



NOORDWIJK

Bloemenzee

AKOESTISCH ONDERZOEK



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Noordwijk

Bloemenzee

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

20161315

projectleider:

Dhr. D.J. Willems

auteur(s):

Dhr. R. Meijs

planstatus

datum:

31-10-2017

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
2.3. Nieuwe weg	6
2.4. Reconstructie	7
2.5. Hogere waardebeleid omgevingsdienst West-Holland	8
3. Berekeningsuitgangspunten	11
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	11
3.2. Verkeersgegevens	11
3.3. Ruimtelijke gegevens	13
3.4. Alternatief ontsluitingsscenario	15
4. Akoestisch onderzoek	17
4.1. Rekenresultaten	17
4.2. Alternatief ontsluitingsscenario	19
4.3. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren	19
4.4. Toetsing aan hogere waardebeleid Omgevingsdienst West-Holland	20
5. Conclusie	23

Bijlagen:

1	Verkeersgegevens
2	Invoergegevens
3	Rekenresultaten gezoneerde wegen
4	Rekenresultaten niet-gezoneerde wegen
5	Gecumuleerde geluidbelasting
6	Geluidbelasting bestaande woningen
7	Geluidbelasting alternatieve ontsluiting

In het bestemmingsplan Bloemenzee – Duineveld te Noordwijk worden woningen mogelijk gemaakt. In het gebied is ruimte voor 97 grondwoningen en 40 gestapelde woningen. De woningen zijn globaal gesitueerd met behulp van uiterste gevellijnen, waardoor het bestemmingsplan flexibiliteit biedt voor de exacte indeling van het gebied. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor op grond van de Wet geluidhinder (Wgh), indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde (spoor)weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. De locatie is gelegen binnen de geluidszone van de Nieuwe Zeeweg en de Duinweg. Akoestisch onderzoek is daarom op grond van de Wgh noodzakelijk.

Wegen met een maximum snelheid van minder dan 50 km/u zijn in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) niet gezoneerd. Op basis van jurisprudentie wordt in kader van een goede ruimtelijke ordening de 30 km/u wegen binnen de invloedssfeer van het plangebied beschouwd. De naast gelegen - niet gezoneerde - weg Prins Hendrikweg wordt daarom meegenomen in het onderzoek. Daarnaast wordt een nieuwe interne 30 km/u weg in het plangebied gerealiseerd vanaf de Nieuwe Zeeweg. Ook deze maakt deel uit van dit onderzoek.

In het bestemmingsplan is alleen de uiterste gevellijn vastgelegd. Verder geldt geen bouwverplichting. Vanuit de worst case benadering is daarom de geluidsbelasting per bouwblok (gevellijn) in een vrije veld situatie inzichtelijk gemaakt.

In figuur 1.1 is het plangebied met de directe omgeving weergegeven.



Figuur 1.1 Plangebied met de relevante wegen in de directe omgeving

Alternatieve ontsluiting

In dit onderzoek wordt uitgegaan van een basissituatie waarbij de ontsluiting van in- en uitgaand verkeer plaats vindt via de Nieuwe Zeeweg naar de interne weg. Voor het plangebied is een calamiteitenontsluiting voorzien die aantakt op de ontsluiting van het zwembad, ten zuidoosten van het plangebied. Als alternatief scenario is dit tevens als reguliere ontsluiting doorberekend in het akoestisch onderzoek. Hierbij wordt uitgegaan van ingaand verkeer vanaf de centrale as en uitgaand verkeer via de ontsluiting van het zwembad.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (in meters)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de as van de weg.

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

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

Dosismaat Lden

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in Lden vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

De toegestane aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is op alle genoemde geluidsbelastingen toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk).

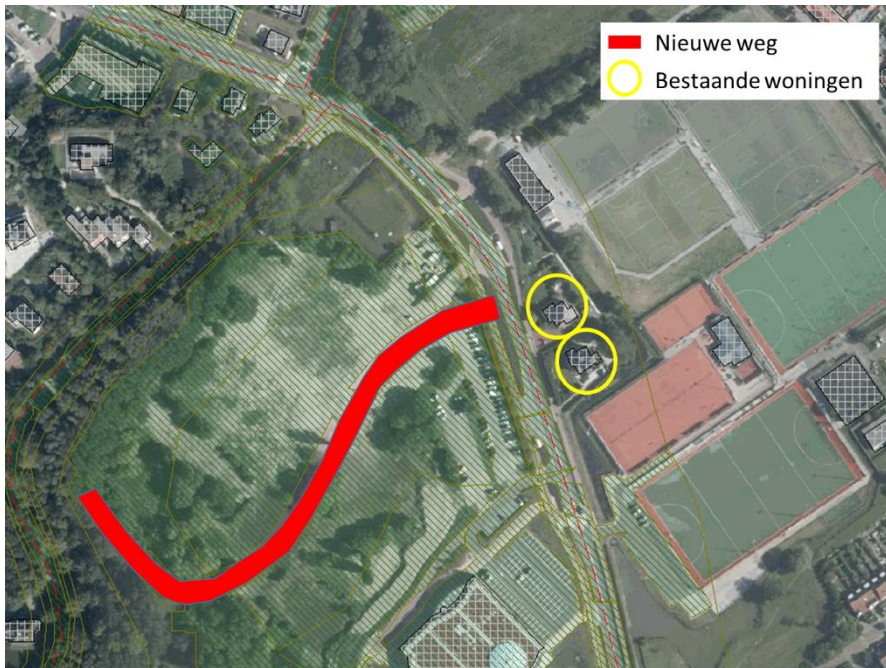
De voorkeursgrenswaarde voor de gezoneerde wegen betreft 48 dB. Het plangebied ligt in de bebouwde kom van Noordwijk. Omdat sprake is van nieuwe woningbouw aan de rand van het binnenstedelijk gebied is de maximale ontheffingswaarde van 63 dB van toepassing.

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

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager zijn op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek ten gevolge van deze wegen zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde. In onderhavige situatie geldt voor de Prins Hendrikweg een snelheid van 30 km/h. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op deze weg maakt daarom onderdeel uit van dit onderzoek. Omdat voor 30 km/u-wegen dezelfde benaderingswijze wordt gehanteerd als voor gezoneerde wegen, wordt ook hier een correctie toegepast op basis van artikel 110g Wgh. Deze aftrek is gelijk aan de aftrek bij gezoneerde wegen met een maximum snelheid tot 70 km/u (5 dB). De weergegeven geluidbelasting in deze rapportage is indien niet anders vermeld inclusief aftrek artikel 110g.

2.3. Nieuwe weg

De woningen in het plangebied worden ontsloten door een nieuwe interne weg. Deze nieuwe weg sluit aan op de Nieuwe Zeeweg. Door de aanleg van een nieuwe weg wordt, naast de geluidbelasting op de nieuwe woningen, ook de geluidbelasting onderzocht op bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op deze weg. Er zijn 2 woningen gelegen in het verlengde van de nieuwe weg. In het akoestisch onderzoek zal de geluidbelasting van het verkeer op de nieuwe weg worden getoetst op deze bestaande woningen. In figuur 2.1 is de situatie weergegeven.



Figuur 2.1 Bestaande woningen in de geluidzone van de nieuwe interne weg

De nieuwe weg heeft een maximale snelheid van 30 km/u en is daarmee niet gezoneerd. De nieuwe woningen in het plangebied worden ten aanzien van het verkeer op deze weg getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie. De richtwaarde bedraagt 48 dB en de maximaal aanvaardbare waarde 58 dB. Ook vindt, ten aanzien van de nieuwe weg, in het kader van een goede ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie onderzoek plaats naar de geluidbelasting op twee bestaande woningen. De richtwaarde bedraagt 48 dB en de maximaal aanvaardbare waarde 63 dB.

2.4. Reconstructie

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Door de aansluiting van de nieuwe interne weg aan de Nieuwe Zeeweg ontstaat een fysieke aanpassing.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

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

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

In tabel 2.2 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor woningen opgenomen bij reconstructie van wegen.

Tabel 2.2 Voorkeursgrenswaarde voor woningen bij reconstructie

Situatie	Voorkeurs-grenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	Geluidsbelasting binnen
heersende geluidsbelasting $\leq$ 53 dB	48 dB bij < 48 dB of laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaard + 5 dB en max. 58 dB (buitenstedelijk) of 63 dB (stedelijk)	33 dB
heersende geluidsbelasting > 53 dB	laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaard + 5 dB en max. 68 dB	33 dB

De geluidszone voor reconstructieonderzoek strekt zich uit 200 meter aan weerszijden van het wegvak waar het daadwerkelijke werk plaatsvindt. In dit geval vindt het werk plaats aan de Nieuwe Zeeweg. De nabij gelegen woningen op de adressen Nieuwe Zeeweg 46 en 48 worden getoetst.

2.5. Hogere waardebeleid omgevingsdienst West-Holland

De Omgevingsdienst West-Holland heeft beleid opgesteld voor het vaststellen van hogere waarde voor wegverkeerslawaaï. Dit is vastgesteld in het rapport 'Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder' van 2013.

Een hogere waarde kan slechts worden verleend als het betreft:

1. woningen die ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid, of;
2. woningen die in een gemeentelijke structuurvisie worden opgenomen, of;
3. woningen die door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen, of;
4. woningen die ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;
5. nog niet geprojecteerde woningen buiten de bebouwde kom die verspreid gesitueerd worden, of;
6. nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom die door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend -, of voor andere geluidsgevoelige objecten, of;
7. geprojecteerde, in aanbouw zijnde of aanwezige woningen en een nog niet geprojecteerde weg voor zover die weg:
 - a. een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen of
 - b. een zodanige verkeersverzamel functie zal vervullen, dat de aanleg van die weg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidsbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.

én onder de voorwaarden:

8. bij een gevelbelasting hoger dan 53 dB wordt akoestische compensatie toegepast;
9. voor nog niet geprojecteerde woningen kan alleen een hogere waarde dan 53 dB als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld als voldoende verzekerd wordt, dat de verblijfsruimten, alsmede ten minste een van de tot de woning behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daar tegen verzetten; in dat geval wordt de buitenruimte afsluitbaar uitgevoerd.
10. bij een waarde vanaf 53 dB wordt gestreefd naar ten minste één stille gevel (< 48 dB);
11. dove gevels worden bij voorkeur niet toegepast; indien toch noodzakelijk dan maximaal één dove gevel, bij voorkeur niet als voor- of achtergevel;
12. voor nog niet geprojecteerde woningen ter vervanging van bestaande woningen is een hogere waarde alleen mogelijk als de vervanging niet leidt tot:
 - a. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
 - b. een toename van het aantal geluidgehinderden met meer dan 100, gerekend op bouwplanniveau;
13. de hogere waarde bedraagt niet meer dan 58 dB.

3. Berekeningsuitgangspunten

11

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 4.21 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

Door de gemeente Noordwijk zijn de relevante verkeersgegevens aangeleverd. Deze verkeersgegevens komen uit het RVMK (Regionaal Verkeer- en Milieukaart) van Holland-Rijnland, het regionale verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn verkeersintensiteiten voor het prognose jaar 2030 opgenomen. In tabel 3.2 zijn deze verkeersintensiteiten weergegeven.

Deze verkeersintensiteiten zijn aangevuld met de verkeersgeneratie uit het voornemen. Het voornemen gaat uit van 97 nieuwe grondgebonden woningen en 40 nieuwe gestapelde woningen. Op basis van kencijfers uit het CROW (publicatie 317) is de verkeersgeneratie berekend. Voor de grondgebonden woningen wordt in worst case-scenario uitgegaan van een vrijstaande koopwoning. Voor de gestapelde woningen wordt in worst case-scenario uitgegaan van etage koopwoningen uit het dure segment. Op basis van de adressendichtheid (bron: Centraal Bureau voor de Statistiek) van de gemeente Noordwijk valt het plangebied onder matig stedelijk gebied. Het is gelegen aan de rand van de kern, in rest bebouwde kom. Bij de bandbreedte van het kencijfer (minimaal, gemiddeld of maximaal) is uitgegaan van het gemiddelde. Dit is gebaseerd op het gemiddelde autobezit in de gemeente Noordwijk ten opzichte van het landelijk gemiddelde (bron: Centraal Bureau voor de Statistiek). Per grondgebonden woning bedraagt de verkeersgeneratie 8,2 mvt/etmaal, per gestapelde woning bedraagt de verkeersgeneratie 7,1 mvt/etmaal, zie onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie plangebied in mvt/etmaal

Woning	Aantal	kencijfer	Verkeersgeneratie
Grondgebonden woning	97	8,2	795
Gestapelde woning	40	7,1	284
Totaal			1.079

De 1.079 mvt/etmaal van het plangebied worden verdeeld over het omliggende netwerk. De verkeersintensiteiten van deze wegen nemen daardoor toe. In onderstaande tabel is deze verdeling en toename, op basis van expert judgement, inzichtelijk.

Tabel 3.2 Verkeersintensiteiten omliggend weggennet in mvt/etmaal

Wegvak	2030 excl. ontwikkeling	Verkeersgeneratie ontwikkeling	2030 incl. ontwikkeling*
Nieuwe Zeeweg (zuid)	5.950	216 (20%)	6.200
Duinweg	5.410	648 (60%)	6.100
Nieuwe Zeeweg (noordwest)	5.950	216 (20%)	6.200
Prins Hendrikweg	600	- (< 5%)	600
Interne weg		1.079 (100%)	1.100

*Afgerond op 100-tallen

Voor het reconstructie onderzoek is de verkeersintensiteit van de Nieuwe Zeeweg (zuid) incl. ontwikkeling van het jaar 2030 relevant voor de toekomstige situatie (10 jaar na planvoornemen), deze is opgenomen in tabel 3.2. Daarnaast is de intensiteit één jaar voor planvoornemen achterhaald door de intensiteit van het jaar 2030 (zonder ontwikkeling) te interpoleren naar het jaar 2018. De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn opgenomen in tabel 3.3.

Tabel 3.3 Gehanteerde verkeersintensiteiten reconstructiesituatie

Wegvak	2018 excl. ontwikkeling	2030 incl. ontwikkeling*
Nieuwe Zeeweg (zuid)	5.300	6.200

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

De verdelingen van de voertuigen zijn gebaseerd op de standaard voertuig- en etmaalverdeling:

- Nieuwe Zeeweg: Stedelijke hoofdweg (SHW), zie tabel 3.4;
- Duinweg: Stedelijke hoofdweg (SHW);
- Prins Hendrikweg: Wijkverzamelweg (WVW), zie tabel 3.5;
- Interne weg: Buurtverzamelweg (BVW), zie tabel 3.6.

Tabel 3.4 Voertuigverdeling stedelijke hoofdweg

Voertuigcategorie	Dag	Avond	Nacht
Lichte voertuigen	93,46%	93,46%	93,46%
Middelzware voertuigen	5,08%	5,08%	5,08%
Zware voertuigen	1,46%	1,46%	1,46%
Etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%

Tabel 3.5 Voertuigverdeling wijkverzamelweg

Voertuigcategorie	Dag	Avond	Nacht
Lichte voertuigen	93,46%	93,46%	93,46%
Middelzware voertuigen	5,08%	5,08%	5,08%
Zware voertuigen	1,46%	1,46%	1,46%
Etmaalverdeling	6,54%	3,76%	0,81%

Tabel 3.6 Voertuigverdeling buurtverzamelweg

Voertuigcategorie	Dag	Avond	Nacht
Lichte voertuigen	94,59%	94,59%	94,59%
Middelzware voertuigen	4,76%	4,76%	4,76%
Zware voertuigen	0,65%	0,65%	0,65%
Etmaalverdeling	6,54%	3,76%	0,81%

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen.

Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane rijsnelheid:

- Nieuwe Zeeweg 50 km/u;
- Duinweg 50 km/u;
- Prins Hendrikweg 30 km/u;
- Interne weg 30 km/u.

Type wegdek

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

De volgende wegdekverhardingen worden gehanteerd:

- Nieuwe Zeeweg referentiewegdek (dicht asfaltbeton);
- Duinweg referentiewegdek (dicht asfaltbeton);
- Prins Hendrikweg elementenverharding in keperverband;
- Interne weg elementenverharding in keperverband.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de verkeersgegevens.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit kadastrale kaarten en als Shape-bestand geïmporteerd. De hoogteligging van ruimtelijke objecten zijn gecontroleerd met behulp van Google Earth/Streetview

Ook de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied is relevant. Het model is vanwege de landelijke omgeving default op een zachte ondergrond ($B_f=1$). De harde oppervlakten in de directe omgeving van het onderzoeksgebied zijn als hard bodemgebied in het model ingevoerd.

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen.

Toetspunten

De geluidgevoelige objecten, in onderhavige situatie de bouwblokken, bevatten toetspunten (T) gelijkmatig verdeeld over de gevels. De toetshoogten waarop de toetspunten zijn gesitueerd zijn afhankelijk van de hoogte van het geluidsgevoelige object. De bestemming wonen kent verschillende maximale bouwhoogte in het gebied. De hoogte waarop de toetspunten zijn berekend zijn nader verklaard in hoofdstuk 4 bij de berekeningen.

Sectorhoek en reflecties

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

Modellering ontwikkeling

In het huidige ontwerp van het plangebied is de situering van de woningen en de verschillende bouwhoogten nog redelijk flexibel. Grenzen zijn bepaald door maximale goot- en nokhoogte en uiterste gevellijnen op te nemen. Evenals de soort bebouwing; aaneengebouwd uitgesloten, gestapeld en specifieke bouwaanduiding. Met de aanwezige informatie zijn de bouwblokken, zoals weergegeven in figuur 3.1, ingevoerd in het geluidmodel.

Het akoestisch onderzoek bestaat uit 4 geluidmodellen, gebaseerd op de 4 bouwlijnies:

1. Bouwblokken A en B;
2. Bouwblokken C en D;
3. Bouwblokken E en F;
4. Bouwblokken G en H.



Figuur 3.1 Bouwblokken

Het aantal bouwlagen per bouwblok is berekend op het maximaal te realiseren aantal bouwlagen dat ter plekke mogelijk is. Uitgangspunt hierbij is dat één bouwlaag de standaard hoogte heeft van 3 meter. Bouwblok H heeft een maximale bouwhoogte van 22 meter en daarmee maximaal 7 bouwlagen. Het middengedeelte van dit bouwblok is ingesteld op 2 meter hoogte, dit betreft een parkeergarage die deels ondergronds is. Akoestisch onderzoek is voor dit gedeelte bouwblok achterwege gelaten. Alle overige bouwblokken zijn ingesteld op 3 bouwlagen. De hoogte van de gebouwen zijn opgenomen in bijlage 2.

Iedere bouwlaag bevat op +1,5 meter hoogte een toetspunt.

