], wonend te Den Haag,
3. [appellanten sub 3], beide gevestigd te Den Haag,
4. [appellante sub 4], gevestigd te Den Haag,
5. de vereniging Belangenvereniging Schevenings Havengebied (hierna: BSH), gevestigd te Den Haag,
6. [appellanten sub 6] (hierna: [appellanten sub 6]), beide gevestigd te Den Haag,
7. [appellanten sub 7], beiden wonend te Den Haag,
8. [appellanten sub 8], beiden wonend te Den Haag,
9. de naamloze vennootschap ASR Levensverzekering N.V. en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ASR Vastgoed Vermogensbeheer B.V. (hierna in enkelvoud: ASR), beide gevestigd te Utrecht,
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Harbour Horeca B.V., gevestigd te Den Haag,
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid AM B.V., gevestigd te Utrecht,
12. [appellante sub 12], gevestigd te Den Haag, en andere,
13. [appellante sub 13], gevestigd te Den Haag,
14. de stichting Stichting Bewoners Organisatie Havenkwartier (hierna: BOH), gevestigd te Den Haag,
15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid J.M. Snacks B.V., gevestigd te Den Haag,

en

de raad van de gemeente den Haag,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 28 november 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Scheveningen Haven" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellanten sub 3], [appellante sub 4], BSH, [appellanten sub 6], [appellanten sub 7], [appellanten sub 8], ASR, Harbour Horeca, AM, [appellante sub 12] en andere, [appellante sub 13], BOH en J.M. Snacks beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 augustus 2014, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de raad heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Algemeen toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Strekking plan

3. Het plan voorziet in een actuele juridisch-planologische regeling voor het havengebied in Scheveningen en in de herontwikkeling van verschillende locaties in dit gebied voor onder meer wonen, recreatie en horeca.

De beroepen van [appellant sub 1], [appellanten sub 8] en [appellanten sub 7]

4. [appellant sub 1], [appellanten sub 8] en [appellanten sub 7] richten zich in beroep tegen de vaststelling van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 4", waarmee de raad heeft beoogd te voorzien in de mogelijkheid tot het realiseren van een gedeelte van een tramtracé ten behoeve van de herontwikkeling van het plangebied. Zij zijn van mening dat alternatieven voor een tramtracé, zoals een (pendel)busverbinding, onvoldoende zijn onderzocht. Zij vrezen dat een tramtracé nabij hun woningen leidt tot een aantasting van hun woon- en leefklimaat. Zij voeren verder aan dat de raad met de vaststelling van de wijzigingsbevoegdheid ten onrechte vooruitloopt op de definitieve beslissing over het tramtracé. Voorts stellen [appellanten sub 7] dat de wijzigingsvoorwaarden niet duidelijk zijn, omdat daarin wordt verwezen naar "de juridisch-planologische procedure", welk begrip volgens hen echter geen wettelijke basis heeft.

4.1. De raad is van mening dat een tramverbinding de beste openbaarvervoersverbinding is tussen het plangebied, waarin herontwikkeling wordt nagestreefd, en de rest van de stad. Het plangebied is in de Haagse Nota Mobiliteit aangewezen als "randstedelijke toplocatie", wat betekent dat de locatie bij voorkeur met de Randstadrail wordt bediend met een snelle verbinding naar NS-stations Hollands Spoor, Centraal Station, of Laan van NOI. Het tramtracé staat volgens de raad nog niet vast, afgezien van het laatste stuk tot het Norfolkterrein. De enige reële mogelijkheid vanaf de Duindorpdam is namelijk het traject via de Houtrustweg. Hiervoor is de wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen. Er zijn volgens de raad geen alternatieven voor een tramverbinding. Een (pendel)bus heeft een langere reistijd, is minder betrouwbaar en behoort niet tot het Randstadrail-netwerk. Onder verwijzing naar het milieueffectrapport stelt de raad dat de gevolgen van een tramverbinding voor het woon- en leefklimaat van omwonenden aanvaardbaar zijn. De definitieve beoordeling van deze gevolgen kan echter pas plaatsvinden als het tramtracé wordt vastgesteld. Ten slotte wijst de raad erop dat "de juridisch-planologische procedure" betrekking heeft op de procedures die wettelijk mogelijk zijn.

4.2. Aan een deel van het plangebied is de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 4" toegekend.

Ingevolge artikel 48, lid 4.4, van de planregels is het college van burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming van de gronden ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 4" te wijzigen in de bestemming "Verkeer - Hoofdverkeersweg" met de aanduiding "openbaar vervoer", een en ander met inachtneming van de volgende regels:

a. toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan pas eerst plaatsvinden op het moment dat de juridisch-planologische procedure wordt opgestart ten behoeve van de inpassing van het tramtracé op het bestaande tramnetwerk; (...).

4.3. [appellant sub 1], [appellanten sub 8] en [appellanten sub 7] hebben niet aannemelijk gemaakt dat een (pendel)busverbinding - anders dan waarvan de raad is uitgegaan - beter dan een tramverbinding beantwoordt aan de doelstellingen voor snelheid, betrouwbaarheid en aansluiting op het Randstadrail-netwerk. Zij hebben evenmin aannemelijk gemaakt dat de raad andere reële alternatieven voor een tramverbinding buiten beschouwing heeft gelaten.

Voor zover zij vrezen voor een aantasting van het woon- en leefklimaat is van belang dat de gronden in het wijzigingsgebied op minimaal ongeveer 280 m van hun woningen zijn gelegen. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat het gebruik van de gronden in het wijzigingsgebied voor een tramtracé bij de woningen van [appellant sub 1], [appellanten sub 8] en [appellanten sub 7] zodanige hinder zal veroorzaken dat de raad om deze reden niet in redelijkheid de wijzigingsbevoegdheid heeft kunnen vaststellen. Mogelijke hinder van een tramtracé buiten het wijzigingsgebied dient te worden beoordeeld in het kader van het besluit dat in de realisering van dat tramtracé voorziet.

Voorts bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid de wijzigingsbevoegdheid heeft kunnen vaststellen voordat is beslist over het definitieve tramtracé. Hierbij is van belang dat onbestreden is dat voor het laatste deel van het tramtracé, waarop de wijzigingsbevoegdheid ziet, geen alternatieven bestaan. De keuze voor het laatste deel van het tracé is in zoverre dus niet afhankelijk van de vaststelling van het overige deel van het tramtracé.

Verder is het gebruik van het begrip "juridisch-planologische procedure" in artikel 48, lid 4.4, onder a, van de planregels niet in strijd met de rechtszekerheid. Het begrip is weliswaar niet in de planregels omschreven, maar een redelijke uitleg brengt met zich dat twee mogelijke procedures hieronder vallen: enerzijds de vaststelling van een bestemmings- of inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening en anderzijds de verlening van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, ten derde, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 4" heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 2]

5. [appellant sub 2] betoogt dat de raad met de vaststelling van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 2" ten onrechte heeft voorzien in een mogelijke herontwikkeling van het gebied bestaande uit het milieudepot aan de Vissershavenstraat en de woningen aan de Hoekerstraat/Kompasstraat. Hij voert aan dat de mogelijkheid de bestemming van het milieudepot te wijzigen een nadelige invloed kan hebben op het geschil dat hij heeft met de gemeente over heruitgifte van het erfpachtrecht op de grond waarop zijn woning staat. Het besluit van de gemeente over de heruitgifte zou namelijk kunnen worden uitgesteld vanwege de mogelijke sloop van het milieudepot. Verder wijst [appellant sub 2] erop dat hij van het milieudepot geen geluidhinder ondervindt en geen bezwaren heeft tegen voortbestaan daarvan. Tevens stelt hij dat zijn woning niet bij een mogelijke herontwikkeling betrokken hoeft te worden. Het behoud van zijn woning past volgens [appellant sub 2] bij de door de gemeente gewenste woningdifferentiatie en de volgens de oorspronkelijke erfpachtuitgifteakte gewenste doelgroep. Daarnaast stelt [appellant sub 2] dat geen bouwtechnische noodzaak bestaat voor de sloop van zijn woning. Ten slotte vreest [appellant sub 2] dat hij gedwongen zal worden te verhuizen naar een locatie van mindere kwaliteit.

5.1. De raad is van mening dat een integrale herontwikkeling van het gebied van het milieudepot en de naastgelegen woningen gewenst is. Met name vanwege piekgeluiden bij de werkzaamheden van het afvalverwijderingsstation en het gemeentelijke veeg- en straatbedrijf ontstaat hinder bij de naastgelegen woningen. Dat [appellant sub 2] zelf geen hinder ondervindt, doet hier volgens de raad niet aan af. Verder wijst de raad erop dat de mogelijke nieuwe bestemming "Wonen" niet is gericht op een specifieke doelgroep. Volgens het "Masterplan Scheveningen-Kust" is de beoogde nieuwbouw geschikt voor alle soorten bewoners. [appellant sub 2] kan zijn woning tegen marktconforme prijs verkopen aan de gemeente. Als hij naar een andere locatie moet verhuizen, hoeft die niet per definitie minder te zijn, aldus de raad.

5.2. De gronden tussen de Kompasstraat, Hoekerstraat en Vissershavenstraat zijn gedeeltelijk bestemd als "Bedrijf - 6" en gedeeltelijk als "Wonen". Aan de gronden is de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 2" toegekend.

Ingevolge artikel 48, lid 48.2, van de planregels is het college van burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming van de gronden ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 2" te wijzigen in de bestemming "Wonen", met inachtneming van de in deze bepaling gestelde regels.

5.3. Niet in geschil is dat de gronden tussen de Kompasstraat, Hoekerstraat en Vissershavenstraat, inclusief de woning van [appellant sub 2], overeenkomstig de bestaande situatie zijn bestemd. Dit neemt niet weg dat met het bestaan van de wijzigingsbevoegdheid in het plan de aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemming binnen het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid betrekking heeft in beginsel als een gegeven mag worden beschouwd, indien is voldaan aan de bij het bestemmingsplan gestelde wijzigingsvoorwaarden.

5.4. Dat [appellant sub 2] vreest dat zijn geschil met de gemeente over de heruitgifte van de erfpacht voor de grond waarop zijn woning staat, wordt beïnvloed door vaststelling van de wijzigingsbevoegdheid, is een omstandigheid die geen betrekking heeft op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de mogelijke nieuwe bestemming. Voor zover [appellant sub 2] vreest voor een nadelige invloed van de wijzigingsbevoegdheid op de waarde van zijn woning, bestaat geen grond voor de verwachting dat die eventuele waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan.

De bestemming "Bedrijf - 6" staat gebruik van de betrokken gronden voor een milieudepot toe. Dit gebruik mag plaatsvinden direct grenzend aan gronden in het bestemmingsvlak "Wonen" en het daarbij behorende bouwvlak. Hierdoor kan niet worden uitgesloten dat dit gebruik leidt tot geluidhinder bij de naastgelegen woonfuncties. Dat [appellant sub 2] op dit moment geen last van geluidhinder heeft, doet hier niet aan af. De Afdeling acht het dan ook niet onredelijk dat de raad mede vanwege geluidhinder veroorzaakt door het milieudepot heeft voorzien in de mogelijkheid de bestemming van het milieudepot te wijzigen naar "Wonen".

Gelet op de wens van de raad het wijzigingsgebied in zijn geheel te herontwikkelen, inclusief de woning van [appellant sub 2], kan de wijzigingsbevoegdheid voor [appellant sub 2] nadelige gevolgen hebben. Of deze nadelige gevolgen daadwerkelijk zullen ontstaan en wat de precieze aard en omvang daarvan zijn, wordt echter pas duidelijk als het college van burgemeester en wethouders een wijzigingsplan vaststelt. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat nu al valt vast te stellen dat de mogelijke nadelige gevolgen voor [appellant sub 2] zodanig groot zijn dat de raad om deze reden de wijzigingsbevoegdheid niet in redelijkheid in het plan heeft kunnen opnemen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellanten sub 3]

6. [appellanten sub 3] exploiteren een groothandel in vis en een visverwerkend bedrijf in de haven in het plangebied. Zij kunnen zich niet verenigen met de vaststelling van de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6". Zij wijzen erop dat de betrokken gronden op dit moment als straat zijn ingericht en direct grenzen aan de zij- en achterzijde van hun bedrijfsbebouwing. Als deze gronden worden bebouwd, dan zijn de bedrijven niet meer goed te bereiken voor vrachtverkeer. [appellanten sub 3] stellen dat in het voorheen geldende bestemmingsplan weliswaar was bepaald dat de straat aan de achterzijde van hun gebouwen mocht worden opgeheven, maar daarbij gold de voorwaarde dat de bereikbaarheid van de bedrijven verzekerd is.

Zij betogen verder dat de functies die de bestreden plandelen mogelijk maken, waaronder een hotel en recreatiewoningen, niet passen op gronden die direct grenzen aan een bedrijventerrein. Zij vrezen door de realisering van deze functies uiteindelijk in hun bedrijfsvoering, die geluid- en geurhinder met zich brengt, te zullen worden beperkt. In het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" wordt weliswaar geconcludeerd dat geen onaanvaardbare hinder zal ontstaan, maar dit rapport is wat betreft de geurhinder van de rokerij van [appellante sub 3a] niet gebaseerd op metingen. [appellanten sub 3] wijzen erop dat volgens de brochure van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten "Bedrijven en

milieuzonering" (hierna: de VNG-brochure) van hun bedrijven tot woningen een afstand van minimaal 300 m moet worden aangehouden. Het plan voorziet echter in gevoelige functies op 0 m afstand, aldus [appellanten sub 3].

6.1. De raad stelt dat in de planregels abusievelijk niet is bepaald - zoals in het voorheen geldende plan - dat bestaande wegen alleen mogen worden opgeheven onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven verzekerd is. De raad is van mening dat de bereikbaarheid van de bedrijven niet in gevaar is, omdat de weg in eigendom van de gemeente is en op grond van de Wegenwet niet aan de openbaarheid mag worden onttrokken. De Visafslagweg zal na de realisering van het plan doodlopend zijn, maar keren blijft voor vrachtwagens mogelijk doordat een draaicirkel wordt aangelegd aan het einde van de weg.

De raad stelt verder dat uit het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" van 14 oktober 2013 en het addendum hiervan van 28 maart 2014 volgt dat de voorziene functies verenigbaar zijn met de bestaande bedrijven in de omgeving. Omdat de rokerij van [appellante sub 3a] aan de Visafslagweg pas in 2014 in bedrijf zou gaan, was een meting van de geurbelasting van de omgeving niet mogelijk. Bovendien zal de geurbelasting in belangrijke mate worden beïnvloed door de bebouwing die zal worden opgericht. Om deze redenen is een berekening gemaakt aan de hand van de Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht (hierna: NeR). Er zullen maatwerkvoorschriften worden vastgesteld voor de rokerij, aldus de raad.

6.2. In hetgeen [appellanten sub 3] naar voren hebben gebracht, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de bereikbaarheid van de bedrijven in het plan voldoende verzekerd is voor zover de regels van het plan ertoe strekken dat bestaande wegen op de voor "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" bestemde gronden alleen mogen worden opgeheven onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven verzekerd is. Nu de raad een dergelijke bepaling echter abusievelijk niet in de planregels heeft opgenomen, is het bestreden besluit wat betreft de vaststelling van de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. In zoverre slaagt het betoog.

6.3. De raad is bij de beoordeling van mogelijke hinder vanwege de bedrijven in de haven voor de functies waarin de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" voorzien niet uitgegaan van de VNG-brochure. Dat niet wordt voldaan aan de richtafstanden van deze brochure kan reeds hierom niet tot vernietiging van het bestreden besluit leiden.

De raad heeft zich wat betreft de beoordeling van de mogelijke hinder gebaseerd op het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" van 14 oktober 2013. Hierin staat dat de geurbelasting als gevolg van de visrokerijen van [appellante sub 3a] en Simonis is bepaald door een berekening aan de hand van de in de NeR opgenomen hindersystematiek. Uit de berekening volgt volgens het rapport dat de geurbelasting op het noordelijke havenhoofd bij het gelijktijdig in bedrijf zijn van beide visrokerijen lager is dan wat voor volwaardig beschermenswaardige geurgevoelige objecten aanvaardbaar mag worden geacht. [appellanten sub 3] hebben erop gewezen dat het rapport wat dit betreft niet is gebaseerd op metingen. Niet in geschil is echter dat de nieuwe visrokerij van [appellante sub 3a], waar het rapport mede betrekking op heeft, ten tijde van de vaststelling van het plan nog niet in werking was en dat in zoverre metingen dus niet mogelijk waren. [appellanten sub 3] hebben de juistheid van de berekeningen verder niet gemotiveerd bestreden. De geluidbelasting van de nieuwe functies is in het addendum van het rapport van 28 maart 2014 bepaald aan de hand van de systematiek van de Wet geluidhinder. In het addendum wordt op basis hiervan geconcludeerd dat de akoestische kwaliteit van het verblijfs- en leefklimaat voldoende is. [appellanten sub 3] hebben deze conclusie van het addendum niet gemotiveerd bestreden. Hetgeen zij hebben aangevoerd, biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" vanwege de mogelijke gevolgen voor hun bedrijfsvoering niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. In zoverre faalt het betoog.

7. [appellanten sub 3] richten zich voorts tegen de vaststelling van onderdeel d van artikel 29, lid 29.2.1, van de planregels. Het plan voorziet hiermee in een brug voor recreanten op korte afstand van hun bedrijven. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties, aldus [appellanten sub 3].

7.1. De raad stelt dat de voorziene loopbrug onderdeel is van een publiekstrekkende functie over vis en de Noordzee. De hoofdingang hiervan bevindt zich aan de verbrede duinstrook. De bezoekers worden van en naar de visafslag geleid met een loopbrug van minimaal 5 m hoog, opdat deze publieksstroom zich niet mengt met de bedrijvigheid op maaiveldniveau, aldus de raad.

7.2. Ingevolge artikel 29, lid 29.1, van de regels van het plan zijn de voor "Verkeer - Straat" aangewezen gronden bestemd voor wegen, pleinen, trottoirs, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden en speelvoorzieningen.

Ingevolge lid 29.2.1 gelden voor het bouwen van gebouwen de volgende regels:

a. op de gronden mogen, met uitzondering van het bepaalde in artikel 44, geen gebouwen worden gebouwd;

(...)

d. in uitzondering op het bepaalde in sub a is tussen de bestemmingsvlakken van de bestemming "Bedrijf - 1", "Horeca - 2" en/of "Gemengd - 6" gelegen aan de Visafslagweg over de gehele breedte van de weg overkragende bebouwing toegestaan, met dien verstande dat:

1. de breedte van de overkragende bebouwing maximaal 5 m mag bedragen;
2. de overkragende bebouwing zich op een minimale hoogte van 5 m boven maaiveld bevindt;
3. de ontsluiting van deze bouwdelen dient plaats te vinden aan de korte noordoostelijke zijde van de bestemmingsvlakken "Bedrijf - 1" en/of "Horeca - 2" of via het bestemmingsvlak "Gemengd - 6".

7.3. Gelet op de minimale bouwhoogte en de bepaling over de ontsluiting acht de Afdeling niet aannemelijk dat de voorziene loopbrug zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad onderdeel d van artikel 29, lid 29.2.1, van de planregels in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

De beroepen van [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6]

Ontvankelijkheid BSH

8. De raad betoogt dat het beroep van BSH niet-ontvankelijk is, omdat BSH geen belanghebbende is bij de vaststelling van het plan. Het collectieve belang dat BSH stelt te behartigen, is volgens de raad niet los te zien van de individuele belangen van [appellanten sub 6]. Daarom voldoet BSH volgens de raad niet aan de eisen van artikel 1:2, derde lid, van de Awb.

8.1. BSH heeft ter zitting erop gewezen dat zij met de gemeente een overeenkomst heeft gesloten over de inrichting van het plangebied en dat het beroep ertoe strekt te betogen dat het plan niet aan de overeenkomst voldoet. Verder heeft BSH ter zitting gesteld dat zij verschillende soorten bedrijven vertegenwoordigt, niet alleen vissers, maar ook banken, makelaars en watersportbedrijven.

8.2. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Ingevolge het derde lid worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

8.3. In het verweerschrift stelt de raad dat de door BSH bedoelde overeenkomst in het plan is verwerkt. De overeenkomst wordt ook genoemd in de plantoelichting in het hoofdstuk "Beleidskaders" en is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Nu BSH één van de partijen is bij de overeenkomst is haar eigen belang rechtstreeks betrokken bij het bestreden besluit, zodat zij reeds hierom belanghebbende is in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Awb. Hetgeen de raad heeft gesteld over het collectieve belang van BSH behoeft dan ook geen bespreking.

Aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5"

9. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] richten zich tegen de vaststelling van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1" wat betreft de gronden aan de Visafslagweg. Zij wijzen erop dat volgens artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder a, sub 3, van de planregels bedrijven in de categorieën 1 tot en met 5 uit de "Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen" zijn toegestaan, maar dat daarin geen bedrijven van categorie 5 zijn vermeld. Ter zitting hebben zij tevens naar voren gebracht dat de raad stelt dat hij heeft beoogd een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m toe te staan, maar dat een dergelijke inrichting in de planperiode waarschijnlijk niet gerealiseerd zal worden. Hiertoe hebben zij gesteld dat het noordwestelijke deel van de betrokken gronden niet aan het water grenst. Het zuidoostelijke deel grenst wel aan het water, maar wordt gebruikt door de visafslag, waarin recent nog is geïnvesteerd, aldus [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6].

9.1. De raad stelt dat hij heeft beoogd op de betrokken gronden een bedrijf van categorie 5 toe te staan, te weten een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m. Een dergelijke inrichting is echter abusievelijk niet in de "Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen" vermeld.

9.2. Ingevolge artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder b, ten derde, van de planregels zijn de voor "Bedrijf - 1" aangewezen gronden bestemd voor bedrijven, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" uitsluitend bedrijven in de categorieën 1 tot en met 5 uit de "Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen", zoals opgenomen in bijlage 3, zijn toegestaan.

9.3. Voor zover de beroepen van [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] zijn gericht tegen de vaststelling van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1" wat betreft de noordwestelijk gelegen gronden aan de Visafslagweg, steunen zij niet op een bij de raad naar voren gebrachte zienswijze.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan door een belanghebbende geen beroep worden ingesteld tegen onderdelen van het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarover hij bij het ontwerpplan geen zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

Deze omstandigheid doet zich niet voor. De beroepen zullen in de einduitspraak in zoverre niet-ontvankelijk worden verklaard.

9.4. In de "Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen" is geen bedrijf van categorie 5 vermeld. Uit artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder b, sub 3, van de planregels volgt daarom dat het plan de vestiging van een dergelijk bedrijf, zoals de door de raad gewenste inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m, niet toestaat. De raad heeft erkend dat hij het plan in zoverre anders heeft vastgesteld dan hij heeft beoogd. Het plan is wat betreft de vaststelling van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1" wat betreft de zuidoostelijk gelegen gronden aan de Visafslagweg dan ook niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

Zonering industrieterrein

10. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] richten zich voorts tegen de vaststelling van de aanduidingen "Milieuzone - gezoneerd industrieterrein" en "Geluidzone - Industrie". Zij voeren aan dat de raad ten onrechte de bestaande geluidzone heeft gehandhaafd. Hiertoe stellen zij hoofdzakelijk dat de zonering is ontstaan vanwege een scheepswerf voor schepen langer dan 25 m, maar dat die scheepswerf inmiddels niet meer bestaat. Het plan staat een dergelijke inrichting - weliswaar abusievelijk - ook niet toe.

10.1. De raad stelt dat de zonering is behouden vanwege de mogelijke vestiging in het plangebied van een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m.

10.2. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder industrieterrein verstaan terrein waaraan in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van inrichtingen en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

Ingevolge artikel 40 wordt, indien bij de vaststelling van een bestemmingsplan aan gronden een zodanige bestemming wordt gegeven dat daardoor een industrieterrein ontstaat, daarbij tevens een rond het betrokken terrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 41, eerste lid, kan een krachtens artikel 40 vastgestelde zone uitsluitend worden gewijzigd of opgeheven bij vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan, met dien verstande dat opheffing alleen kan plaatsvinden wanneer de bestemming van het betrokken terrein zodanig is gewijzigd dat het geen industrieterrein meer is.

Ingevolge artikel 41, derde lid, bestaat een opgeheven zone voort zolang zich op het terrein een of meer inrichtingen bevinden, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

Ingevolge artikel 2.1, derde lid, van het Besluit omgevingsrecht, gelezen in samenhang met bijlage I, onderdeel D, eerste lid, aanhef en onder j, en bijlage I, onderdeel C, onder 13.3, onder b, worden als categorieën inrichtingen als bedoeld in artikel 41, derde lid, van de Wet geluidhinder, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, aangewezen inrichtingen voor het bouwen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer.

10.3. Aan een deel van het plangebied is de aanduiding "Milieuzone - gezoneerd industrieterrein" toegekend. Aan de gronden hieromheen is de aanduiding "Geluidzone - Industrie" toegekend.

Ingevolge artikel 46, lid 46.1, onder a, van de regels van het plan zijn geluidzoneringsplichtige bedrijven uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "Milieuzone - gezoneerd industrieterrein".

Ingevolge artikel 46, lid 46.2, onder a, dient binnen de aanduiding "Geluidzone - Industrie" rekening te worden gehouden met een mogelijk benodigde ontheffing van de Wet geluidhinder voor industriële lawaai bij de realisatie van geluidgevoelige functies.

10.4. Gelet op hetgeen hiervoor onder 9.4 is overwogen, staat het plan niet de vestiging toe van een inrichting voor het bouwen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer. Nu de raad de zonering in het plan heeft opgenomen met het oog op de mogelijke vestiging van een dergelijke inrichting, staat vast dat het bestreden besluit wat betreft de aanduidingen "Milieuzone - gezoneerd industrieterrein" en "Geluidzone - Industrie" niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog slaagt.

Plandelen "Gemengd - 1", "Gemengd - 2" en "Gemengd - 9"

11. De beroepen van [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] zijn verder gericht tegen de vaststelling van de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 1", "Gemengd - 2" en "Gemengd - 9". Zij voeren aan dat voor de woningen die in deze delen van het plangebied mogen worden gebouwd geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd vanwege hinder veroorzaakt door de bedrijven in de haven. Hierdoor is ook een goede bedrijfsvoering van deze bedrijven niet verzekerd. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] stellen dat de raad de geluidbelasting heeft onderschat door aan te nemen dat maatwerkvoorschriften zijn gesteld voor de bestaande bedrijven in de haven, waarmee onder meer de emissie van geluid van hulpmotoren beperkt zou worden. Over deze maatwerkvoorschriften moet voor de meeste bedrijven echter nog definitieve besluitvorming plaatsvinden. De bedrijven zijn tegen het verbieden of inperken van het gebruik van hulpmotoren door schepen en het in plaats daarvan gebruiken van walstroom, omdat dat laatste zowel

duur als gevaarlijk is. Verder voeren [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] aan dat de raad ten onrechte veronderstelt dat de zeehavennorm van 60 dB(A) van de Wet geluidhinder kan worden toegepast. Dat kan namelijk alleen op een gezoneerd industrieterrein, terwijl daar in dit geval geen sprake van is. Daarnaast voorzien de bestreden plandelen niet in een beperkte uitbreiding van een bestaand woongebied, zodat ook om deze reden de zeehavennorm niet kan worden toegepast.

[appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] voeren voorts aan dat de in de Derde Haven voorziene woningen geurhinder zullen ondervinden van de netten voor de staandwantvisserij van aangemeerde schepen. Zij wijzen op het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" van 14 oktober 2013, waarin volgens hen staat dat vanwege deze geurhinder een afstand van 100 m tussen de schepen en de woningen aangehouden moet worden. De feitelijke afstand is volgens hen 20 m. Anders dan in het rapport wordt verondersteld, zijn voor de geurhinder geen oplossingen voorhanden. Voor het elders afmeren van de schepen biedt de haven niet altijd genoeg ruimte, terwijl het plan ook geen grondslag biedt om dit af te dwingen. Bovendien zou het probleem dan verplaatst worden naar andere woningen. Verder is het gebruik van ontgeuringsmiddelen volgens [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] slechts een mogelijke toekomstige oplossing, waarvan eveneens onduidelijk is hoe dit kan worden afgedwongen.

11.1. De raad stelt zich op het standpunt dat bij de woningen in de bestreden plandelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Volgens de raad houdt het akoestisch onderzoek wel degelijk rekening met het gebruik van hulpmotoren door aangemeerde schepen. De zeehavennorm is volgens de raad in dit geval van toepassing, omdat is voldaan aan de eisen van artikel 60 van de Wet geluidhinder. Het plan voorziet namelijk in een wijziging van een bestaande zone rond een op 1 januari 2007 bestaand industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden. Verder worden de woningen aansluitend aan bestaand woongebied gebouwd, terwijl het bovendien gaat om een beperkt aantal woningen in vergelijking met het bestaande woongebied. Overigens stelt de raad dat de normen van de Wet geluidhinder in dit geval strekken tot bescherming van de bewoners van de woningen en niet van de bedrijven in de haven. Daarom staat artikel 8:69a van de Awb volgens de raad in de weg aan vernietiging van het bestreden besluit naar aanleiding van deze beroepsgrond.

De raad stelt zich voorts op het standpunt dat niet hoeft te worden gevreesd voor geurhinder vanwege de staandwantvisserij. Het gebruik van de Derde Haven voor de staandwantvisserij is een tijdelijke noodoplossing. Ter zitting heeft de raad uiteengezet dat in de Tweede Haven veertig plaatsen voor de staandwantvissers beschikbaar zijn. De meeste schepen meren daar aan met schone netten. Volgens de raad zijn er momenteel zes schepen die in de Derde Haven hun netten laten uitwasemen en hiermee geurhinder veroorzaken. Om dit tegen te gaan, is de raad voornemens de Havenverordening aan te passen om het uitwasemen te verbieden. Verder wijst de raad erop dat het plan de mogelijkheid biedt om nadere eisen te stellen vanwege mogelijke geurhinder. Het gebruik van een ontgeuringsmiddel acht de raad dan ook niet nodig.

11.2. Ingevolge artikel 57, eerste lid, van de Wet geluidhinder worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die krachtens die vaststelling gaan of blijven behoren tot een bestaande zone ter zake van de geluidsbelasting van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen vanwege het industrieterrein de in dat lid bedoelde waarden in acht genomen.

Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder a, worden in afwijking van het eerste lid bij de vaststelling van een bestemmingsplan als in dat lid bedoeld hogere waarden in acht genomen, voor zover deze gelden of zijn vastgesteld.

11.3. De haven is deels bestemd als "Water".

Ingevolge artikel 32, lid 32.1, van de regels van het plan zijn de voor "Water" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. water ten behoeve van de waterhuishouding en verkeer te water;
- b. ligplaatsen met de daarbij behorende voorzieningen.

Ingevolge lid 32.3 kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen aan het gebruik van het van de bestemming onderdeel uitmakende water en daarop varende of afgemeerde schepen en de naast de waterbestemming gelegen kades met het oog op het beperken van de geluidproductie of geurhinder van activiteiten die geen onderdeel uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer, indien daar van uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanleiding voor is.

11.4. De bepalingen van de Wet geluidhinder die hier aan de orde zijn, beogen zowel de belangen van de omwonenden bij een goed woon- en leefklimaat als de belangen van bedrijven bij een ongehinderde bedrijfsuitoefening te waarborgen (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 28 maart 2012 in zaak nr. 201109828/1/A1). Anders dan de raad stelt, staat artikel 8:69a van de Awb in zoverre dan ook niet in de weg aan een eventuele vernietiging van het bestreden besluit naar aanleiding van het betoog van [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6].

11.5. Het college van burgemeester en wethouders heeft op grond van de Wet geluidhinder bij besluit van 27 november 2013 hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de in de bestreden plandelen voorziene woningen vanwege onder meer het industrieterrein in de haven. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] hebben tegen dit besluit geen beroep ingesteld. Het besluit is inmiddels in rechte onaantastbaar. Daarom moet in deze procedure worden uitgegaan van de rechtmatigheid van de vastgestelde hogere waarden en staat, gelet op artikel 57, eerste lid en tweede lid, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder, slechts ter beoordeling of de raad bij de vaststelling van het plan de vastgestelde hogere waarden in acht heeft genomen (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 23 augustus 2006 in zaak nr. 200507002/1). Dit betekent dat de beroepsgronden over de toepassing van de zeehavennorm buiten beschouwing dienen te blijven, aangezien die betrekking hebben op de maximale hoogte van vast te stellen hogere waarden. De beroepsgrond over de mogelijke onderschatting van de geluidbelasting kan daarentegen wel aan de orde komen, omdat die van belang is voor de vraag of de vastgestelde hogere waarden in acht zijn genomen.

De geluidbelasting is volgens [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] onderschat omdat ten onrechte zou zijn uitgegaan van maatwerkvoorschriften voor de bestaande bedrijven in de haven, waarmee onder meer de emissie van geluid van hulpmotoren beperkt zou worden. In het rapport "Akoestisch onderzoek. Industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven" van Oranjewoud van 7 oktober 2013, dat ten grondslag ligt aan het hogere waardenbesluit, is de geluidbelasting beoordeeld van een variant van het voorkeursalternatief met walstroom. Uit het rapport volgt evenwel dat deze variant niet het uitgangspunt is geweest voor de berekening van de vast te stellen hogere waarden. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] hebben dan ook niet aannemelijk gemaakt dat de raad bij de vaststelling van het plan de voor de woningen in de bestreden plandelen vastgestelde hogere waarden niet in acht heeft genomen.

11.6. De raad heeft onweersproken gesteld dat zes schepen verantwoordelijk zijn voor mogelijke geurhinder in de Derde Haven als gevolg van het uitwasemen van netten. De Afdeling acht het niet aannemelijk dat voor deze zes schepen geen alternatieve plek in de haven gevonden kan worden. Voor zover [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] stellen dat het plan geen grondslag biedt voor een mogelijke verplaatsing van de schepen, is van belang dat artikel 32, lid 32.3, van de planregels de mogelijkheid biedt nadere eisen te stellen aan het gebruik van het water en daarop varende of afgemeerde schepen met het oog op het beperken van de geurhinder van activiteiten die geen onderdeel uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer. Bovendien heeft de raad te kennen gegeven voornemens te zijn de Havenverordening te wijzigen om het uitwasemen van netten te verbieden. Onder deze omstandigheden heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij de woningen in de Derde Haven niet hoeft te worden gevreesd voor onaanvaardbare geurhinder vanwege de staandwantvisserij.

11.7. Gelet op het voorgaande biedt hetgeen [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat bij de woningen in de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 1", "Gemengd - 2" en "Gemengd - 9" een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Het betoog faalt.

Overeenkomst 11 april 2012

12. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] betogen voorts dat de raad zich ten onrechte niet heeft gehouden aan de overeenkomst die BSH op 11 april 2012 met de gemeente heeft gesloten. Volgens hen staat in deze overeenkomst dat de bedrijven in de haven van de Derde Haven gebruik kunnen blijven maken, mits het lichte activiteiten betreft. Een deel van de Derde Haven heeft echter de bestemming "Verkeer - Verblifstraat", die geen bedrijfsmatige activiteiten toestaat.

12.1. De raad is van mening dat het plan voldoet aan de overeenkomst van 11 april 2012.

12.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (bijvoorbeeld de uitspraak van 26 maart 2014 in zaak nr. 201302107/1/R2) kan een overeenkomst niet leiden tot een verplichting van de raad aan gronden een bestemming te geven die de raad niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening acht. De definitieve beslissing over de vaststelling van het bestemmingsplan kan mede afhankelijk van alle in de loop van de procedure naar voren gekomen feiten en belangen - ook de mogelijke belangen van derden - anders uitvallen dan bij het sluiten van de overeenkomst is ingeschat. Dat tussen BSH en de gemeente een overeenkomst is gesloten, is wel een omstandigheid die de raad bij de vaststelling van het plan in zijn afwegingen diende te betrekken.

Zoals hiervoor onder 8.3 reeds is vermeld, is de overeenkomst genoemd in de plantoelichting in het hoofdstuk "Beleidskaders" en als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. In het verweerschrift heeft de raad uiteengezet op welke wijze met de overeenkomst in het plan rekening is gehouden. De raad heeft de overeenkomst dan ook in zijn afwegingen betrokken.

Het betoog faalt.

Hotels

13. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] richten zich verder tegen de vaststelling van de plandelen met de bestemmingen "Horeca - 1" en "Gemengd - 5". Bij de hier voorziene hotels kan volgens hen geen aanvaardbaar verblijfsklimaat worden gegarandeerd vanwege de geluidhinder van de bedrijven in de haven.

Het plandeel met de bestemming "Horeca - 1" is volgens hen bovendien vastgesteld in strijd met artikel 2.11.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). Het voorziet namelijk in de bouw van een hoteltoeren op een primaire waterkering, wat het onderhoud, de versterking en instandhouding daarvan belemmert. Bovendien is het plandeel in strijd met artikel 2.3.5 van het Barro, omdat het nieuwbouw buiten stedelijk gebied toestaat. Het plandeel valt buiten stedelijk gebied, omdat het een locatie betreft in stedelijk groen aan de rand van het stedelijk gebied. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] stellen hiertoe dat het hotel is voorzien op gronden die nu dienen als buitendijks strand en dat de gronden ten zuidwesten van het hotel als "Groen" zijn bestemd.

13.1. De raad stelt zich onder verwijzing naar het addendum van het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" van 28 maart 2014 op het standpunt dat bij de hotels een aanvaardbaar verblijfsklimaat kan worden gegarandeerd.

De raad is verder van mening dat het plandeel met de bestemming "Horeca - 1" voldoet aan het Barro. De betrokken gronden vallen binnen het stedelijk gebied. De raad verwijst hiertoe naar de nota van toelichting van het Barro. De raad wijst tevens op het milieueffectrapport en de resultaten van het vooroverleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en Rijkswaterstaat.

Ten slotte betoogt de raad dat de in artikel 3.1 van de Wro neergelegde norm van een goede ruimtelijke ordening wat betreft de geluidhinder bij de voorziene hotels strekt tot bescherming van de bezoekers van de hotels en niet van de bedrijven in de haven. Ook het Barro strekt volgens de raad niet tot bescherming van de bedrijven. Daarom staat artikel 8:69a van de Awb volgens de raad in de weg aan vernietiging van de bestreden plandelen naar aanleiding van de beroepsgronden.

13.2. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] beroepen zich wat betreft de mogelijke geluidhinder bij de voorziene hotels vanwege de bedrijven in de haven op de norm van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wro die in deze situatie ertoe strekt zowel de belangen van de personen in het hotel bij een goed verblijfsklimaat als de belangen van de bedrijven bij een ongehinderde

bedrijfsuitoefening te waarborgen (vergelijk onder meer de uitspraak van 12 december 2012 in zaak nr. 201206363/1/T1/R4). De normen van het Barro waarop een beroep wordt gedaan, beogen de primaire waterkeringen te beschermen. De Afdeling ziet niet in waarom deze normen kennelijk niet mede strekken tot bescherming van de belangen van de bedrijven in de haven. Anders dan de raad betoogt, staat artikel 8:69a van de Awb dan ook niet in de weg aan een mogelijke vernietiging van het bestreden besluit naar aanleiding van het betoog van [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6].

13.3. In het addendum van het rapport "Ruimtelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Scheveningen Haven" van 28 maart 2014 is aan de hand van de systematiek van de Wet geluidhinder de geluidbelasting bepaald van de twee hotels die zijn voorzien in de bestreden plandelen. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting bij de hotels is 59 dB onderscheidenlijk 69,2 dB. Deze waarden liggen volgens het addendum onder de hoogste waarde die op grond van het gemeentelijke beleid voor geluidgevoelige objecten aanvaardbaar is. Om deze reden wordt in het addendum geconcludeerd dat bij de hotels sprake zal zijn van een voldoende akoestische kwaliteit van het verblijf- en leefklimaat. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] hebben de berekening van de geluidbelasting niet gemotiveerd bestreden. Hetgeen zij hebben aangevoerd, biedt geen aanleiding voor het oordeel dat de raad vanwege mogelijke geluidhinder bij de hotels de bestreden plandelen niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

13.4. Ingevolge artikel 2.3.1, eerste lid, van het Barro wordt in titel 2.3 van het Barro en de daarop berustende bepalingen verstaan onder:

(...)

kustfundament: gebied waarvan de geometrische plaatsbepaling is vastgelegd in het GML-bestand bij dit besluit en is verbeeld op kaart 2;

(...)

stedelijk gebied: bij bestemmingsplan toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van dat samenstel en met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken.

Ingevolge het tweede lid is deze titel van toepassing op gronden binnen de begrenzing van het kustfundament.

Ingevolge artikel 2.3.5 maakt een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden buiten het stedelijk gebied ten opzichte van het daaraan voorafgaande geldende bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing mogelijk.

Ingevolge artikel 2.11.1, eerste lid, wordt in titel 2.11 van het Barro en de daarop berustende bepalingen verstaan onder kustfundament gebied waarvan de geometrische plaatsbepaling is vastgelegd in het GML-bestand bij dit besluit en is verbeeld op kaart 2.

Ingevolge het tweede lid is deze titel van toepassing op gronden buiten het kustfundament.

Ingevolge artikel 2.11.3, kan met betrekking tot gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, of een beschermingszone, een bestemmingsplan worden vastgesteld dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering.

13.4.1. Gelet op kaart 2 van het Barro heeft het plandeel met de bestemming "Horeca - 1" betrekking op gronden binnen het kustfundament. Daarom is in dit geval artikel 2.3.5 van toepassing en artikel 2.11.3 niet.

De betrokken gronden zijn gelegen tussen het zuidelijke en het noordelijke havenhoofd. Naar het oordeel van de Afdeling zijn de gronden daarmee onderdeel van het stedenbouwkundig samenstel van de haven. Niet in geschil is dat dit samenstel bij bestemmingsplan is toegelaten. Gelet op de ligging tussen de havenhoofden

zijn de gronden niet gelegen aan de rand van het stedenbouwkundig samenstel. Dit betekent dat het bestreden plandeel betrekking heeft op gronden binnen het stedelijk gebied en daarom niet in strijd met artikel 2.3.5 van het Barro nieuwe bebouwing mogelijk maakt.

Het betoog faalt.

Brug Tweede Haven

14. [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] richten zich verder tegen de vaststelling van de aanduiding "brug" voor het plandeel "Water". Zij voeren aan dat de hier voorziene brug de toegang tot de Tweede Haven belemmert. De brug is bovendien niet nodig voor de bereikbaarheid van de twee kades die erdoor worden verbonden. De raad acht de brug kennelijk gewenst voor de sfeer in het havengebied, maar dit argument weegt niet op tegen de belangen van de gebruikers van de haven, aldus [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6].

14.1. De raad stelt dat de brug beweegbaar zal zijn en dat het streven is schepen voorrang te geven. De brug maakt de commerciële voorzieningen bij de Derde Haven en in het Nautisch Centrum bereikbaar voor fietsers en wandelaars. De woningen op het voormalige Norfolk-terrein worden voor dit verkeer ook beter bereikbaar. De raad is van mening dat de brug bezoekers op een logische en aantrekkelijke manier door het gebied leidt.

