

Ridderkerk
Herstructurering Rijsoord
Akoestisch onderzoek



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ridderkerk

Herstructurering Rijsoord

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

059700.19495.00

projectleider:

ir. L.C. Snel

auteur(s):

mw. ing. M.M. Seidel

planstatus

datum:

12-05-2016

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	5
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Akoestisch onderzoek	11
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	11
4.2. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren	12
4.3. Cumulatie	13
5. Conclusie	15

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Rekenresultaten gezoneerde wegen.
4. Cumulatie.

Aan de Gerard Alewijnszstraat en de Ds. Sleeswijk Visserstraat te Rijsoord worden woningen gesloopt en nieuwe woningen gerealiseerd. 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 woningen zijn gelegen binnen de geluidszones van de A16 en de Rijksstraatweg. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh dan ook noodzakelijk. De wegen rondom het plangebied zijn 30 km/h wegen en zodoende niet gezoneerd. Op basis van jurisprudentie dient in kader van een goede ruimtelijke ordening voor deze wegen inzichtelijk gemaakt te worden of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De intensiteit op deze wegen ligt echter laag en de geluidsbelasting op de woningen zal zodoende gering zijn. Deze wegen zijn dan ook niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.

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

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder van de weg moet worden getoetst. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} . Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de 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

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

- 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;
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Deze aftrek is opgenomen in artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 (Rmg). Op alle in het rapport genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek 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 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). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidszone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidszone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied. In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden bestaande wegen, nieuwe woningen

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Woningen in binnenstedelijk gebied (Rijksstraatweg)	48 dB	63 dB
Woningen in buitenstedelijk gebied (A16)	48 dB	53 dB

Echter, in artikel 83 lid 6 van de Wgh is opgenomen dat voor nog te bouwen woningen binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg, die nog niet zijn geprojecteerd en die dienen ter vervanging van bestaande woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, kan voor de te verwachten geluidsbelasting vanwege een aanwezige weg een waarde van ten hoogste 63 dB worden vastgesteld, met dien verstande dat de vervanging niet zal leiden tot:

- a. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
- b. een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

In onderhavige situatie is dit van toepassing, aangezien er reeds bebouwing aanwezig is in ongeveer dezelfde lijn. Daarnaast neemt het aantal woningen met één toe ten opzichte van de huidige situatie, waardoor het aantal geluidgehinderden ook nauwelijks toeneemt. Tot slot omvat de ontwikkeling minder dan 100 woningen.

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit. Deze toetsing vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning.

3. Berekeningsuitgangspunten

7

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 3.00 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

Gegevens Rijksweg A16

De gegevens van de Rijksweg A16 zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent het aantal motorvoertuigen per categorie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie, de ligging van de bronregisterlijnen, het type wegdek, afschermdende objecten, zoals geluidsschermen, de breedte van de weg en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de verhoogde ligging van de A16 in het overdrachtsmodel opgenomen.

In het geluidsregister is opgenomen dat de A16 beschikt over geluidreducerend asfalt in de vorm van ZOAB. Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rekensnelheden dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijksnelheden voor de verschillende type voertuigen. Voor de A16 is hiervoor in het geluidregister (op de hoofdrijbanen) een snelheid van 100 km/h voor lichte voertuigen, 90 km/h voor middelzware en 85 km/h voor zware voertuigen opgenomen. De A16 voldoet hiermee aan het gestelde in artikel 3.5 lid 2 RMG 2012 (wettelijk toegestane aftrek in verband met het stiller worden van autobanden). Als gevolg hiervan wordt een wettelijke correctie van 1 dB toegepast op de wegdekcorrectiefactoren. Voorts is op basis van het geluidregister gerekend met een plafondcorrectiewaarde van 1,5 dB als bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. Dit betekent dat het geluidregister met betrekking tot de A16 uitgaat van de verkeersintensiteit in 2008 opgehoogd met 1,5 dB.

Verder is, uitgaande van ZOAB, in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.8 van bijlage III van het RMG 2012 uitgegaan van een bodemabsorptiefractie van 0,5 ter plaatse van de A16, met dien verstande dat in een strook van 5 m aan weerszijden van elke rijlijn gerekend wordt met een bodemabsorptiefractie van 0,0.

Alle invoergegevens zoals hierboven bedoeld zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx>.

Gegevens overige wegen**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.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Zowel de verkeersintensiteiten als de voertuigverdelingen zijn afkomstig uit de RVMK 3.1 met een prognose voor 2030. Deze gegevens zijn verkregen van de gemeente.

Verkeerssnelheid

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

De maximumsnelheid op de Rijksweg bedraagt 50 km/h.

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. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

De Rijksweg is uitgevoerd in dicht asfaltbeton.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. De voor het gebied relevante rijlijnen en de bouwvlakken zijn in dit 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.

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. De maximale bouwhoogte bedraagt 10 m. De waarneempunten zijn dan ook gesitueerd op 1,5 m; 4,5 m en 7,5 m.

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

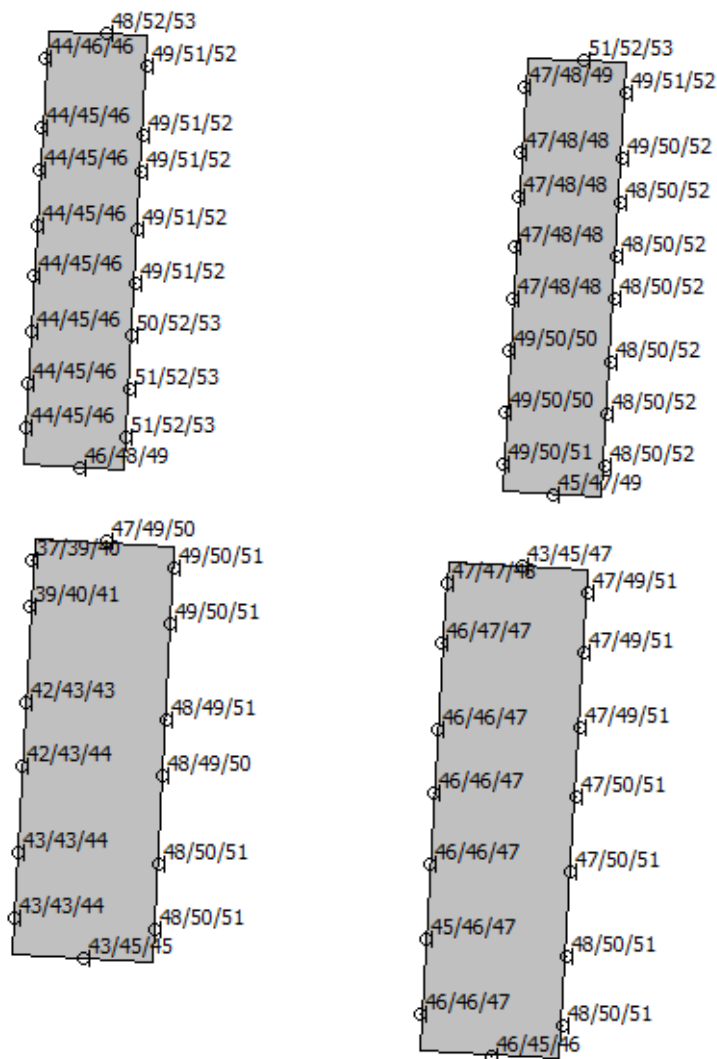
Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