In figuur 3.2 is een overzicht van de modellering weergegeven, met ingetekend de eerste bouwlinie.



Figuur 3.2 Overzicht modellering met ingetekend de eerste bouwlinie

3.4. Alternatief ontsluitingsscenario

In de basissituatie wordt uitgegaan van een ontsluiting van in- en uitgaand verkeer vanaf de centrale as op de Nieuwe Zeeweg. Een mogelijk scenario, dat recht blijft doen aan de centrale as, is een ontsluiting via de calamiteiten doorsteek (via het zwembad). Dit wordt in het akoestisch onderzoek doorgerekend als ingaand verkeer via de centrale as en uitgaand verkeer via de ontsluiting vanaf het zwembad, zie figuur 3.3. In dit akoestisch onderzoek wordt dit als alternatief scenario doorgerekend.



Figuur 3.3 Alternatieve ontsluitingsoptie

Dit scenario zorgt voor een gespreide verkeersontsluiting. De verkeersintensiteit op de interne weg (1.100 mvt/etmaal) zal deels op de centrale as plaats vinden en deels op de alternatieve ontsluiting. Voor beide ontsluitingen wordt met 50% van de verkeersintensiteit gerekend, 550 mvt/etmaal. Verder wordt voor de alternatieve ontsluiting uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als eerder genoemd voor de interne weg. De intensiteiten op de overige wegen blijft ongewijzigd ten opzichte van de basissituatie. De berekeningsresultaten van de alternatieve ontsluiting zijn opgenomen in hoofdstuk 4 paragraaf 2.

4.1. Rekenresultaten

Toetsing Wgh

In tabel 4.1 is de maximale geluidbelasting per bouwlinie voor iedere lijn weergegeven. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voor een deel overschreven. Het verkeer op de Nieuwe Zeeweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde op de linies 1, 2 en 3. Daarnaast wordt in alle linies de richtwaarde overschreden door de interne weg. Dit komt met name doordat de bebouwingslijnen, en daarmee de toetspunten, in worst case scenario dicht aan de weg zijn ingetekend. De interne weg is daarnaast geen gezoneerde weg.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt in het plangebied niet overschreden.

De resultaten ten gevolge van de gezoneerde wegen zijn per toetspunt weergegeven in bijlage 3, de resultaten ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen zijn weergegeven in bijlage 4.

Toetsing beleid Omgevingsdienst

De Omgevingsdienst West-Holland hanteert naast de Wgh een eigen hogere waardenbeleid. Omdat de voorkeursgrenswaarde in het plangebied wordt overschreden door het verkeer van de gezoneerde Nieuwe Zeeweg zijn de volgende grenswaarden uit het hogere waarden beleid van belang:

- Bij een gevelbelasting hoger dan 53 dB wordt akoestische compensatie toegepast;
- Bij een waarde vanaf 53 dB wordt gestreefd naar ten minste één stille gevel (< 48 dB);
- De hogere waarde bedraagt niet meer dan 58 dB.

Naast de voorkeursgrenswaarde (groen) en maximale ontheffingswaarde (rood) wordt daarom ook onderscheid gemaakt tussen de grenswaarden van 53 dB (geel) en 58 dB (oranje) in tabel 4.1. Alvorens wordt overgegaan tot het hogere waarden beleid, worden in de volgende paragraaf eerst maatregelen onderzocht om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 4.1 Maximaal berekende geluidbelasting per linie

Maximale geluidbelasting in dB	1e linie		2e linie		3e linie		4e linie	
Bouwblok	A	B	C	D	E	F	G	H
Nieuwe Zeeweg	56	56	52	53	48	49	43	45
Duinweg	42	36	42	38	42	36	37	33
Prins Hendrikweg	36	34	39	35	44	31	43	38
Interne weg	52	56	52	54	51	54	52	53
Gecumuleerd (incl. aftrek)	57	57	53	54	52	54	54	54
Gecumuleerd (excl. aftrek)	62	62	58	59	57	59	59	59

De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden door het verkeer op de Nieuwe Zeeweg. Het stedenbouwkundig plan biedt enige flexibiliteit, per bouwblok is daarom inzichtelijk gemaakt hoeveel woningen maximaal de voorkeursgrenswaarde overschrijden. In tabel 4.2 is het aantal woningen dat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt inzichtelijk gemaakt.

Tabel 4.2 Overschrijding voorkeursgrenswaarde

Bouwblok	Maximaal aantal woningen	Maximale geluidbelasting	Bron
A	3 woningen	56 dB	Nieuwe Zeeweg
B	7 woningen	56 dB	Nieuwe Zeeweg
C	6 woningen	52 dB	Nieuwe Zeeweg
D	13 woningen	53 dB	Nieuwe Zeeweg
F	15 woningen	49 dB	Nieuwe Zeeweg

Daarnaast wordt de richtwaarde van 48 dB op alle bouwblokken overschreden door het verkeer op de niet-gezoneerde nieuwe interne weg. De maximaal aanvaardbare waarde van 58 dB wordt niet overschreden. De overschrijding van de richtwaarde zal worden meegenomen in het maatregelenonderzoek in de volgende paragraaf.

Toetsing nieuwe weg op bestaande woningen

De geluidbelasting op de bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op de nieuwe interne weg bedraagt maximaal 42 dB. Deze geluidbelasting is berekend op de westelijke gevel van de woning op het adres Nieuwe Zeeweg 48. De maximale geluidbelasting op het adres Nieuwe Zeeweg 46 bedraagt 38 dB, ook aan de westelijke gevel. De richtwaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Toetsing reconstructie situatie

De geluidbelasting op de adressen Nieuwe Zeeweg 46 en 48 ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg is weergegeven in tabel 4.3. Hierin is de geluidbelasting opgenomen met de verkeersintensiteiten één jaar voor planvoornemen en 10 jaar na planvoornemen. De benaming van de toetspunten is opgenomen in bijlage 2.

Tabel 4.3 Geluidbelasting reconstructie onderzoek Nieuwe Zeeweg in dB

Naam	Hoogte	2018	2030	verschil	Toetsings- verschil	reconstructie
Nieuwe Zeeweg 46 (noord)	1,5	50,84	51,66	0,82	0,82	nee
Nieuwe Zeeweg 46 (noord)	4,5	51,69	52,55	0,86	0,86	nee
Nieuwe Zeeweg 46 (noord)	7,5	51,81	52,66	0,85	0,85	nee
Nieuwe Zeeweg 46 (west)	1,5	54,18	54,95	0,77	0,77	nee
Nieuwe Zeeweg 46 (west)	4,5	54,97	55,76	0,79	0,79	nee
Nieuwe Zeeweg 46 (west)	7,5	55	55,8	0,80	0,80	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (noord)	1,5	52,22	53,22	1,00	1,00	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (noord)	4,5	52,81	53,85	1,04	1,04	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (noord)	7,5	52,77	53,83	1,06	1,06	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (west)	1,5	55,34	56,17	0,83	0,83	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (west)	4,5	55,91	56,76	0,85	0,85	nee
Nieuwe Zeeweg 48 (west)	7,5	55,84	56,71	0,87	0,87	nee

Uit tabel 4.3 blijkt dat er ten gevolge van de aansluiting van de nieuwe interne weg geen sprake is van een reconstructie situatie. De toenemende geluidbelasting bedraagt maximaal 1 dB.

De resultaten op de bestaande woningen zijn per gevel weergegeven in bijlage 6.

Gecumuleerde geluidbelasting

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Omdat sprake is van hogere grenswaarden bij 1 gezoneerde weg (Nieuwe Zeeweg) en 1 niet-gezoneerde weg (interne weg), is cumulatie in het kader van een goede ruimtelijke ordening wenselijk.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting van de 4 bronnen samen (exclusief aftrek volgens artikel 3.4 RMG 2012) maximaal 62 dB bedraagt, dit wordt aan de oostelijke gevel van de 1^e bouwlinie berekend.

De geluidbelasting van de maatgevende bron afzonderlijk (Nieuwe Zeeweg en interne weg) bedraagt 61 dB (exclusief aftrek). De geluidstoename door de gecumuleerde geluidbelasting ten opzichte van de maatgevende bron is 1 dB. Een geluidstoename tot 1,5 dB is niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Daarnaast beschikken alle woningen over een geluidluwe gevel (< 48 dB), waardoor wordt geconcludeerd dat de woningen beschikken over een aanvaardbaar akoestisch leefklimaat.

In bijlage 5 zijn de rekenresultaten van de cumulatieberekening voor wegverkeerslawaai opgenomen. Hierbij is geen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh toegepast.

4.2. Alternatief ontsluitingsscenario

De eventuele alternatieve ontsluiting heeft gevolgen voor de geluidbelasting van het verkeer op de interne wegen. In mindere mate heeft het ook gevolgen voor de gecumuleerde geluidbelasting. Deze alternatieve ontsluiting zorgt voor een spreiding van het verkeer op de interne wegen, wat over het algemeen ten goede komt voor de geluidbelasting op de woningen in het plangebied. De maximale geluidbelasting per bouwlinie is per bron weergegeven in tabel 4.4.

Tabel 4.4 Maximale geluidbelasting per linie bij de alternatieve ontsluiting

Maximale geluidbelasting in dB	1e linie		2e linie		3e linie		4e linie	
Bouwblok	A	B	C	D	E	F	G	H
Nieuwe Zeeweg	56	56	52	53	48	49	43	45
Duinweg	42	36	42	38	42	36	37	33
Prins Hendrikweg	36	34	39	35	44	31	43	38
Interne wegen	49	53	49	52	51	54	52	53
Gecumuleerd (incl. aftrek)	56	56	52	53	52	54	54	54
Gecumuleerd (excl. aftrek)	61	61	57	58	57	59	59	59

De invloed van de alternatieve ontsluiting levert een andere geluidbelasting op ten gevolge van het verkeer op de interne wegen. De geluidbelasting op de woningen in de 1^e en 2^e linie liggen deels enkele dB's lager ten opzichte van de berekende basissituatie. De geluidbelasting bij de woningen gelegen naast de alternatieve ontsluiting is wel hoger. De maximaal berekende geluidbelasting blijft in deze linies in dezelfde hinderklasse, tussen de 48 en 53 dB. Deze ontsluiting leidt daarom in het algemeen niet tot een verslechtering van het aspect wegverkeerslawaai.

De resultaten ten gevolge van de alternatieve ontsluiting zijn per bron, per toetspunt weergegeven in bijlage 7.

4.3. Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren

Omdat de geluidbelasting in het plangebied als gevolg van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt, is onderzoek om de geluidbelasting vanwege deze gezoneerde te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk.

Eveneens zijn in kader van een goede ruimtelijke ordening maatregelen onderzocht om de geluidbelasting als gevolg van de interne weg in het plangebied terug te dringen tot de richtwaarde van 48 dB. De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Bronmaatregelen

Allereerst is gekeken naar mogelijkheden om maatregelen aan de bron te nemen. Er zijn een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit bij de Nieuwe Zeeweg op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Nieuwe Zeeweg heeft een stedelijke ontsluitingsfunctie waardoor afwaardering niet mogelijk is. De interne weg zal een maximumsnelheid van 30 km/u krijgen, waardoor verdere afwaardering niet mogelijk is.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding. De toepassing van een dunne deklaag kan de geluidbelasting op de nieuwe en bestaande woningen met 2 tot 4 dB reduceren ten opzichte van het referentiewegdek. Een dergelijke maatregel zou op deze wegen kunnen worden toegepast, behalve nabij een kruising. Bij kruisingen en bochten wordt de slijtage van de wegdekverharding vanwege optrekkend en afremmend verkeer dermate versneld, dat de onderhoudskosten aan de weg te hoog worden. Het wegennetwerk rondom het plangebied bestaat uit achtereenvolgende kruispunten waardoor toepassing van geluidreducerend asfalt niet doelmatig is.

Overdrachtsmaatregelen

De tweede vorm van maatregelen die genomen kunnen worden zijn maatregelen die invloed hebben op het overdrachtsgebied.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidafschermdende voorzieningen zijn een scherm of wal. Vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt is het ongewenst om het uitzicht van de nieuwe woningen en naastgelegen woningen door een geluidscherm te beperken.

Maatregelen door middel van het vergroten van de afstand is mogelijk. Het akoestisch onderzoek gaat in dit stadium uit van de uiterste bouwgrenzen. In werkelijkheid zal de bebouwing minder diep op het perceel staan waardoor waardes aan de oostelijke gevel (ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg) lager zullen uitvallen. Dit geldt ook voor de richtwaarde die wordt overschreden door het verkeer op de interne weg. Bij realisatie van de 1^e bouwlinie ontstaat een afschermdende werking waardoor de geluidsbelasting bij bouwlijnes 2, 3 en 4 in de praktijk lager zal zijn.

Beoordeling

Geconcludeerd wordt dat het toepassen van bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting op het plangebied te reduceren niet doeltreffend of redelijkerwijs niet mogelijk vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, financiële of praktische aard.

Voor de niet-gezoneerde interne weg, waar de richtwaarde van wordt overschreden, kunnen geen hogere grenswaarden worden vastgesteld. Uit de resultaten blijkt dat de maximale aanvaardbare waarde van 63 dB in het plangebied nergens wordt overschreden, waardoor sprake is van een akoestisch aanvaardbaar klimaat.

4.4. Toetsing aan hogere waardenbeleid Omgevingsdienst West-Holland

Op grond van het hogere waardenbeleid van de Omgevingsdienst West-Holland mag een hogere waarde alleen worden vastgesteld indien aan een aantal criteria wordt voldaan. In deze paragraaf zijn de relevante ontheffingscriteria weergegeven met een beoordeling van deze criteria.

Het plangebied voldoet aan het hogere waardenbeleid doordat de woningen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen.

Voor de gevels waar de geluidbelasting hoger dan 53 dB bedraagt (gevels gericht naar de Nieuwe Zeeweg) wordt akoestische compensatie toegepast door een geluidluwe gevel aan de andere zijde van het bouwblok. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde voor een stille gevel. Dove gevels zijn in het

plangebied niet noodzakelijk. De woningen vervangen geen bestaande woningen en de geluidbelasting op de nieuwe woningen bedraagt niet meer dan 58 dB. Hiermee wordt geconcludeerd dat er voldaan wordt aan de voorwaarden van de Omgevingsdienst West-Holland.

Toetsingskader

In het onderhavig plan worden nieuwe woningen gerealiseerd. De woningen zijn nieuwe geluidgevoelige functies en liggen binnen de geluidszones van de wegen Nieuwe Zeeweg en Duinweg. Ook de niet gezoneerde Prins Hendrikweg is op basis van jurisprudentie - in het kader van een goede ruimtelijke ordening - meegenomen in het onderzoek.

Daarnaast wordt de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe interne weg van het plangebied (30 km/u) getoetst. Getoetst wordt op de nieuwe woningen in het plangebied in het kader van een goede ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie. Door de aansluiting van de nieuwe interne weg aan de Nieuwe Zeeweg ontstaat een fysieke wijziging aan de weg. Hiervoor geldt een reconstructie situatie volgens de Wgh indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer.

Resultaten

Uit de modelresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde c.q. richtwaarde van 48 dB ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg en de nieuwe interne weg wordt overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt 56 dB. Ten gevolge van de aansluiting van de nieuwe interne weg op de Nieuwe Zeeweg is er geen sprake van een significante toename van de geluidbelasting, er is zodoende geen sprake van een reconstructie situatie. Daarnaast is een scenario doorberekend waarbij de centrale as dient voor ingaand verkeer en de ontsluiting vanaf het zwembad dient voor uitgaand verkeer. De geluidbelasting op basis van deze ontsluiting heeft enkel invloed ten gevolge van het verkeer op de interne wegen. De geluidbelasting leidt niet tot een onaanvaardbare verandering.

De gecumuleerde geluidbelasting is 1 dB hoger ten opzichte van de maatgevende bron (Nieuwe Zeeweg en de interne weg) afzonderlijk. Deze beperkte geluidstoename is niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Daarnaast beschikken alle woningen over een geluidluwe gevel (< 48 dB), waardoor wordt geconcludeerd dat de woningen beschikken over een aanvaardbaar akoestisch leefklimaat.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren zijn in het kader van de Wgh onderzocht. Het toepassen van bronmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren zijn niet doeltreffend of redelijkerwijs niet mogelijk vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, financiële of praktische aard. De locatie en vormgeving van de woningen is in het bestemmingsplan niet exact vastgelegd. De overdrachtsmaatregel om de afstand tussen bron en ontvanger te vergroten is mogelijk, maar zal niet leiden tot een geluidbelasting op alle gevels van maximaal de voorkeursgrenswaarde en gaat ten kosten van flexibiliteit en uitvoerbaarheid van het woningbouwplan. De overdrachtsmaatregel is daarmee niet doelmatig.

Conclusie

Er sprake is van overschrijding van de richtwaarde ten gevolge van de nieuwe interne weg, een niet-gezoneerde weg. Voor deze weg kan geen hogere waarde worden aangevraagd. Aangezien het de maximaal aanvaardbare waarde van 58 dB in het plangebied niet overschrijdt, is er sprake van een akoestisch aanvaardbaar klimaat.

Daarnaast wordt de voorkeursgrenswaarde van de gezoneerde weg Nieuwe Zeeweg overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB en ook niet de maximale grenswaarde die in het beleid van de Omgevingsdienst (58 dB) wordt gehanteerd. Voor woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Noordwijk dient een hogere waarde vast te stellen conform tabel 5.1. Dit is tevens weergegeven in figuur 5.1.

Tabel 5.1 Ontheffingswaarde wegverkeerslawaai

Omschrijving locatie	Maximaal aantal woningen	Ontheffingswaarde	Bron
1 ^e bouwlinie blok A	3 woningen	56 dB	Nieuwe Zeeweg
1 ^e bouwlinie blok B	7 woningen	56 dB	Nieuwe Zeeweg
2 ^e bouwlinie blok C	6 woningen	52 dB	Nieuwe Zeeweg
2 ^e bouwlinie blok D	13 woningen	53 dB	Nieuwe Zeeweg
3 ^e bouwlinie blok F	15 woningen	49 dB	Nieuwe Zeeweg



Figuur 5.1 Te verlenen hogere waarden

De hogere waarde wordt in het kadaster vastgelegd.