14.2. Gelet op de toelichting van de raad over het doel en de voorgenomen uitvoering en werking van de brug ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de aanduiding "brug" voor het plandeel "Water" niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

Het beroep van ASR

15. Het beroep van ASR is gericht tegen het plandeel met de bestemming "Gemengd - 2" wat betreft het perceel Hellingweg 86-95m, waaraan onder meer de aanduiding "detailhandel" is toegekend. Het perceel wordt gebruikt voor het Nautisch Centrum Scheveningen. ASR betoogt dat op haar perceel ten onrechte alleen niet-dagelijkse detailhandel is toegestaan. Zij wenst haar perceel te kunnen gebruiken voor een winkel voor kleine dagelijkse boodschappen van de gebruikers van de boten in de haven. Ter zitting heeft ASR gesteld dat het perceel weliswaar niet behoort tot de hoofdwinkelstructuur waar volgens het gemeentelijke beleid dagelijkse detailhandel kan worden toegestaan, maar de gronden in de omgeving van het perceel behoren daar wel toe. In de omgeving is daarom wel dagelijkse detailhandel toegestaan. ASR begrijpt niet waarom een ruimtelijk relevant verschil zou bestaan tussen dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandel op haar perceel. Voor zover de raad van mening is dat het toeristische karakter van de omgeving niet verenigbaar is met dagelijkse detailhandel, wijst ASR erop dat ook boottoeristen die in de haven aanleggen dagelijkse boodschappen nodig hebben.

15.1. De raad stelt dat het toestaan van dagelijkse detailhandel op het perceel van ASR in strijd zou zijn met het gemeentelijke beleid, omdat het perceel geen onderdeel is van de hoofdwinkelstructuur. Buiten dit gebied worden enkel thematische detailhandelsconcepten toegestaan. Ter zitting heeft de raad gesteld dat in het plangebied alleen bij de aanduiding "supermarkt" dagelijkse detailhandel is toegestaan. Het ruimtelijk relevante onderscheid tussen dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandel zit volgens de raad onder meer in de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte. De raad wijst erop dat op loopafstand van de haven reeds is voorzien in een uitgebreid aanbod aan dagelijkse voorzieningen.

15.2. Ingevolge artikel 11, lid 11.1, aanhef en onder h, van de regels van het plan zijn de voor "Gemengd - 2" aangewezen gronden ter plaatse van de aanduiding "detailhandel" uitsluitend aangewezen voor niet dagelijkse-detailhandel.

Ingevolge dit lid, aanhef en onder m, is ter plaatse van de aanduiding "supermarkt" tevens een supermarkt toegestaan.

Ingevolge artikel 1, lid 1.89, wordt onder niet-dagelijkse detailhandel verstaan detailhandel waar vooral duurzame goederen te verkrijgen zijn en waar consumenten niet dagelijks of wekelijks een bezoek aan brengen, uitgezonderd perifere en volumineuze detailhandel. Voorbeelden zijn kleding- en schoenenwinkels en cadeauwinkels.

Ingevolge lid 1.119 wordt onder supermarkt verstaan een kruideniers-zelfbedieningswinkel waar met name voedingsmiddelen en huishoudelijke artikelen worden verkocht.

15.3. Niet in geschil is dat het perceel van ASR niet behoort tot de hoofdwinkelstructuur waar volgens het gemeentelijke beleid dagelijkse detailhandel kan worden toegestaan. Dat de gronden in de omgeving van het perceel daar volgens ASR wel toe behoren, is - wat daarvan ook zij - niet van belang. Van de overige voor "Gemengd - 2" bestemde gronden in de omgeving van het perceel van ASR is namelijk maar aan één plek de aanduiding "supermarkt" toegekend, zodat alleen daar dagelijkse detailhandel is toegestaan. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat een bestaande supermarkt naar die plek wordt verplaatst.

De raad heeft erop gewezen dat tussen dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandel verschillen bestaan in verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte. Dit zijn ruimtelijke relevante aspecten. Hetgeen ASR heeft aangevoerd, biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid alleen niet-dagelijkse detailhandel op het perceel van ASR heeft kunnen toestaan.

Het betoog faalt.

Het beroep van Harbour Horeca

16. Het beroep van Harbour Horeca is gericht tegen de toekenning van de aanduiding "specifieke vorm van horeca - paviljoens" aan het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft de Dr. Lelykade. Harbour Horeca voert aan dat onduidelijk is welke categorie horeca hier is toegestaan. In de zienswijzennota is erkend dat het ontwerpplan wat dit betreft onvolledig is, maar de fout is bij de vaststelling van het plan niet hersteld, aldus Harbour Horeca.

16.1. De raad erkent dat in het plan ten onrechte niet is bepaald welke categorie horeca in de paviljoens is toegestaan. Beoogd is overeenkomstig de bestaande situatie alleen de categorie licht toe te staan, met uitzondering van twee bestaande paviljoens, die voor middelzware horeca worden gebruikt.

16.2. Nu de raad heeft erkend dat ten onrechte niet is bepaald welke categorie horeca in de paviljoens is toegestaan, staat vast dat het bestreden besluit wat betreft de aanduiding "specifieke vorm van horeca - paviljoens" voor het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft de Dr. Lelykade niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog slaagt.

Het beroep van AM

17. AM komt op tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" wat betreft het Kapitein de Rijkplein. Zij voert aan dat de parkeerruimte op dit plein ten onrechte niet als zodanig is bestemd. Hierdoor dreigen 26 parkeerplaatsen verloren te gaan. Deze zijn volgens AM echter nodig voor een goede exploitatie van het gebouw op het perceel Van Bergenstraat 39, waar nu nog een supermarkt is gevestigd. De supermarkt zal weliswaar worden verplaatst naar een locatie met parkeergarage nabij het plein, maar dat laat onverlet dat voor het vrijkomende gebouw parkeerruimte in openbaar gebied nodig is. De parkeergarage is immers bedoeld voor de te verplaatsen supermarkt en andere nieuwe voorzieningen in de omgeving. Dat onvoldoende parkeerruimte zal resteren en in zoverre ook niet aan het gemeentelijke parkeerbeleid wordt voldaan, volgt volgens AM uit het door haar overgelegde rapport van Witteveen+Bos van 18 juli 2014. Bovendien is het verwijderen van parkeerruimte in strijd met de "Nota van uitgangspunten" van 27 april 2010. Ter zitting heeft AM gesteld dat het door de raad overgelegde rapport van Goudappel Coffeng van 28 juli 2014 wegens strijd met de goede procesorde buiten beschouwing moet blijven. Volgens AM is het rapport niet alleen een reactie op het rapport van Witteveen+Bos, maar ook een nieuw onderzoek naar de parkeersituatie in de omgeving.

17.1. De raad stelt dat het Kapitein de Rijkplein als leefbaarheidsplein wordt ingericht als compensatiemaatregel in het kader van de "Stad en Milieu"-procedure en dat om deze reden de parkeerplaatsen niet gehandhaafd kunnen blijven. Volgens de raad blijkt uit het rapport van Goudappel Coffeng van 28 juli 2014 dat de parkeerdruk op de Dr. Lelykade en omgeving in de ongunstigste situatie op zaterdagmiddag weliswaar stijgt van 46 tot 66 procent, maar blijft onder het maximum van 90 procent van het gemeentelijke parkeerbeleid. De raad wijst er verder op dat AM in de huidige situatie ook op de openbare ruimte is aangewezen voor parkeerruimte. De "Nota van uitgangspunten" van 27 april 2010 heeft volgens de raad betrekking op andere leefbaarheidspleinen.

17.2. De raad heeft het rapport van Goudappel Coffeng van 28 juli 2014 ingediend met inachtneming van de termijn van artikel 8:58, eerste lid, van de Awb. Een stuk dat met inachtneming van deze termijn is ingediend, kan onder omstandigheden, indien het voor andere partijen niet mogelijk was hierop tijdig ter zitting of anderszins op passende wijze te reageren, wegens strijd met de goede procesorde buiten beschouwing worden gelaten (vergelijk de uitspraak van 9 juni 2010 in zaak nr. 200901788/1/R1). Hiertoe bestaat in de onderhavige zaak geen aanleiding. Het rapport is weliswaar één dag voor het verstrijken van de in artikel 8:58, eerste lid, van de Awb bedoelde termijn ingediend, maar AM is ter zitting afdoende in de gelegenheid geweest op het rapport te reageren.

17.3. Mede gelet op het verhandelde ter zitting betreffen de belangrijkste verschillen tussen de beoordelingen door Goudappel Coffeng en Witteveen+Bos van de parkeersituatie in het plangebied na de opheffing van de parkeerplaatsen op het Kapitein de Rijkplein, het gebied dat in aanmerking is genomen en het verwachte gebruik van het perceel van AM.

In het rapport van Goudappel Coffeng is een deel van de Dr. Lelykade en het Kapitein de Rijkplein betrokken, omdat deze locaties zijn bedoeld voor parkeren door bezoekers van de daar gevestigde voorzieningen. Het rapport van Witteveen+Bos gaat uit van een straal van 100 m rondom het Kapitein de Rijkplein voor functies met een korte bezoektijd en 300 m voor functies met een lange bezoektijd. Het rapport is wat dit betreft gebaseerd op de "Nota parkeernormen Den Haag" van november 2011. In deze nota staat dat hij is bedoeld voor de toetsing van de parkeerbehoefte van een bouwplan in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning. Het voorliggende plan heeft evenwel betrekking op een relatief groot gebied met verschillende nieuwe en bestaande functies. De raad heeft ter zitting gesteld dat de systematiek van de parkeernota - waarbij wordt uitgegaan van maximale loopafstanden vanaf één locatie met een bepaalde functie - in dit geval niet toepasbaar is. AM heeft dit onvoldoende weersproken. AM heeft voorts niet aannemelijk gemaakt dat het door Goudappel Coffeng in aanmerking genomen gebied niet geschikt is voor de beoordeling van de gevolgen van de realisering van het plan voor de parkeersituatie in de omgeving van het Kapitein de Rijkplein.

Het rapport van Goudappel Coffeng gaat ervan uit dat het perceel van AM in de ongunstigste situatie gebruikt zal worden voor een sportschool. In het rapport van Witteveen+Bos zijn meerdere mogelijke functies op het perceel beoordeeld. Naast een sportschool zijn dat functies die een grotere parkeerdruk met zich brengen, waaronder een lunchroom, een café/bar/strandtent en een religiegebouw. AM heeft evenwel niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik van het perceel, waarop thans een gebouw staat met ongeveer 2.700 m² vloeroppervlak, voor die functies realistisch is.

17.4. De "Nota van uitgangspunten" van 27 april 2010, waarnaar AM verwijst, heeft - zoals de raad terecht stelt - geen betrekking op het Kapitein de Rijkplein. Daarom is het plan niet in strijd daarmee vastgesteld, nog daargelaten de vraag of het plan reeds om die reden onrechtmatig zou zijn.

17.5. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen AM heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid de parkeerplaatsen op het Kapitein de Rijkplein niet als zodanig heeft kunnen bestemmen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellante sub 12] en andere

18. Ter zitting hebben [appellante sub 12] en andere de beroepsgrond tegen de dubbelbestemming "Leiding - Riool" ingetrokken.

19. Het beroep van [appellante sub 12] en andere is gericht tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft het zuidelijke deel van de Dr. Lelykade. [appellante sub 12] en andere voeren aan dat de raad de bestaande bebouwing en het bestaande gebruik van de gronden waarop het zogenoemde Vispaleis is gevestigd ten onrechte niet als zodanig heeft bestemd.

[appellante sub 12] en andere betogen voorts dat de voorziene verkeersstructuur op de Dr. Lelykade te weinig rekening houdt met het zogenoemde Havenpaleis. Zo is niet langer een veilige toegang gegarandeerd, omdat de Dr. Lelykade een doorgaande functie krijgt. Die doorgaande functie is bovendien niet nodig. Verder zal een deel van de parkeerruimte verdwijnen, terwijl onduidelijk is of en waar dit verlies zal worden gecompenseerd.

19.1. De raad stelt dat hij na overleg met [appellante sub 12] en andere tot de conclusie is gekomen dat het Vispaleis toch behouden kan blijven.

19.2. Nu de raad zich wat betreft het Vispaleis op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet reeds hierom worden geoordeeld dat het bestreden besluit ten aanzien van het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft het zuidelijke deel van de Dr. Lelykade niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog slaagt.

Het beroep van [appellante sub 13]

20. Het beroep van [appellante sub 13] is gericht tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Gemengd - 2" wat betreft het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91. [appellante sub 13] voert aan dat de raad de maximale bouwhoogte voor dit perceel ten onrechte op 16 m heeft vastgesteld. Het oude bestemmingsplan stond volgens [appellante sub 13] bebouwing tot 31 m toe. [appellante sub 13] stelt dat de verlaging niet past bij de stedenbouwkundige ontwikkeling die in het plangebied plaatsvindt. Bovendien leidt de verlaging ertoe dat [appellante sub 13] haar hoogbouwproject "De Nieuwe Kuiperij" niet meer kan uitvoeren, terwijl onder meer de welstandscommissie, de stedenbouwkundige van de gemeente en de beleidsafdeling ROMZ al positief hebben gereageerd op dit project.

20.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de maximale bouwhoogte voor het perceel van [appellante sub 13] van 16 m gelijk is aan die in het voorheen geldende plan en goed past bij de hoogte van het naastgelegen gemeentelijk monument De Rokerij. Het voorheen geldende plan bevatte een afwijkingsbevoegdheid waarmee voor een deel van de Dr. Lelykade bebouwing hoger dan 16 m kon worden toegestaan. Van deze mogelijkheid was echter al gebruik gemaakt voor het grootste deel van het desbetreffende gebied. Voor het resterende deel zijn wat betreft de Dr. Lelykade tussen de Van Bergenstraat en de Menninckstraat twee initiatieven in beeld geweest, van [appellante sub 13] en AM/Staedion. Het college heeft ingestemd met het initiatief van laatstgenoemden door op 8 juli 2008 een projectdocument aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening voor te leggen, die dat in september en oktober 2008 heeft behandeld. Hiermee heeft de gemeente zich uitgesproken voor het initiatief van AM/Staedion en is er geen ruimte meer voor het initiatief van [appellante sub 13]. Verder stelt de raad dat bewoners van het achtergelegen gebied zienswijzen hebben ingediend waarin zij te kennen hebben gegeven hun uitzicht op zee te willen behouden.

20.2. Niet in geschil is dat het plan het voornemen van [appellante sub 13] niet mogelijk maakt, omdat de maximale bouwhoogte voor het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91 op 16 m is vastgesteld. Ter zitting heeft de raad uitdrukkelijk bevestigd dat hij heeft besloten het voornemen van [appellante sub 13] niet in het plan mogelijk te maken en dat van AM/Staedion wel, omdat het laatstgenoemde eerder kenbaar is gemaakt. Niet in geschil is echter dat [appellante sub 13] ter realisering van haar voornemen op 11 september 2007 een aanvraag heeft ingediend voor een bouwvergunning eerste fase. Deze datum ligt voor het door de raad genoemde moment van voorlegging van het projectdocument voor het voornemen van AM/Staedion aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening. De raad heeft ter zitting weliswaar gesteld dat [appellante sub 13] de aanvraag voor de bouwvergunning later heeft ingetrokken, maar [appellante sub 13] heeft dat betwist. Bovendien heeft het college van burgemeester en wethouders in het ontwerpplan voorgesteld het voornemen van [appellante sub 13], althans tot een hoogte van 28 m, mogelijk te maken. Hierdoor was de raad ten tijde van de vaststelling van het plan ervan op de hoogte dat het

voornemen van [appellante sub 13], in ieder geval op dat moment, nog actueel was. Het voorgaande brengt de Afdeling tot het oordeel dat het bestreden besluit met betrekking tot het plandeel met de bestemming "Gemengd - 2" wat betreft het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91 niet toereikend is gemotiveerd.

Het betoog slaagt.

Het beroep van BOH

21. BOH vreest dat de verschillende ontwikkelingen in het plangebied het woon- en leefklimaat van de omwonenden zullen aantasten. Ter zitting heeft BOH naar voren gebracht dat haar bezwaren met name zijn gericht tegen de toename van de bebouwing in het gebied, waaronder het doortrekken van de boulevard naar het Zuiderstrand en de bouw van een hoge hoteltoeren. Hierdoor zullen meer toeristen het plangebied bezoeken, wat leidt tot overlast voor de bewoners. BOH betoogt dat de raad in zijn belangenafweging geen rekening heeft gehouden met de belangen van de omwonenden en te veel gewicht heeft toegekend aan de belangen van bedrijven en projectontwikkelaars.

21.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de belangen van omwonenden in de belangenafweging zijn betrokken. De raad wijst op onder meer de plantoelichting, het raadsvoorstel, de zienswijzennota en het milieueffectrapport. De raad trekt uit deze stukken de conclusie dat het woon- en leefklimaat van de omwonenden niet onevenredig wordt aangetast.

21.2. In het milieueffectrapport dat voor het plan is gemaakt, zijn de gevolgen voor onder meer verkeer, geluidbelasting, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem en water, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en gezondheid beoordeeld. Dit zijn aspecten die de belangen van de omwonenden raken. Op enkele van deze aspecten scoort het plan in het milieueffectrapport negatief. Deze negatieve gevolgen zijn ook in de plantoelichting vermeld. De raad heeft het plan niettemin vastgesteld, wat betekent dat raad aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van het plan een zwaarder gewicht heeft toegekend dan aan de negatieve gevolgen voor de omwonenden. Wat betreft de geluidbelasting van de industrie en het wegverkeer in het plangebied is van belang dat het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 27 november 2013 voor een aantal bestaande woningen in het plangebied hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting heeft vastgesteld, waarbij een afweging is gemaakt van te treffen maatregelen ter beperking van de geluidbelasting. De raad diende bij de vaststelling van het plan op grond van de Wet geluidhinder de hogere waarden in acht te nemen. Niet in geschil is dat de raad dat heeft gedaan. Onder deze omstandigheden kan de Afdeling BOH niet volgen in haar stelling dat de raad geen - of op niet kenbare wijze - rekening heeft gehouden met de belangen van de omwonenden van de ontwikkelingen waarin het plan voorziet. De Afdeling ziet evenmin aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die met deze ontwikkelingen zijn gemoeid.

Het betoog faalt.

Het beroep van J.M. Snacks

22. J.M. Snacks richt zich in beroep tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Gemengd - 5" wat betreft het perceel Adriaan Maasplein 3 te Den Haag en, voor zover het daaraan grenst, het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat". J.M. Snacks betoogt dat de raad een specifieke regeling in het plan had moeten opnemen voor de herontwikkeling van de horecaonderneming die zij exploiteert op voornoemd perceel. Zij verwijst in dit verband naar een overeenkomst die haar rechtsvoorganger met de gemeente heeft gesloten. Voor zover de raad van mening is dat J.M. Snacks zich daar niet op kan beroepen, verwijst J.M. Snacks naar een samenwerkingsovereenkomst die zij met haar rechtsvoorganger heeft gesloten over de herontwikkeling van de horecaonderneming.

22.1. De raad stelt dat het plan de horecaonderneming van J.M. Snacks op de huidige locatie toestaat. Bij de herontwikkeling van het gebied zal de onderneming echter moeten worden verplaatst. Dit kan binnen de bestemming "Gemengd - 5". De door J.M. Snacks gewenste alternatieve locatie is echter voor verkeersdoeleinden bestemd. Verder stelt de raad dat de gemeente uitdrukkelijk aan de rechtsvoorganger van J.M. Snacks heeft meegedeeld niet in te stemmen met een overname van de overeenkomst.

22.2. Aan het noordelijke havenhoofd, waartoe het perceel Adriaan Maasplein 3 behoort, is gedeeltelijk de bestemming "Gemengd - 5" toegekend.

Ingevolge artikel 14, lid 14.1, aanhef en onder e, van de planregels zijn de voor "Gemengd - 5" aangewezen gronden bestemd voor horeca in de categorieën licht en middelzwaar.

Ingevolge lid 14.4, onder c, bedraagt het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van niet-dagelijkse detailhandel en horeca in de categorieën licht en middelzwaar maximaal 750 m².

22.3. Niet in geschil is dat de horecaonderneming van J.M. Snacks als zodanig is bestemd. Gelet op de verbeelding en artikel 14, lid 1.41, aanhef en onder e, en lid 14.4, onder c, van de regels maakt het plan binnen de bestemming "Gemengd - 5" bovendien de herontwikkeling van de horecaonderneming mogelijk op een andere plek op het noordelijke havenhoofd. De raad heeft ter zitting te kennen gegeven dat bij de herontwikkeling het uitgangspunt is dat J.M. Snacks op een andere locatie op de gronden in het plandeel met de bestemming "Gemengd - 5" gevestigd wordt. Hierbij heeft de raad erop gewezen dat de gemeente de eigenaar is van de betrokken gronden. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in het plan in redelijkheid had moeten voorzien in een meer specifieke regeling voor de herontwikkeling van de horecaonderneming van J.M. Snacks. Voor zover J.M. Snacks verwijst naar de overeenkomst die de gemeente met haar rechtsvoorganger heeft gesloten, heeft zij niet aannemelijk gemaakt dat het plan hiermee in strijd is, nog daargelaten de vraag in hoeverre J.M. Snacks zich op deze overeenkomst kan beroepen. Bovendien kan - zoals hiervoor onder 12.2 is overwogen - een overeenkomst niet leiden tot een verplichting van de raad aan gronden een bestemming te geven die de raad niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening acht.

Het betoog faalt.

23. Voorts heeft J.M. Snacks twijfels bij de financieel-economische onderbouwing van het plan. Zij vraagt zich af of een exploitatieplan had moeten worden vastgesteld en of is voldaan aan de Europese normen voor staatssteun.

23.1. De raad stelt dat geen exploitatieplan is vastgesteld, omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd. De gemeente geeft de betrokken gronden namelijk zelf uit of, als sprake is van erfpacht, past een suppletie toe op de canon. Van staatssteun is volgens de raad geen sprake.

23.2. J.M. Snacks heeft geen grondexploitatieovereenkomst gesloten met betrekking tot gronden in het plangebied en is evenmin eigenaar van die gronden. Evenmin is van andere omstandigheden gebleken als gevolg waarvan J.M. Snacks rechtstreeks in haar belangen zou worden geraakt door het financiële deel van een exploitatieplan. Nu J.M. Snacks om deze redenen geen belanghebbende zou zijn bij de vaststelling van het financiële deel van een exploitatieplan, is zij dat in zoverre ook niet bij het besluit geen exploitatieplan vast te stellen. Daarom zal het beroep van J.M. Snacks in de einduitspraak in zoverre niet-ontvankelijk worden verklaard.

23.3. Wat betreft het betoog van J.M. Snacks dat mogelijk sprake is van ongeoorloofde staatssteun, overweegt de Afdeling dat in de onderhavige procedure dit slechts indirect aan de orde kan komen, en wel in het kader van de vraag of staatssteun mogelijk een beletsel is voor de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. Staatssteun houdt immers geen verband met de ruimtelijke effecten van het plan.

Een dergelijk betoog kan derhalve slechts leiden tot vernietiging van het bestreden besluit indien en voor zover het aangevoerde leidt tot de conclusie dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode, die in beginsel tien jaar bedraagt. Hieraan is niet reeds voldaan, indien J.M. Snacks aannemelijk maakt dat de staatssteun die mogelijk plaats heeft of heeft gehad kan worden teruggevorderd. Daarnaast dient J.M. Snacks aannemelijk te maken dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat als gevolg daarvan het plan niet binnen de planperiode kan worden uitgevoerd op een wijze zonder dat ongeoorloofde staatssteun wordt verleend. J.M. Snacks heeft in dit verband evenwel geen relevante feiten of omstandigheden gesteld, zodat het betoog reeds hierom faalt.

Conclusie

24. De raad heeft de Afdeling verzocht met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Awb op een aantal punten zelf in de zaak te voorzien. Het verzoek betreft onder meer een wijziging van de "Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen" om alsnog de door de raad gewenste inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m toe staan op de plekken waar op de verbeelding de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" is toegekend. Derden zouden echter in hun belangen kunnen worden geschaad indien de Afdeling door zelf in de zaak te voorzien een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m in het plangebied toestaat, gelet op onder meer de geluidhinder die een dergelijke inrichting met zich brengt. Bovendien heeft de raad onvoldoende weersproken dat - zoals [appellante sub 4], BSH en [appellanten sub 6] ter zitting hebben gesteld - niet valt te verwachten dat in de planperiode een inrichting voor onder meer het repareren en onderhouden van metalen schepen groter dan 25 m ter plaatse gevestigd zal worden, omdat daar de visafslag is gevestigd, waarin recent nog is geïnvesteerd. Om deze reden acht de Afdeling niet toereikend gemotiveerd dat de voornoemde aanduiding strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts vertoont het plan meer gebreken dan de raad heeft erkend. De Afdeling zal het verzoek van de raad dan ook niet inwilligen.

25. Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil zal de Afdeling de raad opdragen om binnen 16 weken na de verzending van deze tussenuitspraak de gebreken in het plan te herstellen door:

a. met inachtneming van hetgeen in 6.2 is overwogen het plan met betrekking tot de plandelen met de bestemmingen "Gemengd - 5" en "Gemengd - 6" gewijzigd vast te stellen;

b. met inachtneming van hetgeen in 9.4 en 24 is overwogen het plan met betrekking tot de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 5" voor het plandeel met de bestemming "Bedrijf - 1" wat betreft de gronden ten zuidoosten van de Visafslagweg gewijzigd vast te stellen en, indien de raad niet langer een bedrijf van categorie 5 op de betrokken gronden in het plangebied wenst toe te staan, het plan tevens met inachtneming van hetgeen in 10.4 is overwogen gewijzigd vast te stellen;

c. met inachtneming van hetgeen in 16.2 is overwogen het plan met betrekking tot de aanduiding "specifieke vorm van horeca - paviljoens" voor het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft de Dr. Lelykade gewijzigd vast te stellen;

d. met inachtneming van hetgeen in 19.2 is overwogen het plan met betrekking tot het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsstraat" wat betreft het zuidelijke deel van de Dr. Lelykade gewijzigd vast te stellen;

e. met inachtneming van hetgeen in 20.2 is overwogen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Gemengd - 2" wat betreft het perceel Dr. Lelykade 198-202 en Koppelstokstraat 75-91 alsnog toereikend te motiveren dan wel een andere passende regeling vast te stellen.

26. Afdeling 3.4 van de Awb behoeft bij de voorbereiding van het nieuwe besluit, voor zover daarin wordt besloten over de onder 25, a tot en met e, genoemde plan(onder)delen, niet opnieuw te worden toegepast.

27. Voor zover in deze uitspraak is geoordeeld dat een beroepsgrond faalt en niet uitdrukkelijk op de toepasselijkheid van artikel 8:69a van de Awb is ingegaan, heeft de Afdeling zich niet uitgesproken over de vraag of dat artikel van toepassing is.

28. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Den Haag op om binnen 16 weken na de verzending van deze tussenuitspraak:

- met inachtneming van overweging 25 de daar omschreven gebreken in het besluit van 28 november 2013 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Scheveningen Haven" te herstellen,

- de Afdeling de uitkomst mede te delen en het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. Th.G. Drupsteen, voorzitter, en mr. M.A.A. Mondt-Schouten en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

w.g. Drupsteen w.g. Jacobs
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 22 oktober 2014

717.

Artikel 31 Verkeer -Verblijfsstraat

31.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer -Verblijfsstraat' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voet- en fietspaden;
- b. wegen ten behoeve van de ontsluiting van de buurt;
- c. woonerven;
- d. groen;
- e. (on)gebouwde parkeervoorzieningen, met dien verstande dat tussen de bestemmingsvlakken van de bestemming 'Gemengd - 1' tevens een gebouwde parkeervoorziening beneden peil is toegestaan;
- f. speelvoorzieningen;
- g. waterstaatkundige werken ten behoeve van de scheepvaart;

en ter plaatse van de aanduiding:

- h. 'horeca tot en met categorie 2' tevens voor horeca in de categorie middelzwaar;**
- i. 'laad- en losplaats' tevens voor een laad-, los en overslagkade;
- j. 'nutsvoorziening' tevens voor een nutsvoorziening;
- k. 'onderdoorgang' tevens voor de functies zoals omschreven in het eerste lid van de aangrenzende bestemmingen Gemengd - 1, Cultuur en ontspanning - Voorlopig 1 of na verloop van de in deze bestemming opgenomen geldigheidstermijn gebruik als bedoeld in het derde lid;
- l. 'sluis' tevens voor een sluis;
- m. 'specifieke vorm van bedrijf - havenontvangstinstallatie' tevens voor een havenontvangstinstallatie;
- n. 'specifieke vorm van horeca -paviljoens' tevens voor horecapaviljoens met horeca in de categorie licht en middelzwaar van bijgevoegde Staat van Horeca-categorieën alsmede voor paviljoens met functies gerelateerd aan de toeristisch recreatieve functie van de Tweede Haven. Er mogen maximaal 8 paviljoens worden gebouwd, waarvan 1 paviljoen een voorlopige functie heeft. Deze voorlopige functie geldt tot 6 maanden na het gereedkomen van de nieuwe hellingbaan van de Dr. Lelykade en bijbehorende openbare ruimte, met dien verstande dat de functie uiterlijk geldt tot 28 november 2018;**
- o. 'specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw' tevens voor een dienstengebouw met onder andere de volgende functies: fietsenstalling, openbaar toilet, opslag van strandrolstoelen en nutsvoorzieningen;
- p. 'specifieke vorm van verkeer -fietsenstalling' tevens voor een fietsenstalling;
- q. 'specifieke vorm van verkeer -oeververbinding' kan een verbinding ten behoeve van langzaam verkeer tussen het zuidelijk- en noordelijk havenhoofd worden gerealiseerd, een en ander met inachtneming van het bepaalde in het derde lid en met de daarbij behorende gebouwen als bedoeld in het tweede lid onder b, d, e en f, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen, zoals activiteiten ten behoeve van watersportvoorzieningen.

31.2 Bouwregels

31.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen, met uitzondering van het bepaalde in artikel 44, geen gebouwen worden gebouwd.
- b. in uitzondering op het bepaalde in artikel 44 sub 2 dient de overkragende bebouwing, ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' zich op een minimale hoogte van 7,5 m (ter hoogte van de derde haven) respectievelijk 12 m (ter hoogte van het strandblok) te bevinden.
- c. in uitzondering op het bepaalde in suba zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - havenontvangstinstallatie' gebouwen ten behoeve van de havenontvangstinstallatie toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 m boven maaiveld;
- d. in uitzondering op het bepaalde in sub a zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - paviljoens' paviljoens toegestaan, met dien verstande dat:
 - 1. maximaal 8 paviljoens mogen worden gebouwd, waarvan 1 paviljoen een voorlopige functie heeft als bedoeld in het eerste lid onder n;**
 - 2. het grondoppervlak per paviljoen niet meer mag bedragen dan 200 m²;
 - 3. een kelder is toegestaan, mits in verband met de zeeweringsbelangen sprake is van een gesloten grondbalans, de oppervlakte van de kelder wordt niet meegerekend bij het toegestane grondoppervlak van sub 2;
 - 4. de bouwhoogte van de paviljoens mag niet meer bedragen dan 8 meter boven NAP.
- e. in uitzondering op het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw' een dienstengebouw worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 3 m.

- f. in uitzondering op het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' een nutsvoorziening worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 9 m boven NAP;
- g. in uitzondering op het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met categorie 2' een gebouw worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 3 meter.

31.2.2 Oeververbinding

Bij de in het eerste lid bedoelde oeververbinding:

- 1. zijn zowel gebouwen als bouwwerken, geen gebouwen toegestaan;
- 2. mogen in uitzondering op het voorgaande en volgende sublid bouwwerken worden gerealiseerd tot een maximale hoogte van 75 m boven NAP;
- 3. kunnen nadere eisen worden gesteld aan de stedenbouwkundige inpassing van de bij de verbinding behorende aanlandingen;
- 4. dient de initiatiefnemer de uitwerking van de verbinding op de windbelasting aan de hand van onderzoek met een schaalmodel in de windtunnel inzichtelijk te maken. Het college is in dat verband bevoegd nadere eisen te stellen met het oog op het beperken van overlast als gevolg van windhinder.

31.2.3 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

De maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde zoals verkeersgeleiders, luifels, trappen, wind- en terrasschermen en kunstobjecten bedraagt maximaal 3 meter.

31.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in het tweede lid onder 1 sub d voor de realisatie van gebouwen ten behoeve van de havenontvangstinstallatie met een maximale bouwhoogte van 6 meter.

31.4 Specifieke gebruiksregels

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer -oeververbinding' zijn tevens ondersteunende voorzieningen, zoals een servicebalie of koffiecorner, toegestaan tot een maximaal totaal oppervlak van 20 m².
- b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca- paviljoens' zijn ten hoogste 2 paviljoens met horeca in de categorie licht en ten hoogste 3 paviljoens met horeca in de categorie middelzwaar toegestaan. Het paviljoen met de voorlopige functie maakt geen onderdeel uit van de hiervoor genoemde aantallen. In dit horecapaviljoen met de voorlopige functie is uitsluitend horeca in de categorie middelzwaar toegestaan.**

Aangenomen in de raad van 28 november 2013

Amendement hoogte Nieuwe Kuiperij

De gemeenteraad op 28 november 2013 in vergadering bijeen ter bespreking van het voorstel inzake vaststelling bestemmingsplan Scheveningen Haven (rv 152; RIS 266034);

Besluit:

- onder dictum III **Ra 2013.359** te schrappen;
- het betreffende bouwinitiatief uit de plankaart (verbeelding) te schrappen.

Toelichting:

Ra 2013.359 dient ongegrond te worden verklaard. Door het behoud van de Rokerij overschrijden de plannen voor het Middenblok Dr. Lelykade de bestemmingsplangrenzen in hoogte en volume. Deze overschrijding betreft niet meer dan het te compenseren bouwvolume dat door het behoud van de Rokerij niet gerealiseerd kan worden. De grootte van deze compensatie is vastgelegd met de ontwikkelende partijen.

Aangezien het bouwinitiatief de Nieuwe Kuiperij behoort tot het Middenblok Dr. Lelykade en de bestemmingsplangrenzen reeds worden overschreden, is de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid niet meer van toepassing en dient de hoogte tot maximaal 16 meter te worden aangepast conform het vigerende bestemmingsplan.

Joris Wijsmuller
Haagse Stadspartij

Rob van de Laar
VVD

Sandra Abbenhuis
PPS

Cees Pluimgraaf
CDA

RA 2013.359 Krediet Bemiddelings Maatschappij

Ik heb kennis genomen van uw concept bestemmingsplan Scheveningen-Haven 2013. De eigenaren van de gronden gelegen aan de Dr. Lelykade/Menninkstraat/Koppelstokstraat, KBM Molenburg Vastgoed bv en Koppelstokstraat Beheer vof, zijn reeds jaren in overleg met diverse diensten van de Gemeente Den Haag met betrekking tot het nieuwbouwplan "De Nieuwe Kuiperij", gelegen op deze gronden vallende binnen het concept bestemmingsplan. Hiertoe is een bouwvergunning fase 1 aangevraagd en behandeld door uw diverse diensten. In verband met de nieuwe wetgeving is afgesproken deze aanvraag bij definitieve indiening om te zetten in de omgevingsvergunning. Er zijn hiertoe ook reeds leges betaald en afspraken gemaakt. Binnen uw afdeling DSO is met name [naam ambtenaar] op de hoogte en aanspreekpunt voor onze plannen.

Inmiddels worden de plannen hiertoe uitgewerkt en verwachten wij eind augustus, begin september dit jaar hiermede te zijn afgerond. De benodigde rapportages zijn hiertoe uitgevoerd, waaronder archeologisch onderzoek via uw diensten en een positieve benadering van uit de Welstandscommissie etc.

Het bevreemdt ons dan ook nu te moeten constateren, dat wel de plannen; De Reder, De Havenmeester en Radio Holland/Rabo in het concept bestemmingsplan worden vernoemd, terwijl onze plannen niet worden benoemd. Dit moet op een omissie berusten.

Gaarne verzoek ik u dan ook dit te herstellen en mijn zienswijze te volgen, dat ook onze plannen worden opgenomen in het concept bestemmingsplan.

Reactie college

Het genoemde bouwinitiatief is naar aanleiding van de ingediende zienswijze (vrijwel volledig) in het bestemmingsplan opgenomen. Voor deze locatie is een bouwvergunning 1e fase aangevraagd onder de naam De Nieuwe Kuiperij. De aanvraag behelst het oprichten van kantoren, bedrijfsruimte en woningen ter plaatse van de te slopen opstallen. De begane grond en eerste verdieping zijn beoogd te functioneren als kantoor-/bedrijfsruimte, alsmede voor wonen. Het gaat om acht grondgebonden woningen langs de Koppelstokstraat die zich uitstrekken over vier bouwlagen. De derde bouwlaag bevat eveneens nog een gering oppervlak aan kantoorruimten, alsmede twee appartementen langs de Menninkstraat/Dr. Lelykade. De overige bouwlagen bevatten enkel appartementen. Totaal worden er naast de kantoor-/bedrijfsruimte 19 woonfuncties (over negen bouwlagen) aangevraagd, waarvan acht langs de Koppelstokstraat en 11 langs de Menninkstraat/Dr. Lelykade.

Met toepassing van de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid uit het vigerende bestemmingsplan was reeds een bouwhoogte van 31 meter ten opzichte van NAP mogelijk. De in dat bestemmingsplan opgenomen vrijstellingsregelingen die verschillende bouwhoogten mogelijk maakten langs de Dr. Lelykade zijn in onderliggend bestemmingsplan voor het grootste deel bij recht opgenomen. (zie ook onder het kopje 'ambtshalve aanpassingen' in het raadsvoorstel). De maximale bouwhoogte wordt echter aangepast naar maximaal 28 meter ten opzichte van NAP (zonder afwijkingsmogelijkheid). Dit is netto één bouwlaag minder dan de door indiener gewenste hoogte van 31 meter.

De ingediende zienswijze wordt gedeeltelijk gegrond verklaard (m.u.v. de gewenste bouwhoogte van 31 meter ten opzichte van NAP). Het bouwinitiatief wordt naar aanleiding van de ingediende zienswijze expliciet beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

Voorstel

- Aangepaste verbeelding Dr. Lelykade (de bouwhoogte is aangepast; zie bijlage)
- Toevoegen van initiatief aan hoofdstuk 5 en 6 van de toelichting

Raadsbehandeling

Bij de behandeling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad van 28 november 2013 is met betrekking tot deze locatie een amendement aangenomen (Amendement RV 152.2013 / C, amendement hoogte Nieuwe Kuiperij). De gemeenteraad heeft besloten onder dictum III van het raadsvoorstel Ra 2013.359 te schrappen (en daarmee ongegrond te verklaren) en het betreffende bouwinitiatief uit de plankaart (verbeelding) te schrappen). Z.O.Z.

In het amendement is de volgende toelichting opgenomen:

"Ra 2013.359 dient ongegrond te worden verklaard. Door het behoud van de Rokerij overschrijden de plannen voor het Middenblok Dr. Lelykade de bestemmingsplangrenzen in hoogte en volume. Deze overschrijding betreft niet meer dan het te compenseren bouwvolume dat door het behoud van de Rokerij niet gerealiseerd kan worden. De grootte van deze compensatie is vastgelegd met de ontwikkelende partijen.

Aangezien het bouwinitiatief de Nieuwe Kuiperij behoort tot het Middenblok Dr. Lelykade en de bestemmingsplangrenzen reeds worden overschreden, is de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid niet meer van toepassing en dient de hoogte tot maximaal 16 meter te worden aangepast conform het vigerende bestemmingsplan."

De wijzigingen als gevolg van dit amendement zijn in het raadsbesluit (met bijbehorende Staat van Wijzigingen) verwerkt.

Memo

nummer	20141113 - 263915	
datum	13 november 2014	
aan	Maarten Engelberts	Gemeente Den Haag
	Melina Schouten	Gemeente Den Haag
van	Marieke Brinkhuis	Antea Group
	Vincent Huizer	Antea Group
kopie	Enno Been	Antea Group
	Hester Lindeboom	Antea Group
project	Scheveningen Haven	
projectnummer	263915	
betreft	onderzoeken vestiging scheepsonderhoudbedrijf geluidgezoneerd industrieterrein Scheveningen Haven	

Inleiding

In opdracht van de gemeente Den Haag is onderzocht wat de akoestische gevolgen zijn van de vestiging van een scheepsonderhoudbedrijf voor het onderhouden van metalen schepen langer dan 25 meter binnen de vastgestelde geluidszone van het geluidgezoneerde industrieterrein Scheveningen Haven. Volgens het Bor heeft dit soort inrichtingen een dussdanige geluidimpact op de leefomgeving, dat deze zich enkel op een gezoneerd industrieterrein kunnen vestigen.

Er is getoetst of met de vestiging van een scheepsonderhoudbedrijf op het geluidgezoneerde industrieterrein Scheveningen Haven wordt voldaan aan de verleende hogere waarden industrielawaai en of op de zonegrens de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) overschrijdt. Bij deze toets is gebruik gemaakt van hetzelfde rekenmodel, zoals dat gebruikt is voor het MER en het bestemmingsplan Scheveningen Haven. Het verloop van het onderzoek, de resultaten en hieruit te trekken conclusies zijn verwerkt in onderliggende memo.

Onderzochte situaties

De volgende situaties zijn onderzocht:

1. geluidsgevolgen van een scheepsonderhoudbedrijf op de meest zuid-westelijke locatie binnen het plangebied waar milieucategorie 5 bedrijven zijn toegestaan; Door de aanwezigheid van de ligplaats voor sleepboten en reddingsboot naast het kantoor en de mijnzaal van de visafslag is deze locatie ca. 60 meter noord-oostelijk van de strekdam bij de Visafslag gelegen.
2. scheepsonderhoudbedrijf zoals gespecificeerd onder 1 op de meest noordoostelijke positie (kortste afstand tot maatgevende beoordelingspunten (MTG waarden op woningen binnen de zone, 50 dB(A) op de zonegrens) waarbij nog wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.
3. scheepsonderhoudbedrijf, met een representatieve bedrijfsvoering waarmee aan de geluidgrenswaarden uit de Wet geluidhinder (MTG waarden op woningen binnen de zone, 50 dB(A) op de zonegrens) wordt voldaan op de uiterste rand van het gebied waarbinnen milieucategorie 5 bedrijven zijn toegestaan.

Onderzoeksopzet

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het rekenmodel behorende bij "Akoestisch onderzoek Industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven", (kenmerk 0250854IL, d.d. 7 oktober 2013) door Stefan Grob en Oranjewoud (nu Antea Group). In dit model is het scheepsonderhoudbedrijf met bijbehorende geluidbronnen toegevoegd. Ter plaatse van de beoogde ligging van het scheepsonderhoudbedrijf was reeds een puntbron in het model opgenomen (bron 092). Vanwege het gezamenlijk gebruik van de kade is deze bron niet verwijderd maar in noordoostelijke richting verschoven. Op alle overige punten (bebouwing, geluidbronnen, bodemgebieden, waarneempunten etc.) is het model ongewijzigd gebleven. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI II 1999). Voor de overdrachtsberekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu V2.14.