Schermen

Conform het geluidregister zijn de geluidschermen langs de A16 in het model opgenomen.

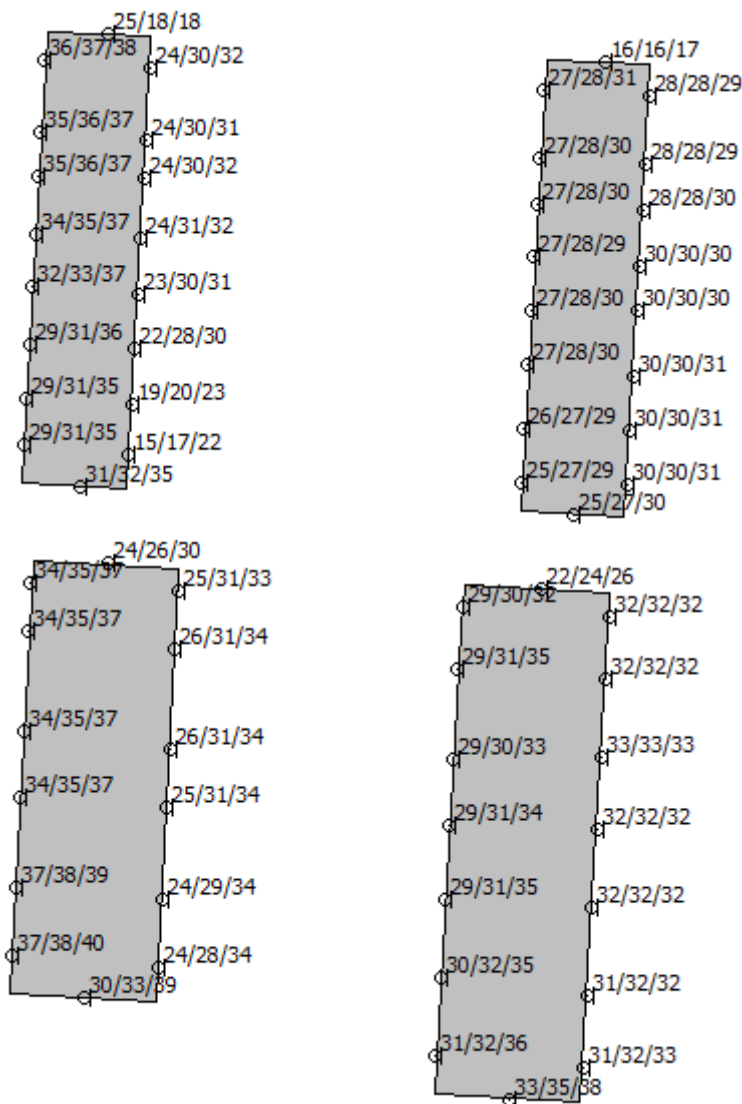
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen

De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16 bedraagt 53 dB, zie figuur 4.1. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hierbij overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet (conform artikel 83 lid 6 Wgh). Deze hoge geluidsbelasting komt voor aan de noordwestelijke woningen en op één gevel van de noordoostelijke woningen. De voorkeursgrenswaarde wordt op alle woonblokken overschreden.



Figuur 4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16

De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg bedraagt 39 dB, zie figuur 4.2. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.



Figuur 4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3.

4.2. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

Aangezien ten gevolge van het verkeer op de A16 de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is een maatregelenonderzoek uitgevoerd. Om de geluidsbelasting te reduceren worden onderstaande maatregelen onderscheiden:

1. Maatregelen aan de bron. Hiermee worden maatregelen aangeduid als het toepassen van stillere wegdekverhardingen (bijvoorbeeld ZOAB) en het beperken van de hoeveelheid verkeer;
2. Maatregelen tussen de bron en de waarnemer (in de overdracht). Hierbij gaat het om de realisering van geluidswallen en geluidsschermen, maar ook om maatregelen van stedenbouwkundige aard (afstand weg-woning).

De verkeersgegevens voor de A16 zijn ontleend aan het geluidregister. Dit is wettelijk bepaald, de broninformatie dient bij toetsing van nieuwe geluidsgevoelige functies namelijk ontleend te worden aan het geluidregister zoals bedoeld in artikel 3.8 lid 2 en 3 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012). Aan het geluidregister (en dus de verkeersgegevens van de A16) mogen geen aanpassingen worden gedaan. Op de A16 ligt reeds geluidsreducerend asfalt. De maatregelen in onderhavige situatie dienen dan ook gezocht te worden in de overdracht.

Bij maatregelen in de overdracht kan gedacht worden aan het plaatsen van een geluidsscherm. Door het aanwezige geluidsscherm van circa 1.600 meter te verhogen van circa 5-10 meter tot circa 10,5-13,5 meter boven maaiveld, wordt de geluidsbelasting op de gevels gereduceerd tot 48 dB. Deze maatregel stuit echter op bezwaren van financiële aard, gezien de hoge kosten voor het uitbreiden van een scherm in relatie tot het aantal woningen waarvoor deze maatregel nodig is. Daarnaast is deze maatregel stedenbouwkundig niet inpasbaar, gezien de grote hoogte.