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: 1e lijn
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

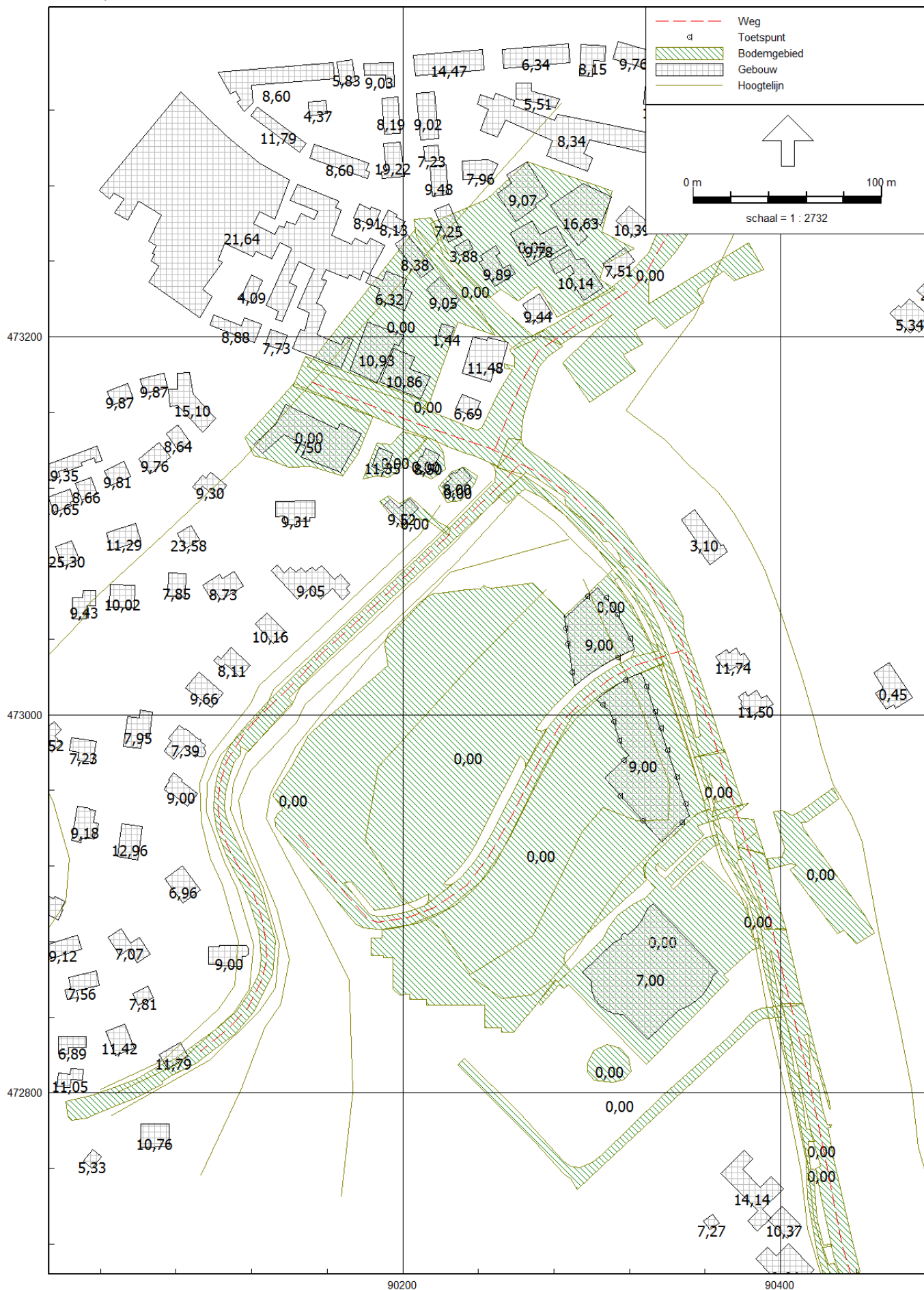
Groep	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
Duinweg		W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6100,00	6,70	2,70	1,10
Nieuwe Zeeweg		W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6200,00	6,70	2,70	1,10
Prins Hendrikweg		W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	600,00	6,54	3,76	0,81
Interne weg		W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	1100,00	6,54	3,76	0,81

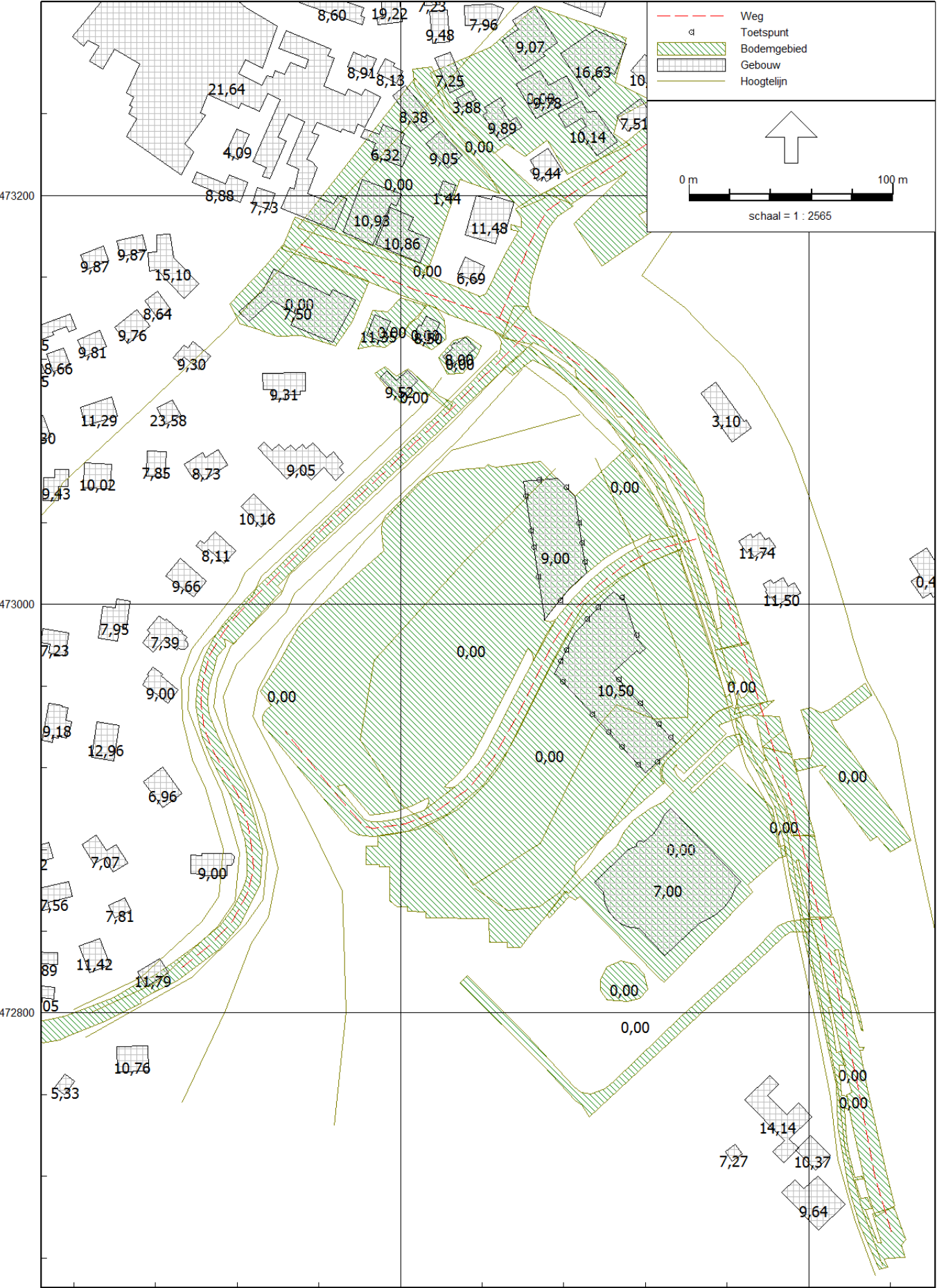
Ingevoerde verkeersgegevens

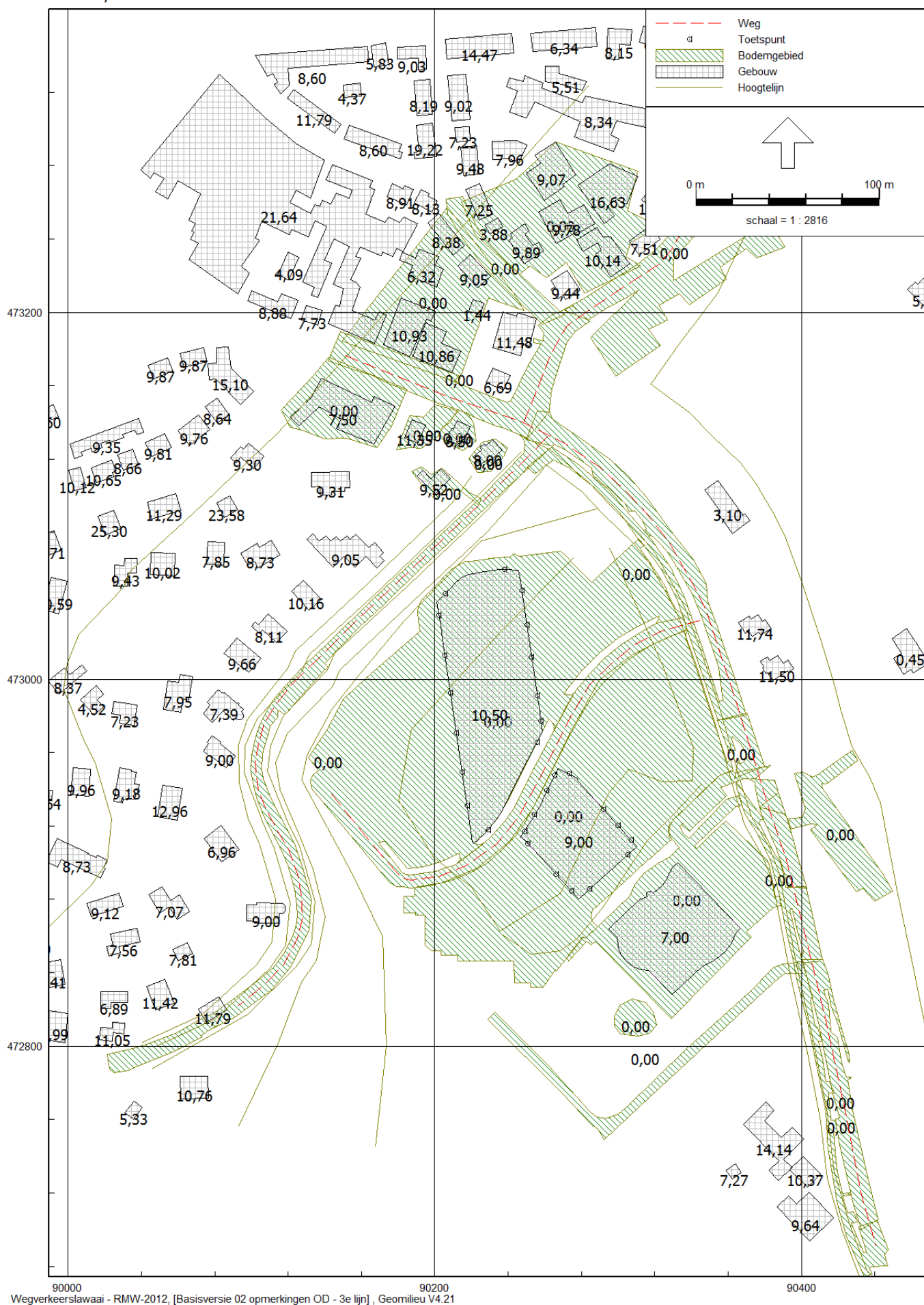
Model: 1e lijn
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

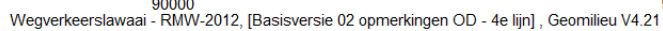
Groep	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Duinweg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Nieuwe Zeeweg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Prins Hendrikweg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Interne weg	94,59	94,59	94,59	4,76	4,76	4,76	0,65	0,65	0,65