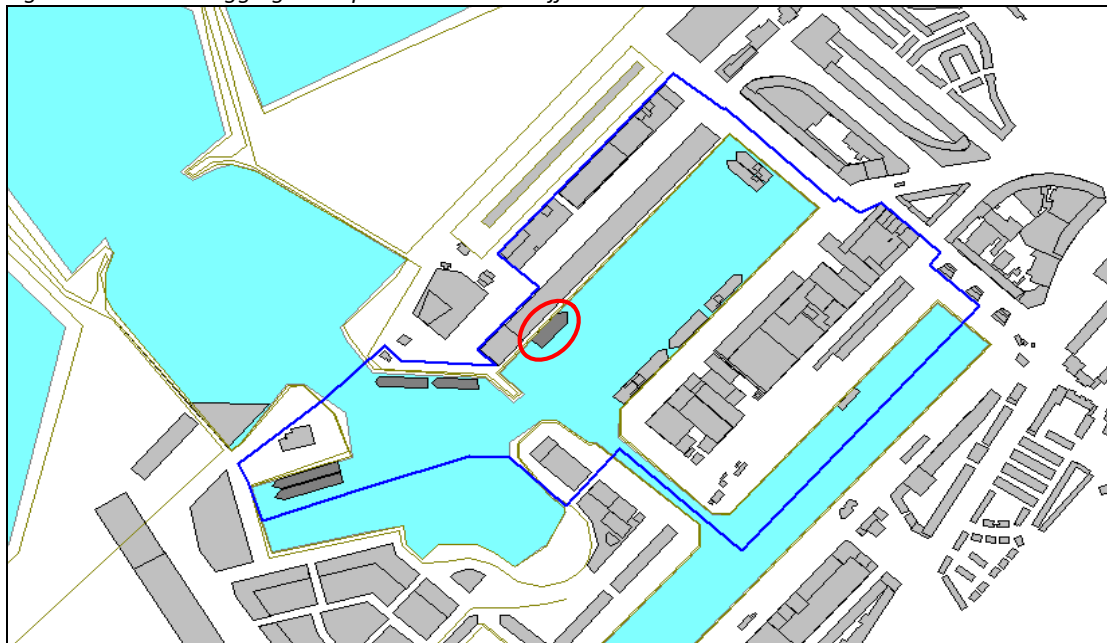
Voor toetsing aan de hogere waarden zijn berekeningen uitgevoerd op toetspunten zoals deze ook in het "Akoestisch onderzoek Industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven" zijn opgenomen.
Voor toetsing aan de vastgestelde geluidzone zijn geluidberekeningen uitgevoerd op een rekengrid op 5 meter hoogte.

Uitgangspunten

1. scheepsonderhoudbedrijf op meet zuid-westelijke locatie

De getoetste ligging voor het scheepsonderhoudbedrijf is in onderstaande figuur rood omcirkeld. De donkerblauwe lijn geeft de begrenzing van het geluidgezoneerde industrieterrein Scheveningen Haven weer.

Figuur 1 Getoetste ligging scheepsonderhoudbedrijf



Uitgangspunten

Binnen het scheepsonderhoudbedrijf zullen hoofdzakelijk onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. De volgende representatieve bedrijfssituatie is hierbij als uitgangspunt gehanteerd:

- snijden van metaal met een snijbrander gedurende 6 uur in de dagperiode;
- lassen op het dek van het schip gedurende 8 uur in de dagperiode;
- roestbikken aan de wand van het schip gedurende 2,5 uur in de dagperiode;
- slijpen van metaal gedurende 2,5 uur in de dagperiode;
- boorwerkzaamheden met een pneumatische boorhamer gedurende 1 uur in de dagperiode;
- laden/lossen en verplaatsen van materialen met een heftruck gedurende 2 uur in de dagperiode.

Eventueel in de overdekte opslagruimte/werkplaats aanwezige bronnen (boormachine, metaalschaar) worden, gelet op de afstand tot de woningen als akoestisch niet relevant beschouwd en zijn derhalve niet bij de berekeningen betrokken.

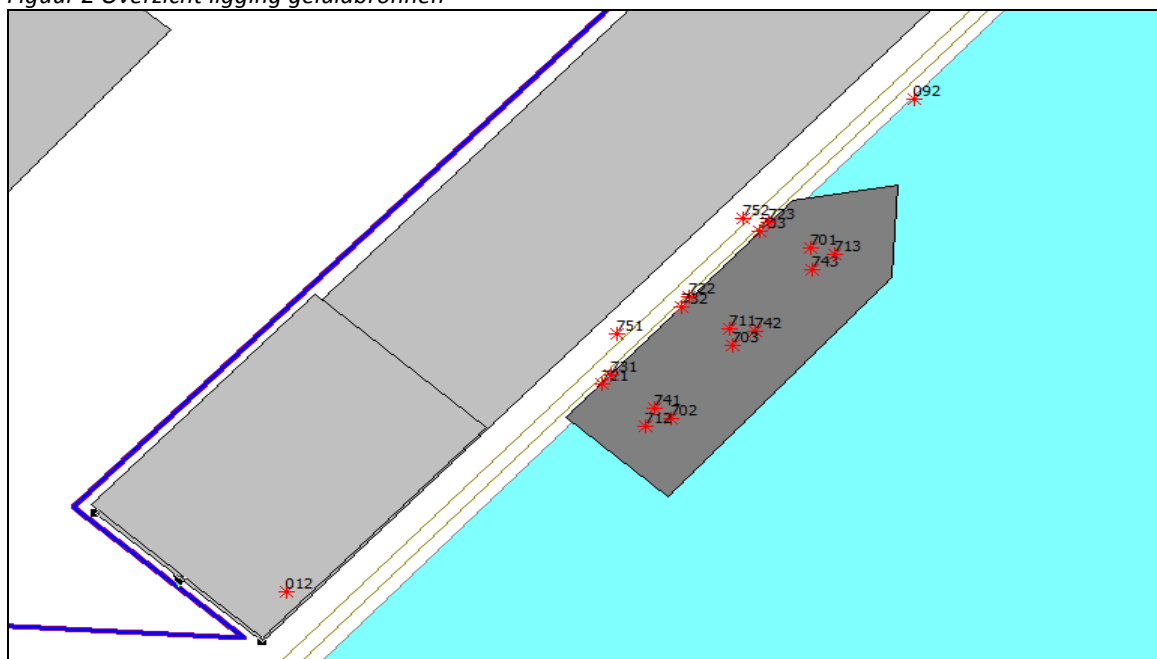
In tabel 1 is een overzicht van de bedrijfsduur en de geluidvermogen niveaus voor de verschillende geluidbronnen gegeven. In bijlage 1 is eveneens een overzicht van de brongegevens bijgevoegd. In figuur 2 zijn de geluidbronnen weergegeven.

Tabel 1 Overzicht bedrijfsduur en geluidvermogen niveau geluidbronnen scheepsonderhoudsbedrijf

Omschrijving	Bronnummer	Totale bedrijfsduur ¹	Bronvermogen [dB(A)]
snijden metaal	701, 702, 703	6 uur	103
laswerkzaamheden	711, 712, 713	8 uur	97
roestbikken	721, 722, 723	2,5 uur	109
slijpen metaal	731, 732, 733	2,5 uur	112
pneumatische boorhamer	741, 742, 743	1 uur	112
heftruck	751, 752	2 uur	103

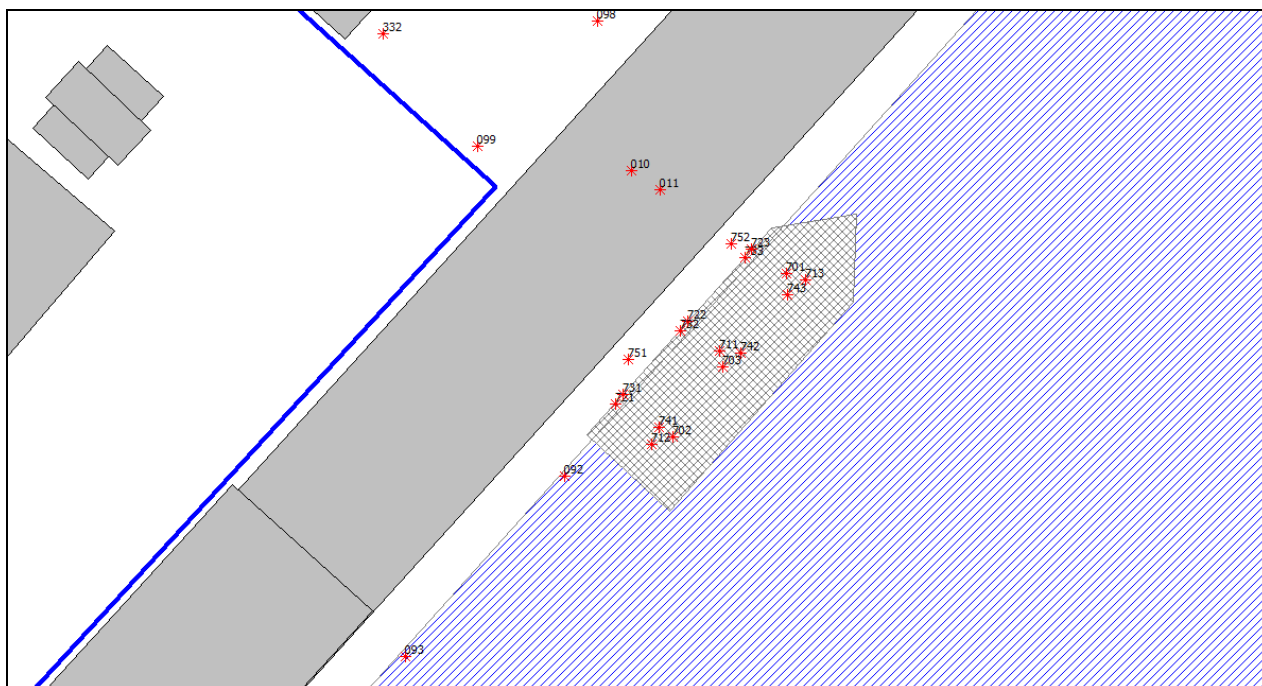
1: Het betreft hier de totale bedrijfsduur, indien er meerdere bronnen voor de activiteit zijn ingevoerd is de totale bedrijfsduur evenredig over de ingevoerde bronnen verdeeld.

Figuur 2 Overzicht ligging geluidbronnen



2. scheepsonderhoudsbedrijf zoals beschreven onder 1 op meest noordoostelijke positie (kleinste afstand tot maatgevende beoordelingspunten) waarbij wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden uit de Wet geluidhinder
In deze situatie zijn de geluidsbronnen zoals beschreven onder 1 (tabel 1) geprojecteerd op de kortst mogelijke afstand tot nabijgelegen woningen/zonegrens in noordoostelijke richting, waarbij nog wordt voldaan aan de geluidsgrenswaarden uit de Wet geluidhinder (MTG waarden op woningen binnen de zone, 50 dB(A) op de zonegrens). In figuur 3 zijn de posities van de geluidsbronnen weergegeven.

Figuur 3 Overzicht ligging geluidbronnen in uiterste noordoostelijke richting - situatie 2



3. scheepsonderhoudbedrijf op uiterste rand (kortste afstand tot woningen/geluidszone) functiegebied milieucategorie 5 bedrijvigheid

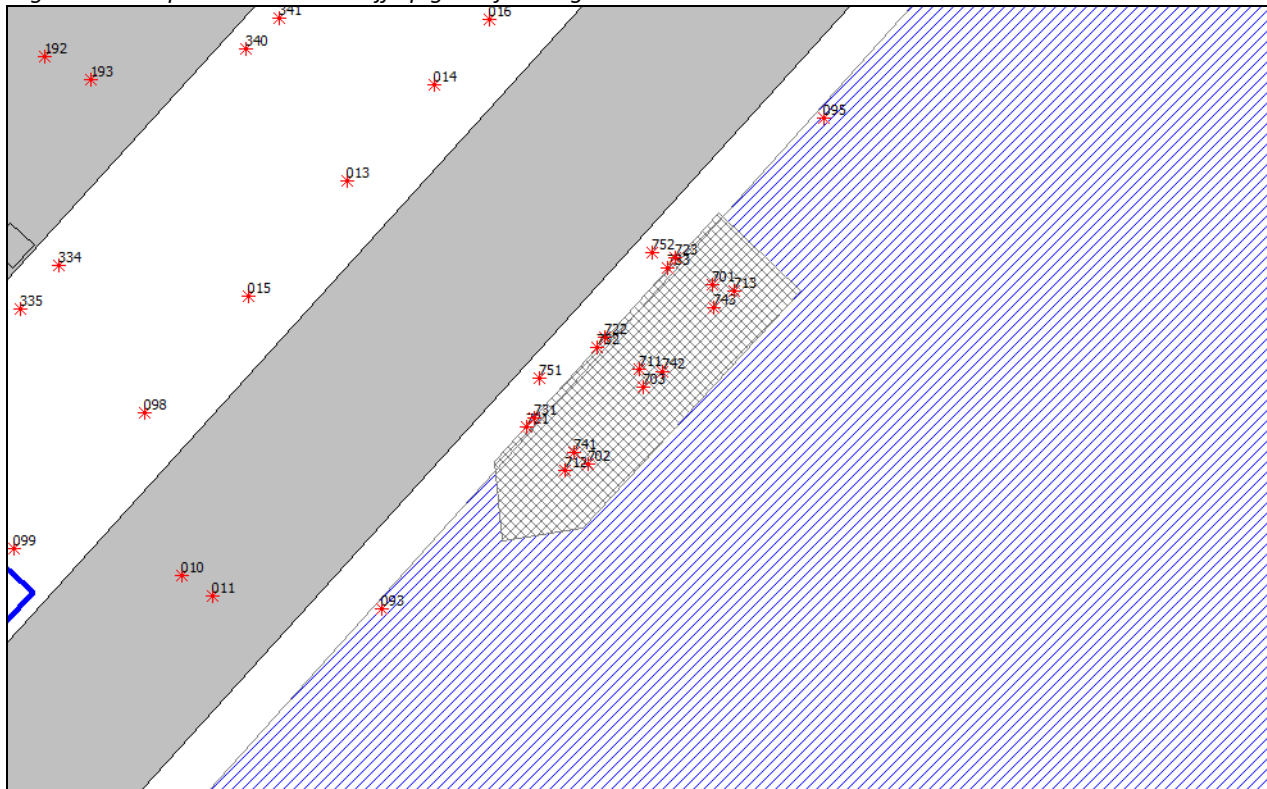
In tabel 2 is een overzicht van de bedrijfsduur en de geluidvermogen niveaus voor de verschillende geluidbronnen gegeven. In bijlage 1 is eveneens een overzicht van de brongegevens bijgevoegd. In figuur 4 zijn de geluidbronnen weergegeven.

Tabel 2 Overzicht bedrijfsduur en geluidvermogen niveau geluidbronnen scheepsonderhoudsbedrijf

Omschrijving	Bronnummer	Totale bedrijfsduur ¹	Bronvermogen [dB(A)]
snijden metaal	701, 702, 703	6 uur	103
laswerkzaamheden	711, 712, 713	6 uur	97
roestbikken	721, 722, 723	1,5 uur	109
slijpen metaal	731, 732, 733	1,5 uur	112
pneumatische boorhamer	741, 742, 743	0,6 uur	112
heftruck	751, 752	2 uur	103

1: Het betreft hier de totale bedrijfsduur, indien er meerdere bronnen voor de activiteit zijn ingevoerd is de totale bedrijfsduur evenredig over de ingevoerde bronnen verdeeld.

Figuur 4 Scheepsonderhoudsbedrijf op grens functiegebied uiterste noordoosten - situatie 3



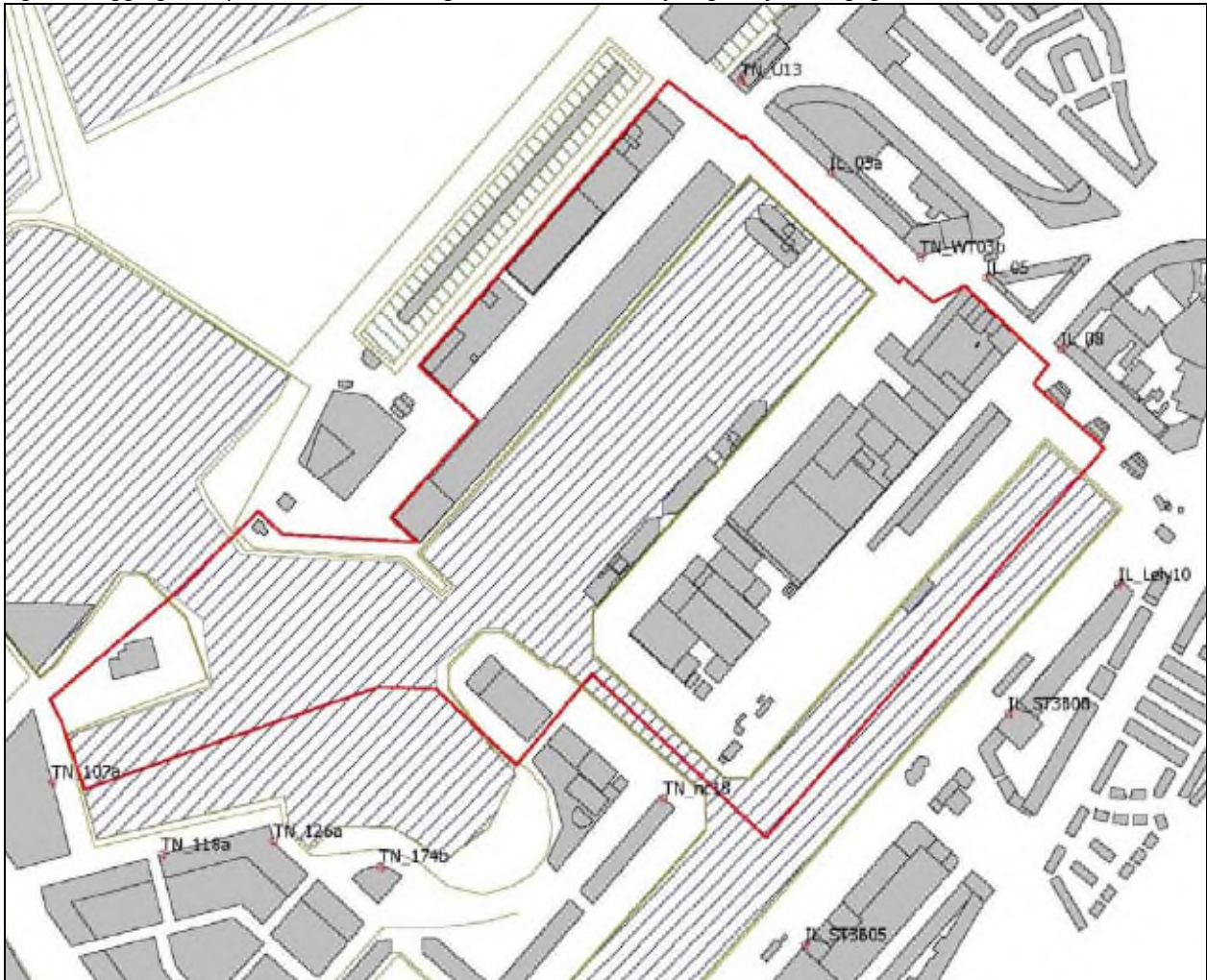
Resultaten

Bekeken is of de geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerde industrieterrein op geluidgevoelige bestemmingen voor elk van de beschreven situaties voldoet aan de vastgestelde hogere waarden. Op basis van het rekenmodel behorende bij het onderzoek "Akoestisch onderzoek Industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven" is parallel aan de vaststelling van het bestemmingsplan een hogere waardenprocedure doorlopen, met als uitgangspunt de berekeningsresultaten uit het bovengenoemde onderzoek. Ten behoeve van onderliggende memo zijn berekeningen uitgevoerd waarin de geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerd industrieterrein inclusief het scheepsonderhoudsbedrijf voor elk van de beschreven situaties is berekend. De berekeningsresultaten zijn in bijlage 2 (situatie 1), bijlage 3 (situatie 2) en bijlage 4 (situatie 3) opgenomen. Uit de berekeningsresultaten volgt dat in geen van de situaties de vastgestelde hogere waarden worden overschreden. De locatie van de maatgevende beoordelingspunten zoals vermeld in de bijlagen zijn weergegeven in figuur 5.

In situatie 2, met de bedrijfssituatie zoals weergegeven in tabel 1, bedraagt de maximale afstand, waarbij de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de hogere waarden net niet overschrijden, 150 meter vanaf de strekdam bij de visafslag tot aan het verst gelegen punt van het schip (zoals aangegeven in figuur 7).

In situatie 3, met de bedrijfssituatie zoals weergegeven in tabel 2, bedraagt de maximale afstand, waarbij de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de hogere waarden net niet overschrijden, 220 meter vanaf de strekdam bij de visafslag tot aan het verst gelegen punt van het schip (zoals aangegeven in figuur 8).

Figuur 5 Ligging toetspunten rondom zonegrens waarvan deelbijdragen zijn weergegeven



Eveneens is onderzocht of realisatie van een scheepsonderhoudbedrijf inpasbaar is binnen de vastgestelde zone. Hiertoe is de 50 (+1) dB(A) contour¹ in beeld gebracht. In de figuren 6 t/m 8 is voor elke situatie de 50 (+1) dB(A) contour weergegeven.

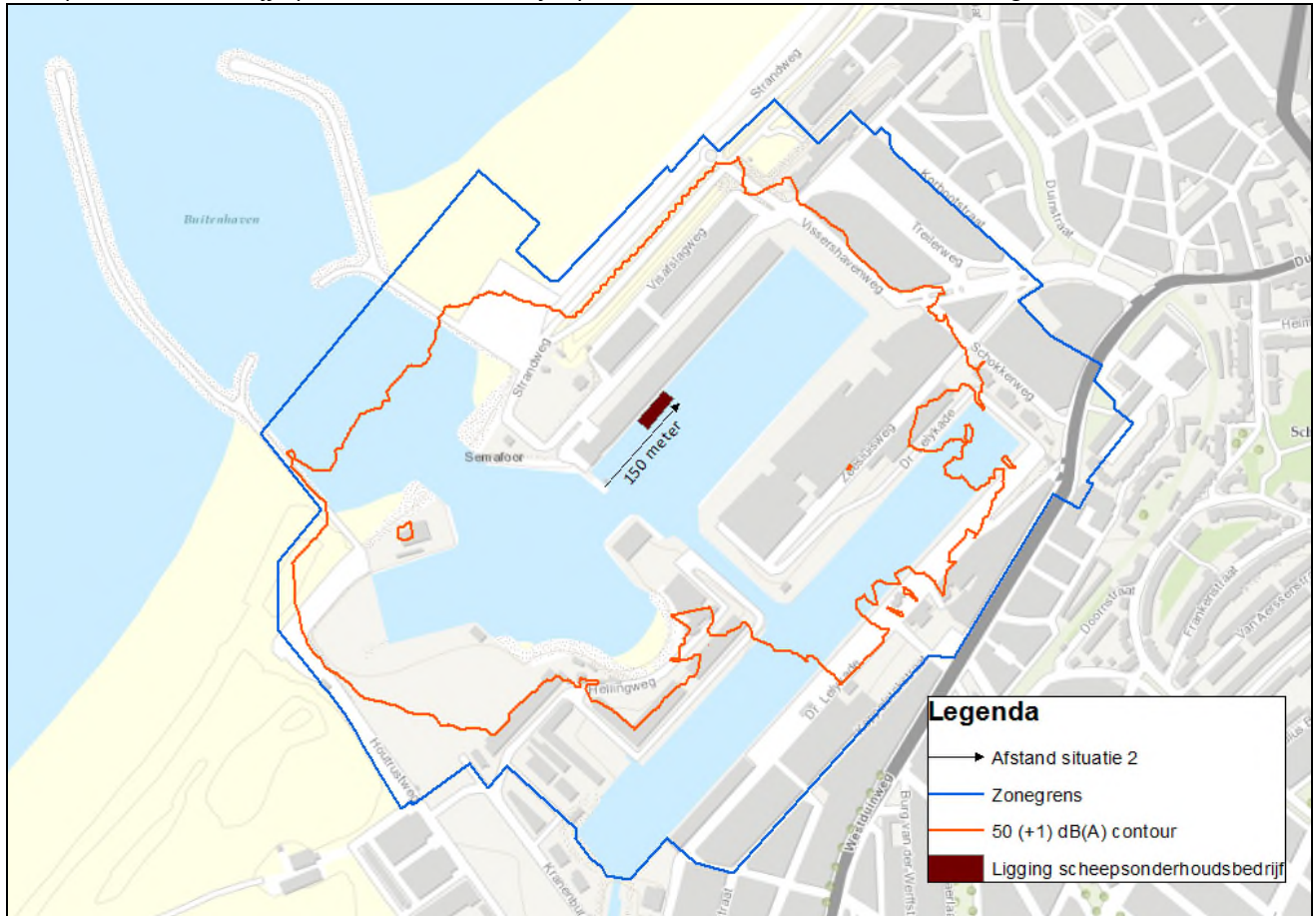
De berekende geluidcontour ligt voor elk van de onderzochte situaties binnen de vastgestelde zone. Het scheepsonderhoudbedrijf is daarmee inpasbaar binnen de zone.

Figuur 6 Overzicht 50 (+1) dB(A) geluidcontour en zonegrens - situatie 1: meest zuid-westelijke locatie scheepsonderhoudbedrijf

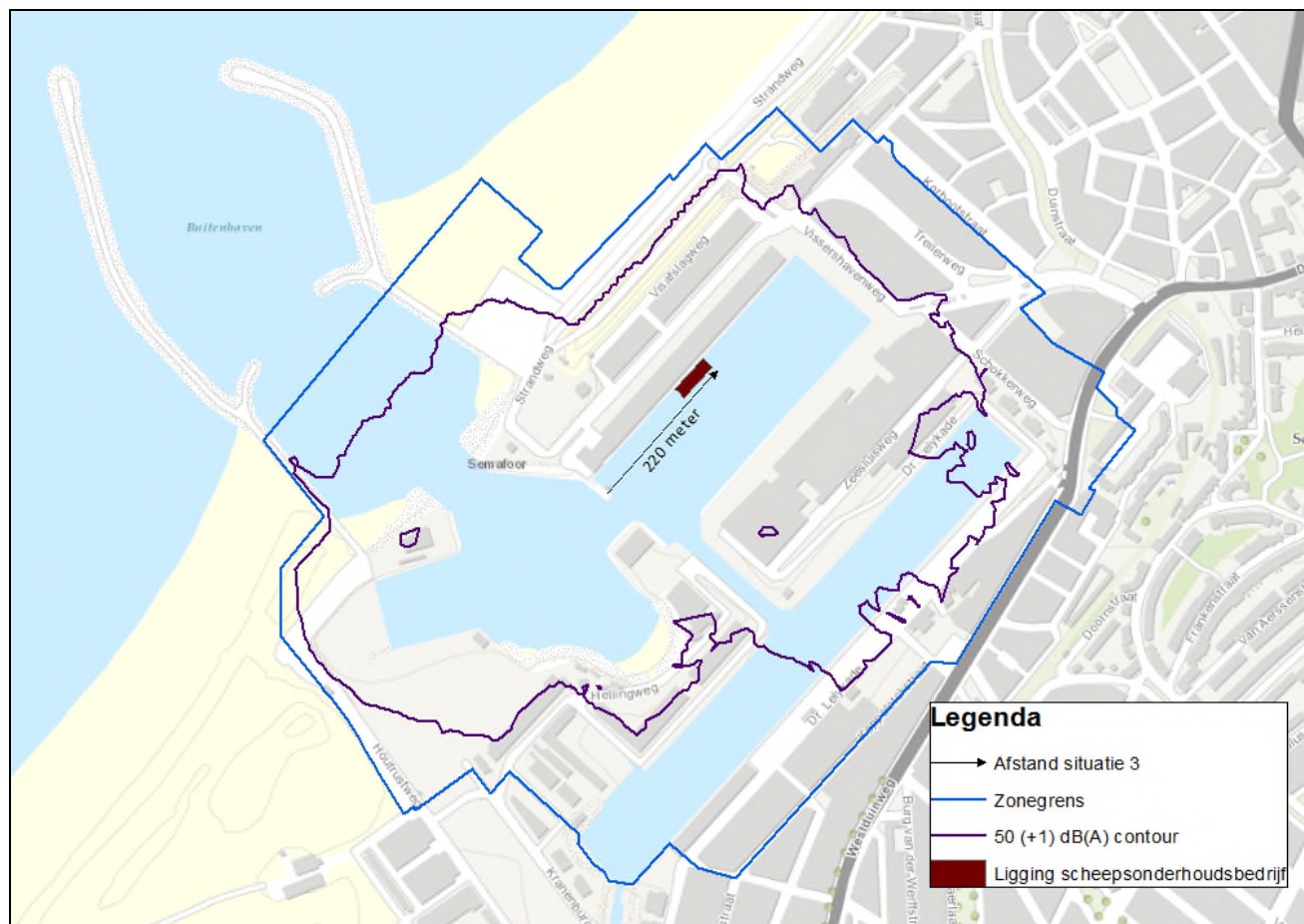
¹ De berekende waarden dienen met 1 dB(A) gecorrigeerd te worden in verband met de redelijk sommatie (1dB(A) aftrek).



Figuur 7 Overzicht 50 (+1) dB(A) geluidcontour en zonegrens - situatie 2: bedrijfssituatie volgens situatie 1 en locatie scheepsonderhoudbedrijf op uiterste noordoostelijke positie waar wordt voldaan aan de Wet geluidhinder



Figuur 8: Overzicht 50 (+1) dB(A) geluidcontour en zonegrens - situatie 3: locatie scheepsonderhoudbedrijf, met representatieve bedrijfsvoering waarmee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder, op uiterste noordoostelijke locatie van het functiegebied bedrijven milieucategorie 5



In figuur 9 zijn de 50 (+1) dB(A) contouren voor de drie onderzochte situaties over elkaar heen geprojecteerd. De groene lijn is de contour van situatie 1, de rode lijn is de contour van situatie 2 en de paarse lijn is de contour van situatie 3.

Figuur 9: Overzicht 50 (+1) dB(A) geluidcontouren van alle drie onderzochte situaties



Conclusie

Op basis van de berekeningsresultaten van bovenvermelde berekeningen voor diverse mogelijke situaties waarin aan het scheepsonderhoudbedrijf invulling wordt gegeven, kan geconcludeerd worden dat vestiging van een scheepsonderhoudsbedrijf op het geluidgezoneerde industrieterrein Scheveningen Haven mogelijk is.

Bijlagen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: contourberekening industrielawaai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf

Model eigenschap

Omschrijving	contourberekening industrielawaai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d12101 op 23-7-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Totaalresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	1,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen

Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea

Model eigenschap

Omschrijving	hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d12101 op 23-7-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea

Model eigenschap

Omschrijving	hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d13740 op 13-11-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: contourberekening industrielawaai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf

Model eigenschap

Omschrijving	contourberekening industrielawaai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d13740 op 13-11-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Totaalresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	1,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen

Model: Kopie van hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea

Model eigenschap

Omschrijving	Kopie van hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d13740 op 13-11-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Kopie van contourberekening industrielaawai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf

Model eigenschap

Omschrijving	Kopie van contourberekening industrielaawai - inclusief scheepsonderhoudsbedrijf
Verantwoordelijke	SGaee
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	sbjon1j op 25-4-2005
Laatst ingezien door	d13740 op 13-11-2014
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Totaalresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	5000
Dynamische foutmarge	1,00

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
Invoergegevens rekenmodel - geluidbronnen scheepsonderhoudsbedrijf

263915
bijlage 1

Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
Groep: Scheepsonderhoudsbedrijf
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63
701	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
702	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
703	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
711	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
712	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
713	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
721	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
722	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
723	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
731	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
732	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
733	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	11,59	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
741	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	15,57	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
742	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	15,57	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
743	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	15,57	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
751	Heftruck	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	77,90	82,90
752	Heftruck	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	77,90	82,90

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
Invoergegevens rekenmodel - geluidbronnen scheepsonderhoudsbedrijf

263915
bijlage 1

Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
Groep: Scheepsonderhoudsbedrijf
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
701	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
702	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
703	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
711	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
712	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
713	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
721	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
722	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
723	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
731	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
732	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
733	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
741	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
742	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
743	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
751	89,40	93,20	93,10	98,90	97,40	91,40	83,80	103,04
752	89,40	93,20	93,10	98,90	97,40	91,40	83,80	103,04

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Invoergegevens rekenmodel

263915

bijlage 1

Model: Kopie van hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea

Groep: Scheepsonderhoudsbedrijf

Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63
701	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
702	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
703	Snijbranden staal op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	7,78	--	--	Nee	Nee	Nee	63,10	75,20
711	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
712	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
713	Lassen op dek	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	56,70	67,60
721	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
722	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
723	Roestbikken	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	64,50	65,90
731	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
732	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
733	Slijpen	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	13,80	--	--	Ja	Nee	Nee	57,00	57,00
741	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	17,78	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
742	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	17,78	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
743	pneumatische boorhamer	3,70	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	17,78	--	--	Nee	Nee	Nee	--	76,20
751	Heftruck	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	77,90	82,90
752	Heftruck	1,50	3,60	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	77,90	82,90

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Invoergegevens rekenmodel

263915

bijlage 1

Model: Kopie van hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Groep: Scheepsonderhoudsbedrijf
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
701	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
702	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
703	86,00	90,40	95,50	99,20	98,00	93,10	85,60	103,45
711	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
712	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
713	76,00	80,60	86,20	90,20	91,70	91,00	90,20	97,33
721	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
722	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
723	78,50	87,70	96,30	103,50	106,80	96,80	81,10	109,04
731	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
732	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
733	61,00	73,30	86,80	97,00	106,70	108,40	107,10	112,37
741	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
742	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
743	89,30	99,80	106,20	108,40	104,60	99,40	91,30	112,05
751	89,40	93,20	93,10	98,90	97,40	91,40	83,80	103,04
752	89,40	93,20	93,10	98,90	97,40	91,40	83,80	103,04