Aan de voorzijde van de appartementen worden balkons en galerijen gesitueerd. Aan de voorzijde van de westelijke appartementen wordt de voorkeursgrenswaarde niet op de balkons overschreden en is zodoende sprake van geluidsluwe buitenruimten. Aan de voorzijde van de oostelijke appartementen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de verdiepingen en is zodoende geen sprake van geluidsluwe buitenruimten. Omdat de buitenruimte tussen deze twee blokken gemeenschappelijk is en de voorkeursgrenswaarde op de begane grond niet wordt overschreden, hebben de bewoners van het oostelijke blok toch een geluidsluwe buitenruimte.

De gemeente Ridderkerk heeft een actieplan geluid opgesteld (2015). Dit actieplan is alleen opgesteld voor gemeentelijke wegen en is zodoende niet relevant voor deze situatie.

Omdat er in de huidige situatie al woningen aanwezig zijn en er een beperkte overschrijding is van de voorkeursgrenswaarde, worden de geluidsbelastingen als acceptabel gezien.

4.3. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Aangezien maar ten gevolge van één bron (A16) een hogere waarde verleend moet worden kan cumulatie achterwege blijven.

In bijlage 4 is de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift opgenomen ten behoeve van de berekeningen in het kader van het Bouwbesluit.

Ten gevolge van het verkeer op de Rijksstraatweg wordt de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

Ten gevolge van het verkeer op de A16 wordt op de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB (conform artikel 83 lid 6 Wgh) wordt niet overschreden. Een maatregel om de geluidsbelasting tot 48 dB terug te dringen, is het verhogen van het aanwezige geluidsscherm met circa 5-8 m tot maximaal 13,5 m hoog. Deze maatregel is echter niet gewenst, gezien de hoge kosten en de inpassing van een dergelijk hoog scherm. Daarnaast zijn in de huidige situatie ook woningen aanwezig en is de overschrijding op veel plekken beperkt.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat de woningen over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte beschikken. Daarbij is van belang dat de appartementen over balkons beschikken aan de straatzijde en galerijen aan de zijde van de binnentuin. Aan de straatzijde van de westelijke appartementen (langs de Gerard Alewijnszstraat) wordt de voorkeursgrenswaarde op de balkons niet overschreden en is zodoende sprake van geluidsluwe buitenruimten. Aan de straatzijde van de oostelijke appartementen (langs de Ds. Sleswijk Visserstraat) is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de verdiepingen en is zodoende geen sprake van geluidsluwe buitenruimten. Omdat de binnentuin tussen deze twee blokken gemeenschappelijk is en de voorkeursgrenswaarde op de begane grond niet wordt overschreden, hebben de bewoners van het oostelijke blok toch een geluidsluwe buitenruimte.

Voor de woningen dient een besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden voorbereid. Een overzicht van de hogere waarden staat in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Woningaantallen en bijbehorende hogere waarden

Ontwikkeling	Hogere waarde	Aantal woningen	Geluidsbron
Herstructurering woningen Rijsoord	53 dB	16	A16
	51 dB	24	

De hogere waarden zullen in het kadaster worden vastgelegd.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
473147	15 / 65,853 / 66,752	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	14325,08	6,47	2,93
473237	15 / 70,776 / 70,851	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	51517,04	6,21	2,97
473322	16 / 27,398 / 27,399	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
473438	15 / 65,889 / 66,339	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
474028	16 / 26,015 / 26,191	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
474096	16 / 27,935 / 28,149	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	29230,36	6,29	3,10
474150	16 / 28,148 / 28,175	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45349,08	6,01	3,62
474162	16 / 26,006 / 26,014	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
474398	16 / 27,400 / 27,402	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
474509	15 / 70,550 / 71,511	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46787,88	6,47	3,12
475423	16 / 27,039 / 28,148	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45349,08	6,01	3,62
475801	16 / 26,007 / 26,013	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
475868	16 / 26,340 / 27,313	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
476074	15 / 64,811 / 64,819	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46856,92	6,39	3,26
476372	16 / 27,127 / 27,287	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	21867,00	6,26	3,06
476441	16 / 28,526 / 28,647	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45349,08	6,01	3,62
477218	15 / 70,051 / 70,069	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
478099	16 / 28,149 / 28,173	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	29230,36	6,29	3,10
478514	15 / 66,347 / 66,414	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
478551	15 / 66,752 / 66,753	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	14325,08	6,47	2,93
479234	16 / 27,850 / 27,935	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	21867,00	6,26	3,06
479301	15 / 69,474 / 69,856	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
479506	16 / 26,961 / 27,039	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45349,08	6,01	3,62
479588	15 / 66,421 / 66,716	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
479832	15 / 70,689 / 70,752	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
480010	16 / 27,850 / 27,935	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	7371,64	6,39	3,22
480148	15 / 64,819 / 64,879	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46856,92	6,39	3,26
480183	16 / 26,013 / 26,016	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
480274	15 / 70,113 / 70,308	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
481300	16 / 27,775 / 27,850	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	21867,00	6,26	3,06
481674	15 / 69,933 / 70,113	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
481863	16 / 28,148 / 28,175	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	59072,04	6,31	3,35
482342	16 / 28,097 / 28,148	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	59072,04	6,31	3,35
482743	15 / 69,474 / 69,856	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
482757	15 / 65,855 / 65,889	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Lengte
473147	1,33	99,56	99,54	99,57	0,16	0,12	0,14	0,28	0,34	0,30	1055,13
473237	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29	70,96
473322	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	0,99
473438	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	439,48
474028	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	173,90
474096	1,51	85,50	90,52	85,87	5,02	3,00	5,29	9,48	6,48	8,84	214,22
474150	1,68	89,22	93,17	84,93	5,03	2,45	6,38	5,75	4,38	8,69	26,88
474162	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	7,67
474398	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	1,37
474509	1,24	83,98	89,47	82,95	7,13	3,33	6,44	8,89	7,20	10,61	950,92
475423	1,68	89,22	93,17	84,93	5,03	2,45	6,38	5,75	4,38	8,69	1109,85
475801	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	5,97
475868	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	972,11
476074	1,28	87,43	91,77	86,85	5,62	2,60	4,96	6,95	5,64	8,19	7,63
476372	1,58	84,04	90,02	84,88	5,26	3,15	5,66	10,70	6,83	9,47	160,62
476441	1,68	89,22	93,17	84,93	5,03	2,45	6,38	5,75	4,38	8,69	120,08
477218	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	18,24
478099	1,51	85,50	90,52	85,87	5,02	3,00	5,29	9,48	6,48	8,84	24,17
478514	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	66,64
478551	1,33	99,56	99,54	99,57	0,16	0,12	0,14	0,28	0,34	0,30	1,06
479234	1,58	84,04	90,02	84,88	5,26	3,15	5,66	10,70	6,83	9,47	85,18
479301	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	50,02
479506	1,68	89,22	93,17	84,93	5,03	2,45	6,38	5,75	4,38	8,69	78,73
479588	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	271,99
479832	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	20,53
480010	1,31	89,78	91,94	89,45	4,31	2,56	3,97	5,90	5,50	6,58	85,09
480148	1,28	87,43	91,77	86,85	5,62	2,60	4,96	6,95	5,64	8,19	57,22
480183	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	2,99
480274	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	42,42
481300	1,58	84,04	90,02	84,88	5,26	3,15	5,66	10,70	6,83	9,47	74,79
481674	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	175,00
481863	1,36	84,46	89,42	80,39	6,48	3,13	7,20	9,06	7,45	12,41	26,94
482342	1,36	84,46	89,42	80,39	6,48	3,13	7,20	9,06	7,45	12,41	50,31
482743	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	336,77
482757	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	33,61