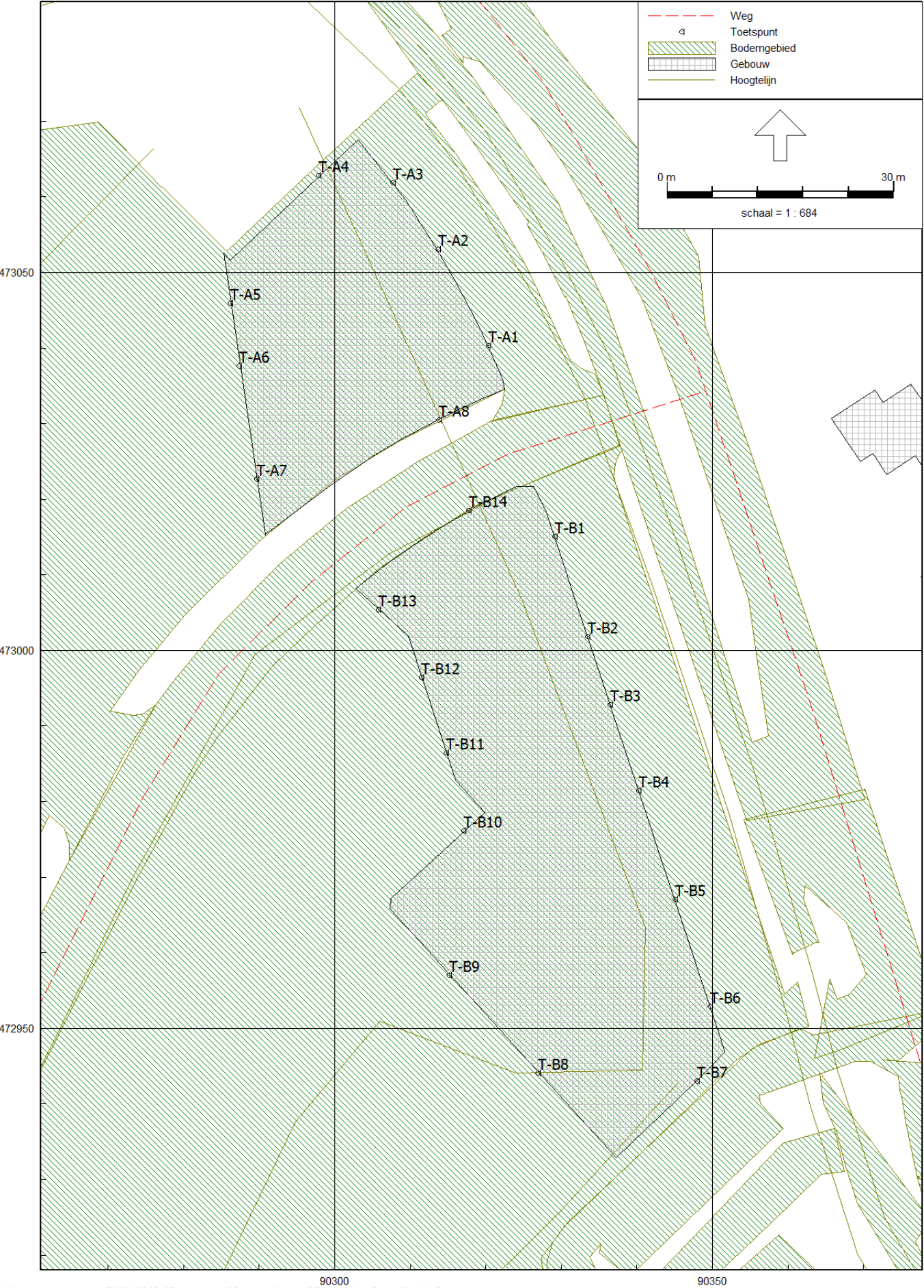
Bijlage 2 Invoergegevens

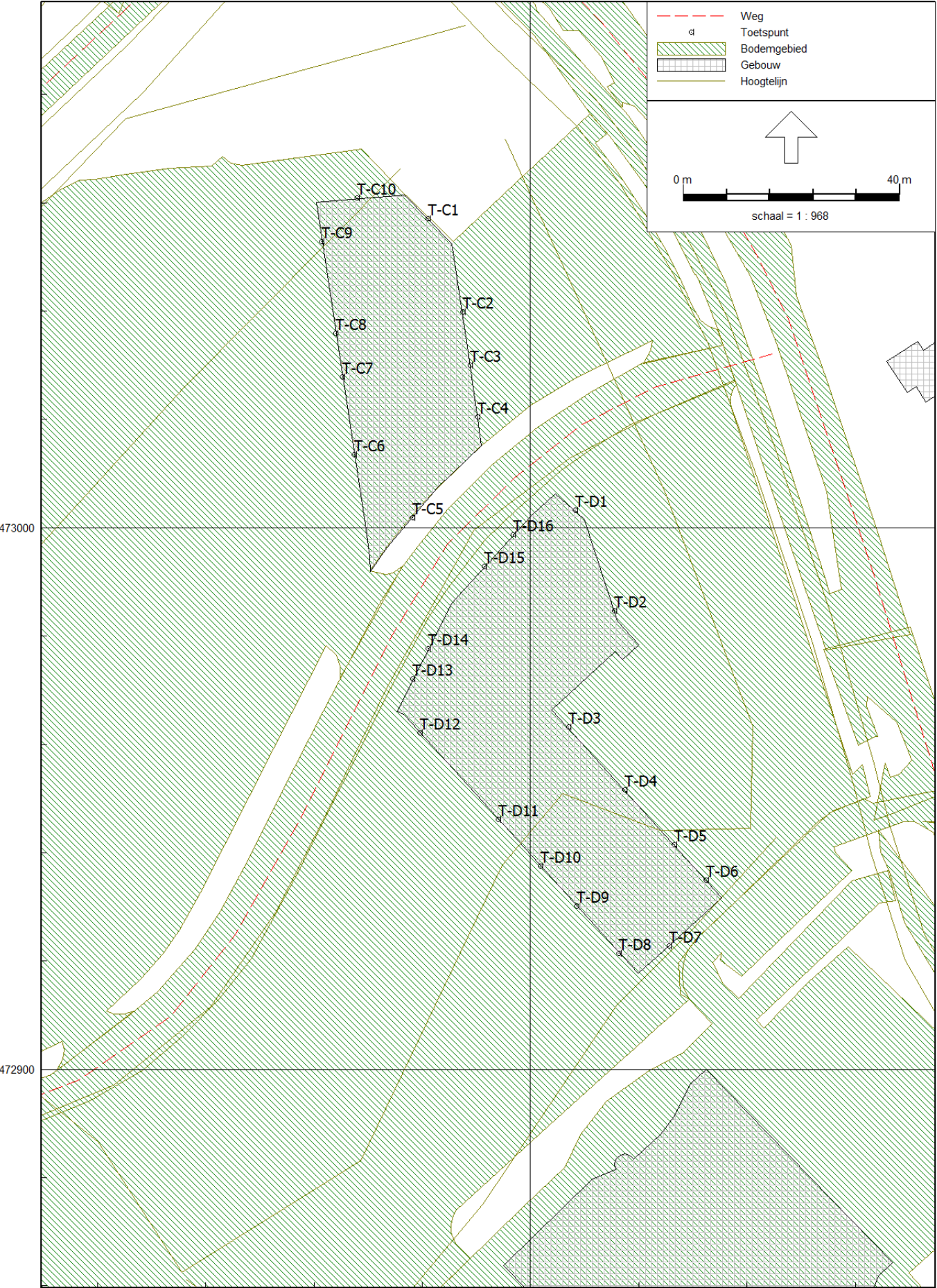


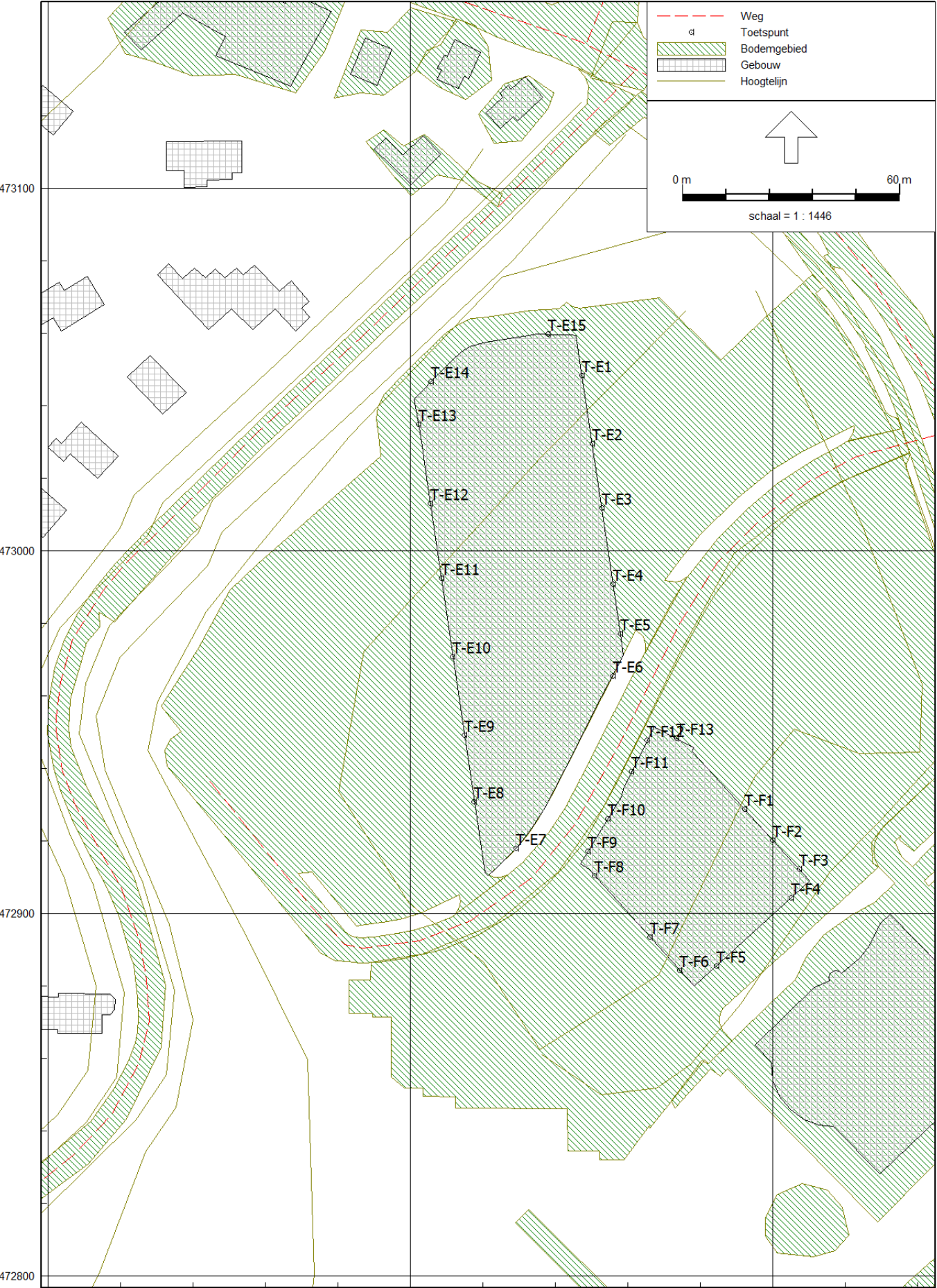


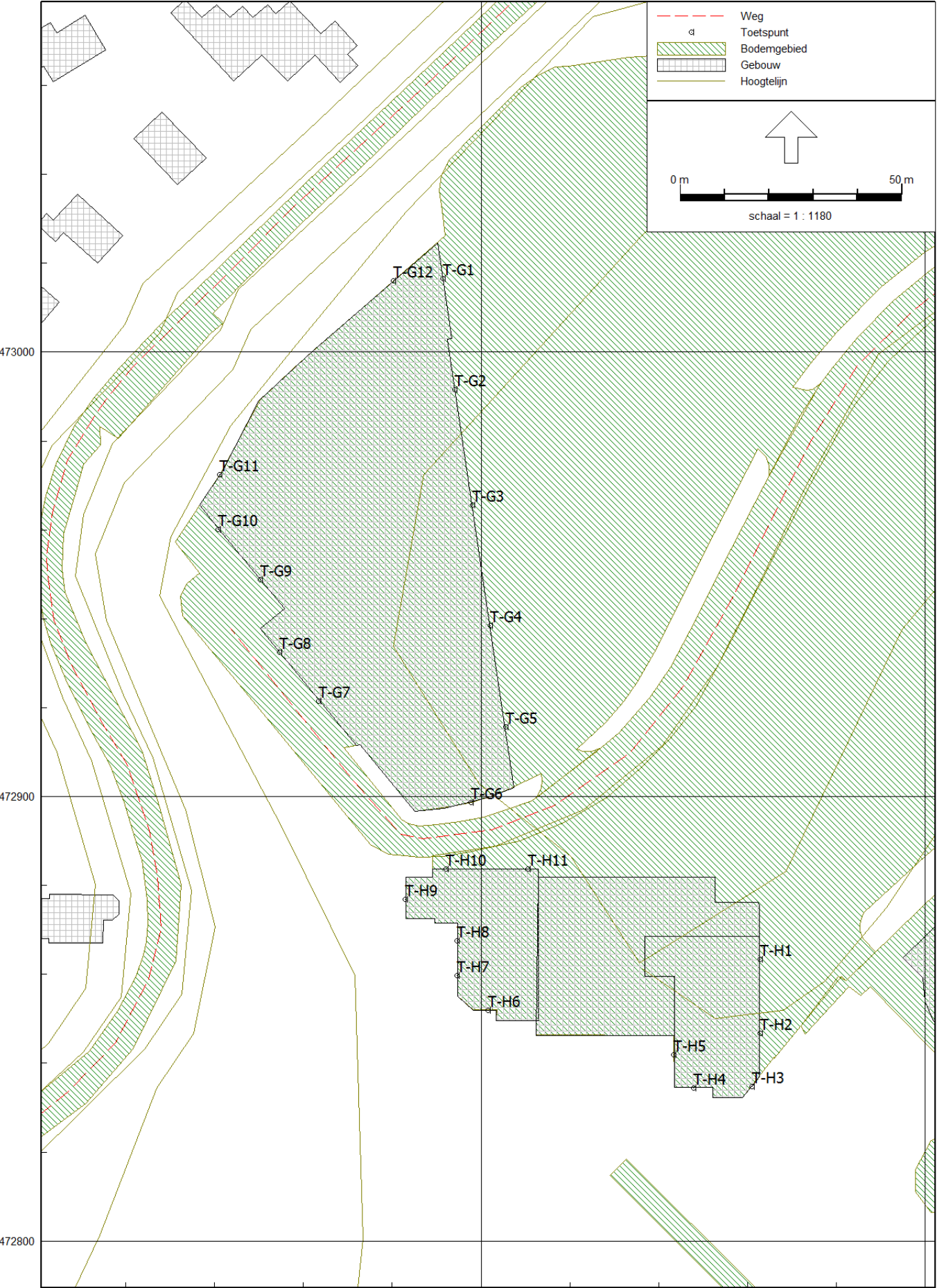












Lijst met toetspunten

Linie 1

Model: 1e lijn
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T-A1		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A2		2,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A3		2,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A4		2,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A5		2,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A6		2,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A7		2,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-A8		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B1		2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B2		2,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B3		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B4		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B5		2,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B6		1,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B7		1,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B8		1,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B9		1,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B10		1,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B11		1,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B12		2,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B13		2,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-B14		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Lijst met toetspunten

Linie 2

Model: 2e lijn
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T-C1		3,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C2		2,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C3		2,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C4		2,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C5		2,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C6		2,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C7		2,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C8		2,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C9		3,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D1		2,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D2		1,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D3		1,59	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D4		1,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D5		1,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D6		1,68	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D7		1,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D8		1,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D14		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D16		2,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-C10		3,72	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D9		1,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D10		1,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D11		1,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D12		1,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D13		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-D15		2,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Lijst met toetspunten

Linie 3

Model: 3e lijn
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T-E1		3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E2		2,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E3		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E4		2,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E5		1,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E6		1,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E7		2,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E8		2,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E9		2,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E10		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E11		2,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E12		2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F1		1,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F2		1,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F3		1,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F4		1,58	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F5		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F6		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F7		1,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F8		1,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F9		1,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F11		1,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F10		1,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F12		1,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-F13		1,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E13		2,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E14		2,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-E15		2,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Lijst met toetspunten

Linie 4

Model: 4e lijn
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T-G1		2,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G2		2,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G3		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G4		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G5		2,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G6		2,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G7		2,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G8		3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G9		3,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G10		3,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-G12		2,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T-H1		2,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H2		2,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H3		2,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H4		2,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H8		2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H5		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H7		2,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H6		2,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H9		2,68	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H10		2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-H11		2,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
T-G11		3,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	37,21
T-A1_B	4,50	37,53
T-A1_C	7,50	38,06
T-A2_A	1,50	38,44
T-A2_B	4,50	39,20
T-A2_C	7,50	39,87
T-A3_A	1,50	39,76
T-A3_B	4,50	40,84
T-A3_C	7,50	41,59
T-A4_A	1,50	38,90
T-A4_B	4,50	40,70
T-A4_C	7,50	41,58
T-A5_A	1,50	29,05
T-A5_B	4,50	34,30
T-A5_C	7,50	35,91
T-A6_A	1,50	27,62
T-A6_B	4,50	33,36
T-A6_C	7,50	35,30
T-A7_A	1,50	28,25
T-A7_B	4,50	32,72
T-A7_C	7,50	34,18
T-A8_A	1,50	12,38
T-A8_B	4,50	15,51
T-A8_C	7,50	20,55
T-B1_A	1,50	35,08
T-B1_B	4,50	35,45
T-B1_C	7,50	35,79
T-B10_A	1,50	16,52
T-B10_B	4,50	18,65
T-B10_C	7,50	23,54
T-B11_A	1,50	13,92
T-B11_B	4,50	15,20
T-B11_C	7,50	16,91
T-B12_A	1,50	12,29
T-B12_B	4,50	14,59
T-B12_C	7,50	18,63
T-B13_A	1,50	--
T-B13_B	4,50	--
T-B13_C	7,50	13,28
T-B14_A	1,50	17,55
T-B14_B	4,50	20,17
T-B14_C	7,50	25,55
T-B2_A	1,50	34,06
T-B2_B	4,50	34,36
T-B2_C	7,50	34,63
T-B3_A	1,50	33,94
T-B3_B	4,50	34,22
T-B3_C	7,50	34,42
T-B4_A	1,50	33,99
T-B4_B	4,50	34,23
T-B4_C	7,50	34,38
T-B5_A	1,50	32,78
T-B5_B	4,50	33,08
T-B5_C	7,50	33,18
T-B6_A	1,50	32,03
T-B6_B	4,50	32,42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Duinweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	32,50
T-B7_A	1,50	--
T-B7_B	4,50	--
T-B7_C	7,50	--
T-B8_A	1,50	--
T-B8_B	4,50	--
T-B8_C	7,50	--
T-B9_A	1,50	--
T-B9_B	4,50	--
T-B9_C	7,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Duinweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-C1_A	1,50	38,83
T-C1_B	4,50	40,39
T-C1_C	7,50	41,36
T-C10_A	1,50	38,74
T-C10_B	4,50	40,86
T-C10_C	7,50	42,03
T-C2_A	1,50	36,32
T-C2_B	4,50	36,89
T-C2_C	7,50	37,38
T-C3_A	1,50	35,58
T-C3_B	4,50	36,17
T-C3_C	7,50	36,53
T-C4_A	1,50	36,11
T-C4_B	4,50	36,63
T-C4_C	7,50	36,92
T-C5_A	1,50	30,89
T-C5_B	4,50	31,51
T-C5_C	7,50	31,73
T-C6_A	1,50	15,99
T-C6_B	4,50	16,83
T-C6_C	7,50	17,56
T-C7_A	1,50	22,54
T-C7_B	4,50	28,77
T-C7_C	7,50	29,35
T-C8_A	1,50	21,27
T-C8_B	4,50	27,64
T-C8_C	7,50	28,52
T-C9_A	1,50	20,87
T-C9_B	4,50	25,35
T-C9_C	7,50	26,19
T-D1_A	1,50	37,06
T-D1_B	4,50	37,78
T-D1_C	7,50	38,29
T-D10_A	1,50	--
T-D10_B	4,50	--
T-D10_C	7,50	5,99
T-D11_A	1,50	--
T-D11_B	4,50	--
T-D11_C	7,50	0,24
T-D12_A	1,50	--
T-D12_B	4,50	--
T-D12_C	7,50	0,64
T-D13_A	1,50	18,47
T-D13_B	4,50	20,69
T-D13_C	7,50	24,30
T-D14_A	1,50	18,35
T-D14_B	4,50	20,91
T-D14_C	7,50	24,66
T-D15_A	1,50	33,58
T-D15_B	4,50	33,90
T-D15_C	7,50	34,22
T-D16_A	1,50	36,22
T-D16_B	4,50	36,62
T-D16_C	7,50	36,91
T-D2_A	1,50	35,21
T-D2_B	4,50	35,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Duinweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	35,68
T-D3_A	1,50	13,90
T-D3_B	4,50	14,58
T-D3_C	7,50	17,56
T-D4_A	1,50	23,65
T-D4_B	4,50	24,10
T-D4_C	7,50	24,97
T-D5_A	1,50	32,48
T-D5_B	4,50	32,44
T-D5_C	7,50	32,42
T-D6_A	1,50	33,36
T-D6_B	4,50	33,27
T-D6_C	7,50	33,21
T-D7_A	1,50	--
T-D7_B	4,50	--
T-D7_C	7,50	--
T-D8_A	1,50	--
T-D8_B	4,50	--
T-D8_C	7,50	7,02
T-D9_A	1,50	--
T-D9_B	4,50	--
T-D9_C	7,50	7,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	37,76
T-E1_B	4,50	40,89
T-E1_C	7,50	41,76
T-E10_A	1,50	7,29
T-E10_B	4,50	12,04
T-E10_C	7,50	14,39
T-E11_A	1,50	10,07
T-E11_B	4,50	11,88
T-E11_C	7,50	13,02
T-E12_A	1,50	9,50
T-E12_B	4,50	11,48
T-E12_C	7,50	12,67
T-E13_A	1,50	12,50
T-E13_B	4,50	14,21
T-E13_C	7,50	19,72
T-E14_A	1,50	30,15
T-E14_B	4,50	38,64
T-E14_C	7,50	39,12
T-E15_A	1,50	36,11
T-E15_B	4,50	41,17
T-E15_C	7,50	42,05
T-E2_A	1,50	35,86
T-E2_B	4,50	38,42
T-E2_C	7,50	39,66
T-E3_A	1,50	35,28
T-E3_B	4,50	37,03
T-E3_C	7,50	38,48
T-E4_A	1,50	35,02
T-E4_B	4,50	36,02
T-E4_C	7,50	36,85
T-E5_A	1,50	34,55
T-E5_B	4,50	35,32
T-E5_C	7,50	35,97
T-E6_A	1,50	10,24
T-E6_B	4,50	10,75
T-E6_C	7,50	13,01
T-E7_A	1,50	24,79
T-E7_B	4,50	26,53
T-E7_C	7,50	27,14
T-E8_A	1,50	5,32
T-E8_B	4,50	6,97
T-E8_C	7,50	7,30
T-E9_A	1,50	6,44
T-E9_B	4,50	10,87
T-E9_C	7,50	11,56
T-F1_A	1,50	35,50
T-F1_B	4,50	35,83
T-F1_C	7,50	36,24
T-F10_A	1,50	31,38
T-F10_B	4,50	31,82
T-F10_C	7,50	32,01
T-F11_A	1,50	32,47
T-F11_B	4,50	33,12
T-F11_C	7,50	33,32
T-F12_A	1,50	32,96
T-F12_B	4,50	33,71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Duinweg
Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	33,96
T-F13_A	1,50	34,90
T-F13_B	4,50	35,59
T-F13_C	7,50	36,01
T-F2_A	1,50	34,81
T-F2_B	4,50	35,08
T-F2_C	7,50	35,48
T-F3_A	1,50	34,29
T-F3_B	4,50	34,68
T-F3_C	7,50	34,91
T-F4_A	1,50	25,93
T-F4_B	4,50	26,22
T-F4_C	7,50	26,03
T-F5_A	1,50	24,91
T-F5_B	4,50	25,66
T-F5_C	7,50	23,57
T-F6_A	1,50	--
T-F6_B	4,50	--
T-F6_C	7,50	--
T-F7_A	1,50	--
T-F7_B	4,50	--
T-F7_C	7,50	1,71
T-F8_A	1,50	--
T-F8_B	4,50	-0,45
T-F8_C	7,50	11,13
T-F9_A	1,50	30,27
T-F9_B	4,50	30,79
T-F9_C	7,50	31,14