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_01_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	7,50	52,2	44,2	43,8	53,8
IL_01_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	10,50	52,7	46,0	44,3	54,3
IL_01_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	13,50	53,3	46,9	44,7	54,7
IL_01_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	16,50	53,6	46,9	44,9	54,9
IL_01_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	19,50	54,0	46,8	45,0	55,0
IL_01_F	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	22,50	54,2	47,0	45,1	55,1
IL_01a_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	25,50	54,5	47,2	45,1	55,1
IL_01a_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	28,50	54,6	47,1	44,7	54,7
IL_01a_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	31,50	54,7	47,1	44,8	54,8
IL_01a_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	34,50	54,8	47,1	44,8	54,8
IL_01a_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	37,50	55,0	47,2	44,9	55,0
IL_02_A	Vissershavenweg 67/69	5,00	52,0	42,4	41,2	52,0
IL_02_B	Vissershavenweg 67/69	9,00	52,5	44,0	42,8	52,8
IL_03_A	Vissershavenweg 58/59	5,00	52,6	42,1	42,9	52,9
IL_03_B	Vissershavenweg 58/59	8,00	52,9	43,1	43,7	53,7
IL_03_C	Vissershavenweg 58/59	11,00	53,3	44,0	44,4	54,4
IL_03a_D	Vissershavenweg 58/59	19,00	54,7	45,6	45,6	55,6
IL_05_A	Treilerweg/Schokkerweg	5,00	49,8	42,8	42,0	52,0
IL_05_B	Treilerweg/Schokkerweg	18,00	55,4	49,7	46,1	56,1
IL_06_A	Schokkerweg 6-8	5,00	53,4	45,7	42,3	53,4
IL_06_B	Schokkerweg 6-8	9,00	55,5	49,3	44,0	55,5
IL_07_A	Schokkerwg/Zeeslswg/50 m Auto	5,00	49,9	42,3	40,4	50,4
IL_07_B	Schokkerwg/Zeeslswg/50 m Auto	22,00	53,7	46,7	43,3	53,7
IL_08_A	Schokkerweg 22	5,00	50,3	42,8	41,0	51,0
IL_08_B	Schokkerweg 22	22,00	53,5	46,5	43,8	53,8
IL_09_A	Schokkerweg 24/28	5,00	48,2	41,1	40,2	50,2
IL_09_B	Schokkerweg 24/28	9,50	50,1	44,0	41,7	51,7
IL_10_A	Schokkerweg 64/66	5,00	45,9	40,0	38,7	48,7
IL_10_B	Schokkerweg 64/66	9,00	47,2	41,0	39,6	49,6
IL_11_A	flat Westduinweg	27,00	46,3	40,8	39,7	49,7
IL_13_A	Dr. Lelykade 42	7,50	47,3	42,6	40,5	50,5
IL_13_B	Dr. Lelykade 42	11,50	47,8	43,3	40,9	50,9
IL_14_A	Dr. Lelykade 62	7,50	47,6	42,3	40,4	50,4
IL_14a_B	Dr. Lelykade 62	25,00	50,5	45,0	43,2	53,2
IL_15_A	Dr. Lelykade 110	1,50	46,4	41,1	39,5	49,5
IL_15_B	Dr. Lelykade 110	7,50	47,1	41,0	39,6	49,6
IL_15_C	Dr. Lelykade 110	13,50	48,8	42,0	40,6	50,6
IL_15_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,8	43,1	41,7	51,7
IL_15a_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,8	43,2	41,7	51,7
IL_16_A	Dr. Lelykade 158	1,50	47,6	40,9	39,6	49,6
IL_16_B	Dr. Lelykade 158	7,50	47,5	40,9	39,9	49,9
IL_16_C	Dr. Lelykade 158	13,50	48,3	41,9	40,8	50,8
IL_16_D	Dr. Lelykade 158	19,50	49,2	42,9	41,9	51,9
IL_16_E	Dr. Lelykade 158	23,00	49,8	43,6	42,5	52,5
IL_17_A	Dr. Lelykade 200	1,50	46,2	38,9	38,0	48,0
IL_17_B	Dr. Lelykade 200	19,00	47,2	40,3	39,6	49,6
IL_17a_B	Dr. Lelykade 200	7,50	45,7	38,8	38,0	48,0
IL_17a_C	Dr. Lelykade 200	13,50	46,3	39,5	38,8	48,8
IL_17a_D	Dr. Lelykade 200	19,50	47,3	40,4	39,7	49,7
IL_17a_E	Dr. Lelykade 200	23,50	48,3	41,2	40,5	50,5
IL_18_A	Dr. Lelykade 240	1,50	31,6	26,2	24,4	34,4
IL_18_B	Dr. Lelykade 240	7,50	37,9	32,2	30,2	40,2
IL_18_C	Dr. Lelykade 240	13,50	38,0	32,2	30,5	40,5
IL_18_D	Dr. Lelykade 240	19,50	39,1	34,1	32,7	42,7
IL_18_E	Dr. Lelykade 240	23,50	40,8	35,1	34,1	44,1
IL_19_A	Dr. Lelykade	1,50	31,6	26,4	24,5	34,5
IL_19_B	Dr. Lelykade	7,50	39,7	34,1	32,6	42,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_19a_C	Dr. Lelykade	13,50	40,2	34,7	33,4	43,4
IL_19a_D	Dr. Lelykade	19,50	40,9	35,5	34,3	44,3
IL_19a_E	Dr. Lelykade	23,50	42,1	36,5	35,4	45,4
IL_20_A	Dr.Lelykade	1,50	41,5	35,3	33,7	43,7
IL_20_B	Dr.Lelykade	7,50	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_20a_C	Dr.Lelykade	13,50	41,8	35,6	34,3	44,3
IL_20a_D	Dr.Lelykade	19,50	43,0	36,8	35,5	45,5
IL_20a_E	Dr.Lelykade	23,50	44,8	38,3	37,2	47,2
IL_21_A	Dr. Lelykade 242	5,00	37,1	30,6	29,0	39,0
IL_55_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	35,0	30,5	29,7	39,7
IL_61_A	Nieuwbouw sluisje	15,00	34,6	29,5	28,9	38,9
IL_62_A	Vissershavenstraat 20/22	15,30	49,1	42,8	41,8	51,8
IL_75_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	34,6	29,5	28,5	38,5
IL_h01_A	Hellingweg 121	1,50	53,8	45,1	44,7	54,7
IL_h01_B	Hellingweg 121	4,50	54,9	45,2	45,0	55,0
IL_h01_C	Hellingweg 121	7,50	55,6	46,1	45,8	55,8
IL_h02_A	Hellingweg 121	1,50	55,1	45,2	44,7	55,1
IL_h02_B	Hellingweg 121	4,50	55,7	45,2	45,0	55,7
IL_h02_C	Hellingweg 121	7,50	56,4	46,3	46,0	56,4
IL_h03_A	Hellingweg 121	1,50	55,0	45,1	44,5	55,0
IL_h03_B	Hellingweg 121	4,50	55,5	45,2	44,9	55,5
IL_h03_C	Hellingweg 121	7,50	56,2	46,2	45,8	56,2
IL_h04_A	Hellingweg 121	1,50	49,2	39,7	38,5	49,2
IL_h04_B	Hellingweg 121	4,50	50,2	39,7	38,6	50,2
IL_h04_C	Hellingweg 121	7,50	50,7	40,4	39,3	50,7
IL_h05_A	Hellingweg 121	1,50	49,0	39,7	39,3	49,3
IL_h05_B	Hellingweg 121	4,50	49,3	40,6	40,1	50,1
IL_h05_C	Hellingweg 121	7,50	49,9	41,2	40,8	50,8
IL_h06_B	Hellingweg 121	4,50	43,5	36,2	35,7	45,7
IL_h06_C	Hellingweg 121	7,50	44,8	37,4	36,8	46,8
IL_h07_B	Hellingweg 121	4,50	43,8	37,4	36,7	46,7
IL_h07_C	Hellingweg 121	7,50	45,2	36,5	35,8	45,8
IL_h08_A	Hellingweg 121	1,50	48,0	41,9	40,6	50,6
IL_h08_B	Hellingweg 121	4,50	48,9	41,7	40,7	50,7
IL_h08_C	Hellingweg 121	7,50	49,8	42,3	41,1	51,1
IL_Lely02a_A	rond huisnr 44	7,50	47,0	42,4	40,1	50,1
IL_Lely02b_B	rond huisnr 44	26,00	50,1	44,9	43,1	53,1
IL_Lely03_A	rond huisnr 42	7,50	47,2	42,5	40,2	50,2
IL_Lely03_B	rond huisnr 42	26,00	50,0	44,8	42,9	52,9
IL_Lely04_A	rond huisnr 42	7,50	47,3	42,5	40,3	50,3
IL_Lely04_B	rond huisnr 42	11,50	47,8	43,3	40,9	50,9
IL_Lely05_A	rond huisnr 38	7,50	47,4	42,6	40,5	50,5
IL_Lely05_B	rond huisnr 38	11,50	47,7	43,1	40,8	50,8
IL_Lely06a_A	rond huisnr 36	7,50	47,2	42,4	40,5	50,5
IL_Lely06b_B	rond huisnr 36	20,00	48,7	44,0	41,9	51,9
IL_Lely07_A	rond huisnr 36	7,50	47,0	42,2	40,4	50,4
IL_Lely07_B	rond huisnr 36	20,00	48,5	43,8	41,7	51,7
IL_Lely08_A	rond huisnr 36	7,50	46,9	42,1	40,4	50,4
IL_Lely08_B	rond huisnr 36	11,50	47,2	42,6	40,7	50,7
IL_Lely09_A	rond huisnr 34	7,50	46,3	41,6	40,1	50,1
IL_Lely09_B	rond huisnr 34	26,00	48,7	43,8	42,1	52,1
IL_Lely10_A	rond huisnr 34	7,50	46,4	41,5	40,0	50,0
IL_Lely10_B	rond huisnr 34	20,00	47,9	43,1	41,3	51,3
IL_Lely10_C	rond huisnr 34	26,00	48,6	43,6	41,9	51,9
IL_LelyL_A	Lelykade 150-154 links	5,20	47,4	40,9	39,7	49,7
IL_LelyL_B	Lelykade 150-154 links	8,10	47,5	40,9	40,0	50,0
IL_LelyL_C	Lelykade 150-154 links	11,10	47,9	41,4	40,4	50,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_LelyL_D	Lelykade 150-154 links	14,10	48,4	41,9	40,9	50,9
IL_LelyL_E	Lelykade 150-154 links	17,00	48,9	42,4	41,4	51,4
IL_LelyL_F	Lelykade 150-154 links	23,00	49,7	43,5	42,5	52,5
IL_LelyR_A	Lelykade 150-154 rechts	5,20	47,6	40,8	39,6	49,6
IL_LelyR_B	Lelykade 150-154 rechts	8,10	47,7	40,9	39,8	49,8
IL_LelyR_C	Lelykade 150-154 rechts	11,10	48,0	41,3	40,3	50,3
IL_LelyR_D	Lelykade 150-154 rechts	14,10	48,5	41,8	40,8	50,8
IL_LelyR_E	Lelykade 150-154 rechts	17,00	49,0	42,3	41,3	51,3
IL_LelyR_F	Lelykade 150-154 rechts	23,00	49,8	43,4	42,4	52,4
IL_ST3B01_A	Stap3Besluit	5,00	34,1	29,6	27,4	37,4
IL_ST3B01_B	Stap3Besluit	9,00	39,0	32,9	31,1	41,1
IL_ST3B01_C	Stap3Besluit	14,00	39,3	33,2	31,7	41,7
IL_ST3B01_D	Stap3Besluit	19,00	40,0	34,4	33,1	43,1
IL_ST3B01_E	Stap3Besluit	24,00	41,7	35,7	34,7	44,7
IL_ST3B02_A	Stap3Besluit	5,00	35,5	30,4	28,2	38,2
IL_ST3B02_B	Stap3Besluit	9,00	39,9	34,1	32,4	42,4
IL_ST3B02_C	Stap3Besluit	14,00	40,5	34,4	32,9	42,9
IL_ST3B02_D	Stap3Besluit	19,00	40,9	35,3	33,7	43,7
IL_ST3B02_E	Stap3Besluit	24,00	42,7	37,0	36,0	46,0
IL_ST3B03_A	Stap3Besluit	5,00	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_B	Stap3Besluit	9,00	41,6	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_C	Stap3Besluit	14,00	41,9	35,7	34,4	44,4
IL_ST3B03_D	Stap3Besluit	19,00	43,0	36,7	35,3	45,3
IL_ST3B03_E	Stap3Besluit	24,00	45,0	38,4	37,3	47,3
IL_ST3B04_A	Stap3Besluit	5,00	44,8	37,2	36,0	46,0
IL_ST3B04_B	Stap3Besluit	9,00	46,7	39,5	38,3	48,3
IL_ST3B04_C	Stap3Besluit	14,00	45,2	37,8	36,8	46,8
IL_ST3B04_D	Stap3Besluit	19,00	46,1	38,6	37,6	47,6
IL_ST3B04_E	Stap3Besluit	24,00	47,7	40,0	39,1	49,1
IL_ST3B05_A	Stap3Besluit	5,00	47,7	39,2	38,2	48,2
IL_ST3B05_B	Stap3Besluit	9,00	49,7	41,9	41,0	51,0
IL_ST3B05_C	Stap3Besluit	14,00	50,4	42,8	41,8	51,8
IL_ST3B05_D	Stap3Besluit	19,00	51,2	43,6	42,7	52,7
IL_ST3B05_E	Stap3Besluit	24,00	51,9	44,5	43,6	53,6
IL_ST3B06_A	Stap3Besluit	5,00	47,2	41,1	39,9	49,9
IL_ST3B06_B	Stap3Besluit	9,00	47,5	41,2	40,2	50,2
IL_ST3B06_C	Stap3Besluit	14,00	48,5	42,1	41,0	51,0
IL_ST3B06_D	Stap3Besluit	19,00	49,3	43,0	42,0	52,0
IL_ST3B07_A	Stap3Besluit	5,00	46,6	41,2	39,7	49,7
IL_ST3B07_B	Stap3Besluit	9,00	47,6	41,6	40,2	50,2
IL_ST3B07_C	Stap3Besluit	14,00	49,3	42,6	41,1	51,1
IL_ST3B07_D	Stap3Besluit	19,00	50,1	43,5	41,9	51,9
IL_ST3B07_E	Stap3Besluit	24,00	50,7	44,2	42,8	52,8
IL_ST3B08_A	Stap3Besluit	5,00	46,6	41,8	40,0	50,0
IL_ST3B08_B	Stap3Besluit	9,00	47,6	42,9	40,7	50,7
IL_ST3B08_C	Stap3Besluit	14,00	48,6	43,9	41,7	51,7
IL_ST3B08_D	Stap3Besluit	19,00	49,5	44,5	42,5	52,5
IL_ST3B08_E	Stap3Besluit	24,00	50,1	45,1	43,1	53,1
TN_101_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	30,5	24,9	25,0	35,0
TN_101_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,5	24,8	25,0	35,0
TN_101_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,8	24,8	25,0	35,0
TN_101_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	31,0	25,1	25,2	35,2
TN_101_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,1	25,4	25,5	35,5
TN_101_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,3	25,7	25,8	35,8
TN_101a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,7	26,2	26,2	36,2
TN_102_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	31,1	25,0	25,2	35,2
TN_102_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,6	24,5	24,8	34,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_102_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,9	24,8	24,9	34,9
TN_102_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	31,0	25,0	25,2	35,2
TN_102_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,2	25,3	25,4	35,4
TN_102_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,2	25,4	25,4	35,4
TN_102a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,6	25,9	25,9	35,9
TN_103_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	36,1	30,0	29,7	39,7
TN_103_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	33,8	28,3	28,4	38,4
TN_103_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	34,0	28,5	28,5	38,5
TN_103_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	34,2	28,8	28,8	38,8
TN_103_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	34,3	28,8	28,9	38,9
TN_103_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	34,1	29,2	29,3	39,3
TN_103a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	33,1	27,8	27,8	37,8
TN_104_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	45,0	39,3	39,4	49,4
TN_104_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	44,8	39,0	39,1	49,1
TN_104_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	44,9	39,1	39,2	49,2
TN_104_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	45,1	39,4	39,5	49,5
TN_104_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	45,1	39,7	39,8	49,8
TN_104_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	44,4	39,8	40,0	50,0
TN_104a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	42,9	39,0	38,9	48,9
TN_105_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	48,7	42,7	42,7	52,7
TN_105_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	48,8	42,7	42,6	52,6
TN_105_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	49,0	42,9	42,9	52,9
TN_105_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	49,2	43,2	43,2	53,2
TN_105_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	49,4	43,4	43,3	53,3
TN_105_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	49,0	43,2	43,2	53,2
TN_105a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	48,2	43,0	42,8	52,8
TN_106_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	52,7	46,9	46,9	56,9
TN_106_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	52,9	46,9	46,9	56,9
TN_106_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	53,2	47,2	47,2	57,2
TN_106_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	53,5	47,6	47,6	57,6
TN_106_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	53,7	47,7	47,7	57,7
TN_106_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	53,6	47,7	47,7	57,7
TN_106a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	53,4	47,6	47,6	57,6
TN_107_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,6	48,4	48,4	58,4
TN_107_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	54,0	48,5	48,6	58,6
TN_107_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,4	48,8	48,9	58,9
TN_107_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,7	49,0	49,0	59,0
TN_107_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,6	49,0	49,0	59,0
TN_107_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,5	49,0	49,0	59,0
TN_107a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,5	48,9	48,9	58,9
TN_108_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	45,6	38,1	38,2	48,2
TN_108_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	45,5	38,0	38,1	48,1
TN_108_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	45,5	38,1	38,2	48,2
TN_108_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,5	38,2	38,2	48,2
TN_108_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	45,5	38,5	38,5	48,5
TN_108_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	45,6	38,9	38,9	48,9
TN_108a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	46,3	39,9	39,9	49,9
TN_109_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	32,7	26,6	26,4	36,4
TN_109_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	31,8	25,8	25,6	35,6
TN_109_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	31,9	25,7	25,6	35,6
TN_109_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	32,2	26,0	25,9	35,9
TN_109_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	32,4	26,5	26,4	36,4
TN_109_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	32,9	27,2	27,0	37,0
TN_109a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	33,8	28,3	28,1	38,1
TN_110_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	31,5	26,3	26,5	36,5
TN_110_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,4	25,6	25,6	35,6
TN_110_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,5	25,5	25,5	35,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_110_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,9	25,8	25,7	35,7
TN_110_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	31,2	26,3	26,2	36,2
TN_110_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	31,8	27,0	26,9	36,9
TN_110a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	33,0	28,4	28,3	38,3
TN_111_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	31,2	24,2	24,1	34,1
TN_111_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,5	23,5	23,4	33,4
TN_111_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,6	24,0	23,8	33,8
TN_111_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,7	24,3	24,0	34,0
TN_111_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	30,7	24,1	24,0	34,0
TN_111_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	30,9	24,2	24,1	34,1
TN_111a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	32,1	25,7	25,6	35,6
TN_112_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	34,7	29,1	28,5	38,5
TN_112_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	36,9	31,7	30,9	40,9
TN_112_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	41,5	35,4	34,8	44,8
TN_113_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	33,9	28,3	28,1	38,1
TN_113_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	35,0	29,1	28,7	38,7
TN_113_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	39,2	33,4	32,7	42,7
TN_114_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	52,9	46,9	46,9	56,9
TN_114_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	53,1	47,1	47,1	57,1
TN_114_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	53,4	47,5	47,5	57,5
TN_114_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	53,7	47,9	47,9	57,9
TN_114_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	53,8	47,9	47,9	57,9
TN_114_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	53,9	48,0	48,0	58,0
TN_114a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	53,9	47,9	47,9	57,9
TN_115_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	50,9	44,4	44,4	54,4
TN_115_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	51,3	44,7	44,7	54,7
TN_115_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	51,6	45,3	45,3	55,3
TN_115_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	51,9	45,8	45,8	55,8
TN_115_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	52,1	45,8	45,8	55,8
TN_115_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	52,2	45,9	45,9	55,9
TN_115a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	52,0	45,8	45,8	55,8
TN_116_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	43,8	33,9	33,8	43,8
TN_116_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	43,9	34,0	33,9	43,9
TN_116_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	44,5	34,4	34,3	44,5
TN_116_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,0	35,1	35,0	45,0
TN_117_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	34,3	27,7	27,3	37,3
TN_117_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	34,3	27,9	27,5	37,5
TN_117_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	34,8	28,3	27,9	37,9
TN_117_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	35,4	28,8	28,4	38,4
TN_118_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	53,0	47,0	47,0	57,0
TN_118_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	53,2	47,3	47,3	57,3
TN_118_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	53,5	47,8	47,8	57,8
TN_118_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	53,8	48,0	48,0	58,0
TN_118_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	53,9	48,1	48,1	58,1
TN_118_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	54,0	48,2	48,1	58,1
TN_118a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	54,0	48,1	48,1	58,1
TN_119_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	48,8	43,8	43,7	53,7
TN_119_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	49,1	44,0	43,9	53,9
TN_119_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,3	44,2	44,2	54,2
TN_119_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,6	44,4	44,3	54,3
TN_119_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	49,8	44,5	44,4	54,4
TN_119_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	49,8	44,4	44,4	54,4
TN_119a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	49,7	44,2	44,1	54,1
TN_120_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	44,8	40,4	40,4	50,4
TN_120_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	45,4	40,8	40,7	50,7
TN_120_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	46,2	41,5	41,5	51,5
TN_120_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	46,5	41,9	41,8	51,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_121_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	37,1	33,7	33,7	43,7
TN_121_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	37,6	34,5	34,4	44,4
TN_121_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	38,4	35,3	35,3	45,3
TN_121_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	38,9	35,6	35,5	45,5
TN_122_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	32,8	26,1	26,2	36,2
TN_122_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	32,9	26,3	26,4	36,4
TN_122_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	33,1	26,5	26,6	36,6
TN_122_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	34,2	27,9	27,8	37,8
TN_123_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	33,5	26,8	26,8	36,8
TN_123_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	33,7	27,0	26,9	36,9
TN_123_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	34,0	27,5	27,3	37,3
TN_123_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	34,8	28,7	28,4	38,4
TN_124_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	43,4	35,8	34,9	44,9
TN_124_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	43,7	35,7	34,8	44,8
TN_124_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	43,6	35,5	34,7	44,7
TN_124_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	43,6	35,8	35,0	45,0
TN_125_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	50,0	42,4	42,2	52,2
TN_125_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	50,0	42,3	42,1	52,1
TN_125_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,9	42,4	42,2	52,2
TN_125_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	50,0	42,8	42,6	52,6
TN_125_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	50,3	43,3	43,0	53,0
TN_125_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	50,8	43,8	43,5	53,5
TN_125a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	51,2	44,2	43,9	53,9
TN_126_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	49,9	42,4	42,3	52,3
TN_126_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	50,0	42,4	42,2	52,2
TN_126_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,9	42,5	42,3	52,3
TN_126_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	50,0	42,9	42,7	52,7
TN_126_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	50,4	43,5	43,2	53,2
TN_126_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	51,0	43,9	43,7	53,7
TN_126a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	51,4	44,2	44,0	54,0
TN_127_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	37,7	33,4	33,4	43,4
TN_127_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	37,6	32,3	32,2	42,2
TN_127_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	37,6	32,9	32,9	42,9
TN_128_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	33,8	27,6	27,5	37,5
TN_128_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	34,1	28,2	28,1	38,1
TN_128_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	36,2	30,8	30,7	40,7
TN_129_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	34,5	29,6	29,4	39,4
TN_129_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	35,1	30,4	30,1	40,1
TN_129_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	36,6	31,8	31,5	41,5
TN_130_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	29,8	23,5	23,1	33,1
TN_130_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	29,0	22,6	22,4	32,4
TN_130_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,1	22,9	22,6	32,6
TN_130_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	29,4	23,1	22,8	32,8
TN_130_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	29,7	23,5	23,3	33,3
TN_130_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	30,2	24,3	24,0	34,0
TN_130a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	31,4	25,5	25,0	35,0
TN_131_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	28,5	21,0	20,8	30,8
TN_131_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	27,8	20,8	20,6	30,6
TN_131_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	27,8	20,8	20,7	30,7
TN_131_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	27,9	21,0	20,8	30,8
TN_131_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	28,0	21,3	21,1	31,1
TN_131_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	28,3	21,7	21,4	31,4
TN_131a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	29,0	22,6	22,3	32,3
TN_132_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	27,6	19,9	19,7	29,7
TN_132_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	27,4	19,7	19,5	29,5
TN_132_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	27,1	19,6	19,4	29,4
TN_132_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	27,1	19,7	19,4	29,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_132_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	27,2	20,1	19,8	29,8
TN_132_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	27,5	20,7	20,3	30,3
TN_132a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	28,4	21,3	21,0	31,0
TN_133_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	30,4	24,3	23,4	33,4
TN_133_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	30,3	24,3	23,3	33,3
TN_133_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	30,4	24,5	23,6	33,6
TN_133_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,9	25,2	24,3	34,3
TN_134_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	30,1	23,4	22,9	32,9
TN_134_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	29,8	23,3	22,7	32,7
TN_134_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,8	23,3	22,6	32,6
TN_134_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,2	23,6	22,9	32,9
TN_135_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	32,6	26,1	25,9	35,9
TN_135_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	32,7	26,4	26,2	36,2
TN_135_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	33,4	26,8	26,7	36,7
TN_135_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	34,2	28,5	28,4	38,4
TN_136_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	34,4	27,5	27,5	37,5
TN_136_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	34,7	27,9	27,9	37,9
TN_136_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	35,3	28,6	28,5	38,5
TN_136_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	36,8	29,8	29,7	39,7
TN_137_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	35,1	29,6	29,3	39,3
TN_137_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	37,4	32,5	31,9	41,9
TN_137_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	41,8	35,6	35,1	45,1
TN_138_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	38,3	32,4	31,6	41,6
TN_138_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	41,5	34,4	33,7	43,7
TN_138_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	43,5	36,9	36,5	46,5
TN_139_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	37,6	30,1	29,8	39,8
TN_139_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	39,8	32,9	32,5	42,5
TN_139_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	42,0	34,9	34,7	44,7
TN_140_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	36,4	28,7	28,3	38,3
TN_140_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	36,6	29,2	28,9	38,9
TN_140_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	37,1	30,1	29,8	39,8
TN_140_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	38,1	31,1	30,8	40,8
TN_141_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	33,1	26,4	26,0	36,0
TN_141_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	33,2	26,6	26,2	36,2
TN_141_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,4	27,1	26,7	36,7
TN_141_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,9	29,0	28,6	38,6
TN_142_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	34,8	28,3	28,1	38,1
TN_142_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	34,7	28,3	28,0	38,0
TN_142_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	34,7	28,6	28,2	38,2
TN_142_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,2	29,1	28,8	38,8
TN_143_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	35,6	28,9	28,7	38,7
TN_143_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	35,4	28,8	28,6	38,6
TN_143_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	35,4	28,7	28,6	38,6
TN_143_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,6	29,2	29,0	39,0
TN_144_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,8	26,9	26,8	36,8
TN_144_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	33,0	27,1	27,0	37,0
TN_144_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,7	28,0	27,7	37,7
TN_144_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,9	29,6	29,2	39,2
TN_145_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,5	27,0	26,9	36,9
TN_145_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,8	27,2	27,1	37,1
TN_145_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,4	27,9	27,7	37,7
TN_145_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,7	29,6	29,3	39,3
TN_146_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	41,7	35,5	35,3	45,3
TN_146_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	41,9	36,2	36,1	46,1
TN_146_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	42,5	37,0	36,9	46,9
TN_146_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	43,1	37,4	37,3	47,3
TN_147_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,9	26,1	25,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_147_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	32,9	26,3	26,1	36,1
TN_147_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	33,3	27,0	26,7	36,7
TN_147_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	34,6	28,7	28,3	38,3
TN_147_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	36,0	31,1	30,9	40,9
TN_148_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	30,0	23,5	23,4	33,4
TN_148_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	30,0	23,7	23,6	33,6
TN_148_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	30,3	24,2	24,1	34,1
TN_148_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	31,3	25,6	25,6	35,6
TN_148_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	33,8	26,9	26,8	36,8
TN_149_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	31,6	25,1	24,4	34,4
TN_149_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	31,7	25,6	24,9	34,9
TN_149_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	32,1	26,2	25,5	35,5
TN_149_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	33,2	27,6	26,9	36,9
TN_149_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	34,3	28,5	27,3	37,3
TN_150_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	38,9	27,3	25,6	38,9
TN_150_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	38,9	28,9	26,9	38,9
TN_150_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	38,8	29,4	27,1	38,8
TN_150_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	38,9	29,9	27,5	38,9
TN_150_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,8	30,2	27,8	38,8
TN_151_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	40,4	33,7	32,3	42,3
TN_151_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	39,7	29,2	27,4	39,7
TN_151_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	39,7	29,9	27,7	39,7
TN_151_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	39,9	30,5	28,2	39,9
TN_151_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	40,3	31,3	29,2	40,3
TN_152_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,7	27,9	26,5	36,5
TN_152_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	32,1	25,4	24,0	34,0
TN_152_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	32,4	25,8	24,4	34,4
TN_152_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	33,0	26,6	25,2	35,2
TN_152_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,9	32,1	30,9	40,9
TN_153_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	30,3	23,0	22,8	32,8
TN_153_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	29,9	23,2	23,0	33,0
TN_153_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	29,9	23,6	23,4	33,4
TN_153_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	31,0	25,1	24,8	34,8
TN_153_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,6	32,3	32,3	42,3
TN_154_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	33,5	27,1	26,7	36,7
TN_154_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	33,8	27,4	27,1	37,1
TN_154_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	34,4	28,4	28,1	38,1
TN_154_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	36,2	30,4	30,1	40,1
TN_154_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,6	33,5	33,4	43,4
TN_155_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	31,9	25,4	24,6	34,6
TN_155_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	31,9	25,5	24,5	34,5
TN_155_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	32,1	26,0	24,8	34,8
TN_155_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	33,0	27,1	25,7	35,7
TN_156_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	39,2	34,0	32,6	42,6
TN_156_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	38,3	29,5	27,7	38,3
TN_156_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	38,5	30,3	28,1	38,5
TN_156_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	38,8	30,8	28,5	38,8
TN_157_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	41,2	29,6	28,5	41,2
TN_157_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	41,1	29,8	28,7	41,1
TN_157_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	41,2	31,4	29,4	41,2
TN_157_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	41,3	32,0	29,8	41,3
TN_158_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	35,5	29,0	28,2	38,2
TN_158_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	35,4	29,0	28,3	38,3
TN_158_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	36,5	30,1	28,5	38,5
TN_158_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	37,2	30,9	29,0	39,0
TN_159_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	33,0	26,1	25,9	35,9
TN_159_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	33,0	26,2	26,0	36,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_159_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	33,7	26,9	26,7	36,7
TN_159_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	34,9	28,0	27,8	37,8
TN_160_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	34,1	27,5	27,1	37,1
TN_160_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	34,1	27,5	27,1	37,1
TN_160_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	34,3	27,8	27,2	37,2
TN_160_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	35,1	28,8	28,2	38,2
TN_161_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	38,2	33,0	32,6	42,6
TN_161_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	38,1	33,0	32,6	42,6
TN_161_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	38,2	33,2	32,8	42,8
TN_161_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	38,7	33,7	33,3	43,3
TN_162_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	34,1	27,4	27,2	37,2
TN_162_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	34,1	27,5	27,4	37,4
TN_162_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	34,4	28,1	27,9	37,9
TN_162_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,4	29,7	29,5	39,5
TN_163_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	34,8	28,0	27,3	37,3
TN_163_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	34,8	28,4	27,6	37,6
TN_163_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	35,1	29,5	28,3	38,3
TN_163_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,9	30,5	29,3	39,3
TN_164_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	41,1	31,1	30,2	41,1
TN_164_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	41,0	31,0	30,2	41,0
TN_164_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	41,1	31,7	29,8	41,1
TN_164_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	41,2	32,5	30,4	41,2
TN_165_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	48,0	36,9	36,0	48,0
TN_165_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	48,3	36,9	36,0	48,3
TN_165_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	48,1	36,7	35,6	48,1
TN_165_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	45,5	36,6	35,2	45,5
TN_165_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	45,4	37,0	35,3	45,4
TN_165_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,7	37,9	36,2	46,2
TN_165a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	46,3	38,7	37,0	47,0
TN_166_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	47,9	40,4	39,5	49,5
TN_166_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	48,1	40,3	39,4	49,4
TN_166_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	45,8	39,9	38,8	48,8
TN_166_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	45,4	37,8	36,6	46,6
TN_166_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	45,5	38,2	36,9	46,9
TN_166_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,9	38,9	37,6	47,6
TN_166a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	46,1	39,6	38,3	48,3
TN_167_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	50,8	42,9	42,7	52,7
TN_167_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	50,2	42,7	42,5	52,5
TN_167_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	50,1	42,7	42,5	52,5
TN_167_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	50,2	43,2	42,9	52,9
TN_167_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	50,5	43,7	43,4	53,4
TN_167_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	51,0	44,2	43,9	53,9
TN_167a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	51,4	44,6	44,3	54,3
TN_168_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,9	28,6	28,5	38,5
TN_168_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,6	29,4	29,2	39,2
TN_168_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	36,4	31,2	31,0	41,0
TN_169_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,8	28,1	27,7	37,7
TN_169_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,5	29,0	28,6	38,6
TN_169_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	35,9	30,6	30,2	40,2
TN_170_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	47,9	40,2	40,6	50,6
TN_170_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	47,8	40,2	40,5	50,5
TN_170_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	47,6	40,2	40,4	50,4
TN_170_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	47,9	40,7	40,9	50,9
TN_170_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	48,3	41,3	41,4	51,4
TN_170_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	48,6	41,8	41,9	51,9
TN_170a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	48,8	41,9	42,0	52,0
TN_170a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	48,1	41,4	41,4	51,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_170a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	47,8	40,2	40,3	50,3
TN_170a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	47,1	40,5	40,5	50,5
TN_170a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,1	40,8	40,8	50,8
TN_170a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,2	40,9	40,8	50,8
TN_170b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,0	40,8	40,7	50,7
TN_171_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	45,2	38,6	38,6	48,6
TN_171_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	45,2	38,6	38,6	48,6
TN_171_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	45,1	38,8	38,8	48,8
TN_171_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	45,4	39,4	39,3	49,3
TN_171_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	45,9	39,9	39,7	49,7
TN_171_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	45,9	40,3	40,1	50,1
TN_171a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	46,1	40,3	40,2	50,2
TN_171a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	46,2	40,4	40,4	50,4
TN_171a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	46,4	39,2	39,2	49,2
TN_171a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	45,9	39,4	39,4	49,4
TN_171a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	45,8	39,6	39,5	49,5
TN_171a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	45,9	40,0	39,9	49,9
TN_171b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	45,9	39,9	39,9	49,9
TN_172_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	45,3	38,2	37,0	47,0
TN_172_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	45,4	38,1	37,0	47,0
TN_172_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	45,2	38,0	36,7	46,7
TN_172_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	45,2	38,4	37,0	47,0
TN_172_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	45,4	39,0	37,5	47,5
TN_172_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	45,7	39,4	37,8	47,8
TN_172a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	46,3	39,9	38,3	48,3
TN_172a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	46,6	40,0	38,3	48,3
TN_172a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	47,1	40,3	38,7	48,7
TN_172a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	47,6	40,6	38,9	48,9
TN_172a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,8	40,7	38,9	48,9
TN_172a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,2	40,7	38,7	48,7
TN_172b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,2	39,3	37,1	47,2
TN_173_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	48,2	40,5	39,5	49,5
TN_173_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	48,5	40,3	39,4	49,4
TN_173_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	48,3	40,5	39,6	49,6
TN_173_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	48,3	41,3	40,3	50,3
TN_173_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	48,8	42,3	41,2	51,2
TN_173_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	49,2	42,8	41,7	51,7
TN_173a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	50,5	43,2	42,1	52,1
TN_173a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	51,1	43,5	42,5	52,5
TN_173a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	51,6	43,7	42,7	52,7
TN_173a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	51,1	42,3	41,3	51,3
TN_173a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	51,3	42,5	41,5	51,5
TN_173a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	51,2	42,5	41,3	51,3
TN_173b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	51,9	44,9	43,7	53,7
TN_174_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	51,3	44,1	43,8	53,8
TN_174_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	51,5	44,0	43,7	53,7
TN_174_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	51,4	44,4	44,0	54,0
TN_174_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	51,7	44,9	44,5	54,5
TN_174_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	52,2	45,6	45,2	55,2
TN_174_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	52,6	46,2	45,7	55,7
TN_174a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	53,0	46,4	46,0	56,0
TN_174a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	53,6	46,6	46,2	56,2
TN_174a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	54,1	46,8	46,4	56,4
TN_174a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	54,4	46,9	46,5	56,5
TN_174a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	54,5	46,9	46,5	56,5
TN_174a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	54,5	47,0	46,6	56,6
TN_174b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	54,6	47,0	46,6	56,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_175_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,0	21,4	20,3	30,3
TN_175_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,0	22,0	20,6	30,6
TN_175_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	27,0	19,5	19,2	29,2
TN_175_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	27,1	19,6	19,4	29,4
TN_175_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	27,8	20,0	19,7	29,7
TN_175_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	28,7	21,5	20,9	30,9
TN_175a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	29,6	22,5	21,9	31,9
TN_176_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,8	21,4	21,1	31,1
TN_176_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,3	20,5	20,6	30,6
TN_176_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	26,0	18,4	18,2	28,2
TN_176_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,9	18,3	18,1	28,1
TN_176_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	25,9	18,4	18,1	28,1
TN_176_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	26,1	18,9	18,5	28,5
TN_176a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	27,2	20,2	19,8	29,8
TN_177_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,3	21,2	20,8	30,8
TN_177_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,3	21,2	20,7	30,7
TN_177_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	25,7	18,1	17,8	27,8
TN_177_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,5	18,0	17,6	27,6
TN_177_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	26,0	18,7	18,2	28,2
TN_177_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	26,3	19,5	19,0	29,0
TN_177a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	27,1	20,6	19,9	29,9
TN_178_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,1	22,7	22,4	32,4
TN_178_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,1	22,8	22,4	32,4
TN_178_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	29,3	23,1	22,9	32,9
TN_178_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,4	24,9	24,5	34,5
TN_179_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,9	22,4	21,7	31,7
TN_179_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,8	22,3	21,6	31,6
TN_179_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	29,2	22,6	22,0	32,0
TN_179_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,4	23,9	23,5	33,5
TN_180_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,3	22,1	21,8	31,8
TN_180_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,6	22,5	22,2	32,2
TN_180_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,3	23,6	23,2	33,2
TN_180_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,5	26,3	25,8	35,8
TN_181_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	34,0	27,8	27,2	37,2
TN_181_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	34,3	28,2	27,4	37,4
TN_181_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	34,7	28,2	27,7	37,7
TN_181_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	35,6	29,2	28,6	38,6
TN_182_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,7	22,9	22,6	32,6
TN_182_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,7	23,3	22,9	32,9
TN_182_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,3	24,3	23,9	33,9
TN_182_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	31,4	25,5	25,1	35,1
TN_183_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	30,0	23,2	22,9	32,9
TN_183_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	30,1	23,6	23,2	33,2
TN_183_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,8	24,7	24,3	34,3
TN_183_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,2	26,7	26,2	36,2
TN_184_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	30,5	23,2	22,8	32,8
TN_184_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	30,8	23,6	23,3	33,3
TN_184_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	31,3	24,1	23,8	33,8
TN_184_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,5	25,5	25,2	35,2
TN_185_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	36,2	30,2	29,3	39,3
TN_185_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	38,2	33,0	32,2	42,2
TN_185_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	40,0	34,4	33,9	43,9
TN_186_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	38,9	33,1	32,1	42,1
TN_186_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,3	34,7	33,7	43,7
TN_186_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	43,0	35,5	34,8	44,8
TN_187_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	40,7	34,3	33,6	43,6
TN_187_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,6	35,6	34,8	44,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_187_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	42,4	36,4	35,7	45,7
TN_188_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	28,0	20,6	20,2	30,2
TN_188_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	28,1	20,9	20,4	30,4
TN_188_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	25,5	18,0	17,8	27,8
TN_188_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	25,4	18,2	17,9	27,9
TN_188_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	26,2	20,0	19,4	29,4
TN_188_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	26,8	21,1	20,4	30,4
TN_188a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,2	23,2	22,4	32,4
TN_189_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	26,9	19,9	19,3	29,3
TN_189_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	26,9	20,1	19,6	29,6
TN_189_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	27,0	20,6	20,0	30,0
TN_189_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	24,3	16,5	16,2	26,2
TN_189_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	24,3	16,7	16,4	26,4
TN_189_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	24,6	17,7	17,3	27,3
TN_189a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	27,3	21,1	20,5	30,5
TN_190_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	25,7	19,6	19,0	29,0
TN_190_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	25,8	19,8	19,1	29,1
TN_190_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	26,0	20,0	19,2	29,2
TN_190_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,6	16,6	15,6	25,6
TN_190_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,7	17,0	15,9	25,9
TN_190_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	24,1	17,9	16,4	26,4
TN_190a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	23,3	16,5	15,7	25,7
TN_190a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	24,2	18,2	17,5	27,5
TN_190a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	27,0	21,7	20,9	30,9
TN_191_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	24,7	17,8	17,3	27,3
TN_191_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	24,6	17,7	17,3	27,3
TN_191_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	24,6	18,1	17,5	27,5
TN_191_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,9	17,1	16,6	26,6
TN_191_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,9	17,3	16,7	26,7
TN_191_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	23,5	16,7	15,9	25,9
TN_191a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	23,3	16,4	15,4	25,4
TN_191a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	23,8	17,1	16,0	26,0
TN_191a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	27,0	21,3	20,3	30,3
TN_192_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	28,2	20,8	19,2	29,2
TN_192_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,6	19,8	18,1	28,1
TN_192_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	27,5	19,8	18,1	28,1
TN_192_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	27,6	21,1	19,6	29,6
TN_192_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	27,4	21,2	19,5	29,5
TN_192_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	27,5	21,2	19,5	29,5
TN_192a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,4	22,8	21,3	31,3
TN_192a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	29,3	23,4	22,0	32,0
TN_192a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	31,0	25,1	23,7	33,7
TN_193_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	33,4	26,7	24,6	34,6
TN_193_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	33,1	26,7	24,7	34,7
TN_193_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	33,5	27,0	24,9	34,9
TN_193_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	34,0	28,4	26,6	36,6
TN_193_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	35,1	29,8	28,3	38,3
TN_193_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	36,8	31,8	30,8	40,8
TN_193a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	37,5	32,4	31,6	41,6
TN_193a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	39,9	33,0	32,5	42,5
TN_193a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	41,0	33,7	33,2	43,2
TN_194_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,1	20,3	19,9	29,9
TN_194_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,4	20,4	20,0	30,0
TN_194_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	28,3	22,2	21,9	31,9
TN_194_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	30,5	23,2	22,8	32,8
TN_195_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	30,0	23,0	22,7	32,7
TN_195_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	30,9	23,7	23,5	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_195_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	36,9	25,4	26,1	36,9
TN_195_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	37,3	27,3	27,7	37,7
TN_196_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,2	22,2	21,8	31,8
TN_196_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	29,3	22,8	22,4	32,4
TN_196_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	30,5	24,0	23,6	33,6
TN_196_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	32,4	26,9	26,5	36,5
TN_197_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,5	23,0	22,3	32,3
TN_197_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	29,1	22,5	21,9	31,9
TN_197_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	30,2	24,3	23,6	33,6
TN_197_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	33,3	28,1	27,5	37,5
TN_198_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	36,7	33,7	33,2	43,2
TN_198_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	37,9	35,0	34,4	44,4
TN_198_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	39,1	35,7	35,1	45,1
TN_199_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	40,2	33,1	32,1	42,1
TN_199_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	41,0	34,0	33,0	43,0
TN_199_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	41,6	34,5	33,6	43,6
TN_199_D	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	40,8	33,7	33,2	43,2
TN_199_E	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	41,1	34,2	33,8	43,8
TN_201_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,1	47,1	47,0	57,0
TN_201_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	53,7	47,4	47,4	57,4
TN_201_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,1	47,8	47,8	57,8
TN_201_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,2	48,1	48,0	58,0
TN_201_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,2	48,1	48,0	58,0
TN_201_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,1	48,1	48,1	58,1
TN_201a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,2	48,2	48,2	58,2
TN_nc01_A	Nautisch Centrum 1	1,50	37,5	32,2	29,3	39,3
TN_nc01_B	Nautisch Centrum 1	4,50	37,3	32,0	29,1	39,1
TN_nc01_C	Nautisch Centrum 1	7,50	37,3	32,1	29,4	39,4
TN_nc01_D	Nautisch Centrum 1	10,50	37,4	32,3	29,8	39,8
TN_nc01_E	Nautisch Centrum 1	13,50	37,2	31,5	29,2	39,2
TN_nc01_F	Nautisch Centrum 1	19,00	39,1	32,8	30,3	40,3
TN_nc02_A	Nautisch Centrum 1	1,50	42,9	39,4	38,0	48,0
TN_nc02_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,2	40,0	38,8	48,8
TN_nc02_C	Nautisch Centrum 1	7,50	46,2	40,8	39,7	49,7
TN_nc02_D	Nautisch Centrum 1	10,50	46,5	41,5	40,3	50,3
TN_nc02_E	Nautisch Centrum 1	13,50	47,0	42,1	40,9	50,9
TN_nc02_F	Nautisch Centrum 1	19,00	48,1	43,1	41,9	51,9
TN_nc03_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,2	39,6	38,4	48,4
TN_nc03_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,0	41,5	40,3	50,3
TN_nc03_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,3	42,6	41,4	51,4
TN_nc03_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,9	43,4	42,3	52,3
TN_nc03_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,9	44,2	42,9	52,9
TN_nc03_F	Nautisch Centrum 1	19,00	51,8	45,1	43,9	53,9
TN_nc04_A	Nautisch Centrum 1	1,50	46,5	41,3	40,5	50,5
TN_nc04_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,1	42,9	41,9	51,9
TN_nc04_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,4	43,7	42,8	52,8
TN_nc04_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,9	44,5	43,5	53,5
TN_nc04_E	Nautisch Centrum 1	13,50	50,7	45,2	44,2	54,2
TN_nc04_F	Nautisch Centrum 1	19,00	52,0	45,7	44,6	54,6
TN_nc05_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,2	42,2	41,4	51,4
TN_nc05_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,0	42,1	41,4	51,4
TN_nc05_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,0	42,1	41,3	51,3
TN_nc05_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,3	42,5	41,7	51,7
TN_nc05_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,8	43,0	42,1	52,1
TN_nc05_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,7	44,1	43,2	53,2
TN_nc06_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,1	42,1	41,4	51,4
TN_nc06_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,0	42,1	41,4	51,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc06_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,0	42,1	41,3	51,3
TN_nc06_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,3	42,4	41,6	51,6
TN_nc06_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,7	43,0	42,2	52,2
TN_nc06_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,7	44,1	43,2	53,2
TN_nc07_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,7	42,7	42,1	52,1
TN_nc07_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,4	42,5	41,9	51,9
TN_nc07_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,3	42,6	42,0	52,0
TN_nc07_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,3	43,1	42,4	52,4
TN_nc07_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,7	43,7	42,9	52,9
TN_nc07_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,4	44,6	43,8	53,8
TN_nc08_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,6	42,3	41,8	51,8
TN_nc08_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,4	42,2	41,6	51,6
TN_nc08_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,2	42,3	41,7	51,7
TN_nc08_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,2	42,8	42,1	52,1
TN_nc08_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,7	43,5	42,7	52,7
TN_nc08_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,4	44,6	43,8	53,8
TN_nc09_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,3	42,1	41,6	51,6
TN_nc09_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,4	42,0	41,4	51,4
TN_nc09_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,2	42,0	41,4	51,4
TN_nc09_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,2	42,5	41,9	51,9
TN_nc09_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,6	43,2	42,4	52,4
TN_nc09_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,4	44,3	43,5	53,5
TN_nc10_A	Nautisch Centrum 1	1,50	45,7	37,6	37,4	47,4
TN_nc10_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,0	38,2	37,9	47,9
TN_nc10_C	Nautisch Centrum 1	7,50	44,7	37,9	37,6	47,6
TN_nc10_D	Nautisch Centrum 1	10,50	45,8	38,6	38,3	48,3
TN_nc10_E	Nautisch Centrum 1	13,50	44,4	37,6	37,4	47,4
TN_nc10_F	Nautisch Centrum 1	19,00	45,3	38,6	38,6	48,6
TN_nc11_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,5	35,8	35,6	45,6
TN_nc11_B	Nautisch Centrum 1	4,50	45,0	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_C	Nautisch Centrum 1	7,50	41,7	35,6	35,3	45,3
TN_nc11_D	Nautisch Centrum 1	10,50	41,5	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_E	Nautisch Centrum 1	13,50	41,5	35,2	35,1	45,1
TN_nc11_F	Nautisch Centrum 1	19,00	42,4	36,0	36,0	46,0
TN_nc12_A	Nautisch Centrum 1	1,50	40,3	32,0	32,0	42,0
TN_nc12_B	Nautisch Centrum 1	4,50	37,1	31,6	31,6	41,6
TN_nc12_C	Nautisch Centrum 1	7,50	36,4	31,4	31,4	41,4
TN_nc12_D	Nautisch Centrum 1	10,50	35,8	30,9	30,8	40,8
TN_nc12_E	Nautisch Centrum 1	13,50	36,1	31,3	31,2	41,2
TN_nc12_F	Nautisch Centrum 1	19,00	36,1	31,7	31,5	41,5
TN_nc13_A	Nautisch Centrum 1	1,50	35,4	28,4	25,6	35,6
TN_nc13_B	Nautisch Centrum 1	4,50	35,5	29,1	26,8	36,8
TN_nc13_C	Nautisch Centrum 1	7,50	34,8	28,8	26,3	36,3
TN_nc13_D	Nautisch Centrum 1	10,50	34,7	28,6	26,1	36,1
TN_nc13_E	Nautisch Centrum 1	13,50	34,7	28,5	26,0	36,0
TN_nc13_F	Nautisch Centrum 1	19,00	34,6	27,9	24,3	34,6
TN_nc14_A	Nautisch Centrum 1	1,50	35,4	29,1	25,5	35,5
TN_nc14_B	Nautisch Centrum 1	4,50	35,2	29,0	25,2	35,2
TN_nc14_C	Nautisch Centrum 1	7,50	35,1	28,9	25,1	35,1
TN_nc14_D	Nautisch Centrum 1	10,50	35,2	28,9	25,1	35,2
TN_nc14_E	Nautisch Centrum 1	13,50	35,4	29,0	25,8	35,8
TN_nc14_F	Nautisch Centrum 1	19,00	36,3	29,7	26,4	36,4
TN_nc15_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,8	42,5	41,8	51,8
TN_nc15_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,7	42,6	41,9	51,9
TN_nc15_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,7	42,8	42,1	52,1
TN_nc15_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,2	43,4	42,5	52,5
TN_nc15_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,7	44,0	43,1	53,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc15_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,8	45,2	44,3	54,3
TN_nc16_A	Nautisch Centrum 2	1,50	45,8	41,2	40,1	50,1
TN_nc16_B	Nautisch Centrum 2	4,50	48,5	43,3	42,2	52,2
TN_nc16_C	Nautisch Centrum 2	7,50	48,9	44,2	43,1	53,1
TN_nc16_D	Nautisch Centrum 2	10,50	49,6	45,1	44,0	54,0
TN_nc16_E	Nautisch Centrum 2	13,50	50,6	45,8	44,7	54,7
TN_nc16_F	Nautisch Centrum 2	19,00	52,7	46,3	45,1	55,1
TN_nc17_A	Nautisch Centrum 2	1,50	54,2	44,9	44,1	54,2
TN_nc17_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,4	44,7	44,1	54,4
TN_nc17_C	Nautisch Centrum 2	7,50	55,2	45,6	45,0	55,2
TN_nc17_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,7	46,3	45,8	55,8
TN_nc17_E	Nautisch Centrum 2	13,50	56,2	47,2	46,5	56,5
TN_nc17_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,8	47,9	47,1	57,1
TN_nc18_A	Nautisch Centrum 2	1,50	54,2	44,9	43,9	54,2
TN_nc18_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,5	44,9	44,2	54,5
TN_nc18_C	Nautisch Centrum 2	7,50	55,2	45,4	44,7	55,2
TN_nc18_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,7	46,1	45,4	55,7
TN_nc18_E	Nautisch Centrum 2	13,50	56,2	47,1	46,2	56,2
TN_nc18_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,9	47,7	46,8	56,9
TN_nc19_A	Nautisch Centrum 2	1,50	53,6	43,5	42,9	53,6
TN_nc19_B	Nautisch Centrum 2	4,50	53,9	43,9	43,3	53,9
TN_nc19_C	Nautisch Centrum 2	7,50	54,7	44,3	43,7	54,7
TN_nc19_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,2	45,1	44,5	55,2
TN_nc19_E	Nautisch Centrum 2	13,50	55,7	45,9	45,2	55,7
TN_nc19_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,6	46,8	46,0	56,6
TN_nc20_A	Nautisch Centrum 2	1,50	44,5	37,7	36,3	46,3
TN_nc20_B	Nautisch Centrum 2	4,50	45,0	37,8	36,4	46,4
TN_nc20_C	Nautisch Centrum 2	7,50	45,6	36,3	34,8	45,6
TN_nc20_D	Nautisch Centrum 2	10,50	45,8	35,9	34,5	45,8
TN_nc20_E	Nautisch Centrum 2	13,50	45,7	35,6	33,2	45,7
TN_nc20_F	Nautisch Centrum 2	19,00	48,4	36,5	33,9	48,4
TN_nc21_A	Nautisch Centrum 2	1,50	38,6	31,1	29,2	39,2
TN_nc21_B	Nautisch Centrum 2	4,50	39,0	31,1	29,4	39,4
TN_nc21_C	Nautisch Centrum 2	7,50	40,7	31,5	29,9	40,7
TN_nc21_D	Nautisch Centrum 2	10,50	41,2	31,8	30,3	41,2
TN_nc21_E	Nautisch Centrum 2	13,50	41,5	31,7	29,6	41,5
TN_nc21_F	Nautisch Centrum 2	19,00	42,8	32,5	30,3	42,8
TN_nc22_A	Nautisch Centrum 2	1,50	42,7	38,7	37,5	47,5
TN_nc22_B	Nautisch Centrum 2	4,50	44,4	38,6	37,5	47,5
TN_nc22_C	Nautisch Centrum 2	7,50	44,6	39,4	38,2	48,2
TN_nc22_D	Nautisch Centrum 2	10,50	44,9	40,2	39,0	49,0
TN_nc22_E	Nautisch Centrum 2	13,50	45,5	41,0	39,8	49,8
TN_nc22_F	Nautisch Centrum 2	19,00	48,0	42,0	40,8	50,8
TN_nc23_A	Nautisch Centrum 2	1,50	43,7	39,1	38,2	48,2
TN_nc23_B	Nautisch Centrum 2	4,50	43,7	39,3	38,6	48,6
TN_nc23_C	Nautisch Centrum 2	7,50	43,8	39,6	38,8	48,8
TN_nc23_D	Nautisch Centrum 2	10,50	44,1	39,9	39,1	49,1
TN_nc23_E	Nautisch Centrum 2	13,50	44,7	40,6	39,7	49,7
TN_nc23_F	Nautisch Centrum 2	19,00	45,0	40,8	39,7	49,7
TN_nc24_A	Nautisch Centrum 2	1,50	47,6	41,2	40,0	50,0
TN_nc24_B	Nautisch Centrum 2	4,50	48,2	42,2	41,2	51,2
TN_nc24_C	Nautisch Centrum 2	7,50	49,2	43,0	42,1	52,1
TN_nc24_D	Nautisch Centrum 2	10,50	50,1	43,8	43,0	53,0
TN_nc24_E	Nautisch Centrum 2	13,50	51,2	45,3	44,8	54,8
TN_nc24_F	Nautisch Centrum 2	19,00	53,9	46,4	46,0	56,0
TN_nc25_A	Nautisch Centrum 2	1,50	43,0	35,5	34,4	44,4
TN_nc25_B	Nautisch Centrum 2	4,50	43,4	35,5	34,4	44,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc25_C	Nautisch Centrum 2	7,50	43,7	34,8	33,5	43,7
TN_nc25_D	Nautisch Centrum 2	10,50	43,8	33,0	31,7	43,8
TN_nc25_E	Nautisch Centrum 2	13,50	44,3	33,5	32,2	44,3
TN_nc25_F	Nautisch Centrum 2	19,00	44,2	31,8	28,8	44,2
TN_NF007_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	51,3	43,8	43,8	53,8
TN_NF007_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	51,4	43,7	43,7	53,7
TN_NF007_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	51,3	43,9	43,8	53,8
TN_NF007_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	51,5	44,5	44,3	54,3
TN_NF007_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	51,9	45,0	44,8	54,8
TN_NF007_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	52,3	45,6	45,3	55,3
TN_NF009_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	51,1	43,7	43,4	53,4
TN_NF009_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	51,3	43,6	43,2	53,2
TN_NF009_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	51,2	44,0	43,6	53,6
TN_NF009_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	51,5	44,6	44,2	54,2
TN_NF009_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	52,0	45,4	44,9	54,9
TN_NF009_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	52,5	45,9	45,4	55,4
TN_NF107_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	53,0	46,3	46,0	56,0
TN_NF107_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	52,9	46,0	45,7	55,7
TN_NF107_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	53,2	45,9	45,6	55,6
TN_NF107_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	53,5	46,1	45,8	55,8
TN_NF107_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	53,7	46,2	45,9	55,9
TN_NF107_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	53,8	46,2	46,0	56,0
TN_NF109_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	52,9	46,0	45,4	55,4
TN_NF109_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	53,5	46,3	45,7	55,7
TN_NF109_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	53,9	46,5	45,9	55,9
TN_NF109_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	54,2	46,5	46,0	56,0
TN_NF109_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	54,4	46,6	46,0	56,0
TN_NF109_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	54,3	46,6	46,0	56,0
TN_NF207_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	53,9	46,3	46,0	56,0
TN_NF209_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	54,4	46,6	46,0	56,0
TN_PGS01_A	PGS	1,50	36,7	30,6	29,7	39,7
TN_PGS01_B	PGS	4,50	36,7	30,5	29,6	39,6
TN_PGS01_C	PGS	7,50	37,0	30,9	29,9	39,9
TN_PGS01_D	PGS	10,50	39,3	33,3	32,3	42,3
TN_PGS01_E	PGS	13,50	44,2	37,6	36,6	46,6
TN_PGS01_F	PGS	16,50	44,6	38,2	37,2	47,2
TN_PGS02_A	PGS	1,50	44,0	36,8	36,0	46,0
TN_PGS02_B	PGS	4,50	44,3	36,6	35,8	45,8
TN_PGS02_C	PGS	7,50	44,2	36,5	35,6	45,6
TN_PGS02_D	PGS	10,50	44,0	36,8	35,8	45,8
TN_PGS02_E	PGS	13,50	44,3	37,8	36,8	46,8
TN_PGS02_F	PGS	16,50	44,6	38,1	37,1	47,1
TN_PGS03_A	PGS	1,50	43,8	35,8	34,7	44,7
TN_PGS03_B	PGS	4,50	44,1	35,7	34,6	44,6
TN_PGS03_C	PGS	7,50	43,9	35,6	34,4	44,4
TN_PGS03_D	PGS	10,50	43,7	35,6	34,5	44,5
TN_PGS03_E	PGS	13,50	43,8	36,4	35,3	45,3
TN_PGS03_F	PGS	16,50	44,1	36,7	35,6	45,6
TN_PGS04_A	PGS	1,50	35,1	28,9	27,8	37,8
TN_PGS04_B	PGS	4,50	35,3	29,3	28,2	38,2
TN_PGS04_C	PGS	7,50	35,7	29,8	28,6	38,6
TN_PGS04_D	PGS	10,50	34,9	29,6	28,7	38,7
TN_PGS04_E	PGS	13,50	36,0	30,7	29,9	39,9
TN_PGS04_F	PGS	16,50	36,6	29,7	29,4	39,4
TN_PGS05_A	PGS	1,50	38,0	27,9	26,6	38,0
TN_PGS05_B	PGS	4,50	38,0	28,2	26,9	38,0
TN_PGS05_C	PGS	7,50	37,9	28,7	27,4	37,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_PGS05_D	PGS	10,50	33,4	28,1	27,0	37,0
TN_PGS05_E	PGS	13,50	34,6	29,0	28,0	38,0
TN_PGS05_F	PGS	16,50	35,1	27,1	26,8	36,8
TN_PGS06_A	PGS	1,50	32,3	25,7	25,1	35,1
TN_PGS06_B	PGS	4,50	32,3	26,0	25,4	35,4
TN_PGS06_C	PGS	7,50	32,8	26,2	25,4	35,4
TN_PGS06_D	PGS	10,50	34,3	28,0	27,2	37,2
TN_PGS06_E	PGS	13,50	38,5	30,8	29,9	39,9
TN_PGS07_A	PGS	1,50	32,4	25,3	24,2	34,2
TN_PGS07_B	PGS	4,50	32,6	25,5	24,4	34,4
TN_PGS07_C	PGS	7,50	33,0	25,4	24,3	34,3
TN_PGS07_D	PGS	10,50	32,5	26,6	25,0	35,0
TN_PGS07_E	PGS	13,50	32,0	26,8	25,2	35,2
TN_PGS08_A	PGS	1,50	31,9	25,3	24,8	34,8
TN_PGS08_B	PGS	4,50	31,9	25,4	24,9	34,9
TN_PGS08_C	PGS	7,50	33,1	27,4	26,8	36,8
TN_PGS08_D	PGS	10,50	36,5	31,4	30,9	40,9
TN_PGS08_E	PGS	13,50	40,2	36,1	35,8	45,8
TN_PGS09_A	PGS	16,50	35,6	29,5	27,8	37,8
TN_PGS10_A	PGS	1,50	30,9	23,6	23,2	33,2
TN_PGS10_B	PGS	4,50	31,1	24,3	23,7	33,7
TN_PGS10_C	PGS	7,50	32,5	26,2	25,6	35,6
TN_PGS10_D	PGS	10,50	38,1	31,8	31,0	41,0
TN_PGS10_E	PGS	13,50	43,6	36,6	35,8	45,8
TN_U01_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	49,0	40,7	41,5	51,5
TN_U01_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	49,7	41,8	41,9	51,9
TN_U01_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	51,6	44,0	42,9	52,9
TN_U01_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	52,1	45,1	43,8	53,8
TN_U01_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	52,7	46,2	45,0	55,0
TN_U01_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	52,5	45,7	45,1	55,1
TN_U02_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	50,8	43,3	42,5	52,5
TN_U02_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	51,2	43,4	42,4	52,4
TN_U02_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	52,3	44,5	43,1	53,1
TN_U02_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	52,9	45,8	44,1	54,1
TN_U02_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	53,5	46,8	45,2	55,2
TN_U02_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	53,0	45,9	45,1	55,1
TN_U03_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	49,4	40,3	40,8	50,8
TN_U03_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	49,8	40,5	40,8	50,8
TN_U03_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	50,6	41,0	41,0	51,0
TN_U03_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	50,9	41,6	41,5	51,5
TN_U03_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	51,2	42,4	42,0	52,0
TN_U03_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	51,9	43,3	42,6	52,6
TN_U04_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	47,0	37,1	38,5	48,5
TN_U04_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	47,3	37,7	38,7	48,7
TN_U04_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	47,4	37,9	38,7	48,7
TN_U04_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	47,5	38,2	39,0	49,0
TN_U04_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	47,7	38,5	39,4	49,4
TN_U04_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	48,0	39,0	39,9	49,9
TN_U05_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	40,1	32,4	36,1	46,1
TN_U05_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	41,6	32,8	36,0	46,0
TN_U05_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	41,8	33,1	35,8	45,8
TN_U05_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	42,0	33,4	36,1	46,1
TN_U05_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	42,4	34,1	36,6	46,6
TN_U05_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	43,0	34,2	36,9	46,9
TN_U05a_A	nieuwbouw Uiterjoon	19,50	44,6	37,7	38,8	48,8
TN_U05a_B	nieuwbouw Uiterjoon	22,50	49,3	38,8	39,9	49,9
TN_U05a_C	nieuwbouw Uiterjoon	25,50	50,1	39,4	40,5	50,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoo en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_U06_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	43,0	38,5	36,4	46,4
TN_U06_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	44,6	39,9	37,8	47,8
TN_U06_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	46,6	41,8	39,1	49,1
TN_U06_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	47,1	42,7	39,8	49,8
TN_U06_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	48,1	43,7	41,0	51,0
TN_U06_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	48,8	44,6	42,2	52,2
TN_U07_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	46,0	39,3	40,5	50,5
TN_U07_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	47,1	40,4	40,8	50,8
TN_U07_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	49,0	43,3	42,1	52,1
TN_U07_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	50,0	44,6	43,1	53,1
TN_U07_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	50,9	45,8	44,5	54,5
TN_U07_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	50,4	45,3	44,6	54,6
TN_U08_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,8	44,4	44,2	54,2
TN_U08_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	53,0	45,8	44,9	54,9
TN_U08_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	53,3	46,0	45,2	55,2
TN_U09_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	48,0	43,4	43,2	53,2
TN_U09_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	50,2	45,5	45,0	55,0
TN_U09_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	50,8	46,0	45,4	55,4
TN_U10_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	41,1	37,2	35,8	45,8
TN_U10_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	45,0	41,3	39,2	49,2
TN_U10_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	46,1	42,5	40,8	50,8
TN_U11_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	38,9	34,7	32,9	42,9
TN_U11_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	40,0	35,4	33,6	43,6
TN_U11_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	40,8	36,5	34,5	44,5
TN_U11_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	41,3	37,2	35,1	45,1
TN_U11_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	42,3	38,6	36,9	46,9
TN_U11_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	43,2	39,7	38,4	48,4
TN_U12_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,4	42,3	42,7	52,7
TN_U12_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	52,0	43,0	43,0	53,0
TN_U12_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	52,3	43,3	43,3	53,3
TN_U13_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,3	44,3	44,1	54,1
TN_U13_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	53,0	45,8	45,5	55,5
TN_U13_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	53,3	46,0	45,8	55,8
TN_WT01_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,9	41,7	42,8	52,8
TN_WT01_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,7	42,6	43,5	53,5
TN_WT01_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,2	44,2	43,8	53,8
TN_WT01_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,7	46,0	44,3	54,3
TN_WT01_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,3	46,9	44,7	54,7
TN_WT01_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,6	46,9	44,9	54,9
TN_WT01a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,0	46,7	45,0	55,0
TN_WT01a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,2	47,0	45,1	55,1
TN_WT01a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,5	47,2	45,1	55,1
TN_WT01a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,6	47,1	44,7	54,7
TN_WT01a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,7	47,1	44,8	54,8
TN_WT01a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,8	47,1	44,8	54,8
TN_WT01b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	55,0	47,2	44,9	55,0
TN_WT02_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,0	41,4	42,8	52,8
TN_WT02_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	50,9	42,2	43,4	53,4
TN_WT02_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	51,6	44,1	43,7	53,7
TN_WT02_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,2	46,0	44,4	54,4
TN_WT02_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	52,7	46,7	44,7	54,7
TN_WT02_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,0	46,6	44,8	54,8
TN_WT02a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	53,4	46,7	44,9	54,9
TN_WT02a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	53,6	46,8	44,9	54,9
TN_WT02a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	53,8	46,9	44,9	54,9
TN_WT02a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,0	46,8	44,8	54,8
TN_WT02a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,1	46,9	44,6	54,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_WT02a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,3	46,8	44,6	54,6
TN_WT02b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,4	47,0	44,9	54,9
TN_WT03_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,6	42,4	44,1	54,1
TN_WT03_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,4	43,1	44,5	54,5
TN_WT03_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,0	44,7	44,9	54,9
TN_WT03_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,7	46,4	45,5	55,5
TN_WT03_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,3	47,2	45,9	55,9
TN_WT03_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,7	47,1	46,1	56,1
TN_WT03a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	53,9	47,3	46,2	56,2
TN_WT03a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,1	47,4	46,3	56,3
TN_WT03a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,3	47,6	46,4	56,4
TN_WT03a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,4	47,5	46,4	56,4
TN_WT03a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,6	47,6	46,2	56,2
TN_WT03a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,7	47,5	46,2	56,2
TN_WT03b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,8	47,6	46,2	56,2
TN_WT04_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,8	42,2	43,4	53,4
TN_WT04_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,5	42,5	43,7	53,7
TN_WT04_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,0	44,1	44,2	54,2
TN_WT04_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,8	45,7	44,8	54,8
TN_WT04_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,5	46,4	45,3	55,3
TN_WT04_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,9	46,5	45,6	55,6
TN_WT04a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,0	46,6	45,8	55,8
TN_WT04a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,0	46,7	46,0	56,0
TN_WT04a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,3	46,9	46,1	56,1
TN_WT04a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,4	47,0	46,0	56,0
TN_WT04a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,5	47,0	46,1	56,1
TN_WT04a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,6	47,0	46,1	56,1
TN_WT04b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,6	47,0	46,0	56,0
TN_WT05_A	nieuwbouw Vissershavenweg	1,50	34,5	26,6	25,9	35,9
TN_WT05_B	nieuwbouw Vissershavenweg	4,50	34,1	26,3	25,9	35,9
TN_WT05_C	nieuwbouw Vissershavenweg	7,50	33,5	26,9	25,8	35,8
TN_WT05_D	nieuwbouw Vissershavenweg	10,50	35,6	29,0	27,8	37,8
TN_WT05_E	nieuwbouw Vissershavenweg	13,50	35,3	28,8	27,3	37,3
TN_WT05_F	nieuwbouw Vissershavenweg	16,50	35,5	30,5	27,9	37,9
TN_WT05a_A	nieuwbouw Vissershavenweg	19,50	37,7	32,6	31,2	41,2
TN_WT05a_B	nieuwbouw Vissershavenweg	22,50	44,6	40,5	40,4	50,4
TN_WT05a_C	nieuwbouw Vissershavenweg	25,50	45,9	41,6	41,6	51,6
TN_WT05a_D	nieuwbouw Vissershavenweg	28,50	46,5	41,5	41,3	51,3
TN_WT05a_E	nieuwbouw Vissershavenweg	31,50	46,9	41,6	41,4	51,4
TN_WT05a_F	nieuwbouw Vissershavenweg	34,50	46,9	41,5	41,5	51,5
TN_WT05b_A	nieuwbouw Vissershavenweg	37,50	45,7	39,9	40,4	50,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven

Rekenresultaten Rekenmodel IL

263915
bijlage 2

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden il incl scheepsonderhoudsbedri - bestaande sit bij Uiterjoon en Vissershavenweg 55-67
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
IL bst_02_A	Vissershavenweg 67/69 bestaand	1,50	51,0	42,1	40,5	51,0	
IL bst_02_B	Vissershavenweg 67/69 bestaand	4,50	51,9	42,3	40,9	51,9	
IL bst_02_C	Vissershavenweg 67/69 bestaand	7,50	52,4	43,5	42,3	52,4	
IL bst_03_A	Vissershavenweg 58/59 bestaand	1,50	52,5	41,7	42,6	52,6	
IL bst_03_B	Vissershavenweg 58/59 bestaand	4,50	52,6	42,0	42,8	52,8	
IL bst_03_C	Vissershavenweg 58/59 bestaand	7,50	52,8	42,8	43,5	53,5	
IL bst_03_D	Vissershavenweg 58/59 bestaand	10,50	53,2	43,8	44,2	54,2	
IL bst_04_A	Vissershavenweg bestaand	1,50	51,8	42,1	43,4	53,4	
IL bst_04_B	Vissershavenweg bestaand	4,50	51,4	42,5	43,7	53,7	
IL bst_04_C	Vissershavenweg bestaand	7,50	51,9	44,0	44,2	54,2	
IL bst_04a_A	Vissershavenweg bestaand	1,50	51,1	41,3	42,8	52,8	
IL bst_04a_B	Vissershavenweg bestaand	4,50	51,0	42,2	43,4	53,4	
IL bst_04a_C	Vissershavenweg bestaand	7,50	51,6	44,1	43,8	53,8	
IL bst_62_A	Vissershavenstraat 20/22 bestaand	1,50	44,7	39,1	37,4	47,4	
IL bst_62_B	Vissershavenstraat 20/22 bestaand	4,50	45,4	39,6	38,6	48,6	
IL bst_62_C	Vissershavenstraat 20/22 bestaand	7,50	47,2	40,6	39,9	49,9	
IL bst_u01_A	Uiterjoon bestaand	1,50	50,0	41,5	41,8	51,8	
IL bst_u01_B	Uiterjoon bestaand	4,50	50,3	41,8	41,9	51,9	
IL bst_u01_C	Uiterjoon bestaand	7,50	51,1	42,3	42,1	52,1	
IL bst_u01_D	Uiterjoon bestaand	10,50	51,6	43,0	42,5	52,5	
IL bst_u01_E	Uiterjoon bestaand	13,50	51,6	43,4	42,8	52,8	
IL bst_u01_F	Uiterjoon bestaand	19,00	51,7	42,9	43,3	53,3	
ILbst_01_A	Uiterjoon bestaand	1,50	50,0	42,2	42,0	52,0	
ILbst_01_B	Uiterjoon bestaand	4,50	50,4	42,5	42,1	52,1	
ILbst_01_C	Uiterjoon bestaand	7,50	51,5	43,4	42,5	52,5	
ILbst_01_D	Uiterjoon bestaand	10,50	52,0	44,5	43,4	53,4	
ILbst_01_E	Uiterjoon bestaand	13,50	52,5	45,7	44,6	54,6	
ILbst_01_F	Uiterjoon bestaand	19,00	52,6	45,5	45,0	55,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_01_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	7,50	52,3	44,2	43,7	53,7
IL_01_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	10,50	52,8	46,0	44,3	54,3
IL_01_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	13,50	53,4	46,9	44,6	54,6
IL_01_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	16,50	53,7	46,9	44,9	54,9
IL_01_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	19,50	54,1	46,8	45,0	55,0
IL_01_F	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	22,50	54,4	47,0	45,0	55,0
IL_01a_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	25,50	54,6	47,2	45,0	55,0
IL_01a_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	28,50	54,7	47,1	44,7	54,7
IL_01a_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	31,50	54,9	47,1	44,8	54,9
IL_01a_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	34,50	55,0	47,1	44,8	55,0
IL_01a_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	37,50	55,1	47,2	44,8	55,1
IL_02_A	Vissershavenweg 67/69	5,00	52,0	42,4	41,2	52,0
IL_02_B	Vissershavenweg 67/69	9,00	52,5	43,9	42,8	52,8
IL_03_A	Vissershavenweg 58/59	5,00	52,8	42,1	42,8	52,8
IL_03_B	Vissershavenweg 58/59	8,00	53,0	43,1	43,6	53,6
IL_03_C	Vissershavenweg 58/59	11,00	53,5	44,0	44,3	54,3
IL_03a_D	Vissershavenweg 58/59	19,00	54,9	45,6	45,5	55,5
IL_05_A	Treilerweg/Schokkerweg	5,00	50,2	42,8	41,9	51,9
IL_05_B	Treilerweg/Schokkerweg	18,00	55,5	49,7	46,1	56,1
IL_06_A	Schokkerweg 6-8	5,00	53,4	45,7	42,3	53,4
IL_06_B	Schokkerweg 6-8	9,00	55,5	49,3	43,9	55,5
IL_07_A	Schokkerweg/Zeeslswg/50 m Auto	5,00	50,0	42,3	40,4	50,4
IL_07_B	Schokkerweg/Zeeslswg/50 m Auto	22,00	53,8	46,7	43,3	53,8
IL_08_A	Schokkerweg 22	5,00	50,4	42,8	41,0	51,0
IL_08_B	Schokkerweg 22	22,00	53,5	46,5	43,8	53,8
IL_09_A	Schokkerweg 24/28	5,00	48,4	41,1	40,2	50,2
IL_09_B	Schokkerweg 24/28	9,50	50,2	44,0	41,6	51,6
IL_10_A	Schokkerweg 64/66	5,00	45,7	40,0	38,7	48,7
IL_10_B	Schokkerweg 64/66	9,00	47,3	41,0	39,5	49,5
IL_11_A	flat Westduinweg	27,00	46,4	40,8	39,7	49,7
IL_13_A	Dr. Lelykade 42	7,50	47,0	42,6	40,5	50,5
IL_13_B	Dr. Lelykade 42	11,50	47,9	43,3	40,9	50,9
IL_14_A	Dr. Lelykade 62	7,50	47,5	42,3	40,3	50,3
IL_14a_B	Dr. Lelykade 62	25,00	50,5	45,0	43,2	53,2
IL_15_A	Dr. Lelykade 110	1,50	46,0	41,1	39,6	49,6
IL_15_B	Dr. Lelykade 110	7,50	46,7	41,0	39,6	49,6
IL_15_C	Dr. Lelykade 110	13,50	48,8	42,0	40,6	50,6
IL_15_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,8	43,1	41,7	51,7
IL_15a_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,8	43,2	41,7	51,7
IL_16_A	Dr. Lelykade 158	1,50	46,2	40,9	39,8	49,8
IL_16_B	Dr. Lelykade 158	7,50	46,3	40,9	40,1	50,1
IL_16_C	Dr. Lelykade 158	13,50	48,1	41,9	41,0	51,0
IL_16_D	Dr. Lelykade 158	19,50	49,2	42,9	42,0	52,0
IL_16_E	Dr. Lelykade 158	23,00	49,7	43,6	42,5	52,5
IL_17_A	Dr. Lelykade 200	1,50	47,2	38,9	37,8	47,8
IL_17_B	Dr. Lelykade 200	19,00	48,0	40,3	39,5	49,5
IL_17a_B	Dr. Lelykade 200	7,50	46,8	38,8	37,8	47,8
IL_17a_C	Dr. Lelykade 200	13,50	47,2	39,5	38,7	48,7
IL_17a_D	Dr. Lelykade 200	19,50	48,1	40,4	39,6	49,6
IL_17a_E	Dr. Lelykade 200	23,50	48,9	41,2	40,4	50,4
IL_18_A	Dr. Lelykade 240	1,50	31,6	26,2	24,4	34,4
IL_18_B	Dr. Lelykade 240	7,50	37,9	32,2	30,2	40,2
IL_18_C	Dr. Lelykade 240	13,50	38,0	32,2	30,5	40,5
IL_18_D	Dr. Lelykade 240	19,50	39,2	34,1	32,7	42,7
IL_18_E	Dr. Lelykade 240	23,50	40,9	35,1	34,1	44,1
IL_19_A	Dr. Lelykade	1,50	31,5	26,4	24,5	34,5
IL_19_B	Dr. Lelykade	7,50	39,7	34,1	32,6	42,6
IL_19a_C	Dr. Lelykade	13,50	40,1	34,7	33,4	43,4
IL_19a_D	Dr. Lelykade	19,50	40,9	35,5	34,3	44,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_19a_E	Dr. Lelykade	23,50	42,0	36,5	35,4	45,4
IL_20_A	Dr.Lelykade	1,50	41,5	35,3	33,7	43,7
IL_20_B	Dr.Lelykade	7,50	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_20a_C	Dr.Lelykade	13,50	41,8	35,6	34,3	44,3
IL_20a_D	Dr.Lelykade	19,50	42,9	36,8	35,5	45,5
IL_20a_E	Dr.Lelykade	23,50	44,8	38,3	37,2	47,2
IL_21_A	Dr. Lelykade 242	5,00	35,8	30,6	29,2	39,2
IL_55_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	35,0	30,4	29,6	39,6
IL_61_A	Nieuwbouw sluisje	15,00	34,6	29,5	28,9	38,9
IL_62_A	Vissershavenstraat 20/22	15,30	49,1	42,8	41,9	51,9
IL_75_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	34,6	29,5	28,5	38,5
IL_h01_A	Hellingweg 121	1,50	54,2	45,1	44,5	54,5
IL_h01_B	Hellingweg 121	4,50	55,1	45,2	44,9	55,1
IL_h01_C	Hellingweg 121	7,50	55,8	46,1	45,7	55,8
IL_h02_A	Hellingweg 121	1,50	55,0	45,2	44,7	55,0
IL_h02_B	Hellingweg 121	4,50	55,6	45,2	45,1	55,6
IL_h02_C	Hellingweg 121	7,50	56,4	46,3	46,1	56,4
IL_h03_A	Hellingweg 121	1,50	54,7	45,1	44,6	54,7
IL_h03_B	Hellingweg 121	4,50	55,3	45,2	44,9	55,3
IL_h03_C	Hellingweg 121	7,50	56,1	46,2	45,9	56,1
IL_h04_A	Hellingweg 121	1,50	48,1	39,7	38,8	48,8
IL_h04_B	Hellingweg 121	4,50	49,4	39,7	38,8	49,4
IL_h04_C	Hellingweg 121	7,50	50,1	40,4	39,5	50,1
IL_h05_A	Hellingweg 121	1,50	48,9	39,7	39,4	49,4
IL_h05_B	Hellingweg 121	4,50	49,2	40,6	40,1	50,1
IL_h05_C	Hellingweg 121	7,50	49,8	41,2	40,9	50,9
IL_h06_B	Hellingweg 121	4,50	43,2	36,2	35,8	45,8
IL_h06_C	Hellingweg 121	7,50	44,5	37,4	36,8	46,8
IL_h07_B	Hellingweg 121	4,50	43,8	37,4	36,7	46,7
IL_h07_C	Hellingweg 121	7,50	45,1	36,5	35,8	45,8
IL_h08_A	Hellingweg 121	1,50	48,0	41,9	40,6	50,6
IL_h08_B	Hellingweg 121	4,50	48,9	41,7	40,7	50,7
IL_h08_C	Hellingweg 121	7,50	49,8	42,3	41,0	51,0
IL_Lely02a_A	rond huisnr 44	7,50	47,2	42,4	40,2	50,2
IL_Lely02b_B	rond huisnr 44	26,00	50,1	44,9	43,0	53,0
IL_Lely03_A	rond huisnr 42	7,50	47,2	42,5	40,2	50,2
IL_Lely03_B	rond huisnr 42	26,00	50,1	44,8	42,9	52,9
IL_Lely04_A	rond huisnr 42	7,50	46,9	42,5	40,3	50,3
IL_Lely04_B	rond huisnr 42	11,50	48,0	43,3	40,9	50,9
IL_Lely05_A	rond huisnr 38	7,50	46,9	42,6	40,6	50,6
IL_Lely05_B	rond huisnr 38	11,50	47,8	43,1	40,8	50,8
IL_Lely06a_A	rond huisnr 36	7,50	46,9	42,4	40,5	50,5
IL_Lely06b_B	rond huisnr 36	20,00	48,8	44,0	41,9	51,9
IL_Lely07_A	rond huisnr 36	7,50	46,9	42,2	40,5	50,5
IL_Lely07_B	rond huisnr 36	20,00	48,6	43,8	41,7	51,7
IL_Lely08_A	rond huisnr 36	7,50	46,9	42,1	40,4	50,4
IL_Lely08_B	rond huisnr 36	11,50	47,2	42,6	40,7	50,7
IL_Lely09_A	rond huisnr 34	7,50	46,5	41,6	40,1	50,1
IL_Lely09_B	rond huisnr 34	26,00	48,8	43,8	42,1	52,1
IL_Lely10_A	rond huisnr 34	7,50	46,2	41,5	40,0	50,0
IL_Lely10_B	rond huisnr 34	20,00	48,0	43,1	41,3	51,3
IL_Lely10_C	rond huisnr 34	26,00	48,7	43,6	41,9	51,9
IL_LelyL_A	Lelykade 150-154 links	5,20	46,2	40,9	39,9	49,9
IL_LelyL_B	Lelykade 150-154 links	8,10	46,5	40,9	40,1	50,1
IL_LelyL_C	Lelykade 150-154 links	11,10	47,3	41,4	40,6	50,6
IL_LelyL_D	Lelykade 150-154 links	14,10	48,3	41,9	41,0	51,0
IL_LelyL_E	Lelykade 150-154 links	17,00	48,8	42,4	41,5	51,5
IL_LelyL_F	Lelykade 150-154 links	23,00	49,7	43,5	42,5	52,5
IL_LelyR_A	Lelykade 150-154 rechts	5,20	46,6	40,8	39,8	49,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_LelyR_B	Lelykade 150-154 rechts	8,10	46,9	40,9	40,0	50,0
IL_LelyR_C	Lelykade 150-154 rechts	11,10	47,6	41,3	40,5	50,5
IL_LelyR_D	Lelykade 150-154 rechts	14,10	48,5	41,8	40,9	50,9
IL_LelyR_E	Lelykade 150-154 rechts	17,00	49,0	42,3	41,4	51,4
IL_LelyR_F	Lelykade 150-154 rechts	23,00	49,8	43,4	42,4	52,4
IL_ST3B01_A	Stap3Besluit	5,00	34,1	29,7	27,4	37,4
IL_ST3B01_B	Stap3Besluit	9,00	39,1	32,9	31,1	41,1
IL_ST3B01_C	Stap3Besluit	14,00	39,4	33,2	31,6	41,6
IL_ST3B01_D	Stap3Besluit	19,00	40,0	34,4	33,1	43,1
IL_ST3B01_E	Stap3Besluit	24,00	41,8	35,7	34,7	44,7
IL_ST3B02_A	Stap3Besluit	5,00	35,5	30,4	28,2	38,2
IL_ST3B02_B	Stap3Besluit	9,00	39,9	34,1	32,5	42,5
IL_ST3B02_C	Stap3Besluit	14,00	40,4	34,4	32,9	42,9
IL_ST3B02_D	Stap3Besluit	19,00	40,9	35,3	33,8	43,8
IL_ST3B02_E	Stap3Besluit	24,00	42,7	37,0	36,0	46,0
IL_ST3B03_A	Stap3Besluit	5,00	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_B	Stap3Besluit	9,00	41,6	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_C	Stap3Besluit	14,00	41,9	35,7	34,4	44,4
IL_ST3B03_D	Stap3Besluit	19,00	42,9	36,7	35,3	45,3
IL_ST3B03_E	Stap3Besluit	24,00	45,0	38,4	37,3	47,3
IL_ST3B04_A	Stap3Besluit	5,00	44,8	37,2	35,9	45,9
IL_ST3B04_B	Stap3Besluit	9,00	46,8	39,5	38,3	48,3
IL_ST3B04_C	Stap3Besluit	14,00	45,2	37,8	36,8	46,8
IL_ST3B04_D	Stap3Besluit	19,00	46,1	38,6	37,6	47,6
IL_ST3B04_E	Stap3Besluit	24,00	47,7	40,0	39,1	49,1
IL_ST3B05_A	Stap3Besluit	5,00	47,4	39,2	38,4	48,4
IL_ST3B05_B	Stap3Besluit	9,00	49,4	41,9	41,1	51,1
IL_ST3B05_C	Stap3Besluit	14,00	50,3	42,8	41,9	51,9
IL_ST3B05_D	Stap3Besluit	19,00	51,1	43,6	42,8	52,8
IL_ST3B05_E	Stap3Besluit	24,00	51,8	44,5	43,7	53,7
IL_ST3B06_A	Stap3Besluit	5,00	46,0	41,1	40,1	50,1
IL_ST3B06_B	Stap3Besluit	9,00	46,7	41,2	40,4	50,4
IL_ST3B06_C	Stap3Besluit	14,00	48,4	42,1	41,2	51,2
IL_ST3B06_D	Stap3Besluit	19,00	49,3	43,0	42,0	52,0
IL_ST3B07_A	Stap3Besluit	5,00	47,4	41,2	39,7	49,7
IL_ST3B07_B	Stap3Besluit	9,00	48,3	41,6	40,0	50,0
IL_ST3B07_C	Stap3Besluit	14,00	49,4	42,6	40,9	50,9
IL_ST3B07_D	Stap3Besluit	19,00	50,1	43,5	41,9	51,9
IL_ST3B07_E	Stap3Besluit	24,00	50,6	44,2	42,8	52,8
IL_ST3B08_A	Stap3Besluit	5,00	47,3	41,8	39,9	49,9
IL_ST3B08_B	Stap3Besluit	9,00	47,9	42,9	40,7	50,7
IL_ST3B08_C	Stap3Besluit	14,00	48,8	43,9	41,6	51,6
IL_ST3B08_D	Stap3Besluit	19,00	49,6	44,5	42,4	52,4
IL_ST3B08_E	Stap3Besluit	24,00	50,2	45,1	43,1	53,1
TN_101_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	30,4	24,9	25,0	35,0
TN_101_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,5	24,8	25,0	35,0
TN_101_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,8	24,8	25,0	35,0
TN_101_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	31,0	25,1	25,2	35,2
TN_101_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,1	25,4	25,5	35,5
TN_101_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,3	25,7	25,8	35,8
TN_101a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,7	26,2	26,2	36,2
TN_102_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	31,0	25,0	25,2	35,2
TN_102_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,6	24,5	24,8	34,8
TN_102_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,8	24,8	25,0	35,0
TN_102_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	30,9	25,0	25,2	35,2
TN_102_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,1	25,3	25,4	35,4
TN_102_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,1	25,4	25,4	35,4
TN_102a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,5	25,9	25,9	35,9
TN_103_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	36,0	30,0	29,8	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_103_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	33,7	28,3	28,5	38,5
TN_103_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	33,9	28,5	28,6	38,6
TN_103_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	34,1	28,8	28,9	38,9
TN_103_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	34,3	28,8	29,0	39,0
TN_103_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	34,0	29,2	29,3	39,3
TN_103a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	33,1	27,8	27,8	37,8
TN_104_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	44,8	39,3	39,5	49,5
TN_104_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	44,6	39,0	39,2	49,2
TN_104_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	44,7	39,1	39,3	49,3
TN_104_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	44,9	39,4	39,6	49,6
TN_104_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	44,9	39,7	39,8	49,8
TN_104_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	44,1	39,8	40,0	50,0
TN_104a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	42,9	39,0	38,9	48,9
TN_105_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	48,6	42,7	42,7	52,7
TN_105_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	48,7	42,7	42,6	52,6
TN_105_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	48,9	42,9	42,9	52,9
TN_105_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	49,1	43,2	43,2	53,2
TN_105_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	49,3	43,4	43,4	53,4
TN_105_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	48,9	43,2	43,3	53,3
TN_105a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	48,2	43,0	42,8	52,8
TN_106_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	52,6	46,9	46,9	56,9
TN_106_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	52,8	46,9	46,9	56,9
TN_106_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	53,1	47,2	47,2	57,2
TN_106_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	53,4	47,6	47,6	57,6
TN_106_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	53,6	47,7	47,7	57,7
TN_106_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	53,5	47,7	47,7	57,7
TN_106a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	53,4	47,6	47,6	57,6
TN_107_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,6	48,4	48,4	58,4
TN_107_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	54,0	48,5	48,6	58,6
TN_107_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,4	48,8	48,9	58,9
TN_107_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,6	49,0	49,0	59,0
TN_107_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,5	49,0	49,0	59,0
TN_107_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,5	49,0	49,0	59,0
TN_107a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,5	48,9	49,0	59,0
TN_108_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	45,4	38,1	38,3	48,3
TN_108_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	45,4	38,0	38,2	48,2
TN_108_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	45,4	38,1	38,2	48,2
TN_108_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,4	38,2	38,3	48,3
TN_108_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	45,4	38,5	38,5	48,5
TN_108_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	45,5	38,9	38,9	48,9
TN_108a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	46,1	39,9	39,9	49,9
TN_109_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	32,5	26,6	26,5	36,5
TN_109_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	31,7	25,8	25,7	35,7
TN_109_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	31,8	25,7	25,7	35,7
TN_109_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	32,1	26,0	25,9	35,9
TN_109_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	32,3	26,5	26,4	36,4
TN_109_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	32,8	27,2	27,0	37,0
TN_109a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	33,8	28,3	28,1	38,1
TN_110_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	31,4	26,3	26,5	36,5
TN_110_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,3	25,7	25,6	35,6
TN_110_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,4	25,5	25,5	35,5
TN_110_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,8	25,8	25,7	35,7
TN_110_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	31,2	26,3	26,2	36,2
TN_110_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	31,7	27,0	26,9	36,9
TN_110a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	33,0	28,4	28,3	38,3
TN_111_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	31,1	24,2	24,1	34,1
TN_111_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,3	23,5	23,5	33,5
TN_111_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,5	24,0	23,8	33,8
TN_111_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,6	24,3	24,1	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_111_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	30,6	24,1	24,0	34,0
TN_111_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	30,8	24,2	24,1	34,1
TN_111a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	32,1	25,7	25,6	35,6
TN_112_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	34,5	29,1	28,6	38,6
TN_112_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	36,8	31,7	31,0	41,0
TN_112_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	41,3	35,4	34,7	44,7
TN_113_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	33,7	28,3	28,1	38,1
TN_113_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	34,7	29,1	28,8	38,8
TN_113_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	38,3	33,4	32,8	42,8
TN_114_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	52,8	46,9	46,9	56,9
TN_114_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	53,1	47,1	47,1	57,1
TN_114_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	53,3	47,6	47,6	57,6
TN_114_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	53,6	47,9	47,9	57,9
TN_114_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	53,8	47,9	47,9	57,9
TN_114_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	53,9	48,0	48,0	58,0
TN_114a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	53,8	47,9	47,9	57,9
TN_115_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	50,8	44,4	44,4	54,4
TN_115_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	51,2	44,7	44,8	54,8
TN_115_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	51,5	45,3	45,4	55,4
TN_115_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	51,8	45,8	45,8	55,8
TN_115_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	52,0	45,8	45,8	55,8
TN_115_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	52,1	45,9	45,9	55,9
TN_115a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	51,9	45,8	45,8	55,8
TN_116_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	43,8	33,9	33,8	43,8
TN_116_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	43,8	34,0	33,9	43,9
TN_116_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	44,4	34,4	34,3	44,4
TN_116_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,0	35,1	35,0	45,0
TN_117_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	34,2	27,7	27,3	37,3
TN_117_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	34,2	27,9	27,5	37,5
TN_117_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	34,7	28,3	27,9	37,9
TN_117_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	35,3	28,8	28,5	38,5
TN_118_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	52,9	47,0	47,0	57,0
TN_118_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	53,2	47,3	47,3	57,3
TN_118_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	53,5	47,8	47,8	57,8
TN_118_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	53,7	48,0	48,0	58,0
TN_118_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	53,9	48,1	48,1	58,1
TN_118_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	53,9	48,2	48,1	58,1
TN_118a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	53,9	48,1	48,1	58,1
TN_119_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	48,7	43,8	43,7	53,7
TN_119_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	49,0	44,0	44,0	54,0
TN_119_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,3	44,2	44,2	54,2
TN_119_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,6	44,4	44,4	54,4
TN_119_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	49,8	44,5	44,4	54,4
TN_119_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	49,8	44,4	44,4	54,4
TN_119a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	49,7	44,2	44,1	54,1
TN_120_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	44,8	40,4	40,4	50,4
TN_120_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	45,4	40,8	40,7	50,7
TN_120_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	46,2	41,5	41,5	51,5
TN_120_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	46,5	41,9	41,8	51,8
TN_121_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	37,0	33,7	33,7	43,7
TN_121_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	37,5	34,5	34,4	44,4
TN_121_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	38,3	35,3	35,3	45,3
TN_121_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	38,8	35,6	35,5	45,5
TN_122_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	32,6	26,1	26,3	36,3
TN_122_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	32,7	26,2	26,4	36,4
TN_122_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	32,9	26,5	26,7	36,7
TN_122_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	34,1	27,9	27,8	37,8
TN_123_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	33,4	26,8	26,8	36,8
TN_123_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	33,6	27,0	27,0	37,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_123_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	33,9	27,5	27,4	37,4
TN_123_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	34,7	28,7	28,5	38,5
TN_124_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	43,4	35,8	35,0	45,0
TN_124_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	43,7	35,7	34,8	44,8
TN_124_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	43,6	35,5	34,7	44,7
TN_124_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	43,5	35,8	35,0	45,0
TN_125_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	49,7	42,4	42,3	52,3
TN_125_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	49,7	42,3	42,1	52,1
TN_125_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,6	42,4	42,2	52,2
TN_125_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,6	42,8	42,6	52,6
TN_125_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	50,0	43,3	43,1	53,1
TN_125_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	50,4	43,8	43,6	53,6
TN_125a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	50,8	44,2	44,0	54,0
TN_126_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	49,5	42,4	42,4	52,4
TN_126_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	49,6	42,4	42,3	52,3
TN_126_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,5	42,5	42,4	52,4
TN_126_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,6	42,9	42,8	52,8
TN_126_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	50,0	43,5	43,3	53,3
TN_126_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	50,5	43,9	43,8	53,8
TN_126a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	50,9	44,2	44,1	54,1
TN_127_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	37,6	33,4	33,4	43,4
TN_127_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	37,4	32,3	32,3	42,3
TN_127_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	37,5	32,9	33,0	43,0
TN_128_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	33,7	27,6	27,5	37,5
TN_128_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	34,0	28,2	28,1	38,1
TN_128_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	36,1	30,8	30,7	40,7
TN_129_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	34,3	29,6	29,4	39,4
TN_129_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	34,9	30,4	30,1	40,1
TN_129_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	36,3	31,8	31,5	41,5
TN_130_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	29,8	23,5	23,1	33,1
TN_130_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	28,9	22,6	22,4	32,4
TN_130_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,1	22,9	22,6	32,6
TN_130_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	29,3	23,1	22,8	32,8
TN_130_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	29,6	23,5	23,3	33,3
TN_130_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	30,1	24,3	24,0	34,0
TN_130a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	31,4	25,5	25,0	35,0
TN_131_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	28,3	21,0	20,9	30,9
TN_131_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	27,7	20,8	20,6	30,6
TN_131_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	27,7	20,8	20,7	30,7
TN_131_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	27,8	21,0	20,8	30,8
TN_131_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	27,9	21,3	21,1	31,1
TN_131_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	28,2	21,7	21,4	31,4
TN_131a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	28,9	22,6	22,3	32,3
TN_132_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	27,5	19,9	19,7	29,7
TN_132_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	27,2	19,7	19,5	29,5
TN_132_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	27,0	19,6	19,4	29,4
TN_132_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	26,9	19,7	19,5	29,5
TN_132_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	27,1	20,1	19,8	29,8
TN_132_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	27,4	20,7	20,3	30,3
TN_132a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	28,3	21,3	21,0	31,0
TN_133_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	30,3	24,3	23,4	33,4
TN_133_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	30,2	24,3	23,3	33,3
TN_133_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	30,3	24,5	23,6	33,6
TN_133_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,8	25,2	24,3	34,3
TN_134_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	29,9	23,4	22,9	32,9
TN_134_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	29,7	23,3	22,7	32,7
TN_134_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,6	23,3	22,6	32,6
TN_134_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,0	23,6	22,9	32,9
TN_135_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	32,6	26,1	25,9	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_135_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	32,7	26,4	26,2	36,2
TN_135_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	33,3	26,8	26,7	36,7
TN_135_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	34,0	28,5	28,3	38,3
TN_136_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	34,4	27,5	27,5	37,5
TN_136_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	34,6	27,9	27,9	37,9
TN_136_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	35,3	28,6	28,5	38,5
TN_136_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	36,8	29,8	29,7	39,7
TN_137_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	35,1	29,6	29,2	39,2
TN_137_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	37,4	32,5	31,8	41,8
TN_137_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	41,8	35,6	35,0	45,0
TN_138_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	38,3	32,4	31,6	41,6
TN_138_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	41,5	34,4	33,7	43,7
TN_138_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	43,5	36,9	36,5	46,5
TN_139_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	37,6	30,1	29,7	39,7
TN_139_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	39,7	32,9	32,4	42,4
TN_139_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	42,0	34,9	34,7	44,7
TN_140_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	36,4	28,7	28,3	38,3
TN_140_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	36,5	29,2	28,9	38,9
TN_140_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	37,0	30,1	29,8	39,8
TN_140_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	38,0	31,1	30,8	40,8
TN_141_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	33,1	26,4	26,0	36,0
TN_141_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	33,1	26,6	26,2	36,2
TN_141_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,4	27,1	26,7	36,7
TN_141_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,9	29,0	28,6	38,6
TN_142_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	34,8	28,3	28,0	38,0
TN_142_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	34,8	28,3	28,0	38,0
TN_142_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	34,8	28,6	28,2	38,2
TN_142_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,3	29,1	28,8	38,8
TN_143_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	35,6	28,9	28,7	38,7
TN_143_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	35,4	28,8	28,5	38,5
TN_143_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	35,4	28,7	28,5	38,5
TN_143_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,5	29,2	28,9	38,9
TN_144_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,6	26,9	26,8	36,8
TN_144_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,9	27,1	27,0	37,0
TN_144_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,6	28,0	27,7	37,7
TN_144_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,8	29,6	29,3	39,3
TN_145_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,4	27,0	26,9	36,9
TN_145_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,7	27,2	27,1	37,1
TN_145_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,3	27,9	27,7	37,7
TN_145_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,6	29,6	29,4	39,4
TN_146_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	41,7	35,5	35,3	45,3
TN_146_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	41,8	36,2	36,1	46,1
TN_146_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	42,5	37,0	36,9	46,9
TN_146_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	43,1	37,4	37,3	47,3
TN_147_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,9	26,1	25,8	35,8
TN_147_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	32,9	26,3	26,1	36,1
TN_147_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	33,3	27,0	26,7	36,7
TN_147_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	34,5	28,7	28,3	38,3
TN_147_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	35,9	31,1	30,9	40,9
TN_148_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	29,9	23,5	23,4	33,4
TN_148_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	29,9	23,7	23,6	33,6
TN_148_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	30,2	24,2	24,1	34,1
TN_148_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	31,3	25,6	25,6	35,6
TN_148_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	33,8	26,9	26,8	36,8
TN_149_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	31,5	25,1	24,4	34,4
TN_149_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	31,6	25,6	24,9	34,9
TN_149_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	32,0	26,2	25,5	35,5
TN_149_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	33,0	27,6	26,9	36,9
TN_149_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	34,3	28,5	27,3	37,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_150_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	38,8	27,3	25,6	38,8
TN_150_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	38,8	28,9	26,9	38,8
TN_150_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	38,8	29,4	27,1	38,8
TN_150_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	38,9	29,9	27,5	38,9
TN_150_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,8	30,2	27,8	38,8
TN_151_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	40,4	33,7	32,3	42,3
TN_151_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	39,7	29,2	27,4	39,7
TN_151_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	39,7	29,9	27,8	39,7
TN_151_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	39,8	30,5	28,2	39,8
TN_151_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	40,3	31,3	29,2	40,3
TN_152_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,6	27,9	26,6	36,6
TN_152_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	32,0	25,4	24,1	34,1
TN_152_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	32,2	25,8	24,5	34,5
TN_152_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	32,8	26,6	25,3	35,3
TN_152_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,8	32,1	30,9	40,9
TN_153_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	30,2	23,0	22,8	32,8
TN_153_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	29,8	23,2	23,0	33,0
TN_153_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	29,9	23,6	23,4	33,4
TN_153_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	30,9	25,1	24,8	34,8
TN_153_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	39,0	32,3	32,2	42,2
TN_154_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	33,5	27,1	26,7	36,7
TN_154_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	33,8	27,4	27,1	37,1
TN_154_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	34,4	28,4	28,1	38,1
TN_154_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	36,1	30,4	30,1	40,1
TN_154_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,6	33,5	33,4	43,4
TN_155_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	31,7	25,4	24,6	34,6
TN_155_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	31,7	25,5	24,5	34,5
TN_155_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	32,0	26,0	24,8	34,8
TN_155_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	32,9	27,1	25,7	35,7
TN_156_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	39,2	34,0	32,6	42,6
TN_156_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	38,2	29,5	27,7	38,2
TN_156_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	38,5	30,3	28,2	38,5
TN_156_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	38,7	30,8	28,5	38,7
TN_157_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	41,2	29,6	28,5	41,2
TN_157_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	41,1	29,8	28,7	41,1
TN_157_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	41,2	31,4	29,5	41,2
TN_157_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	41,2	32,0	29,8	41,2
TN_158_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	35,4	29,0	28,2	38,2
TN_158_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	35,2	29,0	28,3	38,3
TN_158_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	36,4	30,1	28,5	38,5
TN_158_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	37,1	30,9	29,0	39,0
TN_159_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	32,8	26,1	26,0	36,0
TN_159_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	32,8	26,2	26,1	36,1
TN_159_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	33,5	26,9	26,7	36,7
TN_159_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	34,7	28,0	27,8	37,8
TN_160_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	34,0	27,5	27,1	37,1
TN_160_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	34,0	27,5	27,1	37,1
TN_160_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	34,1	27,8	27,2	37,2
TN_160_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	35,0	28,8	28,2	38,2
TN_161_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	38,2	33,0	32,5	42,5
TN_161_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	38,1	33,0	32,5	42,5
TN_161_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	38,2	33,2	32,7	42,7
TN_161_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	38,8	33,7	33,3	43,3
TN_162_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	34,0	27,4	27,2	37,2
TN_162_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	34,1	27,5	27,4	37,4
TN_162_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	34,3	28,1	28,0	38,0
TN_162_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,3	29,7	29,5	39,5
TN_163_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	34,7	28,0	27,3	37,3
TN_163_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	34,7	28,4	27,6	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_163_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	35,1	29,5	28,3	38,3
TN_163_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,8	30,5	29,3	39,3
TN_164_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	41,1	31,1	30,2	41,1
TN_164_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	41,0	31,0	30,2	41,0
TN_164_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	41,1	31,7	29,8	41,1
TN_164_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	41,2	32,5	30,4	41,2
TN_165_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	47,9	36,9	36,1	47,9
TN_165_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	48,2	36,9	36,1	48,2
TN_165_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	48,0	36,7	35,7	48,0
TN_165_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	45,4	36,6	35,3	45,4
TN_165_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	45,1	37,0	35,4	45,4
TN_165_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,5	37,9	36,3	46,3
TN_165a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	46,1	38,7	37,1	47,1
TN_166_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	47,8	40,4	39,5	49,5
TN_166_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	48,0	40,3	39,4	49,4
TN_166_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	45,7	39,9	38,9	48,9
TN_166_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	45,3	37,8	36,7	46,7
TN_166_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	45,3	38,2	37,0	47,0
TN_166_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,8	38,9	37,7	47,7
TN_166a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	46,0	39,6	38,4	48,4
TN_167_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	50,5	42,9	42,7	52,7
TN_167_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	49,9	42,7	42,5	52,5
TN_167_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	49,8	42,7	42,6	52,6
TN_167_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	49,9	43,2	43,0	53,0
TN_167_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	50,2	43,7	43,4	53,4
TN_167_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	50,6	44,2	44,0	54,0
TN_167a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	51,0	44,6	44,3	54,3
TN_168_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,7	28,6	28,5	38,5
TN_168_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,4	29,4	29,2	39,2
TN_168_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	36,2	31,2	31,0	41,0
TN_169_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,6	28,1	27,7	37,7
TN_169_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,4	29,0	28,7	38,7
TN_169_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	35,7	30,6	30,2	40,2
TN_170_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	47,8	40,2	40,6	50,6
TN_170_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	47,8	40,2	40,5	50,5
TN_170_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	47,3	40,2	40,5	50,5
TN_170_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	47,6	40,7	41,0	51,0
TN_170_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	48,0	41,3	41,5	51,5
TN_170_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	48,2	41,8	42,0	52,0
TN_170a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	48,2	41,9	42,1	52,1
TN_170a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	47,0	41,4	41,7	51,7
TN_170a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	47,2	40,2	40,4	50,4
TN_170a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	47,0	40,5	40,5	50,5
TN_170a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,1	40,8	40,8	50,8
TN_170a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,1	40,9	40,8	50,8