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
482955	15 / 70,362 / 70,402	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
483195	15 / 64,879 / 65,166	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46856,92	6,39	3,26
483376	15 / 70,069 / 70,286	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
483992	16 / 28,175 / 28,526	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45349,08	6,01	3,62
484374	15 / 70,403 / 70,549	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
484467	15 / 69,933 / 70,113	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
484521	16 / 27,979 / 28,096	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	40920,64	6,28	3,36
484541	15 / 70,286 / 70,289	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
484722	16 / 28,647 / 29,063	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	71133,56	6,14	3,33
484983	16 / 27,313 / 27,398	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
485302	16 / 28,173 / 28,647	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	29230,36	6,29	3,10
486068	15 / 65,173 / 65,184	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	43320,00	6,20	3,08
486118	16 / 27,650 / 27,662	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	7371,64	6,39	3,22
486236	15 / 66,345 / 66,414	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
486255	15 / 70,752 / 70,851	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
487404	15 / 65,166 / 65,176	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46856,92	6,39	3,26
487650	15 / 66,338 / 66,339	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	43320,00	6,20	3,08
487812	15 / 70,244 / 70,288	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
488167	16 / 29,063 / 29,073	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	71133,56	6,14	3,33
488199	15 / 69,998 / 70,110	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
488447	15 / 69,963 / 70,051	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
488463	15 / 66,414 / 66,421	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
488611	16 / 26,191 / 26,241	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
488722	16 / 26,016 / 26,583	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
489197	15 / 70,110 / 70,244	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
489222	16 / 27,402 / 27,979	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	40920,64	6,28	3,36
489223	16 / 26,241 / 26,340	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
489325	16 / 27,287 / 27,775	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	21867,00	6,26	3,06
491596	15 / 66,339 / 66,347	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
491687	16 / 26,630 / 26,956	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
491869	15 / 70,689 / 70,752	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
491873	16 / 27,662 / 27,850	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	7371,64	6,39	3,22
492022	15 / 65,332 / 66,338	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	43320,00	6,20	3,08
492501	16 / 26,956 / 26,961	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
492869	16 / 27,321 / 27,650	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	7371,64	6,39	3,22

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Lengte
482955	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	6,25
483195	1,28	87,43	91,77	86,85	5,62	2,60	4,96	6,95	5,64	8,19	295,70
483376	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	263,98
483992	1,68	89,22	93,17	84,93	5,03	2,45	6,38	5,75	4,38	8,69	348,86
484374	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	137,96
484467	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	3,00
484521	1,40	79,02	86,34	73,99	8,76	4,05	9,56	12,22	9,61	16,46	118,44
484541	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	4,72
484722	1,62	87,65	92,15	85,29	5,03	2,66	5,96	7,32	5,19	8,75	407,20
484983	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	84,32
485302	1,51	85,50	90,52	85,87	5,02	3,00	5,29	9,48	6,48	8,84	471,10
486068	1,65	81,80	89,44	81,53	6,62	3,58	8,05	11,57	6,98	10,41	10,95
486118	1,31	89,78	91,94	89,45	4,31	2,56	3,97	5,90	5,50	6,58	11,93
486236	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	68,22
486255	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	98,29
487404	1,28	87,43	91,77	86,85	5,62	2,60	4,96	6,95	5,64	8,19	11,06
487650	1,65	81,80	89,44	81,53	6,62	3,58	8,05	11,57	6,98	10,41	0,98
487812	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	66,39
488167	1,62	87,65	92,15	85,29	5,03	2,66	5,96	7,32	5,19	8,75	9,40
488199	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	100,84
488447	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	91,00
488463	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	6,42
488611	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	49,24
488722	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	570,17
489197	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	157,51
489222	1,40	79,02	86,34	73,99	8,76	4,05	9,56	12,22	9,61	16,46	578,04
489223	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	97,92
489325	1,58	84,04	90,02	84,88	5,26	3,15	5,66	10,70	6,83	9,47	489,60
491596	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	6,95
491687	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	324,07
491869	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	42,86
491873	1,31	89,78	91,94	89,45	4,31	2,56	3,97	5,90	5,50	6,58	194,08
492022	1,65	81,80	89,44	81,53	6,62	3,58	8,05	11,57	6,98	10,41	1005,31
492501	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	4,84
492869	1,31	89,78	91,94	89,45	4,31	2,56	3,97	5,90	5,50	6,58	328,11

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
492951	15 / 69,476 / 69,577	W1	70	70	70	70	70	70	70	70	70	3939,68	6,48	2,96
492962	15 / 70,702 / 70,776	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	51517,04	6,21	2,97
493017	15 / 70,308 / 70,362	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
493028	15 / 65,176 / 65,853	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46856,92	6,39	3,26
494097	15 / 70,362 / 70,402	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
494787	15 / 69,856 / 69,963	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
494943	15 / 69,476 / 69,577	W0	70	70	70	70	70	70	70	70	70	3939,68	6,48	2,96
494946	15 / 70,096 / 70,403	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
494966	15 / 65,853 / 65,855	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
495480	15 / 69,998 / 70,096	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
495606	15 / 70,402 / 70,562	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
495676	16 / 26,014 / 26,015	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
495949	15 / 66,339 / 66,347	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,92	6,41	3,21
496090	15 / 69,856 / 69,963	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	20840,04	6,15	3,13
496811	16 / 26,583 / 26,630	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	60500,96	6,05	3,45
497772	16 / 27,400 / 27,402	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	36982,16	6,26	3,41
498195	15 / 66,716 / 66,717	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	23627,48	6,38	2,65
498241	15 / 65,184 / 65,332	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	43320,00	6,20	3,08
498278	15 / 69,577 / 69,933	W1	70	70	70	70	70	70	70	70	70	3939,68	6,48	2,96
498415	15 / 70,113 / 70,308	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
498586	15 / 69,933 / 70,113	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,68	6,48	2,96
498600	16 / 28,175 / 29,059	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	59072,04	6,31	3,35
498997	16 / 28,096 / 28,097	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	59072,04	6,31	3,35
513267	15 / 66,339 / 66,345	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	33374,44	6,38	2,65
513318	16 / 29,059 / 29,068	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	83440,92	6,31	3,35
513327	15 / 70,562 / 70,689	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	5564,92	6,48	2,96
513354	15 / 70,289 / 70,702	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	72769,36	6,21	2,97
513508	15 / 70,288 / 70,289	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	33374,44	6,38	2,65
Rijksstraa	Rijksstraatweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11772,00	6,41	3,71
Rijksstraa	Rijksstraatweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	11371,00	6,41	3,72

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek januari 2016 - elke woning toetspunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Lengte
492951	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	99,09
492962	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29	61,27
493017	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	58,34
493028	1,28	87,43	91,77	86,85	5,62	2,60	4,96	6,95	5,64	8,19	733,55
494097	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	36,00
494787	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	55,99
494943	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	1,99
494946	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	316,03
494966	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	1,98
495480	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	89,30
495606	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	170,86
495676	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	0,98
495949	1,27	82,88	88,97	81,60	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45	0,84
496090	1,72	89,54	93,90	84,87	5,56	2,49	7,95	4,89	3,61	7,18	52,92
496811	1,69	89,32	93,39	84,91	5,22	2,46	6,91	5,46	4,15	8,19	45,92
497772	1,41	77,98	86,00	72,66	9,19	4,15	10,02	12,83	9,86	17,32	1,37
498195	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	1,07
498241	1,65	81,80	89,44	81,53	6,62	3,58	8,05	11,57	6,98	10,41	148,54
498278	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	379,03
498415	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	165,36
498586	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67	13,66
498600	1,36	84,46	89,42	80,39	6,48	3,13	7,20	9,06	7,45	12,41	876,95
498997	1,36	84,46	89,42	80,39	6,48	3,13	7,20	9,06	7,45	12,41	0,97
513267	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	6,00
513318	1,36	84,46	89,42	80,39	6,48	3,13	7,20	9,06	7,45	12,41	8,88
513327	1,30	88,41	90,07	87,47	4,89	2,98	4,86	6,70	6,95	7,67	135,48
513354	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29	347,26
513508	1,61	79,77	88,83	78,52	7,86	4,02	10,22	12,37	7,14	11,26	1,59
Rijksstraa	1,03	96,94	97,88	95,24	2,20	1,52	3,42	0,86	0,59	1,34	203,41
Rijksstraa	1,03	97,13	98,01	95,52	2,01	1,39	3,13	0,86	0,60	1,34	429,33

Bijlage 2 Invoergegevens

Modelinformatie

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek februari 2016

Model eigenschap

Omschrijving	Akoestisch onderzoek februari 2016
Verantwoordelijke	mseidel
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	ba op 15-2-2007
Laatst ingezien door	mseidel op 24-2-2016
Model aangemaakt met	GN-V5.30
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	1000
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	1000
Max. refl.afstand van bron	25,00
Max. refl.afstand van rekenpunt	25,00
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Modelinformatie

Commentaar





Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek mei 2016

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
49	49	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01	01	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	06	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	03	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09	09	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23	23	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21	21	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
25	25	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
27	27	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
28	28	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
42	42	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
46	46	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
44	44	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
47	47	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
62	62	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
59	59	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
65	65	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
30	30	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
32	32	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
33	33	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12	12	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14	14	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17	17	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
51	51	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
54	54	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
57	57	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
37	37	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
35	35	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
58	58	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10	10	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19	19	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
38	38	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
40	40	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
50	50	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
52	52	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
53	53	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
55	55	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
56	56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
60	60	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
61	61	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
63	63	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
64	64	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
66	66	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	02	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18	18	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	04	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16	16	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	05	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15	15	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	07	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13	13	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08	08	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11	11	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20	20	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
34	34	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
22	22	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
31	31	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
24	24	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
29	29	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
26	26	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
41	41	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
43	43	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
45	45	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
39	39	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
48	48	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
36	36	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A16
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	01	1,50	51,03
01_B	01	4,50	52,00
01_C	01	7,50	53,23
02_A	02	1,50	48,86
02_B	02	4,50	50,59
02_C	02	7,50	52,34
03_A	03	1,50	48,51
03_B	03	4,50	50,45
03_C	03	7,50	52,25
04_A	04	1,50	48,26
04_B	04	4,50	50,20
04_C	04	7,50	52,25
05_A	05	1,50	48,15
05_B	05	4,50	50,16
05_C	05	7,50	52,15
06_A	06	1,50	48,04
06_B	06	4,50	50,10
06_C	06	7,50	52,05
07_A	07	1,50	47,74
07_B	07	4,50	49,88
07_C	07	7,50	51,91
08_A	08	1,50	47,80
08_B	08	4,50	50,13
08_C	08	7,50	51,93
09_A	09	1,50	47,92
09_B	09	4,50	49,97
09_C	09	7,50	51,85
10_A	10	1,50	44,67
10_B	10	4,50	46,85
10_C	10	7,50	49,39
11_A	11	1,50	49,18
11_B	11	4,50	49,91
11_C	11	7,50	50,60
12_A	12	1,50	49,00
12_B	12	4,50	49,69
12_C	12	7,50	50,35
13_A	13	1,50	48,93
13_B	13	4,50	49,62
13_C	13	7,50	50,24
14_A	14	1,50	46,80
14_B	14	4,50	47,57
14_C	14	7,50	48,25
15_A	15	1,50	46,75
15_B	15	4,50	47,52
15_C	15	7,50	48,21
16_A	16	1,50	46,80
16_B	16	4,50	47,57
16_C	16	7,50	48,26
17_A	17	1,50	46,98
17_B	17	4,50	47,75
17_C	17	7,50	48,42
18_A	18	1,50	47,02
18_B	18	4,50	47,85
18_C	18	7,50	48,54
19_A	19	1,50	43,20
19_B	19	4,50	44,65

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A16
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_C	19	7,50	46,51
20_A	20	1,50	47,30
20_B	20	4,50	49,35
20_C	20	7,50	51,39
21_A	21	1,50	47,40
21_B	21	4,50	49,44
21_C	21	7,50	51,40
22_A	22	1,50	47,30
22_B	22	4,50	49,48
22_C	22	7,50	51,32
23_A	23	1,50	47,39
23_B	23	4,50	49,53
23_C	23	7,50	51,30
24_A	24	1,50	47,42
24_B	24	4,50	49,66
24_C	24	7,50	51,43
25_A	25	1,50	47,63
25_B	25	4,50	49,73
25_C	25	7,50	51,38
26_A	26	1,50	47,83
26_B	26	4,50	49,68
26_C	26	7,50	51,21
27_A	27	1,50	46,23
27_B	27	4,50	44,72
27_C	27	7,50	45,97
28_A	28	1,50	45,53
28_B	28	4,50	45,94
28_C	28	7,50	46,57
29_A	29	1,50	45,44
29_B	29	4,50	46,06
29_C	29	7,50	46,68
30_A	30	1,50	45,56
30_B	30	4,50	46,18
30_C	30	7,50	46,79
31_A	31	1,50	45,67
31_B	31	4,50	46,31
31_C	31	7,50	46,91
32_A	32	1,50	45,76
32_B	32	4,50	46,43
32_C	32	7,50	47,04
33_A	33	1,50	45,97
33_B	33	4,50	46,63
33_C	33	7,50	47,22
34_A	34	1,50	46,72
34_B	34	4,50	47,39
34_C	34	7,50	47,95
35_A	35	1,50	47,48
35_B	35	4,50	48,74
35_C	35	7,50	49,58
36_A	36	1,50	48,91
36_B	36	4,50	49,93
36_C	36	7,50	51,06
37_A	37	1,50	48,72
37_B	37	4,50	49,71
37_C	37	7,50	50,91
38_A	38	1,50	48,37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A16
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
38_B	38	4,50	49,31
38_C	38	7,50	50,63
39_A	39	1,50	48,16
39_B	39	4,50	49,11
39_C	39	7,50	50,48
40_A	40	1,50	48,19
40_B	40	4,50	49,78
40_C	40	7,50	50,94
41_A	41	1,50	48,26
41_B	41	4,50	49,74
41_C	41	7,50	50,89
42_A	42	1,50	42,63
42_B	42	4,50	45,06
42_C	42	7,50	45,10
43_A	43	1,50	42,70
43_B	43	4,50	43,35
43_C	43	7,50	44,05
44_A	44	1,50	42,64
44_B	44	4,50	43,32
44_C	44	7,50	44,02
45_A	45	1,50	42,45
45_B	45	4,50	43,12
45_C	45	7,50	43,88
46_A	46	1,50	41,82
46_B	46	4,50	42,50
46_C	46	7,50	43,36
47_A	47	1,50	39,22
47_B	47	4,50	40,12
47_C	47	7,50	41,32
48_A	48	1,50	37,16
48_B	48	4,50	38,62
48_C	48	7,50	40,01
49_A	49	1,50	48,13
49_B	49	4,50	51,67
49_C	49	7,50	52,87
50_A	50	1,50	48,74
50_B	50	4,50	51,10
50_C	50	7,50	52,24
51_A	51	1,50	48,79
51_B	51	4,50	51,03
51_C	51	7,50	52,17
52_A	52	1,50	48,80
52_B	52	4,50	50,96
52_C	52	7,50	52,09
53_A	53	1,50	48,88
53_B	53	4,50	50,94
53_C	53	7,50	52,04
54_A	54	1,50	49,01
54_B	54	4,50	50,90
54_C	54	7,50	51,96
55_A	55	1,50	50,31
55_B	55	4,50	51,77
55_C	55	7,50	52,70
56_A	56	1,50	50,62
56_B	56	4,50	51,96
56_C	56	7,50	52,85

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A16

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A16
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
57_A	57	1,50	51,04
57_B	57	4,50	52,20
57_C	57	7,50	53,02
58_A	58	1,50	46,04
58_B	58	4,50	47,87
58_C	58	7,50	49,25
59_A	59	1,50	43,86
59_B	59	4,50	44,96
59_C	59	7,50	45,62
60_A	60	1,50	43,93
60_B	60	4,50	45,06
60_C	60	7,50	45,74
61_A	61	1,50	43,96
61_B	61	4,50	45,10
61_C	61	7,50	45,80
62_A	62	1,50	44,00
62_B	62	4,50	45,16
62_C	62	7,50	45,88
63_A	63	1,50	44,05
63_B	63	4,50	45,21
63_C	63	7,50	45,94
64_A	64	1,50	44,11
64_B	64	4,50	45,27
64_C	64	7,50	46,03
65_A	65	1,50	44,30
65_B	65	4,50	45,43
65_C	65	7,50	46,20
66_A	66	1,50	44,46
66_B	66	4,50	45,57
66_C	66	7,50	46,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	01	1,50	16,33
01_B	01	4,50	16,40
01_C	01	7,50	16,50
02_A	02	1,50	27,63
02_B	02	4,50	28,17
02_C	02	7,50	29,03
03_A	03	1,50	27,79
03_B	03	4,50	28,36
03_C	03	7,50	29,46
04_A	04	1,50	27,86
04_B	04	4,50	28,44
04_C	04	7,50	29,50
05_A	05	1,50	30,01
05_B	05	4,50	30,18
05_C	05	7,50	30,40
06_A	06	1,50	30,10
06_B	06	4,50	30,27
06_C	06	7,50	30,41
07_A	07	1,50	30,18
07_B	07	4,50	30,34
07_C	07	7,50	30,50
08_A	08	1,50	30,25
08_B	08	4,50	30,46
08_C	08	7,50	30,70
09_A	09	1,50	30,23
09_B	09	4,50	30,44
09_C	09	7,50	30,72
10_A	10	1,50	24,77
10_B	10	4,50	26,59
10_C	10	7,50	29,91
11_A	11	1,50	25,27
11_B	11	4,50	26,78
11_C	11	7,50	29,36
12_A	12	1,50	26,15
12_B	12	4,50	27,32
12_C	12	7,50	29,46
13_A	13	1,50	27,13
13_B	13	4,50	28,36
13_C	13	7,50	30,19
14_A	14	1,50	27,28
14_B	14	4,50	28,44
14_C	14	7,50	30,11
15_A	15	1,50	27,02
15_B	15	4,50	28,05
15_C	15	7,50	29,45
16_A	16	1,50	27,05
16_B	16	4,50	28,32
16_C	16	7,50	30,31
17_A	17	1,50	27,02
17_B	17	4,50	28,23
17_C	17	7,50	30,17
18_A	18	1,50	27,09
18_B	18	4,50	28,47
18_C	18	7,50	31,21
19_A	19	1,50	21,65
19_B	19	4,50	23,58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Rijksweg
Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_C	19	7,50	26,48
20_A	20	1,50	32,35
20_B	20	4,50	32,36
20_C	20	7,50	32,28
21_A	21	1,50	32,41
21_B	21	4,50	32,48
21_C	21	7,50	32,41
22_A	22	1,50	32,86
22_B	22	4,50	32,97
22_C	22	7,50	32,80
23_A	23	1,50	32,22
23_B	23	4,50	32,37
23_C	23	7,50	32,18
24_A	24	1,50	32,31
24_B	24	4,50	32,48
24_C	24	7,50	32,20
25_A	25	1,50	31,03
25_B	25	4,50	31,87
25_C	25	7,50	32,22
26_A	26	1,50	30,96
26_B	26	4,50	31,88
26_C	26	7,50	32,94
27_A	27	1,50	32,67
27_B	27	4,50	35,29
27_C	27	7,50	38,09
28_A	28	1,50	30,73
28_B	28	4,50	32,29
28_C	28	7,50	36,14
29_A	29	1,50	30,20
29_B	29	4,50	31,62
29_C	29	7,50	35,03
30_A	30	1,50	29,44
30_B	30	4,50	31,01
30_C	30	7,50	34,57
31_A	31	1,50	29,03
31_B	31	4,50	30,60
31_C	31	7,50	33,77
32_A	32	1,50	28,78
32_B	32	4,50	30,32
32_C	32	7,50	33,44
33_A	33	1,50	28,90
33_B	33	4,50	30,55
33_C	33	7,50	34,53
34_A	34	1,50	28,53
34_B	34	4,50	29,77
34_C	34	7,50	32,27
35_A	35	1,50	24,36
35_B	35	4,50	26,43
35_C	35	7,50	29,62
36_A	36	1,50	25,42
36_B	36	4,50	30,61
36_C	36	7,50	33,39
37_A	37	1,50	25,72
37_B	37	4,50	31,35
37_C	37	7,50	34,26
38_A	38	1,50	25,50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Rijksweg
Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
38_B	38	4,50	30,90
38_C	38	7,50	34,04
39_A	39	1,50	25,20
39_B	39	4,50	30,86
39_C	39	7,50	34,42
40_A	40	1,50	24,26
40_B	40	4,50	28,55
40_C	40	7,50	34,22
41_A	41	1,50	23,69
41_B	41	4,50	27,71
41_C	41	7,50	34,40
42_A	42	1,50	29,98
42_B	42	4,50	33,32
42_C	42	7,50	38,94
43_A	43	1,50	36,89
43_B	43	4,50	37,96
43_C	43	7,50	39,63
44_A	44	1,50	36,56
44_B	44	4,50	37,63
44_C	44	7,50	39,01
45_A	45	1,50	33,71
45_B	45	4,50	34,84
45_C	45	7,50	37,38
46_A	46	1,50	33,57
46_B	46	4,50	34,64
46_C	46	7,50	37,08
47_A	47	1,50	33,79
47_B	47	4,50	35,09
47_C	47	7,50	36,65
48_A	48	1,50	34,41
48_B	48	4,50	35,16
48_C	48	7,50	36,68
49_A	49	1,50	24,50
49_B	49	4,50	17,88
49_C	49	7,50	18,13
50_A	50	1,50	24,35
50_B	50	4,50	29,89
50_C	50	7,50	31,86
51_A	51	1,50	23,84
51_B	51	4,50	29,70
51_C	51	7,50	31,44
52_A	52	1,50	23,81
52_B	52	4,50	29,72
52_C	52	7,50	31,50
53_A	53	1,50	24,03
53_B	53	4,50	30,50
53_C	53	7,50	31,66
54_A	54	1,50	23,36
54_B	54	4,50	29,60
54_C	54	7,50	30,78
55_A	55	1,50	22,34
55_B	55	4,50	28,42
55_C	55	7,50	29,62
56_A	56	1,50	19,12
56_B	56	4,50	20,28
56_C	56	7,50	23,22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksstraatweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijksstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
57_A	57	1,50	15,37
57_B	57	4,50	17,13
57_C	57	7,50	21,74
58_A	58	1,50	31,38
58_B	58	4,50	32,48
58_C	58	7,50	35,47
59_A	59	1,50	29,07
59_B	59	4,50	30,92
59_C	59	7,50	34,90
60_A	60	1,50	29,02
60_B	60	4,50	30,85
60_C	60	7,50	35,08
61_A	61	1,50	29,00
61_B	61	4,50	30,86
61_C	61	7,50	35,61
62_A	62	1,50	31,59
62_B	62	4,50	33,04
62_C	62	7,50	36,89
63_A	63	1,50	34,10
63_B	63	4,50	35,13
63_C	63	7,50	36,90
64_A	64	1,50	34,80
64_B	64	4,50	35,72
64_C	64	7,50	37,04
65_A	65	1,50	35,16
65_B	65	4,50	36,00
65_C	65	7,50	37,17
66_A	66	1,50	36,10
66_B	66	4,50	36,70
66_C	66	7,50	37,69

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Cumulatie

Gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	01	1,50	53,03
01_B	01	4,50	54,00
01_C	01	7,50	55,23
02_A	02	1,50	50,93
02_B	02	4,50	52,64
02_C	02	7,50	54,38
03_A	03	1,50	50,59
03_B	03	4,50	52,51
03_C	03	7,50	54,30
04_A	04	1,50	50,35
04_B	04	4,50	52,26
04_C	04	7,50	54,30
05_A	05	1,50	50,28
05_B	05	4,50	52,25
05_C	05	7,50	54,21
06_A	06	1,50	50,18
06_B	06	4,50	52,19
06_C	06	7,50	54,11
07_A	07	1,50	49,89
07_B	07	4,50	51,98
07_C	07	7,50	53,97
08_A	08	1,50	49,94
08_B	08	4,50	52,22
08_C	08	7,50	53,99
09_A	09	1,50	50,07
09_B	09	4,50	52,07
09_C	09	7,50	53,91
10_A	10	1,50	46,76
10_B	10	4,50	48,93
10_C	10	7,50	51,48
11_A	11	1,50	51,22
11_B	11	4,50	51,96
11_C	11	7,50	52,67
12_A	12	1,50	51,04
12_B	12	4,50	51,74
12_C	12	7,50	52,42
13_A	13	1,50	50,99
13_B	13	4,50	51,68
13_C	13	7,50	52,32
14_A	14	1,50	48,90
14_B	14	4,50	49,67
14_C	14	7,50	50,37
15_A	15	1,50	48,84
15_B	15	4,50	49,62
15_C	15	7,50	50,32
16_A	16	1,50	48,89
16_B	16	4,50	49,67
16_C	16	7,50	50,40
17_A	17	1,50	49,06
17_B	17	4,50	49,85
17_C	17	7,50	50,55
18_A	18	1,50	49,10
18_B	18	4,50	49,95
18_C	18	7,50	50,70
19_A	19	1,50	45,26
19_B	19	4,50	46,72

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_C	19	7,50	48,60
20_A	20	1,50	49,57
20_B	20	4,50	51,53
20_C	20	7,50	53,49
21_A	21	1,50	49,67
21_B	21	4,50	51,61
21_C	21	7,50	53,51
22_A	22	1,50	49,60
22_B	22	4,50	51,67
22_C	22	7,50	53,43
23_A	23	1,50	49,65
23_B	23	4,50	51,70
23_C	23	7,50	53,40
24_A	24	1,50	49,69
24_B	24	4,50	51,82
24_C	24	7,50	53,53
25_A	25	1,50	49,82
25_B	25	4,50	51,88
25_C	25	7,50	53,49
26_A	26	1,50	50,00
26_B	26	4,50	51,83
26_C	26	7,50	53,33
27_A	27	1,50	48,60
27_B	27	4,50	47,61
27_C	27	7,50	49,20
28_A	28	1,50	47,80
28_B	28	4,50	48,30
28_C	28	7,50	49,29
29_A	29	1,50	47,69
29_B	29	4,50	48,36
29_C	29	7,50	49,23
30_A	30	1,50	47,77
30_B	30	4,50	48,43
30_C	30	7,50	49,28
31_A	31	1,50	47,86
31_B	31	4,50	48,53
31_C	31	7,50	49,31
32_A	32	1,50	47,93
32_B	32	4,50	48,64
32_C	32	7,50	49,40
33_A	33	1,50	48,13
33_B	33	4,50	48,84
33_C	33	7,50	49,66
34_A	34	1,50	48,85
34_B	34	4,50	49,53
34_C	34	7,50	50,18
35_A	35	1,50	49,52
35_B	35	4,50	50,79
35_C	35	7,50	51,66
36_A	36	1,50	50,95
36_B	36	4,50	52,03
36_C	36	7,50	53,21
37_A	37	1,50	50,76
37_B	37	4,50	51,83
37_C	37	7,50	53,09
38_A	38	1,50	50,41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
38_B	38	4,50	51,43
38_C	38	7,50	52,82
39_A	39	1,50	50,20
39_B	39	4,50	51,24
39_C	39	7,50	52,69
40_A	40	1,50	50,23
40_B	40	4,50	51,84
40_C	40	7,50	53,12
41_A	41	1,50	50,29
41_B	41	4,50	51,80
41_C	41	7,50	53,08
42_A	42	1,50	45,08
42_B	42	4,50	47,61
42_C	42	7,50	48,81
43_A	43	1,50	46,52
43_B	43	4,50	47,33
43_C	43	7,50	48,40
44_A	44	1,50	46,38
44_B	44	4,50	47,18
44_C	44	7,50	48,14
45_A	45	1,50	45,48
45_B	45	4,50	46,25
45_C	45	7,50	47,48
46_A	46	1,50	44,95
46_B	46	4,50	45,72
46_C	46	7,50	47,03
47_A	47	1,50	43,18
47_B	47	4,50	44,23
47_C	47	7,50	45,58
48_A	48	1,50	42,30
48_B	48	4,50	43,40
48_C	48	7,50	44,86
49_A	49	1,50	50,17
49_B	49	4,50	53,68
49_C	49	7,50	54,87
50_A	50	1,50	50,78
50_B	50	4,50	53,16
50_C	50	7,50	54,31
51_A	51	1,50	50,82
51_B	51	4,50	53,09
51_C	51	7,50	54,24
52_A	52	1,50	50,83
52_B	52	4,50	53,03
52_C	52	7,50	54,16
53_A	53	1,50	50,91
53_B	53	4,50	53,03
53_C	53	7,50	54,12
54_A	54	1,50	51,04
54_B	54	4,50	52,97
54_C	54	7,50	54,03
55_A	55	1,50	52,32
55_B	55	4,50	53,81
55_C	55	7,50	54,74
56_A	56	1,50	52,63
56_B	56	4,50	53,96
56_C	56	7,50	54,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek mei 2016
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
57_A	57	1,50	53,04
57_B	57	4,50	54,20
57_C	57	7,50	55,03
58_A	58	1,50	48,33
58_B	58	4,50	50,11
58_C	58	7,50	51,60
59_A	59	1,50	46,13
59_B	59	4,50	47,28
59_C	59	7,50	48,30
60_A	60	1,50	46,21
60_B	60	4,50	47,38
60_C	60	7,50	48,42
61_A	61	1,50	46,23
61_B	61	4,50	47,42
61_C	61	7,50	48,56
62_A	62	1,50	46,47
62_B	62	4,50	47,66
62_C	62	7,50	48,85
63_A	63	1,50	46,85
63_B	63	4,50	47,98
63_C	63	7,50	48,91
64_A	64	1,50	47,03
64_B	64	4,50	48,14
64_C	64	7,50	49,01
65_A	65	1,50	47,25
65_B	65	4,50	48,32
65_C	65	7,50	49,17
66_A	66	1,50	47,57
66_B	66	4,50	48,57
66_C	66	7,50	49,38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**