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-G1_A	1,50	34,00
T-G1_B	4,50	37,08
T-G1_C	7,50	37,33
T-G10_A	1,50	--
T-G10_B	4,50	--
T-G10_C	7,50	--
T-G11_A	1,50	10,17
T-G11_B	4,50	12,48
T-G11_C	7,50	18,86
T-G12_A	1,50	30,07
T-G12_B	4,50	36,76
T-G12_C	7,50	36,80
T-G2_A	1,50	34,70
T-G2_B	4,50	36,42
T-G2_C	7,50	36,75
T-G3_A	1,50	34,43
T-G3_B	4,50	35,42
T-G3_C	7,50	35,94
T-G4_A	1,50	34,41
T-G4_B	4,50	34,70
T-G4_C	7,50	35,27
T-G5_A	1,50	34,18
T-G5_B	4,50	34,06
T-G5_C	7,50	34,65
T-G6_A	1,50	29,18
T-G6_B	4,50	29,28
T-G6_C	7,50	29,57
T-G7_A	1,50	--
T-G7_B	4,50	--
T-G7_C	7,50	--
T-G8_A	1,50	--
T-G8_B	4,50	--
T-G8_C	7,50	--
T-G9_A	1,50	--
T-G9_B	4,50	--
T-G9_C	7,50	--
T-H1_A	1,50	31,76
T-H1_B	4,50	31,86
T-H1_C	7,50	30,57
T-H1_D	10,50	29,67
T-H1_E	13,50	29,78
T-H1_F	16,50	30,06
T-H10_A	1,50	13,63
T-H10_B	4,50	16,71
T-H10_C	7,50	22,57
T-H10_D	10,50	31,76
T-H10_E	13,50	33,03
T-H10_F	16,50	33,41
T-H11_A	1,50	31,43
T-H11_B	4,50	32,11
T-H11_C	7,50	32,53
T-H11_D	10,50	32,72
T-H11_E	13,50	32,98
T-H11_F	16,50	33,31
T-H2_A	1,50	29,92
T-H2_B	4,50	29,84

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Duinweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	29,66
T-H2_D	10,50	29,29
T-H2_E	13,50	29,32
T-H2_F	16,50	29,58
T-H3_A	1,50	10,50
T-H3_B	4,50	11,08
T-H3_C	7,50	11,23
T-H3_D	10,50	11,36
T-H3_E	13,50	11,45
T-H3_F	16,50	11,56
T-H4_A	1,50	-13,83
T-H4_B	4,50	-13,61
T-H4_C	7,50	-13,36
T-H4_D	10,50	9,74
T-H4_E	13,50	12,12
T-H4_F	16,50	19,09
T-H5_A	1,50	16,46
T-H5_B	4,50	20,28
T-H5_C	7,50	22,85
T-H5_D	10,50	23,73
T-H5_E	13,50	0,44
T-H5_F	16,50	3,29
T-H6_A	1,50	-14,68
T-H6_B	4,50	-14,49
T-H6_C	7,50	-14,27
T-H6_D	10,50	-13,98
T-H6_E	13,50	-13,49
T-H6_F	16,50	-12,53
T-H7_A	1,50	1,39
T-H7_B	4,50	2,22
T-H7_C	7,50	2,82
T-H7_D	10,50	0,66
T-H7_E	13,50	1,44
T-H7_F	16,50	4,72
T-H8_A	1,50	1,59
T-H8_B	4,50	1,60
T-H8_C	7,50	1,62
T-H8_D	10,50	1,73
T-H8_E	13,50	2,03
T-H8_F	16,50	3,20
T-H9_A	1,50	6,68
T-H9_B	4,50	8,36
T-H9_C	7,50	8,78
T-H9_D	10,50	9,19
T-H9_E	13,50	9,61
T-H9_F	16,50	10,27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe Zeeweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	54,78
T-A1_B	4,50	55,69
T-A1_C	7,50	55,63
T-A2_A	1,50	54,88
T-A2_B	4,50	55,70
T-A2_C	7,50	55,57
T-A3_A	1,50	54,52
T-A3_B	4,50	55,55
T-A3_C	7,50	55,40
T-A4_A	1,50	47,29
T-A4_B	4,50	49,37
T-A4_C	7,50	49,63
T-A5_A	1,50	30,69
T-A5_B	4,50	35,57
T-A5_C	7,50	38,55
T-A6_A	1,50	29,58
T-A6_B	4,50	33,59
T-A6_C	7,50	36,47
T-A7_A	1,50	30,86
T-A7_B	4,50	33,78
T-A7_C	7,50	35,42
T-A8_A	1,50	48,25
T-A8_B	4,50	49,88
T-A8_C	7,50	49,94
T-B1_A	1,50	54,55
T-B1_B	4,50	55,48
T-B1_C	7,50	55,49
T-B10_A	1,50	26,07
T-B10_B	4,50	28,87
T-B10_C	7,50	33,09
T-B11_A	1,50	22,81
T-B11_B	4,50	24,86
T-B11_C	7,50	28,26
T-B12_A	1,50	21,99
T-B12_B	4,50	24,80
T-B12_C	7,50	28,74
T-B13_A	1,50	20,22
T-B13_B	4,50	23,66
T-B13_C	7,50	30,34
T-B14_A	1,50	47,94
T-B14_B	4,50	49,60
T-B14_C	7,50	49,79
T-B2_A	1,50	54,55
T-B2_B	4,50	55,51
T-B2_C	7,50	55,55
T-B3_A	1,50	54,63
T-B3_B	4,50	55,56
T-B3_C	7,50	55,61
T-B4_A	1,50	54,88
T-B4_B	4,50	55,66
T-B4_C	7,50	55,70
T-B5_A	1,50	55,00
T-B5_B	4,50	55,69
T-B5_C	7,50	55,72
T-B6_A	1,50	54,76
T-B6_B	4,50	55,66

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe Zeeweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	55,68
T-B7_A	1,50	52,01
T-B7_B	4,50	53,23
T-B7_C	7,50	53,30
T-B8_A	1,50	41,07
T-B8_B	4,50	41,58
T-B8_C	7,50	42,52
T-B9_A	1,50	39,53
T-B9_B	4,50	39,52
T-B9_C	7,50	40,35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe Zeeweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-C1_A	1,50	48,51
T-C1_B	4,50	50,35
T-C1_C	7,50	50,70
T-C10_A	1,50	44,59
T-C10_B	4,50	47,00
T-C10_C	7,50	47,88
T-C2_A	1,50	49,40
T-C2_B	4,50	51,06
T-C2_C	7,50	51,61
T-C3_A	1,50	48,99
T-C3_B	4,50	50,59
T-C3_C	7,50	51,33
T-C4_A	1,50	48,35
T-C4_B	4,50	49,95
T-C4_C	7,50	50,80
T-C5_A	1,50	42,29
T-C5_B	4,50	43,77
T-C5_C	7,50	45,04
T-C6_A	1,50	29,53
T-C6_B	4,50	33,50
T-C6_C	7,50	35,58
T-C7_A	1,50	28,68
T-C7_B	4,50	32,98
T-C7_C	7,50	35,46
T-C8_A	1,50	29,56
T-C8_B	4,50	33,76
T-C8_C	7,50	36,02
T-C9_A	1,50	32,63
T-C9_B	4,50	36,39
T-C9_C	7,50	37,79
T-D1_A	1,50	50,09
T-D1_B	4,50	51,88
T-D1_C	7,50	52,33
T-D10_A	1,50	30,54
T-D10_B	4,50	30,27
T-D10_C	7,50	32,32
T-D11_A	1,50	27,21
T-D11_B	4,50	27,41
T-D11_C	7,50	30,13
T-D12_A	1,50	26,77
T-D12_B	4,50	27,03
T-D12_C	7,50	29,26
T-D13_A	1,50	37,71
T-D13_B	4,50	39,08
T-D13_C	7,50	40,17
T-D14_A	1,50	38,07
T-D14_B	4,50	39,48
T-D14_C	7,50	40,55
T-D15_A	1,50	42,67
T-D15_B	4,50	44,01
T-D15_C	7,50	45,16
T-D16_A	1,50	43,33
T-D16_B	4,50	44,80
T-D16_C	7,50	45,95
T-D2_A	1,50	50,65
T-D2_B	4,50	52,36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg
Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe Zeeweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	52,85
T-D3_A	1,50	48,94
T-D3_B	4,50	50,41
T-D3_C	7,50	51,33
T-D4_A	1,50	49,67
T-D4_B	4,50	51,18
T-D4_C	7,50	51,93
T-D5_A	1,50	50,27
T-D5_B	4,50	51,83
T-D5_C	7,50	52,27
T-D6_A	1,50	50,73
T-D6_B	4,50	52,21
T-D6_C	7,50	52,54
T-D7_A	1,50	47,86
T-D7_B	4,50	49,49
T-D7_C	7,50	50,03
T-D8_A	1,50	32,15
T-D8_B	4,50	32,81
T-D8_C	7,50	34,82
T-D9_A	1,50	30,81
T-D9_B	4,50	30,63
T-D9_C	7,50	32,78

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nieuwe Zeeweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	45,73
T-E1_B	4,50	46,72
T-E1_C	7,50	47,92
T-E10_A	1,50	17,52
T-E10_B	4,50	19,10
T-E10_C	7,50	22,27
T-E11_A	1,50	16,54
T-E11_B	4,50	18,63
T-E11_C	7,50	23,07
T-E12_A	1,50	16,35
T-E12_B	4,50	18,62
T-E12_C	7,50	23,65
T-E13_A	1,50	18,35
T-E13_B	4,50	20,24
T-E13_C	7,50	27,02
T-E14_A	1,50	27,45
T-E14_B	4,50	35,41
T-E14_C	7,50	37,65
T-E15_A	1,50	40,25
T-E15_B	4,50	43,73
T-E15_C	7,50	45,68
T-E2_A	1,50	45,88
T-E2_B	4,50	46,71
T-E2_C	7,50	47,77
T-E3_A	1,50	45,88
T-E3_B	4,50	46,57
T-E3_C	7,50	47,52
T-E4_A	1,50	45,81
T-E4_B	4,50	46,41
T-E4_C	7,50	47,30
T-E5_A	1,50	45,56
T-E5_B	4,50	46,28
T-E5_C	7,50	47,15
T-E6_A	1,50	44,66
T-E6_B	4,50	45,35
T-E6_C	7,50	46,18
T-E7_A	1,50	31,72
T-E7_B	4,50	32,01
T-E7_C	7,50	34,42
T-E8_A	1,50	17,87
T-E8_B	4,50	19,09
T-E8_C	7,50	21,32
T-E9_A	1,50	18,04
T-E9_B	4,50	19,35
T-E9_C	7,50	22,09
T-F1_A	1,50	46,63
T-F1_B	4,50	47,51
T-F1_C	7,50	48,50
T-F10_A	1,50	39,18
T-F10_B	4,50	38,75
T-F10_C	7,50	39,49
T-F11_A	1,50	39,83
T-F11_B	4,50	40,09
T-F11_C	7,50	40,88
T-F12_A	1,50	40,79
T-F12_B	4,50	41,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nieuwe Zeeweg
Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	41,77
T-F13_A	1,50	46,05
T-F13_B	4,50	46,69
T-F13_C	7,50	47,55
T-F2_A	1,50	46,89
T-F2_B	4,50	47,79
T-F2_C	7,50	48,80
T-F3_A	1,50	46,99
T-F3_B	4,50	48,01
T-F3_C	7,50	49,00
T-F4_A	1,50	43,13
T-F4_B	4,50	44,48
T-F4_C	7,50	45,82
T-F5_A	1,50	39,87
T-F5_B	4,50	40,73
T-F5_C	7,50	42,01
T-F6_A	1,50	14,93
T-F6_B	4,50	17,24
T-F6_C	7,50	19,60
T-F7_A	1,50	16,47
T-F7_B	4,50	18,68
T-F7_C	7,50	21,08
T-F8_A	1,50	15,49
T-F8_B	4,50	18,25
T-F8_C	7,50	23,53
T-F9_A	1,50	38,74
T-F9_B	4,50	38,35
T-F9_C	7,50	38,82

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nieuwe Zeeweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-G1_A	1,50	43,18
T-G1_B	4,50	42,60
T-G1_C	7,50	43,15
T-G10_A	1,50	11,52
T-G10_B	4,50	14,49
T-G10_C	7,50	21,84
T-G11_A	1,50	16,54
T-G11_B	4,50	18,64
T-G11_C	7,50	22,69
T-G12_A	1,50	26,45
T-G12_B	4,50	31,11
T-G12_C	7,50	33,69
T-G2_A	1,50	43,42
T-G2_B	4,50	42,56
T-G2_C	7,50	43,03
T-G3_A	1,50	43,47
T-G3_B	4,50	42,47
T-G3_C	7,50	42,81
T-G4_A	1,50	43,52
T-G4_B	4,50	42,22
T-G4_C	7,50	42,45
T-G5_A	1,50	43,46
T-G5_B	4,50	41,86
T-G5_C	7,50	42,06
T-G6_A	1,50	40,18
T-G6_B	4,50	37,68
T-G6_C	7,50	37,76
T-G7_A	1,50	21,80
T-G7_B	4,50	22,08
T-G7_C	7,50	23,34
T-G8_A	1,50	13,10
T-G8_B	4,50	16,12
T-G8_C	7,50	20,48
T-G9_A	1,50	10,60
T-G9_B	4,50	13,77
T-G9_C	7,50	21,14
T-H1_A	1,50	42,72
T-H1_B	4,50	42,36
T-H1_C	7,50	42,65
T-H1_D	10,50	43,09
T-H1_E	13,50	44,35
T-H1_F	16,50	45,14
T-H10_A	1,50	39,20
T-H10_B	4,50	38,56
T-H10_C	7,50	38,71
T-H10_D	10,50	39,89
T-H10_E	13,50	40,74
T-H10_F	16,50	41,47
T-H11_A	1,50	41,07
T-H11_B	4,50	40,42
T-H11_C	7,50	40,61
T-H11_D	10,50	41,07
T-H11_E	13,50	41,72
T-H11_F	16,50	42,48
T-H2_A	1,50	41,68
T-H2_B	4,50	41,34

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Nieuwe Zeeweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Nieuwe Zeeweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	41,78
T-H2_D	10,50	42,23
T-H2_E	13,50	43,50
T-H2_F	16,50	44,43
T-H3_A	1,50	36,21
T-H3_B	4,50	36,67
T-H3_C	7,50	37,63
T-H3_D	10,50	38,98
T-H3_E	13,50	40,63
T-H3_F	16,50	41,85
T-H4_A	1,50	11,62
T-H4_B	4,50	12,21
T-H4_C	7,50	13,11
T-H4_D	10,50	13,90
T-H4_E	13,50	15,81
T-H4_F	16,50	17,22
T-H5_A	1,50	27,31
T-H5_B	4,50	34,45
T-H5_C	7,50	34,32
T-H5_D	10,50	34,84
T-H5_E	13,50	35,49
T-H5_F	16,50	35,99
T-H6_A	1,50	9,86
T-H6_B	4,50	11,56
T-H6_C	7,50	14,36
T-H6_D	10,50	16,32
T-H6_E	13,50	21,45
T-H6_F	16,50	22,94
T-H7_A	1,50	7,85
T-H7_B	4,50	11,27
T-H7_C	7,50	16,97
T-H7_D	10,50	22,13
T-H7_E	13,50	25,69
T-H7_F	16,50	27,42
T-H8_A	1,50	8,09
T-H8_B	4,50	10,93
T-H8_C	7,50	16,13
T-H8_D	10,50	18,30
T-H8_E	13,50	24,11
T-H8_F	16,50	25,22
T-H9_A	1,50	10,91
T-H9_B	4,50	14,25
T-H9_C	7,50	21,86
T-H9_D	10,50	25,65
T-H9_E	13,50	29,64
T-H9_F	16,50	30,60

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Rekenresultaten niet-gezzoneerde wegen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	45,11
T-A1_B	4,50	45,02
T-A1_C	7,50	44,62
T-A2_A	1,50	38,45
T-A2_B	4,50	39,52
T-A2_C	7,50	39,39
T-A3_A	1,50	33,77
T-A3_B	4,50	35,37
T-A3_C	7,50	35,33
T-A4_A	1,50	11,44
T-A4_B	4,50	14,14
T-A4_C	7,50	20,97
T-A5_A	1,50	37,97
T-A5_B	4,50	39,20
T-A5_C	7,50	39,63
T-A6_A	1,50	39,18
T-A6_B	4,50	40,46
T-A6_C	7,50	40,75
T-A7_A	1,50	42,71
T-A7_B	4,50	43,42
T-A7_C	7,50	43,46
T-A8_A	1,50	51,98
T-A8_B	4,50	51,91
T-A8_C	7,50	51,25
T-B1_A	1,50	46,76
T-B1_B	4,50	46,54
T-B1_C	7,50	45,99
T-B10_A	1,50	44,33
T-B10_B	4,50	45,77
T-B10_C	7,50	45,96
T-B11_A	1,50	45,03
T-B11_B	4,50	46,19
T-B11_C	7,50	46,25
T-B12_A	1,50	46,98
T-B12_B	4,50	47,41
T-B12_C	7,50	47,33
T-B13_A	1,50	49,37
T-B13_B	4,50	49,28
T-B13_C	7,50	48,73
T-B14_A	1,50	55,83
T-B14_B	4,50	54,69
T-B14_C	7,50	53,14
T-B2_A	1,50	40,81
T-B2_B	4,50	41,56
T-B2_C	7,50	41,42
T-B3_A	1,50	37,69
T-B3_B	4,50	39,17
T-B3_C	7,50	39,11
T-B4_A	1,50	35,15
T-B4_B	4,50	37,11
T-B4_C	7,50	37,21
T-B5_A	1,50	32,56
T-B5_B	4,50	34,29
T-B5_C	7,50	34,97
T-B6_A	1,50	30,57
T-B6_B	4,50	31,99

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	33,15
T-B7_A	1,50	13,73
T-B7_B	4,50	15,52
T-B7_C	7,50	18,32
T-B8_A	1,50	39,03
T-B8_B	4,50	40,20
T-B8_C	7,50	40,88
T-B9_A	1,50	40,76
T-B9_B	4,50	42,25
T-B9_C	7,50	42,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	L _{den}
T-C1_A	1,50	35,21
T-C1_B	4,50	36,47
T-C1_C	7,50	36,52
T-C10_A	1,50	26,66
T-C10_B	4,50	21,67
T-C10_C	7,50	21,23
T-C2_A	1,50	42,42
T-C2_B	4,50	43,74
T-C2_C	7,50	43,65
T-C3_A	1,50	45,11
T-C3_B	4,50	45,69
T-C3_C	7,50	45,52
T-C4_A	1,50	47,82
T-C4_B	4,50	48,04
T-C4_C	7,50	47,64
T-C5_A	1,50	51,50
T-C5_B	4,50	51,62
T-C5_C	7,50	51,06
T-C6_A	1,50	38,34
T-C6_B	4,50	39,60
T-C6_C	7,50	40,00
T-C7_A	1,50	36,93
T-C7_B	4,50	37,88
T-C7_C	7,50	38,54
T-C8_A	1,50	36,15
T-C8_B	4,50	36,83
T-C8_C	7,50	37,66
T-C9_A	1,50	34,88
T-C9_B	4,50	35,08
T-C9_C	7,50	35,97
T-D1_A	1,50	48,40
T-D1_B	4,50	48,32
T-D1_C	7,50	47,80
T-D10_A	1,50	41,28
T-D10_B	4,50	42,68
T-D10_C	7,50	42,91
T-D11_A	1,50	43,05
T-D11_B	4,50	44,25
T-D11_C	7,50	44,37
T-D12_A	1,50	48,60
T-D12_B	4,50	48,65
T-D12_C	7,50	48,28
T-D13_A	1,50	53,48
T-D13_B	4,50	53,12
T-D13_C	7,50	52,22
T-D14_A	1,50	53,59
T-D14_B	4,50	53,22
T-D14_C	7,50	52,31
T-D15_A	1,50	53,40
T-D15_B	4,50	53,07
T-D15_C	7,50	52,24
T-D16_A	1,50	53,47
T-D16_B	4,50	53,11
T-D16_C	7,50	52,24
T-D2_A	1,50	39,69
T-D2_B	4,50	41,22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	41,17
T-D3_A	1,50	22,66
T-D3_B	4,50	24,16
T-D3_C	7,50	25,65
T-D4_A	1,50	30,93
T-D4_B	4,50	32,07
T-D4_C	7,50	33,26
T-D5_A	1,50	32,08
T-D5_B	4,50	33,16
T-D5_C	7,50	34,31
T-D6_A	1,50	31,64
T-D6_B	4,50	32,74
T-D6_C	7,50	33,85
T-D7_A	1,50	28,27
T-D7_B	4,50	28,85
T-D7_C	7,50	29,66
T-D8_A	1,50	38,96
T-D8_B	4,50	40,12
T-D8_C	7,50	40,85
T-D9_A	1,50	39,95
T-D9_B	4,50	41,43
T-D9_C	7,50	41,81