TN_170b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,0	40,8	40,7	50,7
TN_171_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	45,0	38,6	38,6	48,6
TN_171_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	44,9	38,6	38,6	48,6
TN_171_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	44,9	38,8	38,8	48,8
TN_171_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	45,2	39,4	39,3	49,3
TN_171_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	45,6	39,9	39,8	49,8
TN_171_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	45,3	40,3	40,1	50,1
TN_171a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	45,4	40,3	40,3	50,3
TN_171a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	45,5	40,4	40,5	50,5
TN_171a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	45,6	39,2	39,3	49,3
TN_171a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	45,6	39,4	39,6	49,6
TN_171a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	45,8	39,6	39,5	49,5
TN_171a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	45,9	40,0	39,9	49,9
TN_171b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	45,9	39,9	39,9	49,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_172_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	44,6	38,2	37,1	47,1
TN_172_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	44,8	38,1	37,1	47,1
TN_172_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	44,6	38,0	36,9	46,9
TN_172_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	44,6	38,4	37,1	47,1
TN_172_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	44,8	39,0	37,7	47,7
TN_172_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	45,2	39,5	38,0	48,0
TN_172a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	45,7	39,9	38,4	48,4
TN_172a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	46,0	40,0	38,5	48,5
TN_172a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	46,7	40,3	38,8	48,8
TN_172a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	47,1	40,6	39,1	49,1
TN_172a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,3	40,7	39,0	49,0
TN_172a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,2	40,7	38,7	48,7
TN_172b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,2	39,3	37,1	47,2
TN_173_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	48,1	40,5	39,5	49,5
TN_173_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	48,4	40,3	39,4	49,4
TN_173_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	48,2	40,5	39,6	49,6
TN_173_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	48,3	41,3	40,3	50,3
TN_173_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	48,7	42,2	41,3	51,3
TN_173_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	49,1	42,7	41,7	51,7
TN_173a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	50,4	43,2	42,2	52,2
TN_173a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	51,0	43,5	42,5	52,5
TN_173a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	51,6	43,7	42,7	52,7
TN_173a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	51,2	42,3	41,3	51,3
TN_173a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	51,4	42,5	41,5	51,5
TN_173a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	51,2	42,5	41,3	51,3
TN_173b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	51,9	44,9	43,7	53,7
TN_174_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	51,0	44,1	43,8	53,8
TN_174_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	51,2	44,0	43,7	53,7
TN_174_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	51,2	44,4	44,1	54,1
TN_174_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	51,4	44,9	44,6	54,6
TN_174_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	51,9	45,7	45,3	55,3
TN_174_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	52,3	46,2	45,8	55,8
TN_174a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	52,7	46,4	46,0	56,0
TN_174a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	53,2	46,6	46,3	56,3
TN_174a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	53,8	46,8	46,5	56,5
TN_174a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	54,1	46,9	46,6	56,6
TN_174a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	54,3	46,9	46,6	56,6
TN_174a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	54,2	47,0	46,6	56,6
TN_174b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	54,3	47,0	46,7	56,7
TN_175_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	27,8	21,4	20,3	30,3
TN_175_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	27,8	22,0	20,7	30,7
TN_175_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	26,8	19,5	19,3	29,3
TN_175_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	26,9	19,6	19,4	29,4
TN_175_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	27,6	20,0	19,7	29,7
TN_175_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	28,6	21,5	20,9	30,9
TN_175a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	29,6	22,5	21,9	31,9
TN_176_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,7	21,4	21,2	31,2
TN_176_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,2	20,5	20,6	30,6
TN_176_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	25,9	18,4	18,2	28,2
TN_176_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,8	18,3	18,1	28,1
TN_176_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	25,8	18,4	18,2	28,2
TN_176_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	26,0	18,9	18,6	28,6
TN_176a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	27,1	20,2	19,8	29,8
TN_177_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,1	21,2	20,9	30,9
TN_177_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,2	21,2	20,8	30,8
TN_177_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	25,5	18,1	17,9	27,9
TN_177_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,3	18,0	17,6	27,6
TN_177_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	25,8	18,7	18,2	28,2
TN_177_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	26,2	19,5	19,0	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_177a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	27,0	20,6	20,0	30,0
TN_178_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,0	22,7	22,4	32,4
TN_178_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,0	22,8	22,4	32,4
TN_178_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	29,2	23,1	22,9	32,9
TN_178_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,5	24,9	24,4	34,4
TN_179_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,8	22,4	21,7	31,7
TN_179_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,7	22,3	21,6	31,6
TN_179_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	29,1	22,6	22,0	32,0
TN_179_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,4	23,9	23,5	33,5
TN_180_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,2	22,1	21,8	31,8
TN_180_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,5	22,5	22,2	32,2
TN_180_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,3	23,6	23,2	33,2
TN_180_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,4	26,3	25,8	35,8
TN_181_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	33,8	27,8	27,2	37,2
TN_181_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	34,1	28,2	27,4	37,4
TN_181_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	34,5	28,2	27,7	37,7
TN_181_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	35,4	29,2	28,6	38,6
TN_182_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,6	22,9	22,6	32,6
TN_182_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,6	23,3	23,0	33,0
TN_182_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,2	24,3	23,9	33,9
TN_182_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	31,3	25,6	25,1	35,1
TN_183_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,8	23,2	22,9	32,9
TN_183_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	30,0	23,6	23,2	33,2
TN_183_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,7	24,7	24,3	34,3
TN_183_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,1	26,7	26,2	36,2
TN_184_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	30,3	23,2	22,9	32,9
TN_184_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	30,6	23,6	23,3	33,3
TN_184_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	31,1	24,1	23,8	33,8
TN_184_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,2	25,5	25,2	35,2
TN_185_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	36,2	30,2	29,3	39,3
TN_185_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	38,5	33,0	32,0	42,0
TN_185_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	40,4	34,4	33,8	43,8
TN_186_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	38,8	33,1	32,1	42,1
TN_186_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,2	34,7	33,7	43,7
TN_186_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	43,1	35,5	34,8	44,8
TN_187_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	40,6	34,4	33,6	43,6
TN_187_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,6	35,6	34,8	44,8
TN_187_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	42,3	36,4	35,7	45,7
TN_188_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,8	20,6	20,2	30,2
TN_188_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,9	20,9	20,5	30,5
TN_188_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	25,3	18,0	17,8	27,8
TN_188_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	25,3	18,1	17,9	27,9
TN_188_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	26,1	20,0	19,4	29,4
TN_188_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	26,7	21,1	20,4	30,4
TN_188a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,1	23,2	22,4	32,4
TN_189_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	26,7	19,9	19,4	29,4
TN_189_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	26,8	20,1	19,7	29,7
TN_189_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	26,9	20,6	20,0	30,0
TN_189_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	24,2	16,5	16,3	26,3
TN_189_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	24,2	16,7	16,4	26,4
TN_189_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	24,5	17,7	17,3	27,3
TN_189a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	27,6	21,1	20,5	30,5
TN_190_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	25,6	19,6	19,0	29,0
TN_190_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	25,7	19,8	19,2	29,2
TN_190_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	25,9	20,0	19,2	29,2
TN_190_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,5	16,6	15,7	25,7
TN_190_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,6	17,0	15,9	25,9
TN_190_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	24,0	17,9	16,4	26,4
TN_190a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	23,2	16,5	15,7	25,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjooen en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_190a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	24,1	18,2	17,5	27,5
TN_190a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	26,9	21,7	21,0	31,0
TN_191_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	24,6	17,8	17,3	27,3
TN_191_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	24,5	17,7	17,3	27,3
TN_191_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	24,5	18,1	17,5	27,5
TN_191_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,8	17,1	16,6	26,6
TN_191_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,8	17,3	16,8	26,8
TN_191_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	23,3	16,7	16,0	26,0
TN_191a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	23,2	16,4	15,5	25,5
TN_191a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	23,7	17,1	16,0	26,0
TN_191a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	26,9	21,3	20,4	30,4
TN_192_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,8	20,8	19,4	29,4
TN_192_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,4	19,8	18,2	28,2
TN_192_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	27,3	19,8	18,2	28,2
TN_192_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	27,5	21,1	19,7	29,7
TN_192_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	27,3	21,2	19,5	29,5
TN_192_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	27,4	21,2	19,5	29,5
TN_192a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,6	22,8	21,2	31,2
TN_192a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	29,3	23,4	21,8	31,8
TN_192a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	30,9	25,1	23,7	33,7
TN_193_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	33,2	26,7	24,7	34,7
TN_193_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	33,1	26,7	24,7	34,7
TN_193_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	33,5	27,0	24,9	34,9
TN_193_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	33,9	28,4	26,6	36,6
TN_193_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	35,1	29,8	28,3	38,3
TN_193_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	36,8	31,8	30,8	40,8
TN_193a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	38,1	32,4	31,6	41,6
TN_193a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	40,2	33,0	32,3	42,3
TN_193a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	40,7	33,7	33,1	43,1
TN_194_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,2	20,3	19,9	29,9
TN_194_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,4	20,4	20,0	30,0
TN_194_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	28,3	22,2	21,9	31,9
TN_194_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	30,4	23,2	22,8	32,8
TN_195_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,8	23,0	22,8	32,8
TN_195_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	30,7	23,7	23,5	33,5
TN_195_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	36,5	25,4	25,6	36,5
TN_195_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	36,9	27,3	27,5	37,5
TN_196_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,0	22,2	21,9	31,9
TN_196_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	29,1	22,8	22,5	32,5
TN_196_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	29,9	24,0	23,6	33,6
TN_196_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	32,1	26,9	26,5	36,5
TN_197_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,4	23,0	22,3	32,3
TN_197_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	29,0	22,5	21,9	31,9
TN_197_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	30,2	24,2	23,6	33,6
TN_197_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	33,2	28,1	27,4	37,4
TN_198_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	36,7	33,7	33,2	43,2
TN_198_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	37,9	35,0	34,4	44,4
TN_198_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	39,1	35,7	35,1	45,1
TN_199_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	38,0	33,1	32,4	42,4
TN_199_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	39,1	34,0	33,3	43,3
TN_199_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	40,3	34,5	33,9	43,9
TN_199_D	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	40,5	33,7	33,2	43,2
TN_199_E	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	40,8	34,2	33,8	43,8
TN_201_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,1	47,1	47,0	57,0
TN_201_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	53,7	47,4	47,4	57,4
TN_201_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,2	47,8	47,8	57,8
TN_201_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,2	48,1	48,0	58,0
TN_201_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,2	48,1	48,0	58,0
TN_201_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,1	48,1	48,1	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_201a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,1	48,2	48,2	58,2
TN_nc01_A	Nautisch Centrum 1	1,50	37,5	32,2	29,3	39,3
TN_nc01_B	Nautisch Centrum 1	4,50	37,2	32,0	29,1	39,1
TN_nc01_C	Nautisch Centrum 1	7,50	37,3	32,1	29,4	39,4
TN_nc01_D	Nautisch Centrum 1	10,50	37,3	32,3	29,8	39,8
TN_nc01_E	Nautisch Centrum 1	13,50	37,1	31,5	29,2	39,2
TN_nc01_F	Nautisch Centrum 1	19,00	39,0	32,8	30,4	40,4
TN_nc02_A	Nautisch Centrum 1	1,50	42,0	39,4	38,1	48,1
TN_nc02_B	Nautisch Centrum 1	4,50	43,2	40,0	39,3	49,3
TN_nc02_C	Nautisch Centrum 1	7,50	43,6	40,8	40,0	50,0
TN_nc02_D	Nautisch Centrum 1	10,50	44,1	41,5	40,6	50,6
TN_nc02_E	Nautisch Centrum 1	13,50	44,8	42,1	41,2	51,2
TN_nc02_F	Nautisch Centrum 1	19,00	46,1	43,1	42,2	52,2
TN_nc03_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,0	39,6	38,5	48,5
TN_nc03_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,3	41,5	40,6	50,6
TN_nc03_C	Nautisch Centrum 1	7,50	46,9	42,6	41,6	51,6
TN_nc03_D	Nautisch Centrum 1	10,50	47,7	43,4	42,5	52,5
TN_nc03_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,8	44,2	43,1	53,1
TN_nc03_F	Nautisch Centrum 1	19,00	51,0	45,1	44,1	54,1
TN_nc04_A	Nautisch Centrum 1	1,50	46,3	41,3	40,5	50,5
TN_nc04_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,2	42,9	42,1	52,1
TN_nc04_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,5	43,7	42,9	52,9
TN_nc04_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,2	44,5	43,6	53,6
TN_nc04_E	Nautisch Centrum 1	13,50	50,0	45,2	44,3	54,3
TN_nc04_F	Nautisch Centrum 1	19,00	51,4	45,7	44,7	54,7
TN_nc05_A	Nautisch Centrum 1	1,50	47,8	42,2	41,5	51,5
TN_nc05_B	Nautisch Centrum 1	4,50	47,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc05_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc05_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,0	42,5	41,7	51,7
TN_nc05_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,5	43,0	42,2	52,2
TN_nc05_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,4	44,1	43,2	53,2
TN_nc06_A	Nautisch Centrum 1	1,50	47,8	42,1	41,5	51,5
TN_nc06_B	Nautisch Centrum 1	4,50	47,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc06_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc06_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,0	42,4	41,7	51,7
TN_nc06_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,4	43,0	42,2	52,2
TN_nc06_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,4	44,1	43,2	53,2
TN_nc07_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,4	42,7	42,1	52,1
TN_nc07_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,1	42,5	42,0	52,0
TN_nc07_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,0	42,6	42,0	52,0
TN_nc07_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,0	43,1	42,5	52,5
TN_nc07_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,4	43,7	43,0	53,0
TN_nc07_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,0	44,6	43,9	53,9
TN_nc08_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,3	42,3	41,8	51,8
TN_nc08_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,1	42,2	41,7	51,7
TN_nc08_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,9	42,3	41,7	51,7
TN_nc08_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,9	42,8	42,2	52,2
TN_nc08_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,3	43,5	42,8	52,8
TN_nc08_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,0	44,6	43,8	53,8
TN_nc09_A	Nautisch Centrum 1	1,50	49,1	42,1	41,7	51,7
TN_nc09_B	Nautisch Centrum 1	4,50	49,2	42,0	41,5	51,5
TN_nc09_C	Nautisch Centrum 1	7,50	49,0	42,0	41,5	51,5
TN_nc09_D	Nautisch Centrum 1	10,50	49,0	42,5	41,9	51,9
TN_nc09_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,3	43,1	42,4	52,4
TN_nc09_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,0	44,3	43,6	53,6
TN_nc10_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,8	37,6	37,7	47,7
TN_nc10_B	Nautisch Centrum 1	4,50	45,2	38,2	38,1	48,1
TN_nc10_C	Nautisch Centrum 1	7,50	43,7	37,9	37,8	47,8
TN_nc10_D	Nautisch Centrum 1	10,50	45,1	38,6	38,5	48,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc10_E	Nautisch Centrum 1	13,50	43,2	37,6	37,8	47,8
TN_nc10_F	Nautisch Centrum 1	19,00	44,1	38,6	38,9	48,9
TN_nc11_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,5	35,8	35,6	45,6
TN_nc11_B	Nautisch Centrum 1	4,50	45,0	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_C	Nautisch Centrum 1	7,50	41,6	35,6	35,3	45,3
TN_nc11_D	Nautisch Centrum 1	10,50	41,5	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_E	Nautisch Centrum 1	13,50	41,4	35,2	35,1	45,1
TN_nc11_F	Nautisch Centrum 1	19,00	42,4	36,0	36,0	46,0
TN_nc12_A	Nautisch Centrum 1	1,50	38,4	32,0	32,4	42,4
TN_nc12_B	Nautisch Centrum 1	4,50	37,2	31,6	31,5	41,5
TN_nc12_C	Nautisch Centrum 1	7,50	37,2	31,4	31,3	41,3
TN_nc12_D	Nautisch Centrum 1	10,50	35,8	30,9	30,8	40,8
TN_nc12_E	Nautisch Centrum 1	13,50	36,0	31,3	31,2	41,2
TN_nc12_F	Nautisch Centrum 1	19,00	36,0	31,7	31,5	41,5
TN_nc13_A	Nautisch Centrum 1	1,50	35,2	28,4	25,8	35,8
TN_nc13_B	Nautisch Centrum 1	4,50	35,3	29,1	26,8	36,8
TN_nc13_C	Nautisch Centrum 1	7,50	34,8	28,8	26,3	36,3
TN_nc13_D	Nautisch Centrum 1	10,50	34,6	28,6	26,1	36,1
TN_nc13_E	Nautisch Centrum 1	13,50	34,7	28,5	26,0	36,0
TN_nc13_F	Nautisch Centrum 1	19,00	34,5	27,9	24,3	34,5
TN_nc14_A	Nautisch Centrum 1	1,50	35,2	29,1	25,5	35,5
TN_nc14_B	Nautisch Centrum 1	4,50	35,0	29,0	25,3	35,3
TN_nc14_C	Nautisch Centrum 1	7,50	35,0	28,9	25,2	35,2
TN_nc14_D	Nautisch Centrum 1	10,50	35,0	28,9	25,2	35,2
TN_nc14_E	Nautisch Centrum 1	13,50	35,3	29,0	25,8	35,8
TN_nc14_F	Nautisch Centrum 1	19,00	36,2	29,7	26,4	36,4
TN_nc15_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,5	42,5	41,8	51,8
TN_nc15_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,4	42,6	41,9	51,9
TN_nc15_C	Nautisch Centrum 1	7,50	48,5	42,8	42,1	52,1
TN_nc15_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,9	43,3	42,6	52,6
TN_nc15_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,4	44,0	43,2	53,2
TN_nc15_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,5	45,2	44,4	54,4
TN_nc16_A	Nautisch Centrum 2	1,50	46,2	41,2	40,0	50,0
TN_nc16_B	Nautisch Centrum 2	4,50	47,6	43,3	42,3	52,3
TN_nc16_C	Nautisch Centrum 2	7,50	48,2	44,2	43,2	53,2
TN_nc16_D	Nautisch Centrum 2	10,50	48,9	45,1	44,1	54,1
TN_nc16_E	Nautisch Centrum 2	13,50	50,0	45,8	44,8	54,8
TN_nc16_F	Nautisch Centrum 2	19,00	52,2	46,3	45,2	55,2
TN_nc17_A	Nautisch Centrum 2	1,50	54,1	44,9	44,1	54,1
TN_nc17_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,4	44,7	44,1	54,4
TN_nc17_C	Nautisch Centrum 2	7,50	55,1	45,6	45,1	55,1
TN_nc17_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,6	46,3	45,8	55,8
TN_nc17_E	Nautisch Centrum 2	13,50	56,1	47,2	46,6	56,6
TN_nc17_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,7	47,9	47,2	57,2
TN_nc18_A	Nautisch Centrum 2	1,50	54,1	44,9	43,9	54,1
TN_nc18_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,4	44,9	44,2	54,4
TN_nc18_C	Nautisch Centrum 2	7,50	55,1	45,4	44,7	55,1
TN_nc18_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,6	46,1	45,4	55,6
TN_nc18_E	Nautisch Centrum 2	13,50	56,2	47,1	46,3	56,3
TN_nc18_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,9	47,7	46,8	56,9
TN_nc19_A	Nautisch Centrum 2	1,50	53,5	43,5	43,0	53,5
TN_nc19_B	Nautisch Centrum 2	4,50	53,8	43,9	43,4	53,8
TN_nc19_C	Nautisch Centrum 2	7,50	54,6	44,3	43,8	54,6
TN_nc19_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,2	45,1	44,6	55,2
TN_nc19_E	Nautisch Centrum 2	13,50	55,6	45,9	45,2	55,6
TN_nc19_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,5	46,7	46,0	56,5
TN_nc20_A	Nautisch Centrum 2	1,50	44,0	37,7	36,4	46,4
TN_nc20_B	Nautisch Centrum 2	4,50	44,6	37,8	36,6	46,6
TN_nc20_C	Nautisch Centrum 2	7,50	45,4	36,3	35,0	45,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc20_D	Nautisch Centrum 2	10,50	45,8	35,9	34,5	45,8
TN_nc20_E	Nautisch Centrum 2	13,50	45,7	35,6	33,2	45,7
TN_nc20_F	Nautisch Centrum 2	19,00	48,4	36,5	33,9	48,4
TN_nc21_A	Nautisch Centrum 2	1,50	38,6	31,1	29,2	39,2
TN_nc21_B	Nautisch Centrum 2	4,50	39,6	31,1	29,4	39,6
TN_nc21_C	Nautisch Centrum 2	7,50	41,1	31,5	29,9	41,1
TN_nc21_D	Nautisch Centrum 2	10,50	41,5	31,8	30,3	41,5
TN_nc21_E	Nautisch Centrum 2	13,50	41,4	31,7	29,7	41,4
TN_nc21_F	Nautisch Centrum 2	19,00	42,7	32,5	30,4	42,7
TN_nc22_A	Nautisch Centrum 2	1,50	42,2	38,7	37,5	47,5
TN_nc22_B	Nautisch Centrum 2	4,50	42,6	38,6	37,6	47,6
TN_nc22_C	Nautisch Centrum 2	7,50	43,0	39,4	38,3	48,3
TN_nc22_D	Nautisch Centrum 2	10,50	43,4	40,2	39,1	49,1
TN_nc22_E	Nautisch Centrum 2	13,50	44,2	41,0	39,8	49,8
TN_nc22_F	Nautisch Centrum 2	19,00	47,1	42,0	40,8	50,8
TN_nc23_A	Nautisch Centrum 2	1,50	44,0	39,1	38,2	48,2
TN_nc23_B	Nautisch Centrum 2	4,50	44,0	39,3	38,5	48,5
TN_nc23_C	Nautisch Centrum 2	7,50	44,2	39,6	38,8	48,8
TN_nc23_D	Nautisch Centrum 2	10,50	44,4	39,9	39,1	49,1
TN_nc23_E	Nautisch Centrum 2	13,50	45,0	40,6	39,7	49,7
TN_nc23_F	Nautisch Centrum 2	19,00	44,8	40,8	39,7	49,7
TN_nc24_A	Nautisch Centrum 2	1,50	47,6	41,2	40,0	50,0
TN_nc24_B	Nautisch Centrum 2	4,50	48,2	42,2	41,2	51,2
TN_nc24_C	Nautisch Centrum 2	7,50	49,2	43,0	42,1	52,1
TN_nc24_D	Nautisch Centrum 2	10,50	50,4	43,8	43,0	53,0
TN_nc24_E	Nautisch Centrum 2	13,50	51,8	45,3	44,7	54,7
TN_nc24_F	Nautisch Centrum 2	19,00	54,3	46,4	45,8	55,8
TN_nc25_A	Nautisch Centrum 2	1,50	43,1	35,5	34,5	44,5
TN_nc25_B	Nautisch Centrum 2	4,50	43,3	35,5	34,5	44,5
TN_nc25_C	Nautisch Centrum 2	7,50	43,7	34,8	33,7	43,7
TN_nc25_D	Nautisch Centrum 2	10,50	43,9	33,0	32,0	43,9
TN_nc25_E	Nautisch Centrum 2	13,50	44,2	33,5	32,4	44,2
TN_nc25_F	Nautisch Centrum 2	19,00	44,2	31,8	28,8	44,2
TN_NF007_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	51,0	43,8	43,8	53,8
TN_NF007_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	51,1	43,7	43,7	53,7
TN_NF007_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	51,0	43,9	43,9	53,9
TN_NF007_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	51,2	44,5	44,4	54,4
TN_NF007_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	51,6	45,0	44,9	54,9
TN_NF007_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	51,9	45,6	45,4	55,4
TN_NF009_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	50,8	43,7	43,4	53,4
TN_NF009_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	51,0	43,6	43,3	53,3
TN_NF009_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	50,9	44,0	43,7	53,7
TN_NF009_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	51,2	44,6	44,2	54,2
TN_NF009_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	51,7	45,4	45,0	55,0
TN_NF009_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	52,2	45,9	45,4	55,4
TN_NF107_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	52,7	46,3	46,1	56,1
TN_NF107_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	52,4	46,0	45,9	55,9
TN_NF107_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	52,8	45,9	45,7	55,7
TN_NF107_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	53,1	46,1	45,9	55,9
TN_NF107_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	53,3	46,2	46,0	56,0
TN_NF107_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	53,5	46,2	46,1	56,1
TN_NF109_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	52,6	46,0	45,5	55,5
TN_NF109_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	53,1	46,3	45,8	55,8
TN_NF109_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	53,6	46,5	46,0	56,0
TN_NF109_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	53,9	46,5	46,0	56,0
TN_NF109_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	54,1	46,6	46,1	56,1
TN_NF109_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	54,1	46,6	46,1	56,1
TN_NF207_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	53,5	46,3	46,1	56,1
TN_NF209_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	54,1	46,6	46,1	56,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_PGS01_A	PGS	1,50	36,7	30,6	29,7	39,7
TN_PGS01_B	PGS	4,50	36,7	30,5	29,6	39,6
TN_PGS01_C	PGS	7,50	37,0	30,9	29,9	39,9
TN_PGS01_D	PGS	10,50	39,3	33,3	32,3	42,3
TN_PGS01_E	PGS	13,50	44,2	37,6	36,5	46,5
TN_PGS01_F	PGS	16,50	44,6	38,2	37,1	47,1
TN_PGS02_A	PGS	1,50	44,0	36,8	36,0	46,0
TN_PGS02_B	PGS	4,50	44,3	36,6	35,8	45,8
TN_PGS02_C	PGS	7,50	44,1	36,5	35,6	45,6
TN_PGS02_D	PGS	10,50	44,0	36,8	35,8	45,8
TN_PGS02_E	PGS	13,50	44,3	37,8	36,8	46,8
TN_PGS02_F	PGS	16,50	44,5	38,1	37,1	47,1
TN_PGS03_A	PGS	1,50	43,8	35,8	34,7	44,7
TN_PGS03_B	PGS	4,50	44,1	35,7	34,6	44,6
TN_PGS03_C	PGS	7,50	43,9	35,6	34,4	44,4
TN_PGS03_D	PGS	10,50	43,7	35,6	34,5	44,5
TN_PGS03_E	PGS	13,50	43,8	36,4	35,3	45,3
TN_PGS03_F	PGS	16,50	44,1	36,7	35,6	45,6
TN_PGS04_A	PGS	1,50	35,1	28,9	27,8	37,8
TN_PGS04_B	PGS	4,50	35,2	29,2	28,2	38,2
TN_PGS04_C	PGS	7,50	35,5	29,8	28,6	38,6
TN_PGS04_D	PGS	10,50	34,8	29,6	28,8	38,8
TN_PGS04_E	PGS	13,50	35,8	30,7	30,0	40,0
TN_PGS04_F	PGS	16,50	36,3	29,7	29,4	39,4
TN_PGS05_A	PGS	1,50	38,0	27,9	26,6	38,0
TN_PGS05_B	PGS	4,50	38,0	28,2	26,9	38,0
TN_PGS05_C	PGS	7,50	37,9	28,7	27,3	37,9
TN_PGS05_D	PGS	10,50	33,3	28,1	27,0	37,0
TN_PGS05_E	PGS	13,50	34,5	29,0	28,0	38,0
TN_PGS05_F	PGS	16,50	35,1	27,1	26,8	36,8
TN_PGS06_A	PGS	1,50	32,2	25,7	25,1	35,1
TN_PGS06_B	PGS	4,50	32,2	26,0	25,4	35,4
TN_PGS06_C	PGS	7,50	32,7	26,2	25,5	35,5
TN_PGS06_D	PGS	10,50	34,2	28,0	27,2	37,2
TN_PGS06_E	PGS	13,50	38,0	30,8	30,1	40,1
TN_PGS07_A	PGS	1,50	32,3	25,3	24,3	34,3
TN_PGS07_B	PGS	4,50	32,5	25,5	24,4	34,4
TN_PGS07_C	PGS	7,50	32,9	25,4	24,3	34,3
TN_PGS07_D	PGS	10,50	32,4	26,6	25,0	35,0
TN_PGS07_E	PGS	13,50	31,9	26,8	25,2	35,2
TN_PGS08_A	PGS	1,50	31,8	25,3	24,8	34,8
TN_PGS08_B	PGS	4,50	31,8	25,4	24,9	34,9
TN_PGS08_C	PGS	7,50	33,2	27,4	26,8	36,8
TN_PGS08_D	PGS	10,50	37,2	31,4	30,7	40,7
TN_PGS08_E	PGS	13,50	41,8	36,1	35,6	45,6
TN_PGS09_A	PGS	16,50	35,5	29,5	27,8	37,8
TN_PGS10_A	PGS	1,50	30,7	23,6	23,2	33,2
TN_PGS10_B	PGS	4,50	31,0	24,3	23,8	33,8
TN_PGS10_C	PGS	7,50	32,4	26,2	25,6	35,6
TN_PGS10_D	PGS	10,50	38,1	31,8	31,0	41,0
TN_PGS10_E	PGS	13,50	43,6	36,6	35,8	45,8
TN_U01_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	49,0	40,7	41,4	51,4
TN_U01_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	49,7	41,8	41,9	51,9
TN_U01_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	51,6	44,0	42,9	52,9
TN_U01_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	52,1	45,1	43,8	53,8
TN_U01_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	52,7	46,2	45,0	55,0
TN_U01_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	52,6	45,7	45,1	55,1
TN_U02_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	50,8	43,3	42,5	52,5
TN_U02_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	51,2	43,4	42,4	52,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoo en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_U02_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	52,2	44,5	43,1	53,1
TN_U02_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	52,9	45,8	44,1	54,1
TN_U02_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	53,5	46,8	45,2	55,2
TN_U02_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	53,0	45,9	45,1	55,1
TN_U03_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	49,4	40,3	40,8	50,8
TN_U03_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	49,7	40,5	40,8	50,8
TN_U03_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	50,6	41,0	41,0	51,0
TN_U03_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	50,9	41,6	41,4	51,4
TN_U03_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	51,3	42,4	42,0	52,0
TN_U03_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	51,9	43,3	42,6	52,6
TN_U04_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	47,0	37,1	38,5	48,5
TN_U04_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	47,2	37,7	38,6	48,6
TN_U04_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	47,4	37,9	38,7	48,7
TN_U04_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	47,6	38,2	39,0	49,0
TN_U04_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	47,8	38,5	39,3	49,3
TN_U04_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	48,2	39,0	39,9	49,9
TN_U05_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	40,1	32,4	36,0	46,0
TN_U05_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	41,2	32,8	36,0	46,0
TN_U05_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	42,0	33,1	35,8	45,8
TN_U05_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	42,3	33,4	36,1	46,1
TN_U05_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	42,8	34,1	36,6	46,6
TN_U05_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	43,3	34,2	36,9	46,9
TN_U05a_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	44,8	37,7	38,8	48,8
TN_U05a_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	49,4	38,8	39,9	49,9
TN_U05a_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	50,2	39,4	40,5	50,5
TN_U06_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	43,0	38,5	36,4	46,4
TN_U06_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	44,6	39,9	37,8	47,8
TN_U06_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	46,6	41,8	39,1	49,1
TN_U06_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	47,1	42,7	39,8	49,8
TN_U06_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	48,1	43,7	41,0	51,0
TN_U06_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	48,8	44,6	42,2	52,2
TN_U07_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	46,0	39,3	40,5	50,5
TN_U07_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	47,0	40,4	40,8	50,8
TN_U07_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	49,0	43,3	42,1	52,1
TN_U07_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	49,9	44,6	43,1	53,1
TN_U07_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	50,8	45,8	44,5	54,5
TN_U07_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	50,3	45,3	44,6	54,6
TN_U08_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,9	44,4	44,2	54,2
TN_U08_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	53,1	45,8	44,9	54,9
TN_U08_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	53,4	46,0	45,2	55,2
TN_U09_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	48,1	43,4	43,2	53,2
TN_U09_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	50,2	45,5	45,0	55,0
TN_U09_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	50,8	46,0	45,4	55,4
TN_U10_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	41,1	37,2	35,8	45,8
TN_U10_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	45,0	41,3	39,2	49,2
TN_U10_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	46,1	42,5	40,8	50,8
TN_U11_A	nieuwbouw Uiterjoo	1,50	38,9	34,7	32,9	42,9
TN_U11_B	nieuwbouw Uiterjoo	4,50	40,0	35,4	33,6	43,6
TN_U11_C	nieuwbouw Uiterjoo	7,50	40,8	36,5	34,5	44,5
TN_U11_D	nieuwbouw Uiterjoo	10,50	41,3	37,2	35,1	45,1
TN_U11_E	nieuwbouw Uiterjoo	13,50	42,3	38,6	36,9	46,9
TN_U11_F	nieuwbouw Uiterjoo	16,50	43,2	39,7	38,4	48,4
TN_U12_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,5	42,3	42,7	52,7
TN_U12_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	52,0	43,0	43,0	53,0
TN_U12_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	52,4	43,3	43,3	53,3
TN_U13_A	nieuwbouw Uiterjoo	19,50	51,4	44,3	44,1	54,1
TN_U13_B	nieuwbouw Uiterjoo	22,50	53,0	45,8	45,5	55,5
TN_U13_C	nieuwbouw Uiterjoo	25,50	53,3	46,0	45,8	55,8
TN_WT01_A	nieuwbouw Vissershavenweg 58	1,50	52,1	41,7	42,8	52,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_WT01_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,8	42,6	43,5	53,5
TN_WT01_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,3	44,2	43,7	53,7
TN_WT01_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,8	46,0	44,3	54,3
TN_WT01_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,4	46,9	44,6	54,6
TN_WT01_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,7	46,9	44,9	54,9
TN_WT01a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,1	46,7	45,0	55,0
TN_WT01a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,3	47,0	45,0	55,0
TN_WT01a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,6	47,2	45,0	55,0
TN_WT01a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,7	47,1	44,7	54,7
TN_WT01a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,9	47,1	44,8	54,9
TN_WT01a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	55,0	47,1	44,8	55,0
TN_WT01b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	55,1	47,2	44,9	55,1
TN_WT02_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	50,8	41,4	43,0	53,0
TN_WT02_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	50,7	42,2	43,5	53,5
TN_WT02_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	51,4	44,1	43,8	53,8
TN_WT02_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,1	46,0	44,5	54,5
TN_WT02_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	52,6	46,7	44,7	54,7
TN_WT02_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	52,9	46,6	44,9	54,9
TN_WT02a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	53,4	46,7	44,9	54,9
TN_WT02a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	53,6	46,8	44,9	54,9
TN_WT02a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	53,8	46,9	44,9	54,9
TN_WT02a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,0	46,8	44,8	54,8
TN_WT02a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,1	46,9	44,6	54,6
TN_WT02a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,3	46,8	44,6	54,6
TN_WT02b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,6	47,0	44,9	54,9
TN_WT03_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,7	42,4	44,0	54,0
TN_WT03_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,6	43,1	44,4	54,4
TN_WT03_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,2	44,7	44,8	54,8
TN_WT03_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,9	46,4	45,4	55,4
TN_WT03_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,4	47,2	45,8	55,8
TN_WT03_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,8	47,1	46,0	56,0
TN_WT03a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,0	47,3	46,2	56,2
TN_WT03a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,3	47,4	46,3	56,3
TN_WT03a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,5	47,6	46,3	56,3
TN_WT03a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,6	47,5	46,4	56,4
TN_WT03a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,8	47,6	46,1	56,1
TN_WT03a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,9	47,5	46,2	56,2
TN_WT03b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	55,0	47,6	46,1	56,1
TN_WT04_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	52,2	42,2	43,3	53,3
TN_WT04_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,6	42,5	43,6	53,6
TN_WT04_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,1	44,0	44,1	54,1
TN_WT04_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,9	45,6	44,8	54,8
TN_WT04_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,6	46,4	45,3	55,3
TN_WT04_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	54,1	46,5	45,6	55,6
TN_WT04a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,1	46,6	45,8	55,8
TN_WT04a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,2	46,7	45,9	55,9
TN_WT04a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,5	46,9	46,0	56,0
TN_WT04a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,6	47,0	46,0	56,0
TN_WT04a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,7	47,0	46,0	56,0
TN_WT04a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,8	47,0	46,0	56,0
TN_WT04b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,8	46,9	46,0	56,0
TN_WT05_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	34,6	26,6	25,9	35,9
TN_WT05_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	34,1	26,3	25,9	35,9
TN_WT05_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	33,6	26,9	25,7	35,7
TN_WT05_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	35,6	29,0	27,8	37,8
TN_WT05_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	35,4	28,8	27,3	37,3
TN_WT05_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	35,6	30,5	27,9	37,9
TN_WT05a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	37,8	32,6	31,2	41,2
TN_WT05a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	44,7	40,5	40,3	50,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: hogere waarden incl scheepsond- il met geproject sit bij Uiterjoon en woningen Vissershavenweg 58 ea
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
TN_WT05a_C	nieuwbouw Vissershavenweg	25,50	46,0	41,6	41,5	51,5	
TN_WT05a_D	nieuwbouw Vissershavenweg	28,50	46,6	41,5	41,3	51,3	
TN_WT05a_E	nieuwbouw Vissershavenweg	31,50	46,9	41,6	41,4	51,4	
TN_WT05a_F	nieuwbouw Vissershavenweg	34,50	47,0	41,5	41,5	51,5	
TN_WT05b_A	nieuwbouw Vissershavenweg	37,50	45,8	39,9	40,4	50,4	