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	37,97
T-E1_B	4,50	39,25
T-E1_C	7,50	40,14
T-E10_A	1,50	36,89
T-E10_B	4,50	38,24
T-E10_C	7,50	39,33
T-E11_A	1,50	34,95
T-E11_B	4,50	36,03
T-E11_C	7,50	37,15
T-E12_A	1,50	33,27
T-E12_B	4,50	34,17
T-E12_C	7,50	35,11
T-E13_A	1,50	32,14
T-E13_B	4,50	32,43
T-E13_C	7,50	33,27
T-E14_A	1,50	11,44
T-E14_B	4,50	11,96
T-E14_C	7,50	17,43
T-E15_A	1,50	25,19
T-E15_B	4,50	24,88
T-E15_C	7,50	23,69
T-E2_A	1,50	39,96
T-E2_B	4,50	41,78
T-E2_C	7,50	42,03
T-E3_A	1,50	42,26
T-E3_B	4,50	43,86
T-E3_C	7,50	43,92
T-E4_A	1,50	46,27
T-E4_B	4,50	46,80
T-E4_C	7,50	46,67
T-E5_A	1,50	48,77
T-E5_B	4,50	48,95
T-E5_C	7,50	48,61
T-E6_A	1,50	50,11
T-E6_B	4,50	50,39
T-E6_C	7,50	49,97
T-E7_A	1,50	51,11
T-E7_B	4,50	51,06
T-E7_C	7,50	50,34
T-E8_A	1,50	41,73
T-E8_B	4,50	43,31
T-E8_C	7,50	43,39
T-E9_A	1,50	39,05
T-E9_B	4,50	40,84
T-E9_C	7,50	41,30
T-F1_A	1,50	38,81
T-F1_B	4,50	40,33
T-F1_C	7,50	40,76
T-F10_A	1,50	53,62
T-F10_B	4,50	53,39
T-F10_C	7,50	52,59
T-F11_A	1,50	54,02
T-F11_B	4,50	53,66
T-F11_C	7,50	52,73
T-F12_A	1,50	54,06
T-F12_B	4,50	53,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Interne weg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	52,73
T-F13_A	1,50	47,51
T-F13_B	4,50	47,78
T-F13_C	7,50	47,52
T-F2_A	1,50	37,54
T-F2_B	4,50	38,94
T-F2_C	7,50	39,63
T-F3_A	1,50	36,46
T-F3_B	4,50	37,66
T-F3_C	7,50	38,57
T-F4_A	1,50	26,07
T-F4_B	4,50	26,16
T-F4_C	7,50	27,31
T-F5_A	1,50	29,20
T-F5_B	4,50	29,77
T-F5_C	7,50	30,90
T-F6_A	1,50	39,25
T-F6_B	4,50	40,88
T-F6_C	7,50	41,28
T-F7_A	1,50	41,45
T-F7_B	4,50	42,99
T-F7_C	7,50	43,17
T-F8_A	1,50	47,99
T-F8_B	4,50	48,22
T-F8_C	7,50	47,91
T-F9_A	1,50	53,43
T-F9_B	4,50	53,24
T-F9_C	7,50	52,49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-G1_A	1,50	37,83
T-G1_B	4,50	38,20
T-G1_C	7,50	38,78
T-G10_A	1,50	40,39
T-G10_B	4,50	41,13
T-G10_C	7,50	41,01
T-G11_A	1,50	6,94
T-G11_B	4,50	8,84
T-G11_C	7,50	13,55
T-G12_A	1,50	8,67
T-G12_B	4,50	9,95
T-G12_C	7,50	18,48
T-G2_A	1,50	39,04
T-G2_B	4,50	39,64
T-G2_C	7,50	40,50
T-G3_A	1,50	40,42
T-G3_B	4,50	41,43
T-G3_C	7,50	41,88
T-G4_A	1,50	42,64
T-G4_B	4,50	43,81
T-G4_C	7,50	43,75
T-G5_A	1,50	46,38
T-G5_B	4,50	46,52
T-G5_C	7,50	46,37
T-G6_A	1,50	52,19
T-G6_B	4,50	51,97
T-G6_C	7,50	51,07
T-G7_A	1,50	54,53
T-G7_B	4,50	53,61
T-G7_C	7,50	52,17
T-G8_A	1,50	54,33
T-G8_B	4,50	53,32
T-G8_C	7,50	51,76
T-G9_A	1,50	43,90
T-G9_B	4,50	43,66
T-G9_C	7,50	43,16
T-H1_A	1,50	33,46
T-H1_B	4,50	33,55
T-H1_C	7,50	34,25
T-H1_D	10,50	34,25
T-H1_E	13,50	34,56
T-H1_F	16,50	34,63
T-H10_A	1,50	53,27
T-H10_B	4,50	52,99
T-H10_C	7,50	52,20
T-H10_D	10,50	51,32
T-H10_E	13,50	50,43
T-H10_F	16,50	49,66
T-H11_A	1,50	51,07
T-H11_B	4,50	51,11
T-H11_C	7,50	50,67
T-H11_D	10,50	50,08
T-H11_E	13,50	49,44
T-H11_F	16,50	48,81
T-H2_A	1,50	31,84
T-H2_B	4,50	31,71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	32,33
T-H2_D	10,50	32,94
T-H2_E	13,50	33,40
T-H2_F	16,50	33,55
T-H3_A	1,50	18,37
T-H3_B	4,50	21,32
T-H3_C	7,50	22,33
T-H3_D	10,50	15,56
T-H3_E	13,50	16,70
T-H3_F	16,50	17,26
T-H4_A	1,50	11,11
T-H4_B	4,50	13,32
T-H4_C	7,50	14,30
T-H4_D	10,50	14,54
T-H4_E	13,50	15,48
T-H4_F	16,50	15,99
T-H5_A	1,50	25,40
T-H5_B	4,50	31,68
T-H5_C	7,50	33,91
T-H5_D	10,50	35,13
T-H5_E	13,50	35,43
T-H5_F	16,50	35,47
T-H6_A	1,50	-3,82
T-H6_B	4,50	0,44
T-H6_C	7,50	5,03
T-H6_D	10,50	10,82
T-H6_E	13,50	13,21
T-H6_F	16,50	14,55
T-H7_A	1,50	15,67
T-H7_B	4,50	17,42
T-H7_C	7,50	18,27
T-H7_D	10,50	19,48
T-H7_E	13,50	22,96
T-H7_F	16,50	24,30
T-H8_A	1,50	18,28
T-H8_B	4,50	19,32
T-H8_C	7,50	19,90
T-H8_D	10,50	20,61
T-H8_E	13,50	21,21
T-H8_F	16,50	22,80
T-H9_A	1,50	43,35
T-H9_B	4,50	44,31
T-H9_C	7,50	44,23
T-H9_D	10,50	43,94
T-H9_E	13,50	43,59
T-H9_F	16,50	43,23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	22,52
T-A1_B	4,50	15,60
T-A1_C	7,50	15,08
T-A2_A	1,50	19,17
T-A2_B	4,50	14,46
T-A2_C	7,50	14,19
T-A3_A	1,50	19,49
T-A3_B	4,50	18,99
T-A3_C	7,50	20,66
T-A4_A	1,50	31,46
T-A4_B	4,50	33,57
T-A4_C	7,50	34,79
T-A5_A	1,50	34,31
T-A5_B	4,50	35,51
T-A5_C	7,50	36,32
T-A6_A	1,50	34,18
T-A6_B	4,50	35,25
T-A6_C	7,50	36,13
T-A7_A	1,50	34,05
T-A7_B	4,50	34,90
T-A7_C	7,50	35,72
T-A8_A	1,50	25,41
T-A8_B	4,50	26,36
T-A8_C	7,50	27,50
T-B1_A	1,50	20,31
T-B1_B	4,50	16,91
T-B1_C	7,50	15,07
T-B10_A	1,50	33,29
T-B10_B	4,50	33,65
T-B10_C	7,50	34,25
T-B11_A	1,50	33,19
T-B11_B	4,50	33,69
T-B11_C	7,50	34,30
T-B12_A	1,50	33,10
T-B12_B	4,50	33,71
T-B12_C	7,50	34,38
T-B13_A	1,50	32,21
T-B13_B	4,50	32,80
T-B13_C	7,50	33,39
T-B14_A	1,50	26,01
T-B14_B	4,50	25,96
T-B14_C	7,50	27,48
T-B2_A	1,50	19,63
T-B2_B	4,50	17,98
T-B2_C	7,50	19,03
T-B3_A	1,50	19,09
T-B3_B	4,50	18,16
T-B3_C	7,50	19,18
T-B4_A	1,50	17,30
T-B4_B	4,50	17,41
T-B4_C	7,50	19,30
T-B5_A	1,50	17,19
T-B5_B	4,50	18,30
T-B5_C	7,50	20,57
T-B6_A	1,50	15,90
T-B6_B	4,50	17,61

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Hendrikweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	19,05
T-B7_A	1,50	14,68
T-B7_B	4,50	15,70
T-B7_C	7,50	11,63
T-B8_A	1,50	30,81
T-B8_B	4,50	30,99
T-B8_C	7,50	31,07
T-B9_A	1,50	31,40
T-B9_B	4,50	31,73
T-B9_C	7,50	31,76

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-C1_A	1,50	21,97
T-C1_B	4,50	24,64
T-C1_C	7,50	26,57
T-C10_A	1,50	33,85
T-C10_B	4,50	36,19
T-C10_C	7,50	36,66
T-C2_A	1,50	17,32
T-C2_B	4,50	16,46
T-C2_C	7,50	20,07
T-C3_A	1,50	16,31
T-C3_B	4,50	16,76
T-C3_C	7,50	20,15
T-C4_A	1,50	16,50
T-C4_B	4,50	17,51
T-C4_C	7,50	21,11
T-C5_A	1,50	25,40
T-C5_B	4,50	26,26
T-C5_C	7,50	27,38
T-C6_A	1,50	35,37
T-C6_B	4,50	36,43
T-C6_C	7,50	37,08
T-C7_A	1,50	35,70
T-C7_B	4,50	37,08
T-C7_C	7,50	37,65
T-C8_A	1,50	35,83
T-C8_B	4,50	37,47
T-C8_C	7,50	38,04
T-C9_A	1,50	36,59
T-C9_B	4,50	38,32
T-C9_C	7,50	38,74
T-D1_A	1,50	19,10
T-D1_B	4,50	18,16
T-D1_C	7,50	19,54
T-D10_A	1,50	31,52
T-D10_B	4,50	31,96
T-D10_C	7,50	31,69
T-D11_A	1,50	31,76
T-D11_B	4,50	32,31
T-D11_C	7,50	32,29
T-D12_A	1,50	32,30
T-D12_B	4,50	33,06
T-D12_C	7,50	33,32
T-D13_A	1,50	33,23
T-D13_B	4,50	34,11
T-D13_C	7,50	34,87
T-D14_A	1,50	32,76
T-D14_B	4,50	33,54
T-D14_C	7,50	34,31
T-D15_A	1,50	28,18
T-D15_B	4,50	28,71
T-D15_C	7,50	30,03
T-D16_A	1,50	26,81
T-D16_B	4,50	27,23
T-D16_C	7,50	28,93
T-D2_A	1,50	19,56
T-D2_B	4,50	16,16

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	15,69
T-D3_A	1,50	11,62
T-D3_B	4,50	13,42
T-D3_C	7,50	16,24
T-D4_A	1,50	17,35
T-D4_B	4,50	15,33
T-D4_C	7,50	17,77
T-D5_A	1,50	17,27
T-D5_B	4,50	16,99
T-D5_C	7,50	18,33
T-D6_A	1,50	17,28
T-D6_B	4,50	17,76
T-D6_C	7,50	18,36
T-D7_A	1,50	21,40
T-D7_B	4,50	21,70
T-D7_C	7,50	11,19
T-D8_A	1,50	31,34
T-D8_B	4,50	31,57
T-D8_C	7,50	30,85
T-D9_A	1,50	31,40
T-D9_B	4,50	31,77
T-D9_C	7,50	31,28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	21,55
T-E1_B	4,50	24,33
T-E1_C	7,50	26,75
T-E10_A	1,50	36,89
T-E10_B	4,50	38,16
T-E10_C	7,50	38,55
T-E11_A	1,50	37,15
T-E11_B	4,50	38,95
T-E11_C	7,50	39,34
T-E12_A	1,50	37,99
T-E12_B	4,50	39,99
T-E12_C	7,50	40,40
T-E13_A	1,50	38,86
T-E13_B	4,50	41,83
T-E13_C	7,50	42,30
T-E14_A	1,50	38,94
T-E14_B	4,50	43,62
T-E14_C	7,50	44,24
T-E15_A	1,50	36,47
T-E15_B	4,50	39,71
T-E15_C	7,50	40,18
T-E2_A	1,50	19,87
T-E2_B	4,50	21,78
T-E2_C	7,50	23,49
T-E3_A	1,50	19,03
T-E3_B	4,50	20,31
T-E3_C	7,50	21,38
T-E4_A	1,50	19,18
T-E4_B	4,50	20,06
T-E4_C	7,50	20,62
T-E5_A	1,50	18,70
T-E5_B	4,50	19,17
T-E5_C	7,50	19,83
T-E6_A	1,50	21,77
T-E6_B	4,50	22,54
T-E6_C	7,50	23,53
T-E7_A	1,50	15,21
T-E7_B	4,50	16,65
T-E7_C	7,50	18,15
T-E8_A	1,50	35,63
T-E8_B	4,50	36,74
T-E8_C	7,50	37,47
T-E9_A	1,50	36,36
T-E9_B	4,50	37,37
T-E9_C	7,50	37,96
T-F1_A	1,50	20,88
T-F1_B	4,50	20,55
T-F1_C	7,50	20,46
T-F10_A	1,50	24,70
T-F10_B	4,50	26,37
T-F10_C	7,50	27,84
T-F11_A	1,50	17,68
T-F11_B	4,50	19,95
T-F11_C	7,50	23,52
T-F12_A	1,50	19,69
T-F12_B	4,50	20,97

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Hendrikweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	23,91
T-F13_A	1,50	20,76
T-F13_B	4,50	20,53
T-F13_C	7,50	21,98
T-F2_A	1,50	20,14
T-F2_B	4,50	19,13
T-F2_C	7,50	18,81
T-F3_A	1,50	20,76
T-F3_B	4,50	20,14
T-F3_C	7,50	19,47
T-F4_A	1,50	22,40
T-F4_B	4,50	23,38
T-F4_C	7,50	13,24
T-F5_A	1,50	17,01
T-F5_B	4,50	18,16
T-F5_C	7,50	15,37
T-F6_A	1,50	29,39
T-F6_B	4,50	30,04
T-F6_C	7,50	30,76
T-F7_A	1,50	29,46
T-F7_B	4,50	30,45
T-F7_C	7,50	31,22
T-F8_A	1,50	28,45
T-F8_B	4,50	29,69
T-F8_C	7,50	30,70
T-F9_A	1,50	26,92
T-F9_B	4,50	28,33
T-F9_C	7,50	29,59

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-G1_A	1,50	31,48
T-G1_B	4,50	35,65
T-G1_C	7,50	36,34
T-G10_A	1,50	38,00
T-G10_B	4,50	41,12
T-G10_C	7,50	41,55
T-G11_A	1,50	37,73
T-G11_B	4,50	41,84
T-G11_C	7,50	42,53
T-G12_A	1,50	38,34
T-G12_B	4,50	41,84
T-G12_C	7,50	42,65
T-G2_A	1,50	30,05
T-G2_B	4,50	32,19
T-G2_C	7,50	32,98
T-G3_A	1,50	29,36
T-G3_B	4,50	30,35
T-G3_C	7,50	31,13
T-G4_A	1,50	27,74
T-G4_B	4,50	28,25
T-G4_C	7,50	28,71
T-G5_A	1,50	26,70
T-G5_B	4,50	26,90
T-G5_C	7,50	27,06
T-G6_A	1,50	28,28
T-G6_B	4,50	31,98
T-G6_C	7,50	32,82
T-G7_A	1,50	36,70
T-G7_B	4,50	39,53
T-G7_C	7,50	39,97
T-G8_A	1,50	37,43
T-G8_B	4,50	40,25
T-G8_C	7,50	40,67
T-G9_A	1,50	38,55
T-G9_B	4,50	41,13
T-G9_C	7,50	41,48
T-H1_A	1,50	10,92
T-H1_B	4,50	9,74
T-H1_C	7,50	8,97
T-H1_D	10,50	8,37
T-H1_E	13,50	5,64
T-H1_F	16,50	-0,90
T-H10_A	1,50	30,91
T-H10_B	4,50	33,81
T-H10_C	7,50	34,66
T-H10_D	10,50	34,86
T-H10_E	13,50	35,15
T-H10_F	16,50	35,61
T-H11_A	1,50	30,14
T-H11_B	4,50	31,98
T-H11_C	7,50	32,73
T-H11_D	10,50	33,61
T-H11_E	13,50	34,13
T-H11_F	16,50	34,68
T-H2_A	1,50	12,10
T-H2_B	4,50	12,96