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_01_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	7,50	51,7	44,2	43,8	53,8
IL_01_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	10,50	52,3	46,0	44,4	54,4
IL_01_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	13,50	52,9	46,9	44,7	54,7
IL_01_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	16,50	53,3	46,9	44,9	54,9
IL_01_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	19,50	53,6	46,8	45,0	55,0
IL_01_F	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	22,50	53,9	47,0	45,1	55,1
IL_01a_A	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	25,50	54,3	47,2	45,1	55,1
IL_01a_B	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	28,50	54,4	47,1	44,8	54,8
IL_01a_C	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	31,50	54,5	47,1	44,8	54,8
IL_01a_D	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	34,50	54,6	47,1	44,9	54,9
IL_01a_E	nieuwbouw WvdT Vissershavenweg 55	37,50	54,7	47,2	44,9	54,9
IL_02_A	Vissershavenweg 67/69	5,00	52,0	42,4	41,2	52,0
IL_02_B	Vissershavenweg 67/69	9,00	52,5	43,9	42,9	52,9
IL_03_A	Vissershavenweg 58/59	5,00	53,0	42,1	42,8	53,0
IL_03_B	Vissershavenweg 58/59	8,00	53,3	43,1	43,6	53,6
IL_03_C	Vissershavenweg 58/59	11,00	53,8	44,0	44,3	54,3
IL_03a_D	Vissershavenweg 58/59	19,00	55,2	45,6	45,4	55,4
IL_05_A	Treilerweg/Schokkerweg	5,00	50,3	42,8	41,9	51,9
IL_05_B	Treilerweg/Schokkerweg	18,00	55,5	49,7	46,1	56,1
IL_06_A	Schokkerweg 6-8	5,00	53,4	45,7	42,3	53,4
IL_06_B	Schokkerweg 6-8	9,00	55,5	49,3	43,9	55,5
IL_07_A	Schokkerweg/Zeeslswg/50 m Auto	5,00	50,0	42,3	40,3	50,3
IL_07_B	Schokkerweg/Zeeslswg/50 m Auto	22,00	53,8	46,7	43,3	53,8
IL_08_A	Schokkerweg 22	5,00	50,4	42,8	40,9	50,9
IL_08_B	Schokkerweg 22	22,00	53,6	46,5	43,7	53,7
IL_09_A	Schokkerweg 24/28	5,00	48,3	41,1	40,2	50,2
IL_09_B	Schokkerweg 24/28	9,50	50,1	44,0	41,6	51,6
IL_10_A	Schokkerweg 64/66	5,00	45,9	40,0	38,6	48,6
IL_10_B	Schokkerweg 64/66	9,00	47,2	41,0	39,5	49,5
IL_11_A	flat Westduinweg	27,00	46,3	40,8	39,6	49,6
IL_13_A	Dr. Lelykade 42	7,50	46,8	42,6	40,5	50,5
IL_13_B	Dr. Lelykade 42	11,50	47,8	43,3	40,9	50,9
IL_14_A	Dr. Lelykade 62	7,50	47,2	42,3	40,3	50,3
IL_14a_B	Dr. Lelykade 62	25,00	50,3	45,0	43,2	53,2
IL_15_A	Dr. Lelykade 110	1,50	46,1	41,1	39,6	49,6
IL_15_B	Dr. Lelykade 110	7,50	47,1	41,0	39,7	49,7
IL_15_C	Dr. Lelykade 110	13,50	48,6	42,0	40,6	50,6
IL_15_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,4	43,1	41,7	51,7
IL_15a_D	Dr. Lelykade 110	19,50	49,4	43,2	41,7	51,7
IL_16_A	Dr. Lelykade 158	1,50	46,3	40,9	39,8	49,8
IL_16_B	Dr. Lelykade 158	7,50	46,8	40,9	40,0	50,0
IL_16_C	Dr. Lelykade 158	13,50	47,9	41,9	40,9	50,9
IL_16_D	Dr. Lelykade 158	19,50	48,8	42,9	42,0	52,0
IL_16_E	Dr. Lelykade 158	23,00	49,4	43,6	42,5	52,5
IL_17_A	Dr. Lelykade 200	1,50	45,9	38,9	37,9	47,9
IL_17_B	Dr. Lelykade 200	19,00	47,6	40,3	39,5	49,5
IL_17a_B	Dr. Lelykade 200	7,50	45,7	38,8	37,9	47,9
IL_17a_C	Dr. Lelykade 200	13,50	46,8	39,5	38,7	48,7
IL_17a_D	Dr. Lelykade 200	19,50	47,7	40,4	39,6	49,6
IL_17a_E	Dr. Lelykade 200	23,50	48,6	41,2	40,4	50,4
IL_18_A	Dr. Lelykade 240	1,50	31,4	26,2	24,4	34,4
IL_18_B	Dr. Lelykade 240	7,50	38,3	32,2	30,2	40,2
IL_18_C	Dr. Lelykade 240	13,50	38,4	32,2	30,4	40,4
IL_18_D	Dr. Lelykade 240	19,50	39,5	34,1	32,7	42,7
IL_18_E	Dr. Lelykade 240	23,50	41,5	35,1	34,0	44,0
IL_19_A	Dr. Lelykade	1,50	31,3	26,4	24,5	34,5
IL_19_B	Dr. Lelykade	7,50	39,6	34,1	32,6	42,6
IL_19a_C	Dr. Lelykade	13,50	40,1	34,7	33,4	43,4
IL_19a_D	Dr. Lelykade	19,50	40,9	35,5	34,3	44,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_19a_E	Dr. Lelykade	23,50	42,2	36,5	35,4	45,4
IL_20_A	Dr. Lelykade	1,50	41,5	35,3	33,7	43,7
IL_20_B	Dr. Lelykade	7,50	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_20a_C	Dr. Lelykade	13,50	41,8	35,6	34,3	44,3
IL_20a_D	Dr. Lelykade	19,50	42,9	36,8	35,5	45,5
IL_20a_E	Dr. Lelykade	23,50	44,7	38,3	37,2	47,2
IL_21_A	Dr. Lelykade 242	5,00	35,6	30,6	29,1	39,1
IL_55_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	35,5	30,4	29,6	39,6
IL_61_A	Nieuwbouw sluisje	15,00	34,7	29,5	28,9	38,9
IL_62_A	Vissershavenstraat 20/22	15,30	49,1	42,8	41,8	51,8
IL_75_A	Nieuwbouw sluisje	14,00	34,8	29,5	28,5	38,5
IL_h01_A	Hellingweg 121	1,50	54,2	45,1	44,6	54,6
IL_h01_B	Hellingweg 121	4,50	55,1	45,2	45,0	55,1
IL_h01_C	Hellingweg 121	7,50	55,7	46,1	45,7	55,7
IL_h02_A	Hellingweg 121	1,50	54,5	45,2	44,8	54,8
IL_h02_B	Hellingweg 121	4,50	55,3	45,2	45,1	55,3
IL_h02_C	Hellingweg 121	7,50	56,1	46,3	46,1	56,1
IL_h03_A	Hellingweg 121	1,50	54,2	45,1	44,7	54,7
IL_h03_B	Hellingweg 121	4,50	55,0	45,2	45,0	55,0
IL_h03_C	Hellingweg 121	7,50	55,8	46,2	45,9	55,9
IL_h04_A	Hellingweg 121	1,50	48,0	39,7	38,8	48,8
IL_h04_B	Hellingweg 121	4,50	49,4	39,7	38,8	49,4
IL_h04_C	Hellingweg 121	7,50	50,1	40,4	39,5	50,1
IL_h05_A	Hellingweg 121	1,50	47,9	39,7	39,5	49,5
IL_h05_B	Hellingweg 121	4,50	48,3	40,6	40,2	50,2
IL_h05_C	Hellingweg 121	7,50	49,1	41,2	40,9	50,9
IL_h06_B	Hellingweg 121	4,50	42,8	36,2	35,8	45,8
IL_h06_C	Hellingweg 121	7,50	44,2	37,4	36,9	46,9
IL_h07_B	Hellingweg 121	4,50	43,7	37,4	36,7	46,7
IL_h07_C	Hellingweg 121	7,50	45,1	36,5	35,8	45,8
IL_h08_A	Hellingweg 121	1,50	47,9	41,9	40,6	50,6
IL_h08_B	Hellingweg 121	4,50	48,9	41,7	40,7	50,7
IL_h08_C	Hellingweg 121	7,50	49,9	42,3	41,0	51,0
IL_Lely02a_A	rond huisnr 44	7,50	46,7	42,4	40,2	50,2
IL_Lely02b_B	rond huisnr 44	26,00	50,0	44,9	43,0	53,0
IL_Lely03_A	rond huisnr 42	7,50	46,8	42,5	40,2	50,2
IL_Lely03_B	rond huisnr 42	26,00	50,0	44,8	42,9	52,9
IL_Lely04_A	rond huisnr 42	7,50	46,8	42,5	40,3	50,3
IL_Lely04_B	rond huisnr 42	11,50	47,8	43,3	41,0	51,0
IL_Lely05_A	rond huisnr 38	7,50	46,9	42,6	40,5	50,5
IL_Lely05_B	rond huisnr 38	11,50	47,6	43,1	40,8	50,8
IL_Lely06a_A	rond huisnr 36	7,50	46,8	42,4	40,5	50,5
IL_Lely06b_B	rond huisnr 36	20,00	48,7	44,0	41,9	51,9
IL_Lely07_A	rond huisnr 36	7,50	46,6	42,2	40,4	50,4
IL_Lely07_B	rond huisnr 36	20,00	48,5	43,8	41,7	51,7
IL_Lely08_A	rond huisnr 36	7,50	46,4	42,1	40,4	50,4
IL_Lely08_B	rond huisnr 36	11,50	47,1	42,6	40,7	50,7
IL_Lely09_A	rond huisnr 34	7,50	46,0	41,6	40,2	50,2
IL_Lely09_B	rond huisnr 34	26,00	48,7	43,8	42,1	52,1
IL_Lely10_A	rond huisnr 34	7,50	45,9	41,5	40,0	50,0
IL_Lely10_B	rond huisnr 34	20,00	47,8	43,1	41,2	51,2
IL_Lely10_C	rond huisnr 34	26,00	48,6	43,6	41,9	51,9
IL_LelyL_A	Lelykade 150-154 links	5,20	46,5	40,9	39,9	49,9
IL_LelyL_B	Lelykade 150-154 links	8,10	46,9	40,9	40,1	50,1
IL_LelyL_C	Lelykade 150-154 links	11,10	47,5	41,4	40,5	50,5
IL_LelyL_D	Lelykade 150-154 links	14,10	48,0	41,9	41,0	51,0
IL_LelyL_E	Lelykade 150-154 links	17,00	48,5	42,4	41,5	51,5
IL_LelyL_F	Lelykade 150-154 links	23,00	49,3	43,5	42,5	52,5
IL_LelyR_A	Lelykade 150-154 rechts	5,20	46,6	40,8	39,8	49,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
IL_LelyR_B	Lelykade 150-154 rechts	8,10	47,0	40,9	40,0	50,0
IL_LelyR_C	Lelykade 150-154 rechts	11,10	47,6	41,3	40,4	50,4
IL_LelyR_D	Lelykade 150-154 rechts	14,10	48,1	41,8	40,9	50,9
IL_LelyR_E	Lelykade 150-154 rechts	17,00	48,6	42,3	41,4	51,4
IL_LelyR_F	Lelykade 150-154 rechts	23,00	49,4	43,4	42,4	52,4
IL_ST3B01_A	Stap3Besluit	5,00	34,2	29,7	27,4	37,4
IL_ST3B01_B	Stap3Besluit	9,00	39,3	32,9	31,1	41,1
IL_ST3B01_C	Stap3Besluit	14,00	39,6	33,2	31,6	41,6
IL_ST3B01_D	Stap3Besluit	19,00	40,2	34,4	33,1	43,1
IL_ST3B01_E	Stap3Besluit	24,00	42,2	35,7	34,6	44,6
IL_ST3B02_A	Stap3Besluit	5,00	35,4	30,4	28,2	38,2
IL_ST3B02_B	Stap3Besluit	9,00	40,0	34,1	32,7	42,7
IL_ST3B02_C	Stap3Besluit	14,00	40,5	34,4	33,1	43,1
IL_ST3B02_D	Stap3Besluit	19,00	40,9	35,3	33,9	43,9
IL_ST3B02_E	Stap3Besluit	24,00	42,9	37,0	36,1	46,1
IL_ST3B03_A	Stap3Besluit	5,00	41,5	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_B	Stap3Besluit	9,00	41,6	35,4	33,9	43,9
IL_ST3B03_C	Stap3Besluit	14,00	41,9	35,7	34,4	44,4
IL_ST3B03_D	Stap3Besluit	19,00	42,9	36,7	35,3	45,3
IL_ST3B03_E	Stap3Besluit	24,00	45,0	38,4	37,3	47,3
IL_ST3B04_A	Stap3Besluit	5,00	45,1	37,2	35,9	45,9
IL_ST3B04_B	Stap3Besluit	9,00	47,3	39,5	38,3	48,3
IL_ST3B04_C	Stap3Besluit	14,00	46,0	37,8	36,7	46,7
IL_ST3B04_D	Stap3Besluit	19,00	46,8	38,6	37,5	47,5
IL_ST3B04_E	Stap3Besluit	24,00	48,2	40,0	39,0	49,0
IL_ST3B05_A	Stap3Besluit	5,00	46,4	39,2	38,4	48,4
IL_ST3B05_B	Stap3Besluit	9,00	48,9	41,9	41,1	51,1
IL_ST3B05_C	Stap3Besluit	14,00	50,0	42,8	41,9	51,9
IL_ST3B05_D	Stap3Besluit	19,00	50,8	43,6	42,8	52,8
IL_ST3B05_E	Stap3Besluit	24,00	51,5	44,5	43,7	53,7
IL_ST3B06_A	Stap3Besluit	5,00	46,7	41,1	40,1	50,1
IL_ST3B06_B	Stap3Besluit	9,00	47,2	41,2	40,3	50,3
IL_ST3B06_C	Stap3Besluit	14,00	48,1	42,1	41,1	51,1
IL_ST3B06_D	Stap3Besluit	19,00	48,9	43,0	42,0	52,0
IL_ST3B07_A	Stap3Besluit	5,00	46,8	41,2	39,7	49,7
IL_ST3B07_B	Stap3Besluit	9,00	47,8	41,6	40,1	50,1
IL_ST3B07_C	Stap3Besluit	14,00	49,0	42,6	41,1	51,1
IL_ST3B07_D	Stap3Besluit	19,00	49,7	43,5	42,0	52,0
IL_ST3B07_E	Stap3Besluit	24,00	50,4	44,2	42,8	52,8
IL_ST3B08_A	Stap3Besluit	5,00	46,3	41,8	39,9	49,9
IL_ST3B08_B	Stap3Besluit	9,00	47,6	42,9	40,7	50,7
IL_ST3B08_C	Stap3Besluit	14,00	48,8	43,9	41,6	51,6
IL_ST3B08_D	Stap3Besluit	19,00	49,5	44,5	42,4	52,4
IL_ST3B08_E	Stap3Besluit	24,00	50,0	45,1	43,1	53,1
TN_101_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	30,3	24,9	25,0	35,0
TN_101_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,4	24,8	25,0	35,0
TN_101_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,7	24,8	25,0	35,0
TN_101_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	30,9	25,1	25,2	35,2
TN_101_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,1	25,4	25,5	35,5
TN_101_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,3	25,7	25,8	35,8
TN_101a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,7	26,2	26,2	36,2
TN_102_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	30,9	25,0	25,2	35,2
TN_102_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	30,4	24,5	24,8	34,8
TN_102_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	30,8	24,8	25,0	35,0
TN_102_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	30,9	25,0	25,2	35,2
TN_102_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	31,1	25,3	25,5	35,5
TN_102_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	31,2	25,4	25,5	35,5
TN_102a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	31,6	25,9	25,9	35,9
TN_103_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	36,0	30,0	29,7	39,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
Model:
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_103_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	33,6	28,3	28,5	38,5
TN_103_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	33,8	28,5	28,5	38,5
TN_103_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	34,1	28,8	28,9	38,9
TN_103_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	34,2	28,8	28,9	38,9
TN_103_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	34,0	29,2	29,3	39,3
TN_103a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	33,1	27,8	27,8	37,8
TN_104_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	44,6	39,3	39,4	49,4
TN_104_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	44,4	39,0	39,1	49,1
TN_104_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	44,5	39,1	39,3	49,3
TN_104_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	44,7	39,4	39,6	49,6
TN_104_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	44,7	39,7	39,8	49,8
TN_104_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	43,9	39,8	40,0	50,0
TN_104a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	43,0	39,0	38,9	48,9
TN_105_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	48,4	42,7	42,7	52,7
TN_105_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	48,5	42,7	42,6	52,6
TN_105_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	48,7	42,9	42,9	52,9
TN_105_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	49,0	43,2	43,2	53,2
TN_105_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	49,2	43,4	43,4	53,4
TN_105_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	48,8	43,2	43,3	53,3
TN_105a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	48,2	43,0	42,8	52,8
TN_106_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	52,5	46,9	46,9	56,9
TN_106_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	52,7	46,9	46,9	56,9
TN_106_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	53,0	47,2	47,3	57,3
TN_106_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	53,4	47,6	47,6	57,6
TN_106_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	53,6	47,7	47,7	57,7
TN_106_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	53,5	47,7	47,7	57,7
TN_106a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	53,4	47,6	47,6	57,6
TN_107_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,6	48,4	48,4	58,4
TN_107_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	53,9	48,5	48,6	58,6
TN_107_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,3	48,8	48,9	58,9
TN_107_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,6	49,0	49,0	59,0
TN_107_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,6	49,0	49,0	59,0
TN_107_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,5	49,0	49,0	59,0
TN_107a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,5	48,9	49,0	59,0
TN_108_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	45,2	38,1	38,3	48,3
TN_108_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	45,2	38,0	38,2	48,2
TN_108_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	45,3	38,1	38,2	48,2
TN_108_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,2	38,2	38,3	48,3
TN_108_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	45,3	38,5	38,5	48,5
TN_108_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	45,3	38,9	38,9	48,9
TN_108a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	46,0	39,9	39,9	49,9
TN_109_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	32,4	26,6	26,5	36,5
TN_109_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	31,6	25,8	25,7	35,7
TN_109_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	31,8	25,7	25,7	35,7
TN_109_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	32,1	26,0	25,9	35,9
TN_109_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	32,3	26,5	26,4	36,4
TN_109_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	32,7	27,2	27,0	37,0
TN_109a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	33,7	28,3	28,1	38,1
TN_110_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	31,2	26,3	26,5	36,5
TN_110_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,2	25,7	25,6	35,6
TN_110_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,3	25,5	25,5	35,5
TN_110_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,7	25,8	25,7	35,7
TN_110_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	31,1	26,3	26,2	36,2
TN_110_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	31,7	27,0	26,9	36,9
TN_110a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	32,9	28,4	28,3	38,3
TN_111_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	30,9	24,2	24,1	34,1
TN_111_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	30,1	23,5	23,5	33,5
TN_111_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	30,4	24,0	23,9	33,9
TN_111_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	30,5	24,3	24,1	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_111_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	30,5	24,1	24,0	34,0
TN_111_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	30,7	24,2	24,1	34,1
TN_111a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	32,1	25,7	25,7	35,7
TN_112_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	34,4	29,1	28,6	38,6
TN_112_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	36,7	31,7	31,0	41,0
TN_112_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	41,3	35,4	34,7	44,7
TN_113_A	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	33,5	28,3	28,1	38,1
TN_113_B	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	34,5	29,1	28,8	38,8
TN_113_C	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	38,1	33,4	32,8	42,8
TN_114_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	52,6	46,9	46,9	56,9
TN_114_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	52,9	47,1	47,1	57,1
TN_114_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	53,2	47,5	47,6	57,6
TN_114_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	53,5	47,9	47,9	57,9
TN_114_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	53,7	47,9	47,9	57,9
TN_114_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	53,7	48,0	48,0	58,0
TN_114a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	53,7	47,9	47,9	57,9
TN_115_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	50,6	44,4	44,4	54,4
TN_115_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	51,0	44,7	44,8	54,8
TN_115_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	51,4	45,3	45,4	55,4
TN_115_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	51,7	45,8	45,8	55,8
TN_115_E	nieuwbouw Norfolk N002	13,50	51,9	45,8	45,9	55,9
TN_115_F	nieuwbouw Norfolk N002	16,50	52,0	45,9	45,9	55,9
TN_115a_A	nieuwbouw Norfolk N002	19,50	51,8	45,8	45,9	55,9
TN_116_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	43,8	33,9	33,8	43,8
TN_116_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	43,8	34,0	33,9	43,9
TN_116_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	44,4	34,4	34,3	44,4
TN_116_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	45,0	35,1	35,0	45,0
TN_117_A	nieuwbouw Norfolk N002	1,50	33,9	27,7	27,3	37,3
TN_117_B	nieuwbouw Norfolk N002	4,50	34,0	27,9	27,5	37,5
TN_117_C	nieuwbouw Norfolk N002	7,50	34,6	28,3	27,9	37,9
TN_117_D	nieuwbouw Norfolk N002	10,50	35,2	28,8	28,5	38,5
TN_118_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	52,7	47,0	47,0	57,0
TN_118_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	53,0	47,3	47,3	57,3
TN_118_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	53,3	47,8	47,8	57,8
TN_118_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	53,6	48,0	48,0	58,0
TN_118_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	53,8	48,1	48,1	58,1
TN_118_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	53,8	48,2	48,2	58,2
TN_118a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	53,8	48,1	48,1	58,1
TN_119_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	48,6	43,8	43,7	53,7
TN_119_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	48,9	44,0	44,0	54,0
TN_119_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	49,2	44,2	44,2	54,2
TN_119_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,5	44,4	44,4	54,4
TN_119_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	49,7	44,5	44,4	54,4
TN_119_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	49,7	44,4	44,4	54,4
TN_119a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	49,7	44,2	44,1	54,1
TN_120_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	44,8	40,4	40,4	50,4
TN_120_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	45,3	40,8	40,7	50,7
TN_120_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	46,1	41,5	41,5	51,5
TN_120_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	46,5	41,9	41,8	51,8
TN_121_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	36,8	33,7	33,7	43,7
TN_121_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	37,4	34,5	34,4	44,4
TN_121_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	38,2	35,3	35,3	45,3
TN_121_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	38,8	35,6	35,5	45,5
TN_122_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	32,1	26,1	26,2	36,2
TN_122_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	32,1	26,3	26,4	36,4
TN_122_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	32,5	26,5	26,7	36,7
TN_122_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	33,7	27,9	27,8	37,8
TN_123_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	33,0	26,8	26,8	36,8
TN_123_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	33,2	27,0	27,0	37,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
Model:
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_123_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	33,6	27,5	27,3	37,3
TN_123_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	34,4	28,7	28,5	38,5
TN_124_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	43,3	35,8	35,0	45,0
TN_124_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	43,6	35,7	34,8	44,8
TN_124_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	43,5	35,5	34,7	44,7
TN_124_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	43,5	35,8	35,0	45,0
TN_125_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	48,9	42,4	42,3	52,3
TN_125_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	49,1	42,3	42,2	52,2
TN_125_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	48,9	42,4	42,2	52,2
TN_125_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	49,0	42,8	42,7	52,7
TN_125_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	49,3	43,3	43,1	53,1
TN_125_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	49,8	43,8	43,6	53,6
TN_125a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	50,1	44,2	44,0	54,0
TN_126_A	nieuwbouw Norfolk N003	1,50	48,7	42,4	42,3	52,3
TN_126_B	nieuwbouw Norfolk N003	4,50	48,9	42,4	42,3	52,3
TN_126_C	nieuwbouw Norfolk N003	7,50	48,8	42,5	42,4	52,4
TN_126_D	nieuwbouw Norfolk N003	10,50	48,9	42,9	42,8	52,8
TN_126_E	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	49,2	43,5	43,3	53,3
TN_126_F	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	49,6	43,9	43,7	53,7
TN_126a_A	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	50,0	44,2	44,0	54,0
TN_127_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	37,5	33,4	33,4	43,4
TN_127_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	37,3	32,3	32,3	42,3
TN_127_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	37,4	32,9	32,9	42,9
TN_128_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	33,3	27,6	27,5	37,5
TN_128_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	33,6	28,2	28,1	38,1
TN_128_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	35,8	30,8	30,7	40,7
TN_129_A	nieuwbouw Norfolk N003	13,50	34,1	29,6	29,4	39,4
TN_129_B	nieuwbouw Norfolk N003	16,50	34,7	30,4	30,1	40,1
TN_129_C	nieuwbouw Norfolk N003	19,50	36,1	31,8	31,5	41,5
TN_130_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	29,7	23,5	23,1	33,1
TN_130_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	28,8	22,6	22,4	32,4
TN_130_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,0	22,9	22,7	32,7
TN_130_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	29,3	23,1	22,9	32,9
TN_130_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	29,6	23,5	23,3	33,3
TN_130_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	30,1	24,3	24,0	34,0
TN_130a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	31,3	25,5	25,0	35,0
TN_131_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	27,6	21,0	20,9	30,9
TN_131_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	27,4	20,8	20,6	30,6
TN_131_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	27,4	20,8	20,7	30,7
TN_131_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	27,5	21,0	20,8	30,8
TN_131_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	27,7	21,3	21,1	31,1
TN_131_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	27,9	21,7	21,4	31,4
TN_131a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	28,8	22,6	22,3	32,3
TN_132_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	27,2	19,9	19,7	29,7
TN_132_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	26,9	19,7	19,4	29,4
TN_132_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	26,6	19,6	19,4	29,4
TN_132_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	26,6	19,7	19,4	29,4
TN_132_E	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	26,7	20,1	19,8	29,8
TN_132_F	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	27,0	20,7	20,3	30,3
TN_132a_A	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	28,1	21,3	21,0	31,0
TN_133_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	30,3	24,3	23,4	33,4
TN_133_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	30,1	24,3	23,3	33,3
TN_133_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	30,1	24,5	23,6	33,6
TN_133_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,7	25,2	24,3	34,3
TN_134_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	29,8	23,4	22,9	32,9
TN_134_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	29,5	23,3	22,7	32,7
TN_134_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	29,5	23,3	22,6	32,6
TN_134_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	30,1	23,6	22,9	32,9
TN_135_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	32,7	26,1	25,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_135_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	32,7	26,4	26,2	36,2
TN_135_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	33,3	26,8	26,7	36,7
TN_135_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	34,2	28,5	28,3	38,3
TN_136_A	nieuwbouw Norfolk N004	1,50	34,3	27,5	27,5	37,5
TN_136_B	nieuwbouw Norfolk N004	4,50	34,5	27,9	27,9	37,9
TN_136_C	nieuwbouw Norfolk N004	7,50	35,2	28,6	28,5	38,5
TN_136_D	nieuwbouw Norfolk N004	10,50	36,8	29,8	29,7	39,7
TN_137_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	35,0	29,6	29,2	39,2
TN_137_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	37,4	32,5	31,8	41,8
TN_137_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	41,9	35,6	35,0	45,0
TN_138_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	38,2	32,4	31,6	41,6
TN_138_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	41,6	34,4	33,7	43,7
TN_138_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	43,9	36,9	36,5	46,5
TN_139_A	nieuwbouw Norfolk N004	13,50	37,8	30,1	29,7	39,7
TN_139_B	nieuwbouw Norfolk N004	16,50	39,9	32,9	32,4	42,4
TN_139_C	nieuwbouw Norfolk N004	19,50	42,7	34,9	34,7	44,7
TN_140_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	36,3	28,7	28,3	38,3
TN_140_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	36,5	29,2	28,9	38,9
TN_140_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	37,0	30,1	29,8	39,8
TN_140_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	38,0	31,1	30,8	40,8
TN_141_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,8	26,4	26,0	36,0
TN_141_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,9	26,6	26,2	36,2
TN_141_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,2	27,1	26,7	36,7
TN_141_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,7	29,0	28,6	38,6
TN_142_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	35,0	28,3	28,0	38,0
TN_142_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	34,9	28,3	28,0	38,0
TN_142_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	34,9	28,6	28,2	38,2
TN_142_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,4	29,1	28,8	38,8
TN_143_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	35,7	28,9	28,7	38,7
TN_143_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	35,5	28,8	28,6	38,6
TN_143_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	35,5	28,7	28,5	38,5
TN_143_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	35,8	29,2	28,9	38,9
TN_144_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,3	26,9	26,8	36,8
TN_144_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,5	27,1	27,0	37,0
TN_144_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,3	28,0	27,7	37,7
TN_144_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,6	29,6	29,3	39,3
TN_145_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	32,1	27,0	26,9	36,9
TN_145_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	32,3	27,2	27,1	37,1
TN_145_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	33,1	27,9	27,7	37,7
TN_145_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	34,4	29,6	29,4	39,4
TN_146_A	nieuwbouw Norfolk N008	1,50	41,7	35,5	35,3	45,3
TN_146_B	nieuwbouw Norfolk N008	4,50	41,8	36,2	36,1	46,1
TN_146_C	nieuwbouw Norfolk N008	7,50	42,5	37,0	36,9	46,9
TN_146_D	nieuwbouw Norfolk N008	10,50	43,1	37,4	37,3	47,3
TN_147_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,8	26,1	25,8	35,8
TN_147_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	32,9	26,3	26,1	36,1
TN_147_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	33,2	27,0	26,7	36,7
TN_147_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	34,5	28,7	28,3	38,3
TN_147_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	35,9	31,1	30,9	40,9
TN_148_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	29,6	23,5	23,4	33,4
TN_148_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	29,7	23,7	23,6	33,6
TN_148_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	30,0	24,2	24,1	34,1
TN_148_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	31,0	25,6	25,6	35,6
TN_148_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	33,6	26,9	26,8	36,8
TN_149_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	31,3	25,1	24,4	34,4
TN_149_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	31,4	25,6	24,9	34,9
TN_149_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	31,8	26,2	25,5	35,5
TN_149_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	32,8	27,6	26,9	36,9
TN_149_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	34,2	28,5	27,3	37,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_150_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	38,8	27,3	25,6	38,8
TN_150_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	38,8	28,9	26,9	38,8
TN_150_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	38,8	29,4	27,1	38,8
TN_150_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	38,8	29,9	27,5	38,8
TN_150_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,8	30,2	27,8	38,8
TN_151_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	40,4	33,7	32,3	42,3
TN_151_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	39,6	29,2	27,4	39,6
TN_151_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	39,6	29,9	27,8	39,6
TN_151_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	39,7	30,5	28,2	39,7
TN_151_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	40,2	31,3	29,2	40,2
TN_152_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	32,0	27,9	26,6	36,6
TN_152_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	31,3	25,4	24,1	34,1
TN_152_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	31,7	25,8	24,5	34,5
TN_152_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	32,2	26,6	25,3	35,3
TN_152_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,6	32,1	30,9	40,9
TN_153_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	29,8	23,0	22,8	32,8
TN_153_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	29,4	23,2	23,0	33,0
TN_153_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	29,5	23,6	23,4	33,4
TN_153_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	30,8	25,1	24,8	34,8
TN_153_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	39,4	32,3	32,2	42,2
TN_154_A	nieuwbouw Norfolk N013	1,50	33,4	27,1	26,7	36,7
TN_154_B	nieuwbouw Norfolk N013	4,50	33,7	27,4	27,1	37,1
TN_154_C	nieuwbouw Norfolk N013	7,50	34,3	28,4	28,1	38,1
TN_154_D	nieuwbouw Norfolk N013	10,50	36,1	30,4	30,1	40,1
TN_154_E	nieuwbouw Norfolk N013	13,50	38,8	33,5	33,4	43,4
TN_155_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	31,5	25,4	24,6	34,6
TN_155_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	31,6	25,5	24,5	34,5
TN_155_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	31,8	26,0	24,8	34,8
TN_155_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	32,8	27,1	25,7	35,7
TN_156_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	39,1	34,0	32,6	42,6
TN_156_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	38,1	29,5	27,7	38,1
TN_156_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	38,4	30,3	28,2	38,4
TN_156_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	38,7	30,8	28,5	38,7
TN_157_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	41,1	29,6	28,5	41,1
TN_157_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	41,0	29,8	28,7	41,0
TN_157_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	41,2	31,4	29,4	41,2
TN_157_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	41,2	32,0	29,8	41,2
TN_158_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	35,3	29,0	28,2	38,2
TN_158_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	35,3	29,0	28,3	38,3
TN_158_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	36,3	30,1	28,5	38,5
TN_158_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	37,0	30,9	29,0	39,0
TN_159_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	32,4	26,1	26,0	36,0
TN_159_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	32,4	26,2	26,1	36,1
TN_159_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	33,1	26,9	26,7	36,7
TN_159_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	34,3	28,0	27,8	37,8
TN_160_A	nieuwbouw Norfolk N009	1,50	33,7	27,5	27,1	37,1
TN_160_B	nieuwbouw Norfolk N009	4,50	33,7	27,5	27,1	37,1
TN_160_C	nieuwbouw Norfolk N009	7,50	33,9	27,8	27,3	37,3
TN_160_D	nieuwbouw Norfolk N009	10,50	34,8	28,8	28,2	38,2
TN_161_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	38,5	33,0	32,5	42,5
TN_161_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	38,5	33,0	32,5	42,5
TN_161_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	38,7	33,2	32,7	42,7
TN_161_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	39,2	33,7	33,3	43,3
TN_162_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	33,6	27,4	27,2	37,2
TN_162_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	33,7	27,5	27,4	37,4
TN_162_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	34,0	28,1	28,0	38,0
TN_162_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,1	29,7	29,5	39,5
TN_163_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	34,4	28,0	27,3	37,3
TN_163_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	34,4	28,4	27,6	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_163_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	34,8	29,5	28,3	38,3
TN_163_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	35,6	30,5	29,3	39,3
TN_164_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	41,2	31,1	30,2	41,2
TN_164_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	41,0	31,0	30,1	41,0
TN_164_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	41,1	31,7	29,8	41,1
TN_164_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	41,2	32,5	30,4	41,2
TN_165_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	47,6	36,9	36,1	47,6
TN_165_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	47,9	36,9	36,1	47,9
TN_165_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	47,6	36,7	35,7	47,6
TN_165_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	44,7	36,6	35,3	45,3
TN_165_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	44,9	37,0	35,5	45,5
TN_165_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,3	37,9	36,4	46,4
TN_165a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	45,9	38,7	37,1	47,1
TN_166_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	47,4	40,4	39,5	49,5
TN_166_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	47,6	40,3	39,4	49,4
TN_166_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	45,1	39,9	38,9	48,9
TN_166_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	44,6	37,8	36,7	46,7
TN_166_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	45,0	38,2	37,0	47,0
TN_166_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	45,5	38,9	37,7	47,7
TN_166a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	45,7	39,6	38,4	48,4
TN_167_A	nieuwbouw Norfolk N010	1,50	49,9	42,9	42,8	52,8
TN_167_B	nieuwbouw Norfolk N010	4,50	49,3	42,7	42,6	52,6
TN_167_C	nieuwbouw Norfolk N010	7,50	49,2	42,7	42,6	52,6
TN_167_D	nieuwbouw Norfolk N010	10,50	49,3	43,2	43,0	53,0
TN_167_E	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	49,6	43,7	43,5	53,5
TN_167_F	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	50,0	44,2	44,0	54,0
TN_167a_A	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	50,4	44,6	44,4	54,4
TN_168_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,4	28,6	28,5	38,5
TN_168_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,1	29,4	29,2	39,2
TN_168_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	36,0	31,2	31,0	41,0
TN_169_A	nieuwbouw Norfolk N010	13,50	33,4	28,1	27,8	37,8
TN_169_B	nieuwbouw Norfolk N010	16,50	34,2	29,0	28,7	38,7
TN_169_C	nieuwbouw Norfolk N010	19,50	35,5	30,6	30,3	40,3
TN_170_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	46,8	40,2	40,5	50,5
TN_170_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	46,8	40,2	40,5	50,5
TN_170_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	46,4	40,2	40,5	50,5
TN_170_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	46,8	40,7	40,9	50,9
TN_170_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	47,2	41,3	41,4	51,4
TN_170_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	47,6	41,8	42,0	52,0
TN_170a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	47,4	41,9	42,1	52,1
TN_170a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	46,7	41,4	41,6	51,6
TN_170a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	46,9	40,2	40,3	50,3
TN_170a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	47,0	40,5	40,5	50,5
TN_170a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,1	40,8	40,8	50,8
TN_170a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,1	40,9	40,9	50,9
TN_170b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,0	40,8	40,8	50,8
TN_171_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	44,3	38,6	38,7	48,7
TN_171_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	44,3	38,6	38,7	48,7
TN_171_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	44,3	38,8	38,8	48,8
TN_171_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	44,7	39,4	39,3	49,3
TN_171_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	45,1	39,9	39,8	49,8
TN_171_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	45,0	40,3	40,2	50,2
TN_171a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	45,2	40,3	40,3	50,3
TN_171a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	45,2	40,4	40,6	50,6
TN_171a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	45,3	39,2	39,4	49,4
TN_171a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	45,6	39,4	39,5	49,5
TN_171a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	45,8	39,6	39,6	49,6
TN_171a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	45,8	40,0	40,0	50,0
TN_171b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	45,9	39,9	39,9	49,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_172_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	44,2	38,2	37,1	47,1
TN_172_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	44,5	38,1	37,1	47,1
TN_172_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	44,3	38,0	36,9	46,9
TN_172_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	44,3	38,4	37,1	47,1
TN_172_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	44,6	39,0	37,7	47,7
TN_172_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	44,9	39,5	38,0	48,0
TN_172a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	45,5	39,9	38,4	48,4
TN_172a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	45,8	40,0	38,5	48,5
TN_172a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	46,4	40,3	38,8	48,8
TN_172a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	46,8	40,6	39,0	49,0
TN_172a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	47,0	40,7	39,0	49,0
TN_172a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	47,2	40,7	38,7	48,7
TN_172b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	47,2	39,3	37,1	47,2
TN_173_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	48,1	40,5	39,5	49,5
TN_173_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	48,4	40,3	39,4	49,4
TN_173_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	48,3	40,5	39,6	49,6
TN_173_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	48,4	41,3	40,3	50,3
TN_173_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	48,7	42,2	41,3	51,3
TN_173_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	49,1	42,7	41,7	51,7
TN_173a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	50,4	43,2	42,2	52,2
TN_173a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	51,0	43,5	42,5	52,5
TN_173a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	51,4	43,7	42,7	52,7
TN_173a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	50,9	42,3	41,3	51,3
TN_173a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	51,1	42,5	41,5	51,5
TN_173a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	51,2	42,5	41,3	51,3
TN_173b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	51,9	44,9	43,7	53,7
TN_174_A	nieuwbouw Norfolk N012	1,50	50,3	44,1	43,9	53,9
TN_174_B	nieuwbouw Norfolk N012	4,50	50,7	44,0	43,8	53,8
TN_174_C	nieuwbouw Norfolk N012	7,50	50,7	44,4	44,1	54,1
TN_174_D	nieuwbouw Norfolk N012	10,50	50,9	44,9	44,6	54,6
TN_174_E	nieuwbouw Norfolk N012	13,50	51,4	45,6	45,3	55,3
TN_174_F	nieuwbouw Norfolk N012	16,50	51,8	46,2	45,8	55,8
TN_174a_A	nieuwbouw Norfolk N012	19,50	52,2	46,4	46,1	56,1
TN_174a_B	nieuwbouw Norfolk N012	22,50	52,7	46,6	46,3	56,3
TN_174a_C	nieuwbouw Norfolk N012	25,50	53,1	46,8	46,5	56,5
TN_174a_D	nieuwbouw Norfolk N012	28,50	53,4	46,9	46,6	56,6
TN_174a_E	nieuwbouw Norfolk N012	31,50	53,5	46,9	46,6	56,6
TN_174a_F	nieuwbouw Norfolk N012	34,50	53,6	47,0	46,7	56,7
TN_174b_A	nieuwbouw Norfolk N012	37,50	53,7	47,0	46,7	56,7
TN_175_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	27,5	21,4	20,4	30,4
TN_175_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	27,5	22,0	20,7	30,7
TN_175_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	26,4	19,5	19,3	29,3
TN_175_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	26,5	19,6	19,4	29,4
TN_175_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	27,3	20,0	19,7	29,7
TN_175_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	28,4	21,5	20,9	30,9
TN_175a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	29,5	22,5	21,9	31,9
TN_176_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,3	21,4	21,2	31,2
TN_176_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	27,8	20,5	20,6	30,6
TN_176_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	25,5	18,4	18,2	28,2
TN_176_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,4	18,3	18,1	28,1
TN_176_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	25,4	18,4	18,2	28,2
TN_176_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	25,6	18,9	18,6	28,6
TN_176a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	26,8	20,2	19,8	29,8
TN_177_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	27,8	21,2	20,8	30,8
TN_177_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	27,9	21,2	20,8	30,8
TN_177_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	25,1	18,1	17,8	27,8
TN_177_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	25,0	18,0	17,7	27,7
TN_177_E	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	25,6	18,7	18,2	28,2
TN_177_F	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	25,9	19,5	19,0	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_177a_A	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	26,8	20,6	20,0	30,0
TN_178_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,7	22,7	22,4	32,4
TN_178_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,8	22,8	22,4	32,4
TN_178_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	29,1	23,1	22,9	32,9
TN_178_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,0	24,9	24,5	34,5
TN_179_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	28,6	22,4	21,7	31,7
TN_179_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	28,4	22,3	21,6	31,6
TN_179_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	28,9	22,6	22,0	32,0
TN_179_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	30,4	23,9	23,5	33,5
TN_180_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,0	22,1	21,8	31,8
TN_180_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,3	22,5	22,2	32,2
TN_180_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,1	23,6	23,2	33,2
TN_180_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,4	26,3	25,8	35,8
TN_181_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	33,6	27,8	27,2	37,2
TN_181_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	34,0	28,2	27,4	37,4
TN_181_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	34,5	28,2	27,7	37,7
TN_181_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	35,4	29,2	28,6	38,6
TN_182_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,2	22,9	22,6	32,6
TN_182_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,4	23,3	23,0	33,0
TN_182_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,0	24,3	23,9	33,9
TN_182_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	31,1	25,6	25,1	35,1
TN_183_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	29,5	23,2	22,9	32,9
TN_183_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	29,8	23,6	23,2	33,2
TN_183_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,5	24,7	24,3	34,3
TN_183_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,0	26,7	26,2	36,2
TN_184_A	nieuwbouw Norfolk N007	1,50	30,0	23,2	22,9	32,9
TN_184_B	nieuwbouw Norfolk N007	4,50	30,3	23,6	23,3	33,3
TN_184_C	nieuwbouw Norfolk N007	7,50	30,8	24,1	23,8	33,8
TN_184_D	nieuwbouw Norfolk N007	10,50	32,1	25,5	25,2	35,2
TN_185_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	36,4	30,2	29,2	39,2
TN_185_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	39,6	33,0	31,9	41,9
TN_185_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	41,2	34,4	33,7	43,7
TN_186_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	38,7	33,1	32,1	42,1
TN_186_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,2	34,7	33,7	43,7
TN_186_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	43,5	35,5	34,8	44,8
TN_187_A	nieuwbouw Norfolk N007	13,50	40,8	34,3	33,6	43,6
TN_187_B	nieuwbouw Norfolk N007	16,50	41,7	35,6	34,8	44,8
TN_187_C	nieuwbouw Norfolk N007	19,50	42,3	36,4	35,7	45,7
TN_188_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,5	20,6	20,2	30,2
TN_188_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,7	20,9	20,5	30,5
TN_188_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	25,2	18,0	17,8	27,8
TN_188_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	25,2	18,1	17,9	27,9
TN_188_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	25,9	20,0	19,4	29,4
TN_188_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	26,5	21,1	20,4	30,4
TN_188a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,0	23,2	22,4	32,4
TN_189_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	26,4	19,9	19,4	29,4
TN_189_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	26,5	20,1	19,7	29,7
TN_189_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	26,7	20,6	20,0	30,0
TN_189_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,8	16,5	16,3	26,3
TN_189_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,9	16,7	16,4	26,4
TN_189_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	24,2	17,7	17,3	27,3
TN_189a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	27,5	21,1	20,5	30,5
TN_190_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	25,2	19,6	19,0	29,0
TN_190_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	25,4	19,8	19,2	29,2
TN_190_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	25,5	20,0	19,2	29,2
TN_190_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,1	16,6	15,7	25,7
TN_190_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,3	17,0	15,9	25,9
TN_190_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	23,8	17,9	16,4	26,4
TN_190a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	22,9	16,5	15,7	25,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_190a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	23,8	18,2	17,5	27,5
TN_190a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	26,6	21,7	21,0	31,0
TN_191_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	24,3	17,8	17,3	27,3
TN_191_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	24,2	17,7	17,3	27,3
TN_191_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	24,2	18,1	17,5	27,5
TN_191_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	23,5	17,1	16,6	26,6
TN_191_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	23,5	17,3	16,8	26,8
TN_191_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	23,0	16,7	16,0	26,0
TN_191a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	22,9	16,4	15,5	25,5
TN_191a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	23,4	17,1	16,0	26,0
TN_191a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	26,7	21,3	20,4	30,4
TN_192_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	27,5	20,8	19,4	29,4
TN_192_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,2	19,8	18,2	28,2
TN_192_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	27,1	19,8	18,2	28,2
TN_192_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	27,4	21,1	19,7	29,7
TN_192_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	27,3	21,2	19,6	29,6
TN_192_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	27,4	21,2	19,5	29,5
TN_192a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	28,8	22,8	21,2	31,2
TN_192a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	29,2	23,4	21,9	31,9
TN_192a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	30,8	25,1	23,7	33,7
TN_193_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	33,2	26,7	24,7	34,7
TN_193_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	33,0	26,7	24,7	34,7
TN_193_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	33,5	27,0	25,0	35,0
TN_193_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	34,1	28,4	26,6	36,6
TN_193_E	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	35,2	29,8	28,3	38,3
TN_193_F	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	37,2	31,8	30,9	40,9
TN_193a_A	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	39,0	32,4	31,6	41,6
TN_193a_B	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	39,4	33,0	32,4	42,4
TN_193a_C	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	39,9	33,7	33,2	43,2
TN_194_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	26,8	20,3	19,9	29,9
TN_194_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	27,0	20,4	20,0	30,0
TN_194_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	28,0	22,2	21,9	31,9
TN_194_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	30,1	23,2	22,8	32,8
TN_195_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	28,8	23,0	22,8	32,8
TN_195_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	29,2	23,7	23,6	33,6
TN_195_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	30,4	25,4	26,0	36,0
TN_195_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	32,4	27,3	27,7	37,7
TN_196_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	28,7	22,2	21,9	31,9
TN_196_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	28,9	22,8	22,4	32,4
TN_196_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	29,8	24,0	23,6	33,6
TN_196_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	32,3	26,9	26,5	36,5
TN_197_A	nieuwbouw Norfolk N011	1,50	29,1	23,0	22,3	32,3
TN_197_B	nieuwbouw Norfolk N011	4,50	28,8	22,5	21,9	31,9
TN_197_C	nieuwbouw Norfolk N011	7,50	30,1	24,2	23,6	33,6
TN_197_D	nieuwbouw Norfolk N011	10,50	33,5	28,1	27,4	37,4
TN_198_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	38,0	33,7	33,1	43,1
TN_198_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	39,0	35,0	34,4	44,4
TN_198_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	39,9	35,7	35,0	45,0
TN_199_A	nieuwbouw Norfolk N011	13,50	37,1	33,1	32,4	42,4
TN_199_B	nieuwbouw Norfolk N011	16,50	38,6	34,0	33,3	43,3
TN_199_C	nieuwbouw Norfolk N011	19,50	40,9	34,5	33,9	43,9
TN_199_D	nieuwbouw Norfolk N011	22,50	39,8	33,7	33,3	43,3
TN_199_E	nieuwbouw Norfolk N011	25,50	40,1	34,2	33,8	43,8
TN_201_A	nieuwbouw Norfolk N001	1,50	53,0	47,1	47,1	57,1
TN_201_B	nieuwbouw Norfolk N001	4,50	53,7	47,4	47,4	57,4
TN_201_C	nieuwbouw Norfolk N001	7,50	54,1	47,8	47,8	57,8
TN_201_D	nieuwbouw Norfolk N001	10,50	54,1	48,1	48,0	58,0
TN_201_E	nieuwbouw Norfolk N001	13,50	54,1	48,1	48,1	58,1
TN_201_F	nieuwbouw Norfolk N001	16,50	54,1	48,1	48,1	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_201a_A	nieuwbouw Norfolk N001	19,50	54,1	48,2	48,2	58,2
TN_nc01_A	Nautisch Centrum 1	1,50	37,5	32,2	29,3	39,3
TN_nc01_B	Nautisch Centrum 1	4,50	37,9	32,0	29,1	39,1
TN_nc01_C	Nautisch Centrum 1	7,50	38,4	32,1	29,4	39,4
TN_nc01_D	Nautisch Centrum 1	10,50	38,7	32,3	29,8	39,8
TN_nc01_E	Nautisch Centrum 1	13,50	37,0	31,5	29,2	39,2
TN_nc01_F	Nautisch Centrum 1	19,00	39,0	32,8	30,4	40,4
TN_nc02_A	Nautisch Centrum 1	1,50	41,7	39,4	38,1	48,1
TN_nc02_B	Nautisch Centrum 1	4,50	42,7	40,0	39,2	49,2
TN_nc02_C	Nautisch Centrum 1	7,50	43,4	40,8	39,9	49,9
TN_nc02_D	Nautisch Centrum 1	10,50	43,9	41,5	40,6	50,6
TN_nc02_E	Nautisch Centrum 1	13,50	44,2	42,1	41,1	51,1
TN_nc02_F	Nautisch Centrum 1	19,00	45,6	43,1	42,2	52,2
TN_nc03_A	Nautisch Centrum 1	1,50	43,8	39,6	38,5	48,5
TN_nc03_B	Nautisch Centrum 1	4,50	45,2	41,5	40,6	50,6
TN_nc03_C	Nautisch Centrum 1	7,50	46,1	42,6	41,6	51,6
TN_nc03_D	Nautisch Centrum 1	10,50	47,2	43,4	42,5	52,5
TN_nc03_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,2	44,2	43,1	53,1
TN_nc03_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,8	45,1	44,1	54,1
TN_nc04_A	Nautisch Centrum 1	1,50	45,8	41,3	40,5	50,5
TN_nc04_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,6	42,9	42,1	52,1
TN_nc04_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,2	43,7	42,9	52,9
TN_nc04_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,1	44,5	43,6	53,6
TN_nc04_E	Nautisch Centrum 1	13,50	49,1	45,2	44,3	54,3
TN_nc04_F	Nautisch Centrum 1	19,00	50,9	45,7	44,7	54,7
TN_nc05_A	Nautisch Centrum 1	1,50	46,6	42,2	41,5	51,5
TN_nc05_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,6	42,1	41,4	51,4
TN_nc05_C	Nautisch Centrum 1	7,50	46,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc05_D	Nautisch Centrum 1	10,50	47,2	42,5	41,7	51,7
TN_nc05_E	Nautisch Centrum 1	13,50	47,6	43,0	42,2	52,2
TN_nc05_F	Nautisch Centrum 1	19,00	48,6	44,1	43,3	53,3
TN_nc06_A	Nautisch Centrum 1	1,50	46,5	42,1	41,5	51,5
TN_nc06_B	Nautisch Centrum 1	4,50	46,5	42,1	41,4	51,4
TN_nc06_C	Nautisch Centrum 1	7,50	46,7	42,1	41,4	51,4
TN_nc06_D	Nautisch Centrum 1	10,50	47,1	42,4	41,7	51,7
TN_nc06_E	Nautisch Centrum 1	13,50	47,6	43,0	42,2	52,2
TN_nc06_F	Nautisch Centrum 1	19,00	48,6	44,1	43,2	53,2
TN_nc07_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,2	42,7	42,2	52,2
TN_nc07_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,0	42,5	42,0	52,0
TN_nc07_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,9	42,6	42,1	52,1
TN_nc07_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,0	43,1	42,5	52,5
TN_nc07_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,4	43,7	43,0	53,0
TN_nc07_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,3	44,6	43,9	53,9
TN_nc08_A	Nautisch Centrum 1	1,50	48,1	42,3	41,9	51,9
TN_nc08_B	Nautisch Centrum 1	4,50	47,9	42,2	41,7	51,7
TN_nc08_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,8	42,3	41,8	51,8
TN_nc08_D	Nautisch Centrum 1	10,50	47,9	42,8	42,2	52,2
TN_nc08_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,4	43,5	42,8	52,8
TN_nc08_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,3	44,6	43,9	53,9
TN_nc09_A	Nautisch Centrum 1	1,50	47,8	42,1	41,7	51,7
TN_nc09_B	Nautisch Centrum 1	4,50	48,1	42,0	41,5	51,5
TN_nc09_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,9	42,0	41,5	51,5
TN_nc09_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,0	42,5	42,0	52,0
TN_nc09_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,4	43,1	42,5	52,5
TN_nc09_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,4	44,3	43,6	53,6
TN_nc10_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,1	37,6	37,7	47,7
TN_nc10_B	Nautisch Centrum 1	4,50	44,7	38,2	38,2	48,2
TN_nc10_C	Nautisch Centrum 1	7,50	42,9	37,9	37,9	47,9
TN_nc10_D	Nautisch Centrum 1	10,50	44,5	38,6	38,6	48,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc10_E	Nautisch Centrum 1	13,50	42,2	37,6	37,8	47,8
TN_nc10_F	Nautisch Centrum 1	19,00	43,2	38,6	38,9	48,9
TN_nc11_A	Nautisch Centrum 1	1,50	44,4	35,8	35,6	45,6
TN_nc11_B	Nautisch Centrum 1	4,50	44,9	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_C	Nautisch Centrum 1	7,50	41,6	35,6	35,3	45,3
TN_nc11_D	Nautisch Centrum 1	10,50	41,4	36,8	36,4	46,4
TN_nc11_E	Nautisch Centrum 1	13,50	41,3	35,2	35,1	45,1
TN_nc11_F	Nautisch Centrum 1	19,00	42,3	36,0	36,0	46,0
TN_nc12_A	Nautisch Centrum 1	1,50	37,1	32,0	32,4	42,4
TN_nc12_B	Nautisch Centrum 1	4,50	36,5	31,6	31,5	41,5
TN_nc12_C	Nautisch Centrum 1	7,50	37,4	31,4	31,3	41,3
TN_nc12_D	Nautisch Centrum 1	10,50	35,7	30,9	30,8	40,8
TN_nc12_E	Nautisch Centrum 1	13,50	36,0	31,3	31,2	41,2
TN_nc12_F	Nautisch Centrum 1	19,00	35,9	31,7	31,5	41,5
TN_nc13_A	Nautisch Centrum 1	1,50	34,9	28,4	25,8	35,8
TN_nc13_B	Nautisch Centrum 1	4,50	35,0	29,1	26,8	36,8
TN_nc13_C	Nautisch Centrum 1	7,50	34,6	28,8	26,3	36,3
TN_nc13_D	Nautisch Centrum 1	10,50	34,4	28,6	26,1	36,1
TN_nc13_E	Nautisch Centrum 1	13,50	34,6	28,5	26,0	36,0
TN_nc13_F	Nautisch Centrum 1	19,00	34,4	27,9	24,3	34,4
TN_nc14_A	Nautisch Centrum 1	1,50	35,0	29,1	25,5	35,5
TN_nc14_B	Nautisch Centrum 1	4,50	34,8	29,0	25,3	35,3
TN_nc14_C	Nautisch Centrum 1	7,50	34,7	28,9	25,2	35,2
TN_nc14_D	Nautisch Centrum 1	10,50	34,8	28,9	25,2	35,2
TN_nc14_E	Nautisch Centrum 1	13,50	35,1	29,0	25,8	35,8
TN_nc14_F	Nautisch Centrum 1	19,00	36,1	29,7	26,4	36,4
TN_nc15_A	Nautisch Centrum 1	1,50	47,2	42,5	41,8	51,8
TN_nc15_B	Nautisch Centrum 1	4,50	47,2	42,6	42,0	52,0
TN_nc15_C	Nautisch Centrum 1	7,50	47,4	42,8	42,2	52,2
TN_nc15_D	Nautisch Centrum 1	10,50	48,0	43,3	42,6	52,6
TN_nc15_E	Nautisch Centrum 1	13,50	48,5	44,0	43,2	53,2
TN_nc15_F	Nautisch Centrum 1	19,00	49,8	45,2	44,4	54,4
TN_nc16_A	Nautisch Centrum 2	1,50	45,9	41,2	40,0	50,0
TN_nc16_B	Nautisch Centrum 2	4,50	47,4	43,3	42,3	52,3
TN_nc16_C	Nautisch Centrum 2	7,50	48,0	44,2	43,2	53,2
TN_nc16_D	Nautisch Centrum 2	10,50	48,8	45,1	44,1	54,1
TN_nc16_E	Nautisch Centrum 2	13,50	49,9	45,8	44,7	54,7
TN_nc16_F	Nautisch Centrum 2	19,00	52,4	46,3	45,2	55,2
TN_nc17_A	Nautisch Centrum 2	1,50	53,6	44,9	44,1	54,1
TN_nc17_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,0	44,7	44,1	54,1
TN_nc17_C	Nautisch Centrum 2	7,50	54,8	45,6	45,1	55,1
TN_nc17_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,4	46,3	45,8	55,8
TN_nc17_E	Nautisch Centrum 2	13,50	55,9	47,2	46,6	56,6
TN_nc17_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,4	47,9	47,2	57,2
TN_nc18_A	Nautisch Centrum 2	1,50	53,5	44,9	44,0	54,0
TN_nc18_B	Nautisch Centrum 2	4,50	54,0	44,9	44,2	54,2
TN_nc18_C	Nautisch Centrum 2	7,50	54,7	45,4	44,8	54,8
TN_nc18_D	Nautisch Centrum 2	10,50	55,4	46,1	45,4	55,4
TN_nc18_E	Nautisch Centrum 2	13,50	55,9	47,1	46,3	56,3
TN_nc18_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,6	47,7	46,8	56,8
TN_nc19_A	Nautisch Centrum 2	1,50	52,8	43,5	43,0	53,0
TN_nc19_B	Nautisch Centrum 2	4,50	53,3	43,9	43,4	53,4
TN_nc19_C	Nautisch Centrum 2	7,50	54,2	44,3	43,8	54,2
TN_nc19_D	Nautisch Centrum 2	10,50	54,9	45,1	44,6	54,9
TN_nc19_E	Nautisch Centrum 2	13,50	55,4	45,9	45,2	55,4
TN_nc19_F	Nautisch Centrum 2	19,00	56,3	46,7	46,0	56,3
TN_nc20_A	Nautisch Centrum 2	1,50	44,1	37,7	36,4	46,4
TN_nc20_B	Nautisch Centrum 2	4,50	44,7	37,8	36,5	46,5
TN_nc20_C	Nautisch Centrum 2	7,50	45,2	36,3	34,9	45,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_nc20_D	Nautisch Centrum 2	10,50	45,4	35,9	34,5	45,4
TN_nc20_E	Nautisch Centrum 2	13,50	45,7	35,6	33,2	45,7
TN_nc20_F	Nautisch Centrum 2	19,00	48,4	36,5	33,9	48,4
TN_nc21_A	Nautisch Centrum 2	1,50	38,5	31,1	29,2	39,2
TN_nc21_B	Nautisch Centrum 2	4,50	39,4	31,1	29,4	39,4
TN_nc21_C	Nautisch Centrum 2	7,50	41,2	31,5	29,9	41,2
TN_nc21_D	Nautisch Centrum 2	10,50	41,8	31,8	30,3	41,8
TN_nc21_E	Nautisch Centrum 2	13,50	41,4	31,7	29,7	41,4
TN_nc21_F	Nautisch Centrum 2	19,00	42,7	32,5	30,4	42,7
TN_nc22_A	Nautisch Centrum 2	1,50	41,8	38,7	37,6	47,6
TN_nc22_B	Nautisch Centrum 2	4,50	41,8	38,6	37,6	47,6
TN_nc22_C	Nautisch Centrum 2	7,50	42,3	39,4	38,3	48,3
TN_nc22_D	Nautisch Centrum 2	10,50	42,9	40,2	39,1	49,1
TN_nc22_E	Nautisch Centrum 2	13,50	43,6	41,0	39,8	49,8
TN_nc22_F	Nautisch Centrum 2	19,00	47,0	42,0	40,8	50,8
TN_nc23_A	Nautisch Centrum 2	1,50	43,5	39,1	38,2	48,2
TN_nc23_B	Nautisch Centrum 2	4,50	43,5	39,3	38,6	48,6
TN_nc23_C	Nautisch Centrum 2	7,50	43,6	39,6	38,8	48,8
TN_nc23_D	Nautisch Centrum 2	10,50	43,9	39,9	39,1	49,1
TN_nc23_E	Nautisch Centrum 2	13,50	44,6	40,6	39,7	49,7
TN_nc23_F	Nautisch Centrum 2	19,00	44,8	40,8	39,8	49,8
TN_nc24_A	Nautisch Centrum 2	1,50	47,6	41,2	40,0	50,0
TN_nc24_B	Nautisch Centrum 2	4,50	48,2	42,2	41,2	51,2
TN_nc24_C	Nautisch Centrum 2	7,50	49,3	43,0	42,1	52,1
TN_nc24_D	Nautisch Centrum 2	10,50	50,4	43,8	43,0	53,0
TN_nc24_E	Nautisch Centrum 2	13,50	51,7	45,3	44,7	54,7
TN_nc24_F	Nautisch Centrum 2	19,00	54,2	46,4	45,9	55,9
TN_nc25_A	Nautisch Centrum 2	1,50	42,5	35,5	34,5	44,5
TN_nc25_B	Nautisch Centrum 2	4,50	42,7	35,5	34,5	44,5
TN_nc25_C	Nautisch Centrum 2	7,50	42,9	34,8	33,6	43,6
TN_nc25_D	Nautisch Centrum 2	10,50	43,2	33,0	31,8	43,2
TN_nc25_E	Nautisch Centrum 2	13,50	43,7	33,5	32,3	43,7
TN_nc25_F	Nautisch Centrum 2	19,00	44,2	31,8	28,8	44,2
TN_NF007_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	50,1	43,8	43,9	53,9
TN_NF007_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	50,3	43,7	43,8	53,8
TN_NF007_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	50,3	43,9	43,9	53,9
TN_NF007_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	50,5	44,5	44,4	54,4
TN_NF007_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	50,9	45,0	44,9	54,9
TN_NF007_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	51,2	45,6	45,4	55,4
TN_NF009_A	bebouwing op terrein Norfolk	1,50	50,1	43,7	43,5	53,5
TN_NF009_B	bebouwing op terrein Norfolk	4,50	50,5	43,6	43,3	53,3
TN_NF009_C	bebouwing op terrein Norfolk	7,50	50,5	44,0	43,7	53,7
TN_NF009_D	bebouwing op terrein Norfolk	10,50	50,8	44,6	44,2	54,2
TN_NF009_E	bebouwing op terrein Norfolk	13,50	51,1	45,4	45,0	55,0
TN_NF009_F	bebouwing op terrein Norfolk	16,50	51,6	45,9	45,5	55,5
TN_NF107_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	52,0	46,3	46,1	56,1
TN_NF107_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	51,9	46,0	45,9	55,9
TN_NF107_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	52,2	45,9	45,8	55,8
TN_NF107_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	52,5	46,1	45,9	55,9
TN_NF107_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	52,7	46,2	46,0	56,0
TN_NF107_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	52,8	46,2	46,1	56,1
TN_NF109_A	bebouwing op terrein Norfolk	19,50	52,0	46,0	45,5	55,5
TN_NF109_B	bebouwing op terrein Norfolk	22,50	52,6	46,3	45,8	55,8
TN_NF109_C	bebouwing op terrein Norfolk	25,50	52,9	46,5	46,0	56,0
TN_NF109_D	bebouwing op terrein Norfolk	28,50	53,2	46,5	46,1	56,1
TN_NF109_E	bebouwing op terrein Norfolk	31,50	53,4	46,6	46,2	56,2
TN_NF109_F	bebouwing op terrein Norfolk	34,50	53,4	46,6	46,1	56,1
TN_NF207_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	52,9	46,3	46,1	56,1
TN_NF209_A	bebouwing op terrein Norfolk	37,50	53,5	46,6	46,1	56,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_PGS01_A	PGS	1,50	36,7	30,6	29,7	39,7
TN_PGS01_B	PGS	4,50	36,7	30,5	29,6	39,6
TN_PGS01_C	PGS	7,50	37,0	30,9	29,9	39,9
TN_PGS01_D	PGS	10,50	39,4	33,3	32,3	42,3
TN_PGS01_E	PGS	13,50	44,2	37,6	36,5	46,5
TN_PGS01_F	PGS	16,50	44,5	38,2	37,1	47,1
TN_PGS02_A	PGS	1,50	44,0	36,8	36,0	46,0
TN_PGS02_B	PGS	4,50	44,3	36,6	35,8	45,8
TN_PGS02_C	PGS	7,50	44,1	36,5	35,6	45,6
TN_PGS02_D	PGS	10,50	44,0	36,8	35,8	45,8
TN_PGS02_E	PGS	13,50	44,3	37,8	36,8	46,8
TN_PGS02_F	PGS	16,50	44,5	38,1	37,1	47,1
TN_PGS03_A	PGS	1,50	43,8	35,8	34,7	44,7
TN_PGS03_B	PGS	4,50	44,1	35,7	34,6	44,6
TN_PGS03_C	PGS	7,50	43,9	35,6	34,4	44,4
TN_PGS03_D	PGS	10,50	43,7	35,6	34,5	44,5
TN_PGS03_E	PGS	13,50	43,8	36,4	35,3	45,3
TN_PGS03_F	PGS	16,50	44,0	36,7	35,6	45,6
TN_PGS04_A	PGS	1,50	35,0	28,9	27,8	37,8
TN_PGS04_B	PGS	4,50	35,1	29,2	28,2	38,2
TN_PGS04_C	PGS	7,50	35,4	29,8	28,6	38,6
TN_PGS04_D	PGS	10,50	34,6	29,6	28,8	38,8
TN_PGS04_E	PGS	13,50	35,7	30,7	30,0	40,0
TN_PGS04_F	PGS	16,50	36,1	29,7	29,4	39,4
TN_PGS05_A	PGS	1,50	37,9	27,9	26,6	37,9
TN_PGS05_B	PGS	4,50	37,9	28,2	26,9	37,9
TN_PGS05_C	PGS	7,50	37,9	28,7	27,3	37,9
TN_PGS05_D	PGS	10,50	33,2	28,1	27,0	37,0
TN_PGS05_E	PGS	13,50	34,5	29,0	28,0	38,0
TN_PGS05_F	PGS	16,50	35,0	27,1	26,8	36,8
TN_PGS06_A	PGS	1,50	31,9	25,7	25,1	35,1
TN_PGS06_B	PGS	4,50	32,0	26,0	25,4	35,4
TN_PGS06_C	PGS	7,50	32,5	26,2	25,5	35,5
TN_PGS06_D	PGS	10,50	34,1	28,0	27,2	37,2
TN_PGS06_E	PGS	13,50	37,9	30,8	30,0	40,0
TN_PGS07_A	PGS	1,50	32,1	25,3	24,3	34,3
TN_PGS07_B	PGS	4,50	32,5	25,5	24,4	34,4
TN_PGS07_C	PGS	7,50	32,9	25,4	24,2	34,2
TN_PGS07_D	PGS	10,50	32,4	26,6	25,0	35,0
TN_PGS07_E	PGS	13,50	31,9	26,8	25,2	35,2
TN_PGS08_A	PGS	1,50	31,5	25,3	24,8	34,8
TN_PGS08_B	PGS	4,50	31,5	25,4	24,9	34,9
TN_PGS08_C	PGS	7,50	32,8	27,4	26,8	36,8
TN_PGS08_D	PGS	10,50	36,8	31,4	30,7	40,7
TN_PGS08_E	PGS	13,50	41,1	36,1	35,6	45,6
TN_PGS09_A	PGS	16,50	35,5	29,5	27,9	37,9
TN_PGS10_A	PGS	1,50	30,5	23,6	23,2	33,2
TN_PGS10_B	PGS	4,50	30,8	24,3	23,8	33,8
TN_PGS10_C	PGS	7,50	32,3	26,2	25,6	35,6
TN_PGS10_D	PGS	10,50	38,3	31,8	31,0	41,0
TN_PGS10_E	PGS	13,50	43,7	36,6	35,8	45,8
TN_U01_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	49,0	40,7	41,4	51,4
TN_U01_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	49,7	41,8	41,9	51,9
TN_U01_C	nieuwbouw Uiterjoon	7,50	51,7	44,0	42,9	52,9
TN_U01_D	nieuwbouw Uiterjoon	10,50	52,1	45,1	43,8	53,8
TN_U01_E	nieuwbouw Uiterjoon	13,50	52,7	46,2	45,0	55,0
TN_U01_F	nieuwbouw Uiterjoon	16,50	52,5	45,7	45,1	55,1
TN_U02_A	nieuwbouw Uiterjoon	1,50	50,8	43,3	42,5	52,5
TN_U02_B	nieuwbouw Uiterjoon	4,50	51,2	43,4	42,4	52,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_U02_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	52,2	44,5	43,1	53,1
TN_U02_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	52,9	45,8	44,1	54,1
TN_U02_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	53,6	46,8	45,2	55,2
TN_U02_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	53,2	45,9	45,1	55,1
TN_U03_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	49,4	40,3	40,8	50,8
TN_U03_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	49,7	40,5	40,8	50,8
TN_U03_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	50,5	41,0	41,0	51,0
TN_U03_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	50,8	41,6	41,4	51,4
TN_U03_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	51,4	42,4	42,0	52,0
TN_U03_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	52,1	43,3	42,6	52,6
TN_U04_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	47,0	37,1	38,5	48,5
TN_U04_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	47,1	37,7	38,6	48,6
TN_U04_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	47,1	37,9	38,7	48,7
TN_U04_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	47,6	38,2	39,0	49,0
TN_U04_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	48,1	38,5	39,3	49,3
TN_U04_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	48,5	39,0	39,9	49,9
TN_U05_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	40,1	32,4	36,1	46,1
TN_U05_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	40,6	32,8	36,0	46,0
TN_U05_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	41,1	33,1	35,8	45,8
TN_U05_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	42,6	33,4	36,1	46,1
TN_U05_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	43,4	34,1	36,6	46,6
TN_U05_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	44,0	34,2	36,9	46,9
TN_U05a_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	45,3	37,7	38,8	48,8
TN_U05a_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	49,7	38,8	39,9	49,9
TN_U05a_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	50,4	39,4	40,5	50,5
TN_U06_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	43,0	38,5	36,4	46,4
TN_U06_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	44,6	39,9	37,8	47,8
TN_U06_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	46,6	41,8	39,1	49,1
TN_U06_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	47,1	42,7	39,8	49,8
TN_U06_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	48,1	43,7	41,0	51,0
TN_U06_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	48,8	44,6	42,2	52,2
TN_U07_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	46,0	39,3	40,5	50,5
TN_U07_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	47,1	40,4	40,8	50,8
TN_U07_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	49,0	43,3	42,1	52,1
TN_U07_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	50,0	44,6	43,1	53,1
TN_U07_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	50,8	45,8	44,5	54,5
TN_U07_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	50,3	45,3	44,6	54,6
TN_U08_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	52,1	44,4	44,2	54,2
TN_U08_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	53,3	45,8	44,9	54,9
TN_U08_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	53,6	46,0	45,2	55,2
TN_U09_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	48,2	43,4	43,2	53,2
TN_U09_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	50,3	45,5	45,0	55,0
TN_U09_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	50,9	46,0	45,4	55,4
TN_U10_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	41,1	37,2	35,8	45,8
TN_U10_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	45,0	41,3	39,2	49,2
TN_U10_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	46,1	42,5	40,8	50,8
TN_U11_A	nieuwbouw Uiterjooon	1,50	38,9	34,7	32,9	42,9
TN_U11_B	nieuwbouw Uiterjooon	4,50	40,0	35,4	33,6	43,6
TN_U11_C	nieuwbouw Uiterjooon	7,50	40,8	36,5	34,5	44,5
TN_U11_D	nieuwbouw Uiterjooon	10,50	41,3	37,2	35,1	45,1
TN_U11_E	nieuwbouw Uiterjooon	13,50	42,3	38,6	36,9	46,9
TN_U11_F	nieuwbouw Uiterjooon	16,50	43,2	39,7	38,4	48,4
TN_U12_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	51,7	42,3	42,7	52,7
TN_U12_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	52,3	43,0	43,0	53,0
TN_U12_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	52,6	43,3	43,3	53,3
TN_U13_A	nieuwbouw Uiterjooon	19,50	51,6	44,3	44,1	54,1
TN_U13_B	nieuwbouw Uiterjooon	22,50	53,2	45,8	45,5	55,5
TN_U13_C	nieuwbouw Uiterjooon	25,50	53,5	46,0	45,8	55,8
TN_WT01_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,7	41,7	42,8	52,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Scheveningen Haven
 Rekenresultaten totaal Rekenmodel IL - situatie 3 scheepsonderhoudsbedrijf

263915
 bijlage 4

Rapport: Resultatentabel
 Model:
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
TN_WT01_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,2	42,6	43,6	53,6
TN_WT01_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	51,7	44,2	43,8	53,8
TN_WT01_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	52,3	46,0	44,4	54,4
TN_WT01_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	52,9	46,9	44,7	54,7
TN_WT01_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	53,3	46,9	44,9	54,9
TN_WT01a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	53,7	46,7	45,0	55,0
TN_WT01a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,0	47,0	45,1	55,1
TN_WT01a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,3	47,2	45,1	55,1
TN_WT01a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,4	47,1	44,8	54,8
TN_WT01a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,5	47,1	44,8	54,8
TN_WT01a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,6	47,1	44,9	54,9
TN_WT01b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,8	47,2	44,9	54,9
TN_WT02_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	50,3	41,4	42,9	52,9
TN_WT02_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	50,3	42,2	43,5	53,5
TN_WT02_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	51,0	44,1	43,8	53,8
TN_WT02_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	51,8	46,0	44,4	54,4
TN_WT02_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	52,3	46,7	44,7	54,7
TN_WT02_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	52,6	46,6	44,9	54,9
TN_WT02a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	52,9	46,7	45,0	55,0
TN_WT02a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	53,3	46,8	44,9	54,9
TN_WT02a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	53,5	46,9	44,9	54,9
TN_WT02a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	53,6	46,8	44,8	54,8
TN_WT02a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	53,7	46,9	44,6	54,6
TN_WT02a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	53,8	46,8	44,6	54,6
TN_WT02b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	54,3	47,0	44,9	54,9
TN_WT03_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	51,9	42,4	44,0	54,0
TN_WT03_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,7	43,1	44,4	54,4
TN_WT03_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,3	44,7	44,8	54,8
TN_WT03_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	53,0	46,4	45,4	55,4
TN_WT03_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,6	47,2	45,8	55,8
TN_WT03_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	54,0	47,1	46,0	56,0
TN_WT03a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,3	47,3	46,2	56,2
TN_WT03a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,5	47,4	46,2	56,2
TN_WT03a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,8	47,6	46,3	56,3
TN_WT03a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,9	47,5	46,3	56,3
TN_WT03a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	55,0	47,6	46,1	56,1
TN_WT03a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	55,0	47,5	46,1	56,1
TN_WT03b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	55,1	47,6	46,1	56,1
TN_WT04_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	52,1	42,2	43,3	53,3
TN_WT04_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	51,8	42,5	43,6	53,6
TN_WT04_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	52,2	44,0	44,1	54,1
TN_WT04_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	53,1	45,6	44,8	54,8
TN_WT04_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	53,8	46,4	45,2	55,2
TN_WT04_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	54,3	46,5	45,5	55,5
TN_WT04a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	54,4	46,6	45,8	55,8
TN_WT04a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	54,5	46,7	45,9	55,9
TN_WT04a_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	25,50	54,8	46,9	46,0	56,0
TN_WT04a_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	28,50	54,9	47,0	45,9	55,9
TN_WT04a_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	31,50	54,9	47,0	46,0	56,0
TN_WT04a_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	34,50	54,9	47,0	46,0	56,0
TN_WT04b_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	37,50	55,0	46,9	45,9	55,9
TN_WT05_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	1,50	34,6	26,6	25,9	35,9
TN_WT05_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	4,50	34,2	26,3	25,9	35,9
TN_WT05_C	nieuwbouw Vissershavenweg 55	7,50	33,7	26,9	25,7	35,7
TN_WT05_D	nieuwbouw Vissershavenweg 55	10,50	35,7	29,0	27,8	37,8
TN_WT05_E	nieuwbouw Vissershavenweg 55	13,50	35,5	28,8	27,3	37,3
TN_WT05_F	nieuwbouw Vissershavenweg 55	16,50	35,7	30,5	27,9	37,9
TN_WT05a_A	nieuwbouw Vissershavenweg 55	19,50	38,1	32,6	31,2	41,2
TN_WT05a_B	nieuwbouw Vissershavenweg 55	22,50	45,3	40,5	40,3	50,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model:
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
TN_WT05a_C	nieuwbouw Vissershavenweg	25,50	46,5	41,6	41,5	51,5	
TN_WT05a_D	nieuwbouw Vissershavenweg	28,50	47,0	41,5	41,3	51,3	
TN_WT05a_E	nieuwbouw Vissershavenweg	31,50	47,3	41,6	41,4	51,4	
TN_WT05a_F	nieuwbouw Vissershavenweg	34,50	47,4	41,5	41,4	51,4	
TN_WT05b_A	nieuwbouw Vissershavenweg	37,50	46,3	39,9	40,3	50,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gemeente Den Haag
Burgemeester en Wethouders
De heer R. Janssen
Postbus 12600
2500 DJ DEN HAAG

Datum : 17 november 2014
Betreft : Verbrede kade Visafslag Scheveningen
Ons kenmerk : UJN14040

Geacht College,

Naar aanleiding van hetgeen wij tijdens een overleg met uw medewerkers d.d. 28 oktober 2014 al besproken, geef ik hierbij een nadere toelichting op het beoogde gebruik van de in de toekomst verbrede kade voor de visafslag in Scheveningen.

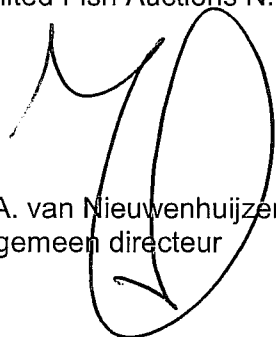
Met de herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd wordt er ook geïnvesteerd in een modern viscluster. Dat is nodig om als afslag/aanlandingsplaats te kunnen blijven concurreren. De visafslag is als marktplaats het hart van dit viscluster met dagelijkse aanvoer. In het binden van vissersschepen aan Scheveningen zijn naast een goede prijsvorming ook services/faciliteiten belangrijk. Stellendam is de haven met werven en bedrijven die het grote onderhoud voor de vissersschepen kunnen verzorgen. In Scheveningen kan er in de huidige situatie wel onderhoud gepleegd worden aan vissersschepen, maar daarvoor is nu beperkt ruimte beschikbaar aan de werkkade aan de kopse kant van de 1^e haven, welke gedeeld moet worden met andere schepen terwijl de benodigde faciliteiten voor het plegen van onderhoud ontbreken.

Binnen de gebiedsontwikkeling gaat UFA investeren in de renovatie van het afslaggebouw, er vindt een deel nieuwbouw plaats en de steiger wordt tot 7 meter verbreed over een lengte van 200 m vanaf de huidige werkhaven, dat is vanaf travee 1 t/m 13. In travee 1 t/m 7 worden de schepen voor de afslag gelost en aan de rest van de kadelengte kunnen schepen aangemeerd worden nadat ze gelost zijn. De kade wordt om een aantal redenen verbreed: ten eerste voor een snellere afhandeling van de schepen, er kunnen meerdere schepen tegelijk gelost worden doordat heftrucks elkaar nu kunnen passeren. Daarnaast kunnen onderhoudswagens / kleine vrachtwagens met kranen straks op de steiger komen voor onderhoud aan de vissersschepen en hun vistuig/pulswing, waaronder ook de (metalen) kotters met een lengte van meer dan 25 m. Nadat alle schepen 's morgens vroeg gelost zijn kan de verbrede kade over de hele lengte gebruikt worden voor onderhoud. Om het onderhoud aan schepen te faciliteren zal UFA in de afslag, binnen de bedrijfsbestemming, een werkplaats met opslag van materialen en apparatuur inrichten terwijl op de kade een vaste kraan als ondersteunende faciliteit wordt gerealiseerd. Door het vestigen van een inrichting voor het plegen van onderhoud aan vissersschepen, hoeven de schepen dus minder snel uit te wijken naar Stellendam. Hiermee kan UFA betere services bieden aan de vloot, wat Scheveningen als aanlandingsplaats en viscluster weer aantrekkelijker maakt.

Met inachtneming van de tussenuitspraak d.d. 22 oktober jl. van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verzoek ik om bovengenoemde voorziening voor het onderhoud van schepen in het bestemmingsplan te handhaven en derhalve vast te houden aan de beoogde categorie 5 inrichting ten behoeve van het onderhouden, repareren en/of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 meter of meer.

Graag ben ik bereid tot een nadere toelichting.

met vriendelijke groet,
United Fish Auctions N.V.



J.A. van Nieuwenhuijzen
Algemeen directeur