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Prins Hendrikweg

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Prins Hendrikweg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	11,81
T-H2_D	10,50	11,70
T-H2_E	13,50	10,45
T-H2_F	16,50	-2,66
T-H3_A	1,50	15,21
T-H3_B	4,50	16,98
T-H3_C	7,50	12,79
T-H3_D	10,50	12,80
T-H3_E	13,50	12,91
T-H3_F	16,50	10,18
T-H4_A	1,50	20,06
T-H4_B	4,50	22,67
T-H4_C	7,50	23,56
T-H4_D	10,50	24,29
T-H4_E	13,50	24,56
T-H4_F	16,50	24,50
T-H5_A	1,50	23,84
T-H5_B	4,50	27,23
T-H5_C	7,50	28,28
T-H5_D	10,50	28,83
T-H5_E	13,50	28,60
T-H5_F	16,50	28,85
T-H6_A	1,50	26,12
T-H6_B	4,50	30,47
T-H6_C	7,50	31,59
T-H6_D	10,50	31,75
T-H6_E	13,50	31,76
T-H6_F	16,50	31,74
T-H7_A	1,50	30,62
T-H7_B	4,50	34,87
T-H7_C	7,50	35,71
T-H7_D	10,50	36,05
T-H7_E	13,50	36,07
T-H7_F	16,50	36,07
T-H8_A	1,50	29,72
T-H8_B	4,50	34,12
T-H8_C	7,50	34,96
T-H8_D	10,50	35,35
T-H8_E	13,50	35,36
T-H8_F	16,50	35,35
T-H9_A	1,50	34,00
T-H9_B	4,50	37,60
T-H9_C	7,50	38,47
T-H9_D	10,50	38,30
T-H9_E	13,50	38,34
T-H9_F	16,50	38,45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Gecumuleerde geluidbelasting

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	60,29
T-A1_B	4,50	61,10
T-A1_C	7,50	61,03
T-A2_A	1,50	60,07
T-A2_B	4,50	60,89
T-A2_C	7,50	60,79
T-A3_A	1,50	59,70
T-A3_B	4,50	60,73
T-A3_C	7,50	60,62
T-A4_A	1,50	52,97
T-A4_B	4,50	55,02
T-A4_C	7,50	55,38
T-A5_A	1,50	45,39
T-A5_B	4,50	47,59
T-A5_C	7,50	48,90
T-A6_A	1,50	45,93
T-A6_B	4,50	47,76
T-A6_C	7,50	48,77
T-A7_A	1,50	48,64
T-A7_B	4,50	49,67
T-A7_C	7,50	50,05
T-A8_A	1,50	58,52
T-A8_B	4,50	59,03
T-A8_C	7,50	58,67
T-B1_A	1,50	60,25
T-B1_B	4,50	61,04
T-B1_C	7,50	60,99
T-B10_A	1,50	49,72
T-B10_B	4,50	51,12
T-B10_C	7,50	51,48
T-B11_A	1,50	50,33
T-B11_B	4,50	51,46
T-B11_C	7,50	51,58
T-B12_A	1,50	52,17
T-B12_B	4,50	52,61
T-B12_C	7,50	52,61
T-B13_A	1,50	54,46
T-B13_B	4,50	54,39
T-B13_C	7,50	53,92
T-B14_A	1,50	61,49
T-B14_B	4,50	60,86
T-B14_C	7,50	59,81
T-B2_A	1,50	59,76
T-B2_B	4,50	60,71
T-B2_C	7,50	60,75
T-B3_A	1,50	59,76
T-B3_B	4,50	60,69
T-B3_C	7,50	60,74
T-B4_A	1,50	59,96
T-B4_B	4,50	60,75
T-B4_C	7,50	60,80
T-B5_A	1,50	60,05
T-B5_B	4,50	60,74
T-B5_C	7,50	60,78
T-B6_A	1,50	59,79
T-B6_B	4,50	60,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	60,73
T-B7_A	1,50	57,01
T-B7_B	4,50	58,23
T-B7_C	7,50	58,30
T-B8_A	1,50	48,42
T-B8_B	4,50	49,17
T-B8_C	7,50	49,97
T-B9_A	1,50	48,48
T-B9_B	4,50	49,35
T-B9_C	7,50	49,80

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-C1_A	1,50	54,14
T-C1_B	4,50	55,94
T-C1_C	7,50	56,35
T-C10_A	1,50	50,93
T-C10_B	4,50	53,24
T-C10_C	7,50	54,14
T-C2_A	1,50	55,37
T-C2_B	4,50	56,93
T-C2_C	7,50	57,40
T-C3_A	1,50	55,62
T-C3_B	4,50	56,93
T-C3_C	7,50	57,45
T-C4_A	1,50	56,24
T-C4_B	4,50	57,23
T-C4_C	7,50	57,63
T-C5_A	1,50	57,04
T-C5_B	4,50	57,32
T-C5_C	7,50	57,08
T-C6_A	1,50	45,49
T-C6_B	4,50	46,99
T-C6_C	7,50	47,74
T-C7_A	1,50	44,81
T-C7_B	4,50	46,46
T-C7_C	7,50	47,39
T-C8_A	1,50	44,54
T-C8_B	4,50	46,26
T-C8_C	7,50	47,28
T-C9_A	1,50	44,82
T-C9_B	4,50	46,68
T-C9_C	7,50	47,52
T-D1_A	1,50	57,47
T-D1_B	4,50	58,58
T-D1_C	7,50	58,77
T-D10_A	1,50	47,03
T-D10_B	4,50	48,26
T-D10_C	7,50	48,57
T-D11_A	1,50	48,47
T-D11_B	4,50	49,60
T-D11_C	7,50	49,78
T-D12_A	1,50	53,73
T-D12_B	4,50	53,79
T-D12_C	7,50	53,47
T-D13_A	1,50	58,63
T-D13_B	4,50	58,33
T-D13_C	7,50	57,57
T-D14_A	1,50	58,75
T-D14_B	4,50	58,44
T-D14_C	7,50	57,66
T-D15_A	1,50	58,80
T-D15_B	4,50	58,64
T-D15_C	7,50	58,09
T-D16_A	1,50	58,95
T-D16_B	4,50	58,80
T-D16_C	7,50	58,27
T-D2_A	1,50	56,10
T-D2_B	4,50	57,76

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	58,21
T-D3_A	1,50	53,95
T-D3_B	4,50	55,42
T-D3_C	7,50	56,34
T-D4_A	1,50	54,74
T-D4_B	4,50	56,25
T-D4_C	7,50	57,00
T-D5_A	1,50	55,40
T-D5_B	4,50	56,94
T-D5_C	7,50	57,38
T-D6_A	1,50	55,86
T-D6_B	4,50	57,31
T-D6_C	7,50	57,65
T-D7_A	1,50	52,92
T-D7_B	4,50	54,53
T-D7_C	7,50	55,07
T-D8_A	1,50	45,36
T-D8_B	4,50	46,34
T-D8_C	7,50	47,16
T-D9_A	1,50	45,96
T-D9_B	4,50	47,19
T-D9_C	7,50	47,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	51,97
T-E1_B	4,50	53,32
T-E1_C	7,50	54,43
T-E10_A	1,50	44,93
T-E10_B	4,50	46,24
T-E10_C	7,50	47,02
T-E11_A	1,50	44,22
T-E11_B	4,50	45,77
T-E11_C	7,50	46,46
T-E12_A	1,50	44,28
T-E12_B	4,50	46,03
T-E12_C	7,50	46,60
T-E13_A	1,50	44,73
T-E13_B	4,50	47,33
T-E13_C	7,50	47,94
T-E14_A	1,50	44,75
T-E14_B	4,50	50,29
T-E14_C	7,50	51,08
T-E15_A	1,50	47,89
T-E15_B	4,50	51,66
T-E15_C	7,50	53,04
T-E2_A	1,50	52,21
T-E2_B	4,50	53,40
T-E2_C	7,50	54,30
T-E3_A	1,50	52,71
T-E3_B	4,50	53,74
T-E3_C	7,50	54,46
T-E4_A	1,50	54,23
T-E4_B	4,50	54,80
T-E4_C	7,50	55,21
T-E5_A	1,50	55,58
T-E5_B	4,50	55,94
T-E5_C	7,50	56,09
T-E6_A	1,50	56,20
T-E6_B	4,50	56,58
T-E6_C	7,50	56,49
T-E7_A	1,50	56,16
T-E7_B	4,50	56,13
T-E7_C	7,50	55,47
T-E8_A	1,50	47,69
T-E8_B	4,50	49,19
T-E8_C	7,50	49,40
T-E9_A	1,50	45,94
T-E9_B	4,50	47,48
T-E9_C	7,50	47,99
T-F1_A	1,50	52,58
T-F1_B	4,50	53,51
T-F1_C	7,50	54,39
T-F10_A	1,50	58,80
T-F10_B	4,50	58,57
T-F10_C	7,50	57,85
T-F11_A	1,50	59,21
T-F11_B	4,50	58,89
T-F11_C	7,50	58,06
T-F12_A	1,50	59,29
T-F12_B	4,50	58,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 3

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	58,12
T-F13_A	1,50	54,99
T-F13_B	4,50	55,43
T-F13_C	7,50	55,70
T-F2_A	1,50	52,61
T-F2_B	4,50	53,53
T-F2_C	7,50	54,47
T-F3_A	1,50	52,57
T-F3_B	4,50	53,58
T-F3_C	7,50	54,53
T-F4_A	1,50	48,33
T-F4_B	4,50	49,64
T-F4_C	7,50	50,93
T-F5_A	1,50	45,37
T-F5_B	4,50	46,21
T-F5_C	7,50	47,40
T-F6_A	1,50	44,69
T-F6_B	4,50	46,24
T-F6_C	7,50	46,68
T-F7_A	1,50	46,73
T-F7_B	4,50	48,24
T-F7_C	7,50	48,47
T-F8_A	1,50	53,04
T-F8_B	4,50	53,29
T-F8_C	7,50	53,00
T-F9_A	1,50	58,60
T-F9_B	4,50	58,41
T-F9_C	7,50	57,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

Linie 4

Rapport: Resultatentabel
 Model: 4e lijn
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-G1_A	1,50	49,88
T-G1_B	4,50	50,26
T-G1_C	7,50	50,79
T-G10_A	1,50	47,37
T-G10_B	4,50	49,14
T-G10_C	7,50	49,32
T-G11_A	1,50	42,78
T-G11_B	4,50	46,87
T-G11_C	7,50	47,59
T-G12_A	1,50	44,18
T-G12_B	4,50	48,29
T-G12_C	7,50	49,08
T-G2_A	1,50	50,31
T-G2_B	4,50	50,22
T-G2_C	7,50	50,80
T-G3_A	1,50	50,67
T-G3_B	4,50	50,58
T-G3_C	7,50	50,99
T-G4_A	1,50	51,46
T-G4_B	4,50	51,46
T-G4_C	7,50	51,57
T-G5_A	1,50	53,37
T-G5_B	4,50	53,01
T-G5_C	7,50	52,98
T-G6_A	1,50	57,49
T-G6_B	4,50	57,19
T-G6_C	7,50	56,36
T-G7_A	1,50	59,60
T-G7_B	4,50	58,78
T-G7_C	7,50	57,43
T-G8_A	1,50	59,42
T-G8_B	4,50	58,53
T-G8_C	7,50	57,09
T-G9_A	1,50	50,01
T-G9_B	4,50	50,59
T-G9_C	7,50	50,43
T-H1_A	1,50	48,51
T-H1_B	4,50	48,23
T-H1_C	7,50	48,47
T-H1_D	10,50	48,80
T-H1_E	13,50	49,91
T-H1_F	16,50	50,63
T-H10_A	1,50	58,46
T-H10_B	4,50	58,19
T-H10_C	7,50	57,47
T-H10_D	10,50	56,76
T-H10_E	13,50	56,06
T-H10_F	16,50	55,51
T-H11_A	1,50	56,56
T-H11_B	4,50	56,56
T-H11_C	7,50	56,20
T-H11_D	10,50	55,75
T-H11_E	13,50	55,31
T-H11_F	16,50	54,95
T-H2_A	1,50	47,37
T-H2_B	4,50	47,06

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 3.4

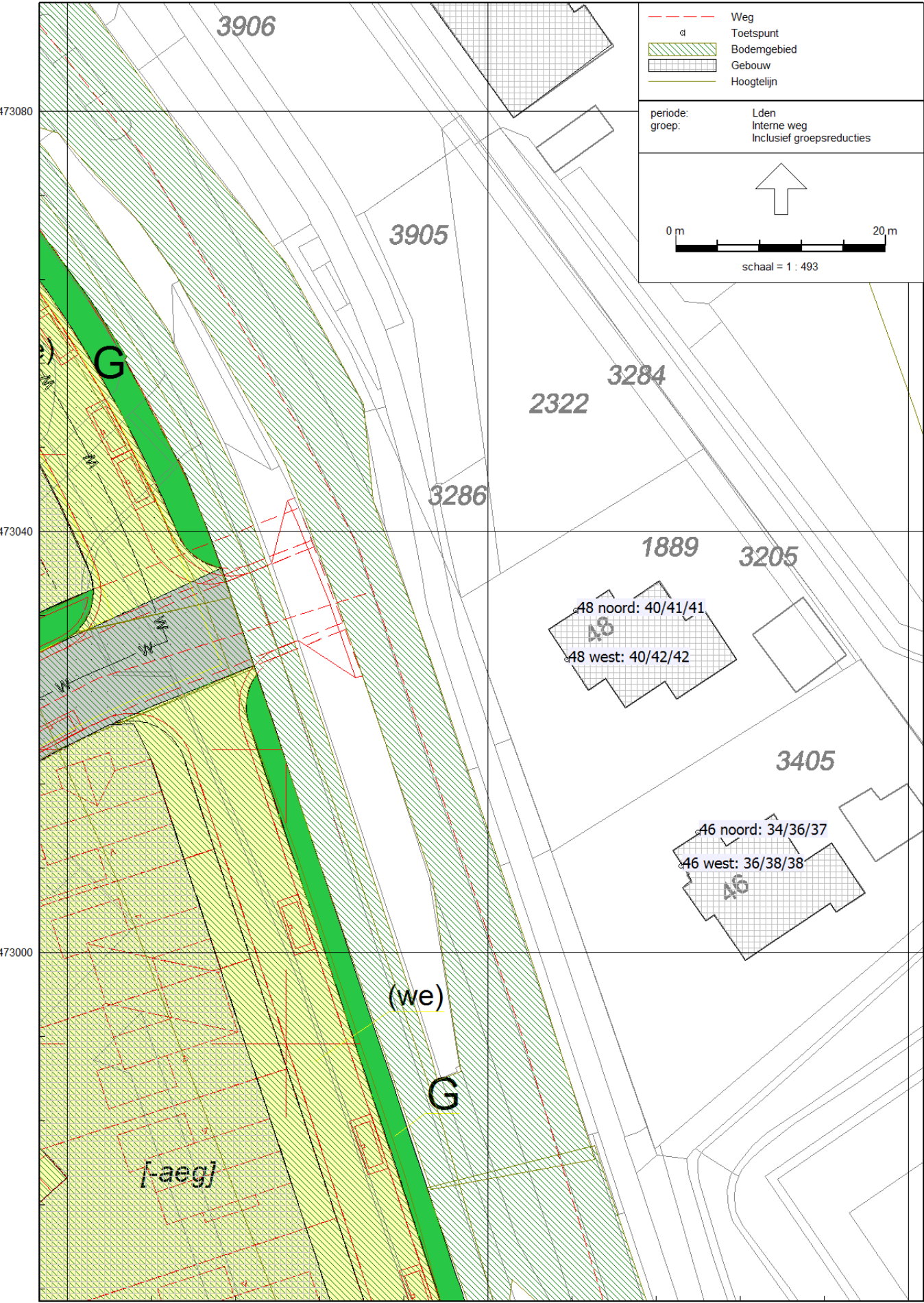
Linie 4

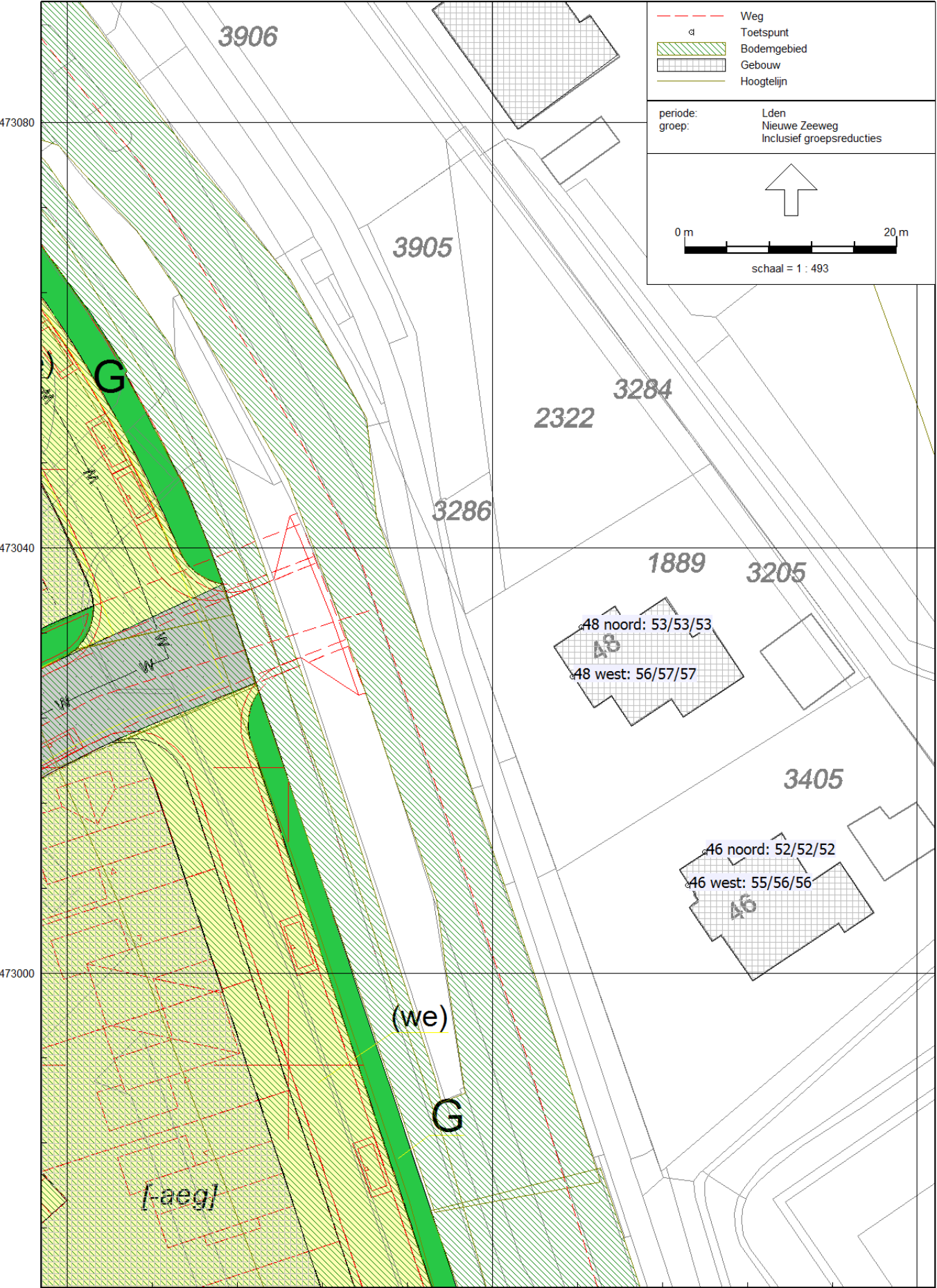
Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

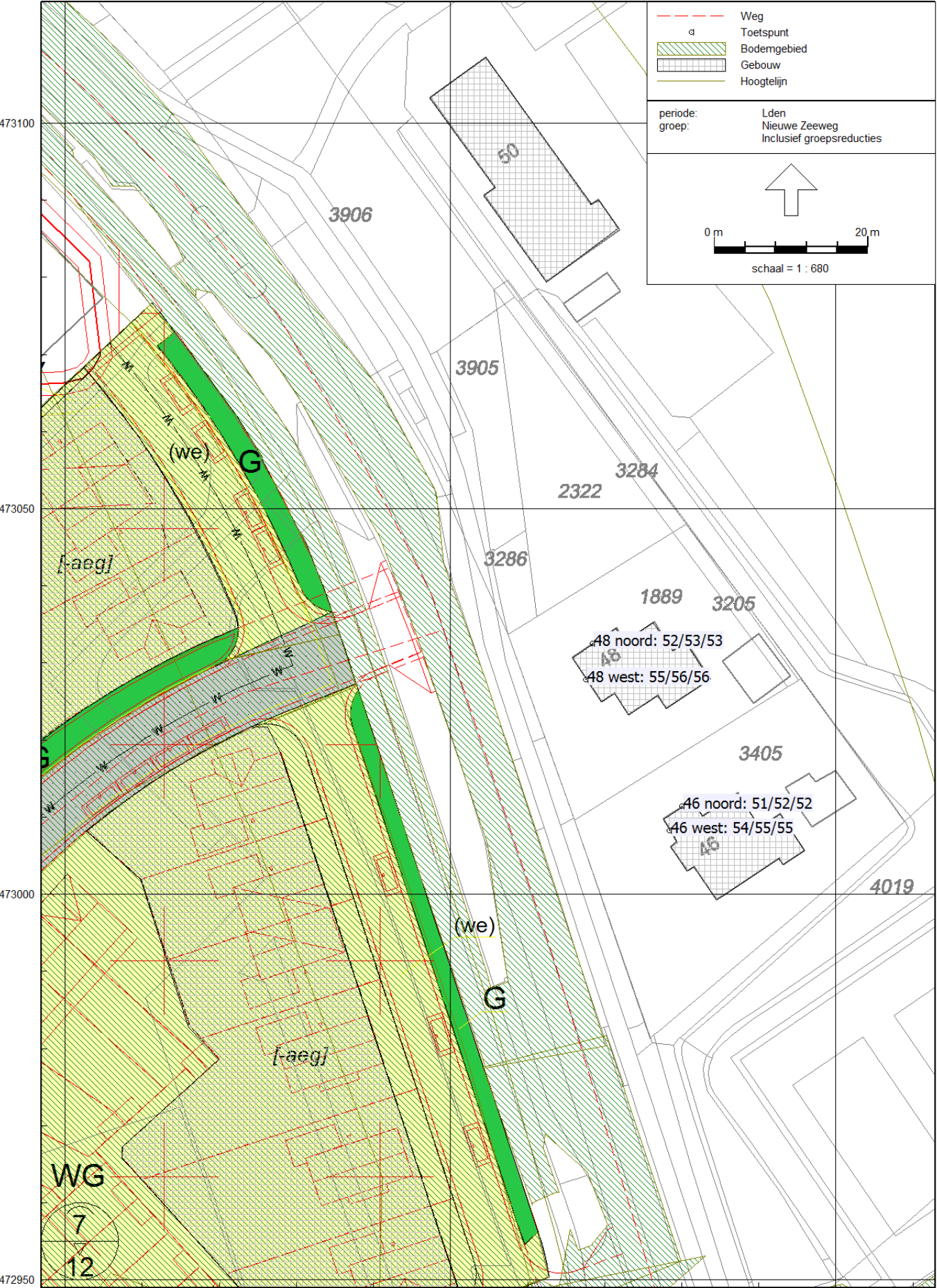
Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	47,48
T-H2_D	10,50	47,90
T-H2_E	13,50	49,06
T-H2_F	16,50	49,90
T-H3_A	1,50	41,32
T-H3_B	4,50	41,85
T-H3_C	7,50	42,78
T-H3_D	10,50	44,01
T-H3_E	13,50	45,66
T-H3_F	16,50	46,88
T-H4_A	1,50	26,10
T-H4_B	4,50	28,49
T-H4_C	7,50	29,38
T-H4_D	10,50	30,20
T-H4_E	13,50	30,75
T-H4_F	16,50	31,58
T-H5_A	1,50	35,68
T-H5_B	4,50	41,90
T-H5_C	7,50	42,80
T-H5_D	10,50	43,64
T-H5_E	13,50	43,90
T-H5_F	16,50	44,17
T-H6_A	1,50	31,22
T-H6_B	4,50	35,52
T-H6_C	7,50	36,68
T-H6_D	10,50	36,91
T-H6_E	13,50	37,20
T-H6_F	16,50	37,35
T-H7_A	1,50	35,79
T-H7_B	4,50	39,97
T-H7_C	7,50	40,85
T-H7_D	10,50	41,31
T-H7_E	13,50	41,64
T-H7_F	16,50	41,88
T-H8_A	1,50	35,05
T-H8_B	4,50	39,28
T-H8_C	7,50	40,15
T-H8_D	10,50	40,58
T-H8_E	13,50	40,83
T-H8_F	16,50	40,97
T-H9_A	1,50	48,83
T-H9_B	4,50	50,15
T-H9_C	7,50	50,27
T-H9_D	10,50	50,04
T-H9_E	13,50	49,85
T-H9_F	16,50	49,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6 Geluidbelasting bestaande woningen







Bijlage 7 Geluidbelasting alternatieve ontsluiting

Linie 1

Rapport: Resultatentabel
 Model: 1e lijn
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Interne weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-A1_A	1,50	41,96
T-A1_B	4,50	41,90
T-A1_C	7,50	41,53
T-A2_A	1,50	35,17
T-A2_B	4,50	36,26
T-A2_C	7,50	36,15
T-A3_A	1,50	30,56
T-A3_B	4,50	32,01
T-A3_C	7,50	31,98
T-A4_A	1,50	11,44
T-A4_B	4,50	14,09
T-A4_C	7,50	21,91
T-A5_A	1,50	37,09
T-A5_B	4,50	38,04
T-A5_C	7,50	38,61
T-A6_A	1,50	38,08
T-A6_B	4,50	39,14
T-A6_C	7,50	39,61
T-A7_A	1,50	41,04
T-A7_B	4,50	41,81
T-A7_C	7,50	42,05
T-A8_A	1,50	49,11
T-A8_B	4,50	49,04
T-A8_C	7,50	48,40
T-B1_A	1,50	43,91
T-B1_B	4,50	43,71
T-B1_C	7,50	43,22
T-B10_A	1,50	43,26
T-B10_B	4,50	44,69
T-B10_C	7,50	44,95
T-B11_A	1,50	43,34
T-B11_B	4,50	44,63
T-B11_C	7,50	44,77
T-B12_A	1,50	44,60
T-B12_B	4,50	45,25
T-B12_C	7,50	45,30
T-B13_A	1,50	46,49
T-B13_B	4,50	46,62
T-B13_C	7,50	46,34
T-B14_A	1,50	52,57
T-B14_B	4,50	51,55
T-B14_C	7,50	50,08
T-B2_A	1,50	38,48
T-B2_B	4,50	39,33
T-B2_C	7,50	39,31
T-B3_A	1,50	36,19
T-B3_B	4,50	37,81
T-B3_C	7,50	37,78
T-B4_A	1,50	35,76
T-B4_B	4,50	37,50
T-B4_C	7,50	37,50
T-B5_A	1,50	38,79
T-B5_B	4,50	39,42
T-B5_C	7,50	39,40
T-B6_A	1,50	44,89
T-B6_B	4,50	44,59

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 1e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
T-B6_C	7,50	43,94
T-B7_A	1,50	52,24
T-B7_B	4,50	51,04
T-B7_C	7,50	49,38
T-B8_A	1,50	44,93
T-B8_B	4,50	45,61
T-B8_C	7,50	45,66
T-B9_A	1,50	44,17
T-B9_B	4,50	45,36
T-B9_C	7,50	45,42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg Linie 2

Alternatieve ontsluiting

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	L _{den}
T-C1_A	1,50	32,27
T-C1_B	4,50	33,52
T-C1_C	7,50	33,58
T-C10_A	1,50	24,83
T-C10_B	4,50	18,63
T-C10_C	7,50	20,17
T-C2_A	1,50	39,58
T-C2_B	4,50	40,87
T-C2_C	7,50	40,82
T-C3_A	1,50	42,23
T-C3_B	4,50	42,80
T-C3_C	7,50	42,65
T-C4_A	1,50	44,94
T-C4_B	4,50	45,14
T-C4_C	7,50	44,72
T-C5_A	1,50	48,96
T-C5_B	4,50	49,11
T-C5_C	7,50	48,55
T-C6_A	1,50	37,97
T-C6_B	4,50	39,22
T-C6_C	7,50	39,67
T-C7_A	1,50	36,61
T-C7_B	4,50	37,48
T-C7_C	7,50	38,21
T-C8_A	1,50	35,90
T-C8_B	4,50	36,48
T-C8_C	7,50	37,35
T-C9_A	1,50	34,68
T-C9_B	4,50	34,81
T-C9_C	7,50	35,68
T-D1_A	1,50	45,36
T-D1_B	4,50	45,30
T-D1_C	7,50	44,80
T-D10_A	1,50	51,75
T-D10_B	4,50	51,17
T-D10_C	7,50	50,10
T-D11_A	1,50	51,90
T-D11_B	4,50	51,39
T-D11_C	7,50	50,37
T-D12_A	1,50	52,48
T-D12_B	4,50	51,99
T-D12_C	7,50	51,06
T-D13_A	1,50	51,42
T-D13_B	4,50	51,17
T-D13_C	7,50	50,41
T-D14_A	1,50	51,07
T-D14_B	4,50	50,82
T-D14_C	7,50	50,06
T-D15_A	1,50	50,09
T-D15_B	4,50	49,82
T-D15_C	7,50	49,09
T-D16_A	1,50	50,09
T-D16_B	4,50	49,81
T-D16_C	7,50	49,07
T-D2_A	1,50	38,12
T-D2_B	4,50	39,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-D2_C	7,50	39,86
T-D3_A	1,50	35,89
T-D3_B	4,50	37,73
T-D3_C	7,50	38,11
T-D4_A	1,50	38,30
T-D4_B	4,50	39,75
T-D4_C	7,50	39,95
T-D5_A	1,50	42,40
T-D5_B	4,50	42,68
T-D5_C	7,50	42,59
T-D6_A	1,50	45,95
T-D6_B	4,50	45,71
T-D6_C	7,50	45,09
T-D7_A	1,50	51,54
T-D7_B	4,50	50,59
T-D7_C	7,50	49,11
T-D8_A	1,50	51,50
T-D8_B	4,50	50,75
T-D8_C	7,50	49,53
T-D9_A	1,50	51,61
T-D9_B	4,50	50,97
T-D9_C	7,50	49,85

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg

Linie 3

Alternatieve ontsluiting

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-E1_A	1,50	37,15
T-E1_B	4,50	37,98
T-E1_C	7,50	38,85
T-E10_A	1,50	36,88
T-E10_B	4,50	38,24
T-E10_C	7,50	39,33
T-E11_A	1,50	34,95
T-E11_B	4,50	36,04
T-E11_C	7,50	37,14
T-E12_A	1,50	33,27
T-E12_B	4,50	34,17
T-E12_C	7,50	35,12
T-E13_A	1,50	32,16
T-E13_B	4,50	32,44
T-E13_C	7,50	33,30
T-E14_A	1,50	12,54
T-E14_B	4,50	12,63
T-E14_C	7,50	18,24
T-E15_A	1,50	24,56
T-E15_B	4,50	23,19
T-E15_C	7,50	21,77
T-E2_A	1,50	38,79
T-E2_B	4,50	40,35
T-E2_C	7,50	40,78
T-E3_A	1,50	40,93
T-E3_B	4,50	42,47
T-E3_C	7,50	42,69
T-E4_A	1,50	44,70
T-E4_B	4,50	45,47
T-E4_C	7,50	45,46
T-E5_A	1,50	47,52
T-E5_B	4,50	47,86
T-E5_C	7,50	47,61
T-E6_A	1,50	50,15
T-E6_B	4,50	50,46
T-E6_C	7,50	50,06
T-E7_A	1,50	51,29
T-E7_B	4,50	51,21
T-E7_C	7,50	50,45
T-E8_A	1,50	41,65
T-E8_B	4,50	43,26
T-E8_C	7,50	43,34
T-E9_A	1,50	39,03
T-E9_B	4,50	40,81
T-E9_C	7,50	41,29
T-F1_A	1,50	50,35
T-F1_B	4,50	50,07
T-F1_C	7,50	49,28
T-F10_A	1,50	53,58
T-F10_B	4,50	53,33
T-F10_C	7,50	52,51
T-F11_A	1,50	53,98
T-F11_B	4,50	53,59
T-F11_C	7,50	52,66
T-F12_A	1,50	54,02
T-F12_B	4,50	53,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 3e lijn
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Interne weg
Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-F12_C	7,50	52,64
T-F13_A	1,50	50,96
T-F13_B	4,50	50,74
T-F13_C	7,50	50,08
T-F2_A	1,50	50,32
T-F2_B	4,50	50,02
T-F2_C	7,50	49,21
T-F3_A	1,50	50,07
T-F3_B	4,50	49,74
T-F3_C	7,50	48,93
T-F4_A	1,50	42,05
T-F4_B	4,50	42,46
T-F4_C	7,50	42,28
T-F5_A	1,50	35,89
T-F5_B	4,50	37,42
T-F5_C	7,50	38,03
T-F6_A	1,50	39,27
T-F6_B	4,50	40,90
T-F6_C	7,50	41,29
T-F7_A	1,50	41,44
T-F7_B	4,50	43,00
T-F7_C	7,50	43,17
T-F8_A	1,50	47,88
T-F8_B	4,50	48,13
T-F8_C	7,50	47,84
T-F9_A	1,50	53,32
T-F9_B	4,50	53,13
T-F9_C	7,50	52,39

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg Linie 4

Alternatieve ontsluiting

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	L _{den}
T-G1_A	1,50	37,55
T-G1_B	4,50	37,86
T-G1_C	7,50	38,36
T-G10_A	1,50	40,38
T-G10_B	4,50	41,13
T-G10_C	7,50	41,00
T-G11_A	1,50	6,45
T-G11_B	4,50	8,37
T-G11_C	7,50	13,89
T-G12_A	1,50	8,69
T-G12_B	4,50	10,51
T-G12_C	7,50	18,73
T-G2_A	1,50	38,92
T-G2_B	4,50	39,57
T-G2_C	7,50	40,29
T-G3_A	1,50	40,47
T-G3_B	4,50	41,51
T-G3_C	7,50	41,97
T-G4_A	1,50	42,75
T-G4_B	4,50	43,94
T-G4_C	7,50	43,91
T-G5_A	1,50	46,43
T-G5_B	4,50	46,58
T-G5_C	7,50	46,48
T-G6_A	1,50	52,01
T-G6_B	4,50	51,85
T-G6_C	7,50	51,07
T-G7_A	1,50	54,54
T-G7_B	4,50	53,61
T-G7_C	7,50	52,19
T-G8_A	1,50	54,33
T-G8_B	4,50	53,33
T-G8_C	7,50	51,77
T-G9_A	1,50	43,89
T-G9_B	4,50	43,66
T-G9_C	7,50	43,16
T-H1_A	1,50	36,02
T-H1_B	4,50	36,96
T-H1_C	7,50	37,96
T-H1_D	10,50	37,99
T-H1_E	13,50	37,85
T-H1_F	16,50	37,72
T-H10_A	1,50	53,68
T-H10_B	4,50	53,31
T-H10_C	7,50	52,43
T-H10_D	10,50	51,49
T-H10_E	13,50	50,57
T-H10_F	16,50	49,79
T-H11_A	1,50	51,41
T-H11_B	4,50	51,41
T-H11_C	7,50	50,93
T-H11_D	10,50	50,33
T-H11_E	13,50	49,67
T-H11_F	16,50	49,03
T-H2_A	1,50	34,13
T-H2_B	4,50	34,91

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne weg Linie 4

Alternatieve ontsluiting

Rapport: Resultatentabel
Model: 4e lijn
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Lden
T-H2_C	7,50	35,86
T-H2_D	10,50	36,05
T-H2_E	13,50	36,00
T-H2_F	16,50	36,02
T-H3_A	1,50	24,30
T-H3_B	4,50	25,89
T-H3_C	7,50	26,90
T-H3_D	10,50	25,78
T-H3_E	13,50	26,25
T-H3_F	16,50	26,34
T-H4_A	1,50	9,36
T-H4_B	4,50	11,63
T-H4_C	7,50	12,90
T-H4_D	10,50	13,13
T-H4_E	13,50	14,46
T-H4_F	16,50	15,18
T-H5_A	1,50	26,36
T-H5_B	4,50	32,17
T-H5_C	7,50	34,22
T-H5_D	10,50	35,49
T-H5_E	13,50	35,92
T-H5_F	16,50	36,05
T-H6_A	1,50	-2,18
T-H6_B	4,50	3,30
T-H6_C	7,50	7,04
T-H6_D	10,50	11,61
T-H6_E	13,50	13,38
T-H6_F	16,50	14,47
T-H7_A	1,50	15,74
T-H7_B	4,50	17,58
T-H7_C	7,50	18,43
T-H7_D	10,50	20,30
T-H7_E	13,50	23,46
T-H7_F	16,50	24,65
T-H8_A	1,50	18,43
T-H8_B	4,50	19,48
T-H8_C	7,50	20,00
T-H8_D	10,50	20,61
T-H8_E	13,50	21,17
T-H8_F	16,50	22,50
T-H9_A	1,50	43,53
T-H9_B	4,50	44,46
T-H9_C	7,50	44,36
T-H9_D	10,50	44,06
T-H9_E	13,50	43,69
T-H9_F	16,50	43,31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE