

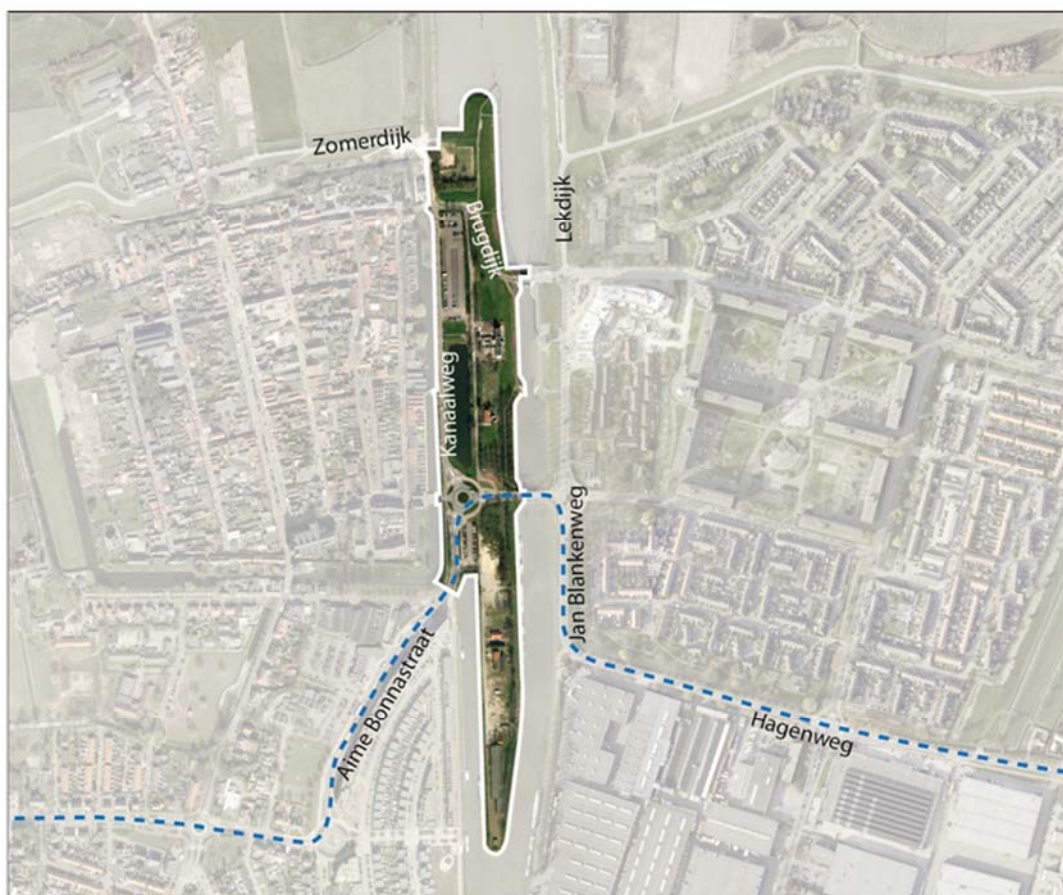


Akoestisch onderzoek



Bestemmingsplan Sluiseiland

Datum 11 juni 2018



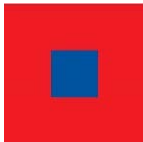
Projectgegevens

Type onderzoek Onderzoek wegverkeerslawaaï
Naam plan Bestemmingsplan Sluiseiland
Plaats Vianen

Opdrachtgever Gemeente Vianen
Contactpersoon De heer H. Ariaans

Werknummer 617.175.00

Datum 11 juni 2018

Adviseur  KuiperCompagnons
Projectverantwoordelijke: W. Verweij
Behandeld door: ing. A.T. de Hek
Telefoonnummer: 010 - 433 0099

File: j:\617\175\00\3 projectresultaat\milieu\geluid\03. rapport\akoestisch onderzoek bestemmingsplan sluseiland dd 11-06-2018.docx

Inhoudsopgave	blz.
1. Inleiding.....	5
2. Wettelijk kader	8
2.1. Geluid.....	8
2.2. Wet geluidhinder.....	8
2.2.1. Wegverkeerslawaaï	9
2.2.2. industrielawaai	18
2.2.3. Scheepvaartlawaaï	19
2.3. Gemeentelijk geluidsbeleid	19
2.4. Cumulatie van geluid van verschillende geluidbronnen	20
2.5. Binnenwaarden	21
3. Uitgangspunten	22
3.1. Verkeersgegevens	22
3.2. Rekenmethode.....	25
3.3. Omgevingskenmerken	27
3.4. Bron- en overdrachtsmaatregelen	28
4. Resultaten	30
4.1. Geluidsbelasting wegverkeer bij te realiseren woningen binnen Sluiseiland	30
4.1.1. Geluidsbelasting t.g.v. Aimé Bonnastraat - Hagenweg.....	31
4.1.2. Geluidsbelasting t.g.v. Jan Blankenweg - Brugstraat.....	38
4.1.3. Geluidsbelasting t.g.v. Langendijk-Brugdijk-Lekdijk.....	38
4.1.4. Geluidsbelasting t.g.v. Kanaalweg-Zomerdijk (30 km/uur).....	38
4.1.5. Geluidsbelasting t.g.v. Korte Kerkstraat (30 km/uur)	38
4.1.6. Geluidsbelasting t.g.v. Lijnbaan (30 km/uur)	38
4.1.7. Geluidsbelasting t.g.v. ontsluitingswegen Sluiseiland (30 km/uur)	39
4.1.8. Geluidsbelasting t.g.v. parkeerterreinen (30 km/uur)	39
4.1.9. Geluidsbelasting t.g.v. alle wegen samen	39
4.2. Geluidsbelasting wegverkeer bij bestaande woningen.....	39
4.2.1. Effecten ontwikkeling Sluiseiland	39
4.2.2. Effecten aanpassing kruising Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat 41	
4.3. Geluidsbelasting ten gevolge van industrieterrein De Biezen - De Hagen.....	42
4.4. Geluidsbelasting ten gevolge van scheepvaart Merwedekanaal	44
4.5. Cumulatie	45
5. Conclusies	47
5.1. Woningen Sluiseiland	47
5.2. Bestaande woningen	50

Bijlagen

Bijlage 1	Vastgestelde hogere waarden en omrekening hogere waarden in dB(A)
Bijlage 2	Verkeersgegevens 2019 en 2030
Bijlage 3	Overzicht rekenmodellen wegverkeerslawaaï
Bijlage 4	Ligging toets- c.q. beoordelingspunten
Bijlage 5	Geluidsbelastingen wegverkeer binnen Sluiseiland
Bijlage 6	Geluidsbelastingen wegverkeer bij bestaande woningen
Bijlage 7	Cumulatie

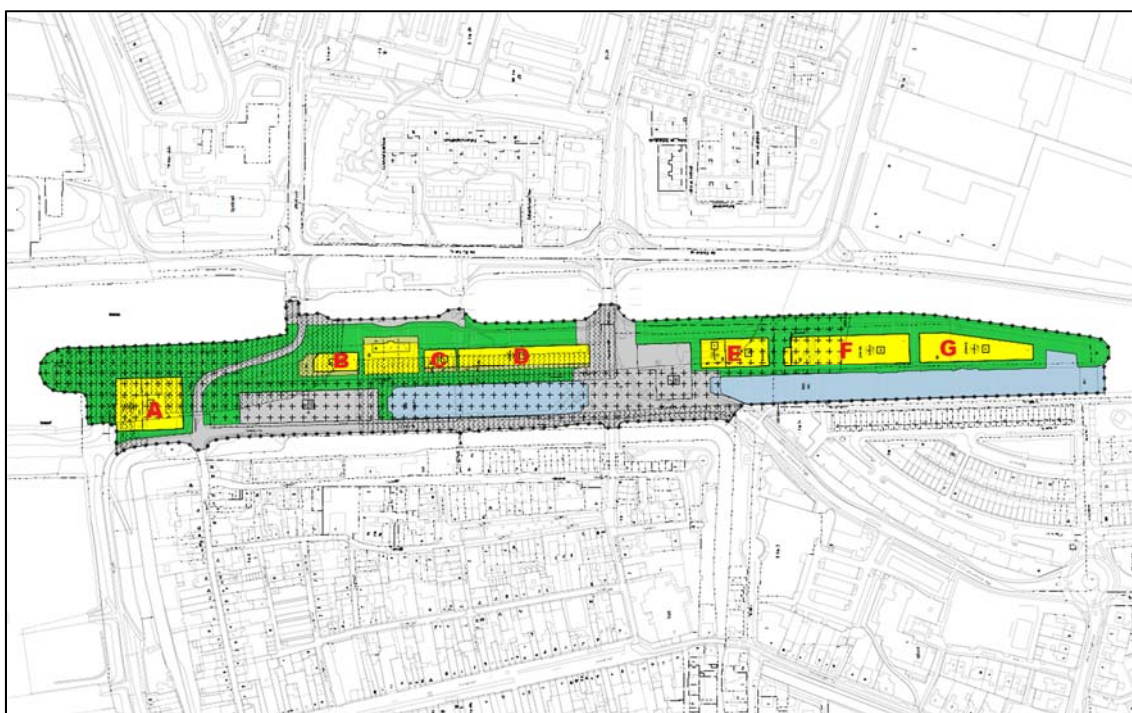
1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Vianen is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek en uitgevoerd in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Sluiseiland.

Het bestemmingsplan Sluiseiland voorziet in de realisatie van:

- maximaal 184 woningen (verdeeld over de blokken A t/m G);
- maximaal 1.250 m² aan publieke voorzieningen in de vorm van een theater of andere culturele functie in blok A;
- maximaal 250 m² aan horecafunctie in blok E.

De ligging van de verschillende blokken is opgenomen in figuur 1.



Figuur 1 Bestemmingsplan Sluiseiland

Binnen de blokken A t/m G zijn de volgende maximale bouwhoogtes (incl. afwijkingsbevoegdheid) en woningaantallen toegestaan:

- Blok A: 45 woningen met aan de noordzijde een bouwhoogte tot 20,5 meter en aan de zuidzijde tot 12,0 meter;
- Blok B: 7 woningen met een hoogte tot 12 meter;
- Blok C: 25 woningen met een hoogte tot 13,5 meter;
- Blok D: 31 woningen met aan de noordzijde een bouwhoogte tot 20 meter en aan de zuidzijde tot 13,5 meter;
- Blok E: 39 woningen met een hoogte tot 13,5 meter;
- Blok G: 37 woningen met aan de noordzijde een bouwhoogte tot 13,5 meter en aan de zuidzijde tot 15,5 meter.

In het stedenbouwkundig ontwerp is voorzien in een aanpassing van de kruising (rotonde) van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat. Een weergave hiervan is opgenomen in figuur 2.



Figuur 2 Stedenbouwkundige plan - dakaanzicht (bron: Rijnbouw maart 2018)

Op grond van de Wet geluidhinder is onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van de geluidsbronnen met een wettelijke zone. Het bestemmingsplan is gelegen binnen de wettelijke zone van verschillende 50 km-wegen en het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen'.

Daarnaast is in het kader van de 'Beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Vianen' eveneens onderzoek gedaan naar het geluid afkomstig van de relevante 30 km-wegen in de directe omgeving van de te realiseren woningen. Ten slotte is in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht besteed aan het geluid afkomstig van de scheepvaart op het Merwedekanaal en de effecten van de realisatie van Sluiseiland op de bestaande woningen in de directe omgeving.

In voorliggend onderzoek zijn de in de toekomst te verwachten geluidsbelastingen van de wegen, het industrieterrein en de scheepvaart inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van de blokken A t/m G zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

In verband met de beoordeling of voldaan kan worden aan de criteria voor het verlenen van een hogere waarde, zoals opgenomen in de 'Beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Vianen', is eveneens onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen (verkaveling), zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan van maart 2018.

In verband met de in het stedenbouwkundige plan opgenomen aanpassing van de kruising (rotonde) van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is ten slotte onderzocht wat de effecten van de aanpassing zijn voor de bestaande woningen en de binnen het bestemmingsplan geprojecteerde woningen.

Omdat nog geen definitief wegontwerp beschikbaar is gaat het hierbij om een 1^e toetsing of de voorgenomen aanpassing realiseerbaar is binnen de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

In deze rapportage is bij het vaststellen van de geluidsbelastingen voor wegverkeerslawaaï de aftrek¹ ex artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast. Voor de motivering van de toepassing van de aftrek wordt verwezen naar de toelichting op artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden achtereenvolgens het wettelijk kader, de uitgangspunten van de berekeningen, de berekeningsresultaten en de conclusies behandeld.

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt ingegaan op het wettelijk kader. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten van het onderzoek beschreven. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van het onderzoek behandeld. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van het onderzoek verwoord.

¹ Bij de berekening of meting van de geluidsbelasting van de gevel moet op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Deze aftrek bedraagt voor alle in het onderzoek betrokken wegen 5 dB.

2. Wettelijk kader

In dit hoofdstuk is het wettelijk kader voor wegverkeerslawaaï beschreven. De Wet geluidhinder vormt hierbij de basis. Als eerste is een korte beschrijving van het begrip geluid gegeven. Vervolgens is in gegaan op het begrip zonering en geluidscriteria uit de Wet geluidhinder.

2.1. Geluid

Geluid voor wegverkeerslawaaï wordt uitgedrukt in een gemiddeld geluidsniveau over het etmaal. Hierbij wordt het etmaal onderverdeeld in de dag- (07.00-19.00 uur), avond- (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur). De geluidsbelasting (L_{den}) wordt uitgedrukt in decibel (dB).

De eenheid decibel kent een logaritmische schaal, waarbij de mens een toe- of afname van geluid kan waarnemen wanneer er een verschil optreedt van 2 dB of meer. Vanaf dit punt is het geluidsverschil significant te noemen.

Een toename van geluid met 3 dB komt overeen met een verdubbeling van de verkeersintensiteit. Voor een afname van de geluidsbelasting met 3 dB, dient de hoeveelheid verkeer (onder gelijkblijvende overige condities) dus met 50% te worden gereduceerd.

Naast de hoeveelheid verkeer is ook de afstand tussen de weg en de woning van invloed op de hoogte van de geluidsbelasting. Een toe- of afname van geluid met minimaal 3 dB komt overeen met een afstandshalvering of -verdubbeling.

Voor industrielawaai wordt het equivalente geluidsniveau (L_{etmaal}) berekend. De L_{etmaal} is de hoogste waarde van de geluidsniveaus voor de dag-, avond- of nachtperiode.

Het geluidsniveau per periode wordt als volgt bepaald:

- dagperiode: $L_{dag} + 0 \text{ dB(A)}$;
- avondperiode: $L_{avond} + 5 \text{ dB(A)}$;
- nachtperiode: $L_{nacht} + 10 \text{ dB(A)}$.

2.2. Wet geluidhinder

De regels (grenswaarden) met betrekking tot de (maximaal) toelaatbare hoeveelheid geluid afkomstig van een industrieterrein, weg of spoorweg zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder.

De Wet geluidhinder is **alleen** van toepassing binnen een conform deze wet geldende geluidszone. De grenswaarden (voorkeursgrenswaarde en ten hoogste toelaatbare waarde) uit de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de geluidsbelasting op de **gevel** van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woonwagendplaatsen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen zoals psychiatrische inrichtingen) en ter plaatse van de terreingrens van een woonwagendplaats en eventueel (afhankelijk van het gebruik) voor een terrein behorende bij een ander gezondheidszorggebouw.

Beoordelingsperiode

In artikel 1b lid 1 is het volgende geregeld:

In afwijking van artikel 1 kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat bij de bepaling van de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein, vanwege een weg of vanwege een spoorweg, van de gevel van bij de maatregel aangegeven categorieën van andere geluidsgevoelige gebouwen, de waarde van de geluidsbelasting over de periode 19.00-23.00 uur (avond) of de periode 23.00-07.00 uur (nacht) buiten beschouwing wordt gelaten voor zover genoemde gebouwen in de betrokken periode niet overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt.

Gevel

In artikel 1, eerste lid van de Wet geluidhinder is de volgende definitie opgenomen voor het begrip gevel: *bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak.*

In artikel 1b, lid 4, is aangegeven:

In afwijking van artikel 1 wordt onder een gevel in de zin van de Wet geluidhinder en daarop berustende bepalingen niet verstaan:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

Hierbij wordt in dit kader ook gesproken over een zogenaamde 'dove' gevel.

Daarnaast gelden voor de verschillende geluidsgevoelige ruimten in de verschillende geluidsgevoelige bestemmingen, afhankelijk van het gebruik van de ruimte, afwijkende normen met betrekking tot de toelaatbare geluidsbelasting binnen deze ruimten.

2.2.1. Wegverkeerslawaaï

De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaaï zijn opgenomen in hoofdstuk VI "Zones langs wegen" van de Wet geluidhinder. De regels en normen uit de Wet geluidhinder (Wgh) gelden binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg.

Omvang geluidszone wegen

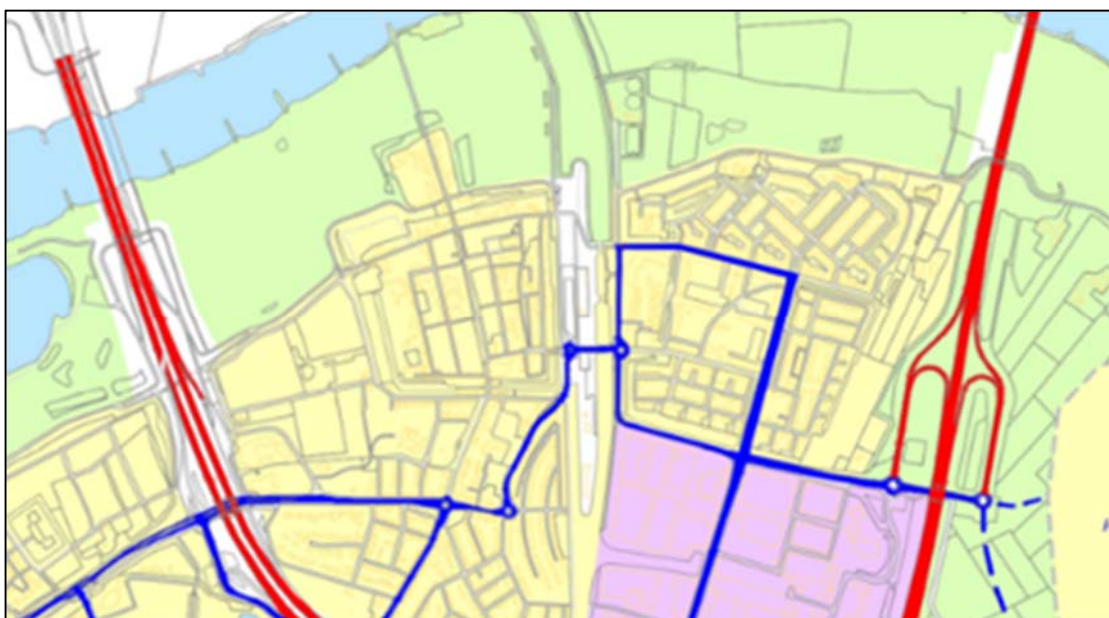
De breedte van de zone van een weg is geregeld in afdeling 1 "Algemeen" van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" van de Wet geluidhinder.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft elke weg een geluidszone, met uitzondering van de volgende wegen:

- wegen gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Voor een deel van de in het onderzoek opgenomen wegen is in de huidige situatie sprake van een maximumsnelheid van 60-, 50- en 30 km/uur. Dit geldt voor de wegen gelegen binnen het centrum van Vianen, maar bijvoorbeeld nog niet voor de Kanaalweg, Zomerdijk, Brugdijk en Lijnbaan. De Zomerdijk en Lijnbaan zijn in het 'Verkeersbesluit 30km-zone centrumgebied Vianen' van 7 juni 2017 aangewezen als 30 km-gebied.

Voor de Kanaalweg en Brugdijk zal nog een afzonderlijk verkeersbesluit moeten worden genomen. Deze wegen gaan conform het 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016-2020, Gemeente Vianen' (hierna: GVVP), door de raad vastgesteld op 28 juni 2016, eveneens een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. De maximumsnelheid van 30 km/uur zal worden gerealiseerd voor oplevering van de woningen binnen Sluiseiland. In figuur 3 is een uitsnede opgenomen van de themakaart wegcategorisering behorende bij het GVVP.



Figuur 3 Uitsnede themakaart wegcategorisering gemeente Vianen (blauw - gebiedsontsluitings- c.q. 50 km-wegen)

De breedte van een zone is, op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder, afhankelijk van de ligging in stedelijk² of buitenstedelijk³ gebied en van het aantal rijstroken. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de breedte van de zone op basis van het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied.

² Onder stedelijk gebied wordt verstaan, het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor toepassing van hoofdstuk VI ("Wegen") van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

³ Onder buitenstedelijk gebied wordt verstaan, het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van hoofdstuk VI ("Wegen") van de Wet geluidhinder, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Tabel 2.1 Breedte van de zone van een weg (gemeten vanuit de rand van de buitenste rijstrook)

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Voor alle in het onderzoek betrokken wegen geldt dat ze bestaan uit 1 of 2 rijstroken. Alle wegen, met uitzondering van de Lekdijk, zijn gelegen binnen de bebouwde kom. Voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg en Jan Blankenweg-Brugstraat geldt een zonebreedte van 200 meter. Voor de Lekdijk geldt dat deze gelegen is buiten de bebouwde kom en een zonebreedte heeft van 250 meter.

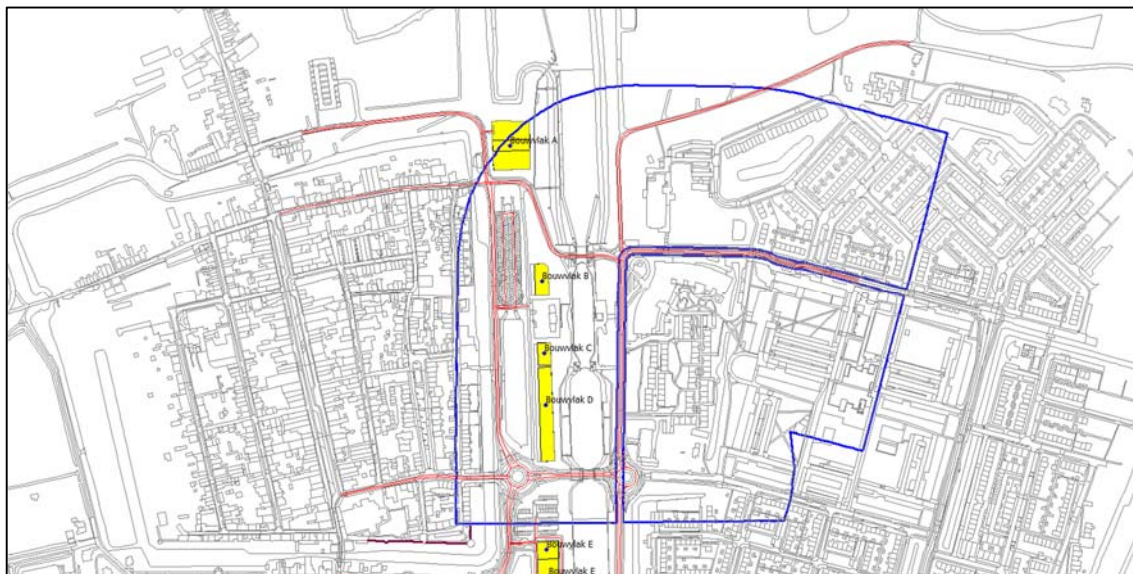
In artikel 75 van de Wet geluidhinder is geregeld dat aan de uiteinden van een weg de zone doorloopt over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg. De zone loopt door langs een lijn die is gelegen in het verlengde van de weg. Zij behoudt de breedte die zij had ter hoogte van het einde van de weg.

Indien zich langs een weg een zone bevindt die bestaat uit delen met een onderling verschillende breedte, geldt voor de aansluiting van de verschillende zonedelen dat het breedste zonedeel over een afstand gelijk aan een derde van de breedte van dat zonedeel, gemeten vanaf het punt van versmalling van de zonebreedte, nog langs de weg doorloopt en met een loodlijn die aansluit op de smalste zone.

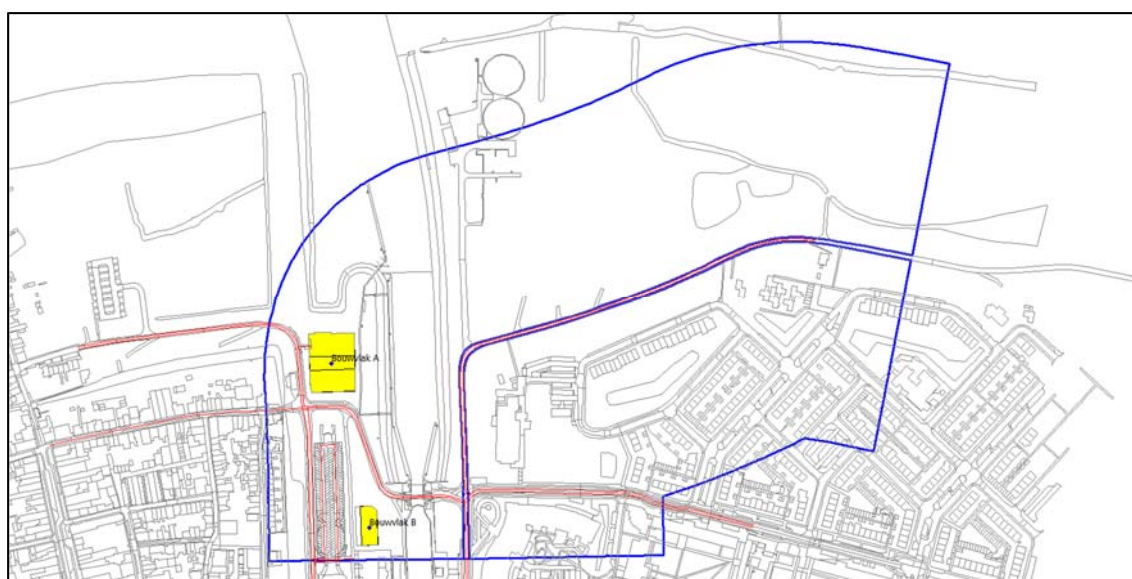
De geluidszones van de (in de toekomst) gezoneerde wegen (Aimé Bonnastraat-Hagenweg, Jan Blankenweg-Brugstraat en Lekdijk) zijn weergegeven in de figuren 4, 5 en 6.



Figuur 4 Geluidszone Aimé Bonnastraat-Hagenweg



Figuur 5 Geluidszone Jan Blankenweg - Brugstraat



Figuur 6 Geluidszone Lekdijk

Overgang van 50 naar 30 km/uur

Indien er sprake van een overgang in maximumsnelheid van 50- naar 30 km/uur is belang dat voor het 30 km-gedeelte geldt dat de weg op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder geen zone heeft. Verder is er geen sprake van een wijziging in zonebreedte, zoals gedefinieerd in artikel 75 van de Wet geluidhinder. Het 30 km-gedeelte heeft immers geen zone. De zone eindigt daarom met een loodlijn ter plaatse van de overgang van 50 naar 30 km/uur.

Er is, conform de in de Wet geluidhinder opgenomen definitie van een weg, geen sprake van het einde van een weg, waarbij de zonebreedte doorloopt aan het einde van de weg. Een weg is in artikel 1 van de Wet geluidhinder gedefinieerd als:

Voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of openstaand pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers.

In de definitie wordt geen onderscheid gemaakt in een 50- en 30 km-gedeelte, zodat beide delen samen één weg vormen.

Grenswaarden wegverkeer

In de Wet geluidhinder wordt voor wegverkeerslawaaï onderscheidt gemaakt in nieuwe situaties, bestaande situaties en reconstructies. De grenswaarden en regels die hierbij gelden zijn opgenomen in de afdelingen (artikelen) van hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wet geluidhinder. Voor onderhavige situatie is afdeling 4 “Reconstructies” (artikel 99 t/m 100b) van toepassing.

De grenswaarden en regels die hierbij gelden zijn opgenomen in de onderstaande afdelingen (artikelen) van hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wet geluidhinder:

- afdeling 2 “Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones” (artikel 76 t/m 85);
- afdeling 3 “Bestaande situaties” (artikel 87j t/m 90);
- afdeling 4 “Reconstructies” (artikel 98 t/m 100b).

Op dit onderzoek is afdeling 2 “Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones” van toepassing voor de nieuwbouw binnen Sluiseiland. Voor de aanpassing van de kruising (rotonde) van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is het onderdeel ‘Reconstructies’ van toepassing.

Nieuwe situaties

Op grond van artikel 82 van de Wet geluidhinder is bij woningen binnen de zone van een weg een geluidsbelasting van 48 dB toelaatbaar. Bij algemene maatregel van bestuur ex artikel 82 t/m 85 Wet geluidhinder (Besluit geluidhinder) kan per weg, per gevel en per verdieping van nieuw te realiseren woningen, onder voorwaarden, een hogere grenswaarde vaststellen.

Op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder, kunnen in afwijking van de in artikel 82 genoemde waarde van 48 dB de in tabel 2.2 opgenomen waarden als ten hoogste toelaatbare waarden worden vastgesteld.

Het toekennen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 48 dB ter plaatse van de gevel van woningen onvolgende doeltreffend zijn, dan wel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuit (artikel 110a, vijfde lid van de Wet geluidhinder).

Tabel 2.2 Ten hoogste toelaatbare waarden voor de gevel van woningen

situatie woning - weg	stedelijk	buitenstedelijk
nieuwe woningen en nieuwe weg (art. 83 lid 1)	58 dB	53 dB
nieuwe woningen en bestaande weg (art. 83 lid 2)	63 dB	53 dB
bestaande woningen en nieuwe weg (art. 83 lid 3)	63 dB	58 dB
agrarische bedrijfswoningen (art. 83 lid 4)	63 dB	58 dB
vervangende nieuwbouw ¹ binnen bebouwde kom (art. 83 lid 5 en 6)	68 dB	63 dB
vervangende nieuwbouw ¹ buiten bebouwde kom (art. 83 lid 7)	n.v.t.	58 dB

- 1) Hierbij geldt, dat de vervanging niet mag leiden tot:
- een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur en
 - een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

Voor Sluiseiland is sprake van stedelijk gebied (gelegen binnen de bebouwde kom). Voor de gezoneerde wegen is sprake van bestaande wegen. Op basis van deze uitgangspunten kan voor de binnen Sluiseiland te realiseren woningen een hogere waarde tot 63 dB worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder.

Reconstructies

De Wet geluidhinder definieert de reconstructie van een weg als volgt:

Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Op grond van artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder mag tot de reconstructie van een weg, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone van die weg woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd zijn, niet worden overgegaan dan in overeenstemming met:

- een bestemmingsplan;
- een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat in de reconstructie voorziet;
- een besluit van burgemeester en wethouders, met overeenkomstige toepassing van artikel 81 genomen naar aanleiding van een door de wegbeheerder aan burgemeester en wethouders gedane mededeling van zijn voornemen en na een met overeenkomstige toepassing van artikel 80 ingesteld onderzoek.

In voorliggend onderzoek is de toetsing of de aanpassing van de kruising (rotonde) van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is aan te merken als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder uitgevoerd op basis van de toekomstige wegligging zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan. De aanpassing van het kruispunt is opgenomen in figuur 7. In een later stadium zal nog een definitief onderzoek dienen plaats te vinden op basis van het wegontwerp.



Figuur 7 Weergave aanpassing kruising Aimé Bonnastraat met Korte Kerkstraat en Kanaalweg.

Op grond van artikel 100 van de Wet geluidhinder geldt vanwege de te reconstrueren weg, dat de laagste van de volgende waarden als grenswaarde wordt aangemerkt:

- a) 48 dB (indien de heersende waarde ≤ 48 dB);
- b) de heersende waarde (indien de heersende waarde > 48 dB, maar lager dan een eerder vastgestelde hogere waarde);
- c) de eerder vastgestelde hogere grenswaarde (indien $<$ heersende waarde en ≥ 48 dB).

Op grond van artikel 100a van de Wet geluidhinder kunnen gedeputeerde staten, voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen een hogere waarde dan de ingevolge artikel 100 van de Wet geluidhinder geldende vaststellen, met dien verstande dat:

- a. de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan, behoudens in gevallen waarin:
 - 1°. ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal vermindere(n), en
 - 2°. de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van de toepassing van artikel 90 of artikel 111b, tweede of derde lid, met betrekking tot woningen die door de reconstructie een hogere geluidsbelasting ondervinden, en
- b. in geval voor de betrokken woning eerder toepassing is gegeven aan artikel 83 of artikel 84, tweede lid, zoals dat luidde voor 1 september 1991 of, indien geen toepassing is gegeven aan het betrokken artikel en de heersende waarde 53 dB niet te boven gaat, de waarde niet hoger mag worden gesteld dan:
 - 1°. 58 dB bij een reconstructie van een weg in buitenstedelijk gebied en
 - 2°. 63 dB bij een reconstructie van een weg in stedelijk gebied.

De onder punt a) bij een reconstructie vast te stellen hogere grenswaarde mag echter niet hoger zijn dan 68 dB.

Volgens de Wet geluidhinder dienen aan een reconstructie van een weg voor de wegbeheerder consequenties te worden verbonden, indien een wijziging op of aan een aanwezige weg leidt tot een verhoging van de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer, of indien door de reconstructie de in artikel 100a genoemde grenswaarden worden overschreden. De wegbeheerder is in dat geval verplicht tot het treffen van geluidsbeperkende maatregelen.

Ten slotte is van belang dat de toetsing van de reconstructie van een weg alleen betrekking heeft op het weggedeelte waar een (fysieke) wijziging van de weg plaatsvindt. De wettelijke verplichting tot het treffen van maatregelen heeft daarom alleen betrekking op de binnen de zone, langs het te wijzigen wegvak, gelegen geluidsgevoelige bestemmingen.

Gevolgen elders

Op grond van artikel 99, tweede lid, van de Wet geluidhinder dient, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of - als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, het bedoelde akoestisch onderzoek eveneens betrekking te hebben op die andere wegen of de niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg.

Het onderzoek langs de niet te reconstrueren wegen of weggedeelten blijft beperkt tot de bepaling van de geluidsbelasting; er vindt geen toetsing aan de grenswaarden plaats en er worden ook geen maatregelen in beschouwing genomen.

Wijze van uitvoering reconstructieonderzoek

Toetsing van de toename van 2 dB vindt plaats aan de hand van het verschil in de niet afgeronde waarden van de geluidsbelastingen. Dit verschil wordt vervolgens afgerond, waarbij de halve eenheid wordt afgerond naar het even getal. Dit betekent, dat een toename van 1,50 dB gelijk staat met een toename van 2 dB.

Indien echter in het verleden reeds een hogere toelaatbare waarde in dB is vastgesteld en deze waarde lager is dan de heersende waarde, dan is de vastgestelde hogere toelaatbare waarde uitgangspunt. In dit geval dient de waarde van de geluidsbelasting 10 jaar na afronding van de reconstructie te worden afgerond, waarna het verschil wordt bepaald tussen deze waarde en de vastgestelde hogere toelaatbare waarde.

Samengevat ziet het reconstructieonderzoek er als volgt uit:

1. Vaststellen toetswaarde = juridische grenswaarde (48 dB, heersende waarde of vastgestelde hogere waarde);
2. Vaststellen toekomstige geluidsbelasting na realisatie werkzaamheden, zonder geluidsbeperkende maatregelen;
3. Vaststellen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename ≥ 2 dB);
4. Bepalen geluidsbeperkende maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen);
5. Bepalen vast te stellen hogere waarde(n).
6. Na vaststelling hogere waarde(n) onderzoek naar de noodzaak tot geluidsisolatie (alleen bij overschrijding binnenwaarde).

De heersende waarde wordt op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bepaald voor het jaar waarin een aanvang wordt genomen met de werkzaamheden. De toekomstige geluidsbelasting voor de situatie 10 jaar na afronding van de werkzaamheden. Indien zich bijzondere ontwikkelingen voordoen kan dit tijdstip later liggen. In dit onderzoek zijn de zichtjaren 2019 en 2030 als uitgangspunt gehanteerd.

Omrekening eerder vastgestelde hogere waarde in dB(A)

Indien voorafgaand aan 1 januari 2007 een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een weg in dB(A) is vastgesteld en die waarde ook na 1 januari 2007 geldt, wordt die waarde omgerekend tot de waarde voor de geluidsbelasting L_{den} , overeenkomstig artikel 3.7 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierbij wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een weg in dB(A) omgerekend tot de waarde van de geluidsbelasting in dB door de getalswaarde van de vastgestelde waarde te verminderen met het onafgeronde verschil tussen de onafgeronde heersende geluidsbelasting in dB(A) en de onafgeronde heersende geluidsbelasting in dB.

In het verleden zijn voor woningen langs de route Aimé Bonnastraat-Hagenweg hogere grenswaarden vastgesteld die van belang zijn voor het reconstructie onderzoek. Dit betreft de volgende besluiten:

- Besluit van 25 maart 1999 van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in het kader van het bestemmingsplan Blankenborch/Sluiseiland (hogere waarden in dB(A));
- Besluit van de 16 maart 2015 van de Omgevingsdienst Regio Utrecht in het kader van het bestemmingsplan Vijfheerenlanden (hogere waarden in dB).

Een overzicht van de vastgestelde hogere waarden in dB(A), de omgerekende waarden in dB en de vastgestelde hogere waarden in dB zijn opgenomen in bijlage 1.

Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder

De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt:

- a) 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b) 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c) 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d) 5 dB voor de overige wegen;
- e) 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

De aftrek wordt toegepast in verband met de verwachting dat auto's en vrachtauto's in de toekomst stiller worden. Een nadere motivering is opgenomen in de toelichting op artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Voor alle in het onderzoek betrokken wegen bestaat de aftrek uit 5 dB, omdat de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur.

2.2.2. industrielawaai

De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaaï zijn opgenomen in hoofdstuk V 'Zones rond industrieterreinen' van de Wet geluidhinder. De regels en normen uit de Wet geluidhinder (Wgh) gelden binnen de wettelijk vastgestelde zone van een industrieterrein.

Omvang geluidszone industrieterrein

Uit de inventarisatie van de bestaande situatie voor het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' blijkt dat op dat industrieterrein verschillende bedrijfstypen door elkaar staan.

Op het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' zijn inrichtingen aanwezig, zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit (grote lawaaimakers). Voor dergelijke terreinen zijn op basis van de Wgh bij Koninklijk Besluit zones vastgesteld.

Voor het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' is de zone vastgesteld bij Koninklijk Besluit op 26 februari 1991.

In het door de ODRU uitgevoerde onderzoek naar industrielawaai is het gezoneerde industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' en de daarbij behorende zonegrens afgebeeld.

Grenswaarden wegverkeer

In het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, kunnen worden gerealiseerd binnen een zone van een industrieterrein, dan mag de geluidsbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde van 50 dB(A). Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vianen (het college van Vianen) bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

In tabel 2.3 is aangegeven wat de maximale ontheffingswaarde is voor nieuwe woningen binnen de zone van een industrieterrein.

Tabel 2.3 Ten hoogste toelaatbare waarden voor de gevel van woningen

Situatie	Maximale ontheffingswaarde
Nieuwe woningen	55 dB(A) (art. 59, lid 1 Wgh)

2.2.3. Scheepvaartlawaaï

Voor scheepvaartlawaaï zijn geen grenswaarden opgenomen in de Wet geluidhinder.

In het rapport 'Geluidseffecten scheepvaartlawaaï, metingen, literatuurstudie en ontwikkeling rekenmodel' is een voorstel opgenomen met betrekking tot de te hanteren grenswaarden voor scheepvaartlawaaï voor hinderlijkheid. Deze grenswaarden (L_{den}) luiden:

- ≤ 45 dB: onder deze grens is er geen probleem te verwachten (verwaarloosbaar percentage ernstig gehinderden);
- 45-55 dB: overeenkomend met een percentage van maximaal 5% ernstig gehinderden;
- 55-65 dB: overeenkomend met een percentage van maximaal 10% ernstig gehinderden;
- > 65 dB: percentage ernstig gehinderden groter dan 10%. Situatie vermijden.

2.3. Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Vianen heeft nadere criteria en voorwaarden gesteld bij het verlenen van hogere waarden. Deze criteria/voorwaarden zijn vastgelegd in de 'Beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Vianen, vastgesteld op 9 januari 2009.

Het vaststellen van hogere waarden is alleen mogelijk als aan minimaal één van de volgende criteria kan worden voldaan:

- De woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op;
- De woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing;
- De woningen zijn noodzakelijk vanwege grond- en of bedrijfsgebondenheid;
- De woningen worden verspreid gesitueerd buiten de bebouwde kom;
- De woningen vervullen een doelmatige akoestische afscherming;
- De woningen worden gesitueerd in de omgeving van een station of knooppunt van openbaar vervoer;
- De woningen worden gerealiseerd binnen ruimtelijke ontwikkeling met het oog op verbetering van de milieukwaliteit;
- Binnen de woning is een hogere akoestische leefkwaliteit;
- De weg vervult een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie;
- De weg vervult een verkeersverzamel functie zodat elders lagere geluidniveaus optreden.

Daarnaast worden in het gemeentelijk beleid voorwaarden gesteld aan het verlenen van hogere waarden voor nieuwbouw. Deze voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting:

- *Geluidluwe gevel (eis)*: de woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidniveau. Het geluidniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeurswaarde voor elk van te onderscheiden geluidbronnen. Dit betekent dat voor elke geluidbron afzonderlijk minimaal één gevel een geluidsbelasting moet ondervinden die lager of gelijk is aan de voorkeurswaarde voor die bron.
- *Indeling woning (inspanningsverplichting)*: de woning heeft per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidluwe gevel.
- *Buitenruimte (inspanningsverplichting)*: indien de woning beschikt over één of meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan de geluidluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is dan dient het geluidniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe gevel.

- maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai (inspanningsverplichting): de gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeurswaarde plus 10 dB.
- *Cumulatie (eis)*: de initiatiefnemer dient onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Bij de geluidisolatie van gevels dient rekening gehouden te worden met de cumulatie van alle akoestisch relevante bronnen (ook 30 km/uur-wegen).
- Een woning mag maximaal 2 dove gevels bezitten (eis). Onder een 'dove' gevel wordt verstaan een bouwkundige constructies zonder te openen deuren/ramen (artikel 1b lid 5a en b Wgh). Voor 'dove' gevels zijn geen hogere waarden van toepassing. De aanwezigheid van dove gevels dient zoveel mogelijk te worden voorkomen (inspanningsverplichting).
- *Geluidabsorberende plafonds bij balkons/loggia's (eis)*: bij de aanwezigheid van balkons/ loggia's etc. dient onder de balkons weerbestendige geluidabsorptie worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.
- *Volumebeleid (inspanningsverplichting)*: voor grotere (uitbreidings)locaties met minimaal 100 nieuwe woningen waarbij binnen het bestemmingsplan de behoefte aan flexibiliteit groot is, mag per type geluidbron maximaal 15% van de nieuw te bouwen woningen een geluidniveau hebben dat hoger is dan de voorkeurswaarde.

Het college van Vianen kan op basis van fundamentele en gemotiveerde bezwaren bij (hoge) uitzondering besluiten dat de voorgaande voorwaarden niet gelden. Een dergelijke motivering dient bij het besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden opgesteld.

Beoordeling 30 kilometer per uur wegen

Het gemeentelijk beleid is eveneens van toepassing op geluid ten gevolge van wegen waar een snelheidsregime heerst van 30 km/uur. Deze wegen vallen niet onder het regime van de Wet geluidhinder, maar op basis van vaste jurisprudentie moeten deze wegen in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld, indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt.

2.4. Cumulatie van geluid van verschillende geluidbronnen

In artikel 110f, eerste lid van de Wet geluidhinder is geregeld dat voor woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen die gelegen zijn binnen geluidzones van meerdere geluidbronnen (weg, rail, industrie en/of luchtvaart) een onderzoek dient plaats te vinden naar het effect van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Hierbij dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Cumulatie is alleen aan de orde indien voor een woning, ander geluidgevoelig gebouw of geluidgevoelig terrein:

- a. een hogere waarde zal worden vastgesteld, en
- b. voor dezelfde woning, ander geluidgevoelig gebouw of geluidgevoelig terrein, de geluidsbelasting, vanwege tenminste een andere geluidsbron in de toekomstige situatie de voorkeurswaarde overschrijdt.

De rekenmethode voor de bepaling van het effect van de samenloop van verschillende geluidbronnen is opgenomen in hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting' van bijlage I bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De wettelijke rekenmethode voor de cumulatieve geluidsbelasting kent geen rekenregels voor scheepvaartlawaaï. Op grond van het rapport 'Geluidseffecten scheepvaartlawaaï, metingen, literatuurstudie en ontwikkeling rekentool' is voor de cumulatie gelijkgesteld aan wegverkeerslawaaï. De achterliggende gedachte hierbij is dat het spectrum van scheepvaartlawaaï, gemiddeld vrij goed overeenstemt met het spectrum voor wegverkeerslawaaï. Daarbij dient opgemerkt te worden dat scheepvaartlawaaï als minder hinderlijk wordt ervaren dan wegverkeerslawaaï.

Allereerst dient te worden vastgesteld of er sprake is van een relevante blootstelling aan meerdere geluidbronnen. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden geluidbronnen wordt overschreden.

De berekende gecumuleerde geluidsbelastingen kunnen vervolgens worden omgerekend naar de bronsoort waarvoor de beoordeling plaatsvindt. Op deze wijze kan bijvoorbeeld bij het bepalen van de geluidwerende maatregelen per bronsoort rekening worden gehouden met de samenloop van de verschillende geluidbronnen.

In het onderhavige onderzoek is de cumulatieve geluidsbelasting bepaald voor wegverkeerslawaaï (reductie volgens artikel 110g Wet geluidhinder wordt niet toegepast), industriellawaaï en scheepvaartlawaaï. Het scheepvaartlawaaï is in de berekeningen meegenomen in verband met de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De gecumuleerde geluidsbelastingen (L_{cum}) zijn hierbij uitgedrukt in de bronsoort wegverkeerslawaaï.

2.5. Binnenwaarden

In het Bouwbesluit 2012, artikel 3.2, is de normstelling voor de karakteristieke geluidswering voor nieuwe woningen opgenomen: een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied heeft een karakteristieke geluidswering $G_{A,k}$ met een minimum van 20 dB.

Bij een bij besluit vast te stellen hogere waarde is de karakteristieke geluidswering $G_{A,k}$ van een uitwendige scheidingsconstructie van een *verblijfsgebied* het verschil tussen die hogere waarde en 35 dB(A) bij industriellawaaï, of 33 dB bij weg- of spoorweglawaaï (artikel 3.3, lid 1).

3. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de wegverkeersberekeningen beschreven. Het gaat om de gebruikte rekenmethode, de omgevingskenmerken en de gehanteerde wegverkeersgegevens.

3.1. Verkeersgegevens

Wegverkeersgegevens

De gemeente Vianen beschikt over een telprogramma voor de kern. Een aantal van de in dit onderzoek betrokken wegen is opgenomen in het telprogramma, te weten de Aimé Bonnastraat, de Korte Kerstraat (tussen de rotondes), de Hagenweg, de Jan Blankenweg, de Brugstraat, de Brugdijk en de Lekdijk. De meest recente tellingen voor deze wegen zijn uitgevoerd in mei/juni 2016. Op basis van de telgegevens zijn de etmaalintensiteit en de verdeling en samenstelling van het verkeer bepaald. In dit onderzoek zijn de etmaalintensiteiten voor een gemiddelde weekdag voor de jaren 2019 en 2030 van belang. Voor de autonome groei van het wegverkeer tussen het 2016 en respectievelijk 2019 en 2030 is 1,0% per jaar aangehouden.

Voor de Kanaalweg, de Zomerdijk, de Langendijk, de Korte Kerkstraat (gelegen in de binnenstad) en de Lijnbaan zijn voor de etmaalintensiteit in 2019 aannames gedaan. De aannames zijn in overleg met de gemeente Vianen en de ODRU bepaald. Door de gemeente Vianen is aangegeven dat voor de verdeling en samenstelling van het verkeer de gegevens kunnen worden gebaseerd op de telgegevens voor de Julianastraat. De Julianastraat is niet in dit akoestisch onderzoek betrokken.

Voor de rotondes zijn eveneens geen telgegevens beschikbaar. Voor de etmaalintensiteit op de rotondes is aangenomen dat deze gelijk is aan de helft van de op de rotondes aansluitende wegvakken. Voor de verdeling en samenstelling van het verkeer zijn de gegevens van de Aimé Bonnastraat (wegvak 1d, tussen de rotondes) aangehouden.

Door de realisatie van woningen en twee publieke functies neemt het verkeer op de onderzochte wegen toe. In de telgegevens is deze verkeerstoename niet verwerkt. De verkeersgeneratie van het bouwplan is bepaald op basis van kentallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). Voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn de volgende kentallen voor een gemiddelde weekdag aangehouden:

- 5,8 verkeersbewegingen per woning (tabel 3, groen-stedelijk)
- 16,9 verkeersbewegingen per 100 m² publieke en horeca functie (weinig stedelijk, schil rondom centrum).

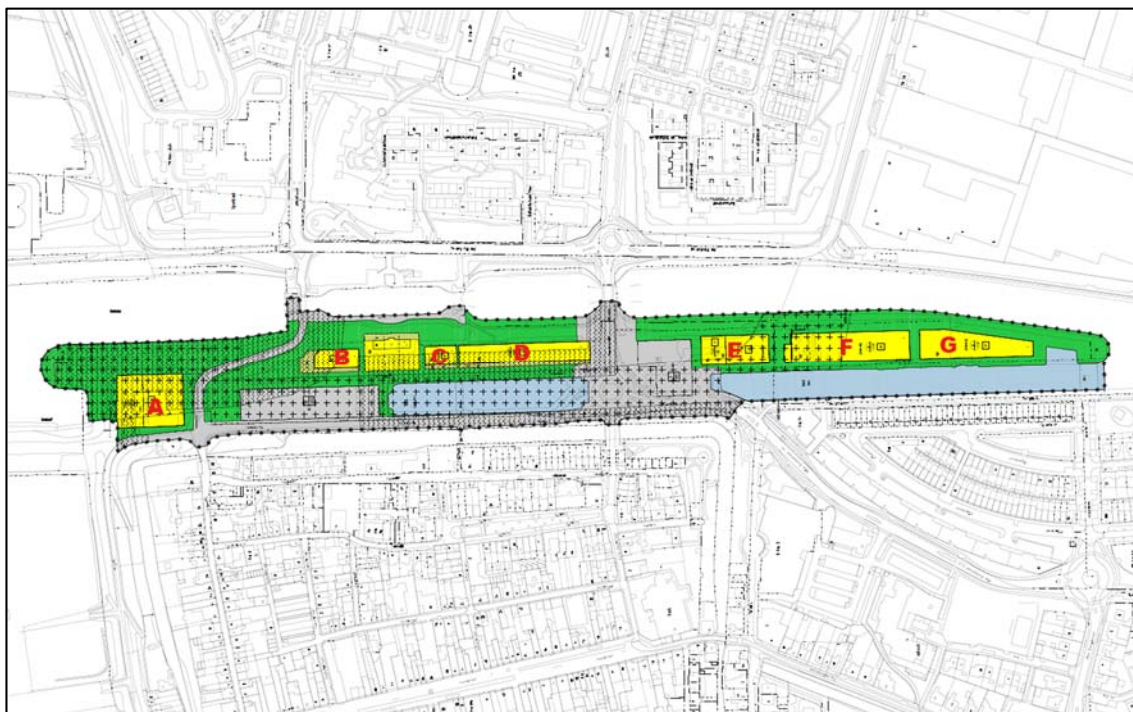
De totale verkeersgeneratie van het voorgenomen bouwplan bedraagt 1.321 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersgeneratie is samengevat in tabel 3.1.

In het onderzoek is eveneens rekening gehouden met het verkeer van en naar de parkeerplaatsen P1 (ontsloten via Kanaalweg) en P2 (ontsloten via Aimé Bonnastraat). De jaargemiddelde weekdagintensiteiten zijn hierbij geschat op respectievelijk 300 en 150 mvt/etm.

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie Sluiseiland

Bouwvlak	Maximale realisatie volgens BP		Kental verkeersgeneratie		Totale verkeersgeneratie	
A	45	woningen	5,8	ritten/woning	261	mvt/etm
	1.250	m ² publieke functie	16,9	ritten/100 m ²	211	mvt/etm
B	7	woningen	5,8	ritten/woning	41	mvt/etm
C/D	25	woningen	5,8	ritten/woning	145	mvt/etm
E	31	woningen	5,8	ritten/woning	180	mvt/etm
E	250	m ² horeca	16,9	ritten/100 m ²	42	mvt/etm
F/G	76	woningen	5,8	ritten/woning	441	mvt/etm
				Totaal	1.321	mvt/etm

In figuur 8 is de ligging van de bouwvlakken opgenomen.



Figuur 8: Ligging bouwvlakken A t/m G

De verdeling van dit extra verkeer op de onderzochte wegen is in overleg met de gemeente Vianen en de ODRU tot stand gekomen. Het verkeer van en naar de bouwvlakken A verdeelt via de Kanaalweg en de Brugdijk in zuidelijke richting. De bouwvlakken B, C en D worden ontsloten door de Kanaalweg en aangenomen is dat het verkeer in zuidelijke richting (richting de Aimé Bonnastraat) zijn weg vervolgt. De zuidelijk gelegen bouwvlakken E, F en G ontsluiten op de Aimé Bonnastraat ter plaatse van de parkeerplaats. Aangenomen is dat verkeer zich in noordoostelijke en zuidelijke richting verplaatst. Voor de exact aangenomen verkeersverdeling is een matrix opgenomen in bijlage 1.

Snelheden

In het onderzoek is voor de jaren 2019 en 2030 uitgegaan van de huidige en in de toekomst geldende maximumsnelheden van 30, 50 en 60 km/uur, zoals weergegeven in figuur 9.



Figuur 9: Maximumsnelheden 2019 en 2030 bestaande wegligging en 2030 aangepaste wegligging (groen - 30 km/uur, blauw - 50 km/uur en paars - 60 km/uur)

Voor het jaar 2019 is uitgangspunt dat de maximumsnelheid op de Zomerdijk en Lijnbaan is teruggebracht naar 30 km/uur conform het 'Verkeersbesluit 30km-zone centrumgebied Vianen' van 7 juni 2017. Voor het jaar 2030 is uitgangspunt dat ook voor de Kanaalweg en Brugdijk de maximumsnelheid is teruggebracht naar 30 km/uur conform het 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016-2020, Gemeente Vianen' door de raad vastgesteld op 28 juni 2016.

Verhardingen

In het onderzoek is voor de jaren 2019 en 2030 uitgegaan van de huidige en in de toekomst aanwezige verhardingen, zoals weergegeven in figuur 10.



Figuur 10: Verhardingen 2019 en 2030 bestaande wegligging en 2030 aangepaste wegligging (groen - referentiewegdek, oranje - klinkers in keperverband, rood - klinkers, niet in keperverband en geel - dunne deklaag type A)

In de huidige situatie is op de Brugdijk, ter hoogte van het parkeerterrein, een elementenverharding (klinkers) aanwezig in halfsteensverband. In relatie met de ontwikkeling van Sluiseiland zal dit deel worden her-bestraat en worden de klinkers in keperverband aangelegd.

De gehanteerde wegverkeersgegevens 2019 en 2030 voor de te onderzoeken wegen zijn opgenomen in bijlage 2 'Overzicht wegverkeersgegevens'. In deze bijlage zijn ook de telgegevens opgenomen.

Gegevens industrieterreinen

Voor het gezonde industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' is een zonebewakingsmodel opgesteld, welke wordt beheerd door de ODRU. Met het zonebewakingsmodel zijn de geluidsbelastingen berekend.

Gegevens scheepvaart

Door Rijkswaterstaat is voor alle vaarwegen in Nederland, met meer dan 1.000 vaartuigbewegingen per jaar van beroepsvaart, geluidcontouren bepaald. Volgens Rijkswaterstaat varen over het Merwedekanaal tussen de 5.000 en 25.000 schepen per jaar voor de beroepsvaart.

3.2. Rekenmethode

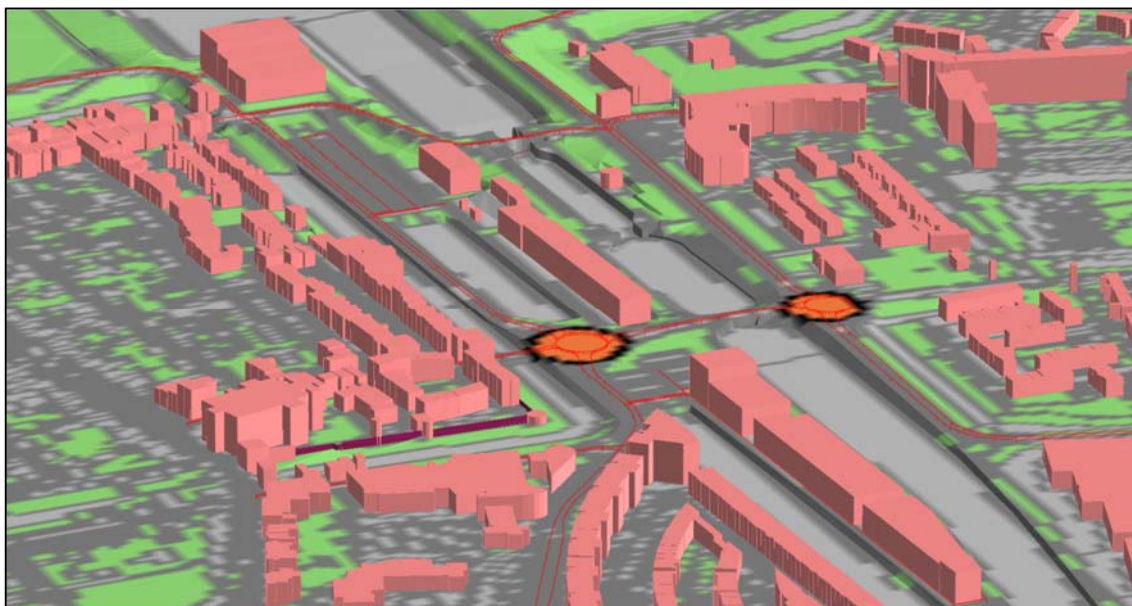
Voor de bepaling van de geluidsbelastingen ten gevolge van het weg- en railverkeer is gebruik gemaakt van computersimulatiemodel conform de Standaardrekenmethode 2 (weg- en railverkeerslawaai), overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu versie 4.30.

In het computersimulatiemodel zijn de driedimensionale gegevens opgenomen van de huidige en toekomstige situatie in meters ten opzichte van N.A.P. In de computersimulatiemodellen zijn de omgevingskenmerken en bronnen ingevoerd. Met de computersimulatiemodellen zijn de geluidsbelastingen berekend voor de toekomstige situatie.

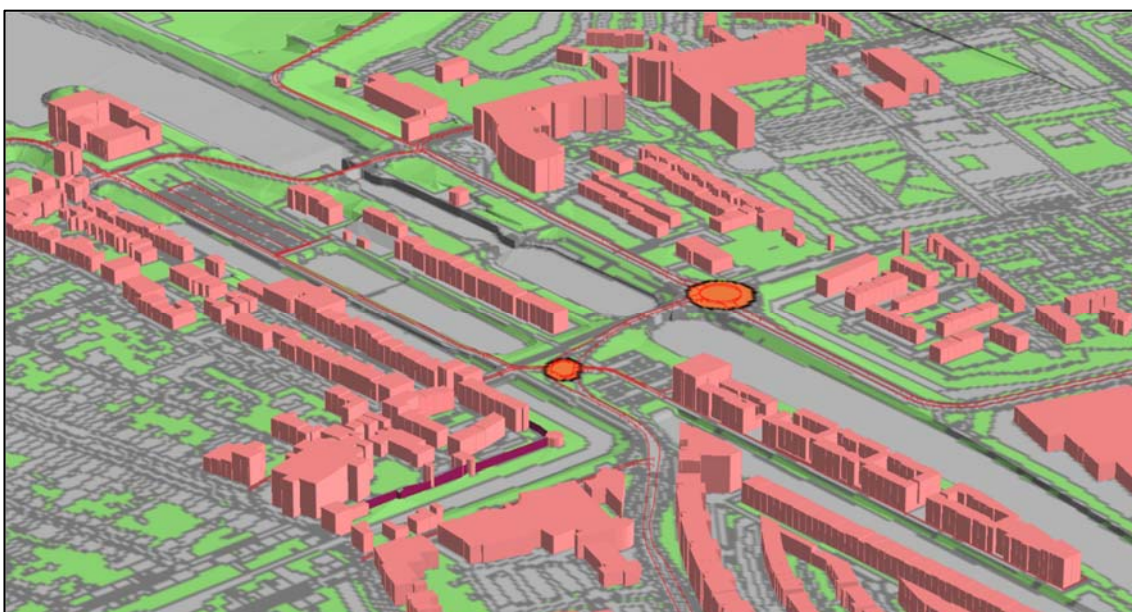
Voor het opstellen van de rekenmodellen is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) t.b.v. verharde en onverharde bodem;
- Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG) t.b.v. bebouwing;
- Digitaal Topografisch Bestand (DTB) van Rijkswaterstaat t.b.v. maaiveldverloop;
- Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) t.b.v. bebouwing en maaiveldverloop;
- Bestemmingsgrenzen bouwvlakken conform bestemmingsplan Sluiseiland;
- Stedenbouwkundige verkaveling voor de bebouwing binnen Sluiseiland.

Een overzicht van de rekenmodellen is opgenomen in bijlage 3 'Overzicht rekenmodellen wegverkeerslawaai'. In figuur 11 en 12 is een 3D-weergave opgenomen van de computersimulatiemodellen met de bebouwingsvlakken conform bestemmingsplan en de bebouwing volgens de stedenbouwkundige verkaveling.



Figuur 11: 3D-weergave met bouwvlakken conform bestemmingsgrenzen (bestaande wegen)



Figuur 12: 3D-weergave met stedenbouwkundige verkaveling en aangepaste kruising

In verband met de omvang van de in het rekenmodellen opgenomen gegevens is er voor gekozen om, met uitzondering van de brongegevens voor het wegverkeer, de invoergegevens niet op te nemen in de bijlage bij deze rapportage. Een uitdraai van de gegevens of een kopie van de rekenmodellen wordt op verzoek toegestuurd.

Industrielawaai

De ODRU beheert het akoestisch rekenmodel, een zogeheten zonebewakingsmodel, voor het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen'. In dat zonebewakingsmodel zijn de bebouwing en de geluiduitstraling van alle relevante geluidsproducerende activiteiten van de aanwezige bedrijven opgenomen, welke regelmatig wordt geactualiseerd. De berekeningen naar industrielawaai zijn uitgevoerd door de ODRU.

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen voor industrielawaai zijn de berekeningen uitgevoerd overeenkomstig de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai, versie 1999.

Scheepvaartlawaai

Voor scheepvaartlawaai is geen vastgestelde rekensystematiek beschikbaar. Rijkswaterstaat heeft voor het bepalen van de geluidcontouren langs vaarwegen voor beroepsvaart, net als industrielawaai, gebruik gemaakt van de rekenregels uit de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai, versie 1999.

De geluidcontouren zijn berekend op een hoogte van 4 meter, waarbij in de berekeningen geen rekening gehouden met reflecterende of afschermende bebouwing. Tevens is geen rekening gehouden met de akoestische effecten van harde en zachte bodemgebieden. In het rekenmodel is uitgegaan dat bodemvlakken als volledig reflecterend zijn gemodelleerd.

Met betrekking tot het bronvermogen voor de binnenvaartschepen is uitgegaan van een constant bronvermogen, welke in de onderstaande tabel is weergegeven.

Tabel 3.1: Bronvermogen van binnenvaartschepen in dB(A).

	Frequentie [Hz]									
	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Tot.
Lw	74,4	91,4	100,4	101,4	104,4	104,4	102,4	98,4	94,4	110,4

Met betrekking tot de vaarsnelheid van vaartuigen is in de berekeningen verondersteld dat deze niet van invloed is op het bronvermogen dat elk vaartuig produceert. Wel wordt de invloed van de snelheid op de bedrijfsduur meegenomen als $-10 \cdot \log_{10}(v)$. Schepen die sneller varen zijn relatief korter aanwezig, wat een verlagend effect op de geluidimmissie heeft.

3.3. Omgevingskenmerken

De in computersimulatiemodellen opgenomen omgevingskenmerken zijn van invloed op de geluidsbelastingen die worden berekend op de beoordelings- c.q. toetspunten. Zo zorgt bebouwing voor afscherming en reflecties. De in de modellen opgenomen bodemgebieden zijn van belang voor overdracht van het geluid. Hierbij wordt het geluid boven een 'zachte' bodem (onverharde gebieden, zoals groenstroken, tuinen etc.) geabsorbeerd. Dit wordt ook wel bodemdemping genoemd. De bodemdemping wordt mede beïnvloed door het maaiveldverloop. Bij een hooggelegen weg, ten opzichte van de omgeving, zal de bodemdemping lager zijn dan bij een weg op maaiveld. Het verloop van het maaiveld is in de modellen opgenomen in de vorm van zogenaamde hoogtelijnen.

De in de computersimulatiemodellen opgenomen omgevingskenmerken bestaan uit:

- Bebouwing;
- Bodemgebieden (akoestisch hard: verhardingen en waterpartijen);
- Hoogtelijnen (verloop maaiveld);
- Geluidsschermen;
- Kruispunten en obstakels (o.a. rotondes).

De omgevingskenmerken zijn in de computersimulatiemodellen opgenomen conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Bodemgebieden

In de opgestelde rekenmodellen is ervoor gekozen de standaardbodemfactor als akoestisch zacht te beschouwen ($B_f=1$). Daardoor zijn de gemodelleerde bodemgebieden als akoestisch hard te beschouwen, zoals verhardingen en waterpartijen.

Beoordelings- c.q. toetspunten

In de computersimulatiemodellen zijn beoordelings- c.q. toetspunten opgenomen ter plaatse van de gevels van de bestaande en te realiseren woningen. Op deze punten is de geluidsbelasting inzichtelijke gemaakt per beoordelingshoogte, in overeenstemming met de bouwhoogte. Voor de begane grond tot 6^e verdieping zijn de beoordelingshoogten aangehouden van 1,5, 4,5, 7,5, 10,5, 13,5 en 16,5 meter. Voor het model met de verkaveling zijn afwijkende hoogtes gehanteerd gebaseerd op de voorgenomen bebouwingshoogte.

De ligging en nummering van de toets- c.q. beoordelingspunten voor bestaande woningen, bestemmingsgrenzen en verkaveling is opgenomen in bijlage 4.1, 4.2 en 4.3.

3.4. Bron- en overdrachtsmaatregelen

Bij het uitwerken van de mogelijke bronmaatregelen (geluidarm wegdek) en geluidsbepalende maatregelen (geluidsschermen) is rekening gehouden met onderstaande uitgangspunten.

Bronmaatregelen

Ten aanzien van het toepassen van een geluidsreducerende verharding, zoals een dunne deklaag, is van belang dat deze, in verband met een hoge slijtage, niet kan worden toegepast op plaatsen waar sprake is van optrekkend, afremmend en wringend verkeer. Het asfalt zou dan elke 2 tot 3 jaar vervangen moeten worden, hetgeen vanuit vervoerskundig en financieel oogpunt op overwegende bezwaren stuit. Het gaat hierbij om wegvakken aansluitend op kruisingen, opstelstroken bij kruispunten en scherpe bochten.

In samenwerking tussen verschillende provincies is het verhardingstype SMA-NL8G+ ontwikkeld. SMA-NL8G+ is een voor geluid geoptimaliseerde SMA-NL8 door het percentage holle ruimte te vergroten ten opzichte van het standaardmengsel. De ontwerp holle ruimte voor SMA-NL8G+ bedraagt 8%. Voor het standaardmengsel 4 à 5%. SMA-NL8G+ is in tegenstelling tot dunne deklagen wel geschikt om te worden toegepast op kruisingen opstelstroken bij kruispunten en in bochten.

Overdrachtsmaatregelen (geluidschermen)

In stedelijk gebied is het slechts in beperkte mate mogelijk om geluidschermen toe te passen. Hierbij spelen naast landschappelijke en stedenbouwkundige bezwaren ook praktische zaken een rol. In veel gevallen ontbreekt de ruimte voor plaatsing. Daarnaast worden woningen vaak ontsloten op de weg ten gevolge waarvan sprake is van een saneringssituatie.

In situaties waar het wel mogelijk is om een geluidscherm te plaatsen zal op basis van landschappelijke en stedenbouwkundige eisen de toelaatbare hoogte van een geluidscherm beperkt zijn. Daarnaast dient bij kruisingen en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers rekening te worden gehouden met zichthoeken die gelden vanwege verkeersveiligheid.

4. Resultaten

Binnen het bestemmingsplan Sluiseiland kunnen maximaal 184 nieuwe woningen worden gerealiseerd, binnen de bouwvlakken A t/m G.

Conform het gemeentelijk geluidsbeleid dienen de geluidsbelastingen in beeld te worden gebracht ten gevolge van de zogenaamde gezoneerde geluidsbronnen (wegen en industrieterreinen) alsmede ten gevolge van relevante 30 km-wegen en scheepvaartlawaai.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek beschreven. Het onderzoek valt hierbij op te delen in 2 onderdelen, te weten:

- geluidsbelastingen bij de te realiseren geluidsgevoelige bebouwing binnen Sluiseiland;
- geluidsbelastingen bij bestaande woningen in de directe omgeving.

In deze rapportage worden eerst de geluidsbelastingen behandeld bij de nieuw te realiseren woningen binnen Sluiseiland voor de volgende situaties:

- met bestaande wegliggingen ter plaatse van bouwvlakken in bestemmingsplan;
- met aanpassing wegliggingen⁴ ter plaatse van bouwvlakken in bestemmingsplan;
- met bestaande wegliggingen ter plaatse van gevels conform stedenbouwkundig plan (verkaveling);
- met aanpassing wegliggingen⁴ ter plaatse van gevels conform stedenbouwkundig plan (verkaveling).

4.1. Geluidsbelasting wegverkeer bij te realiseren woningen binnen Sluiseiland

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen voor het jaar 2030 bepaald voor de volgende doorgaande wegen:

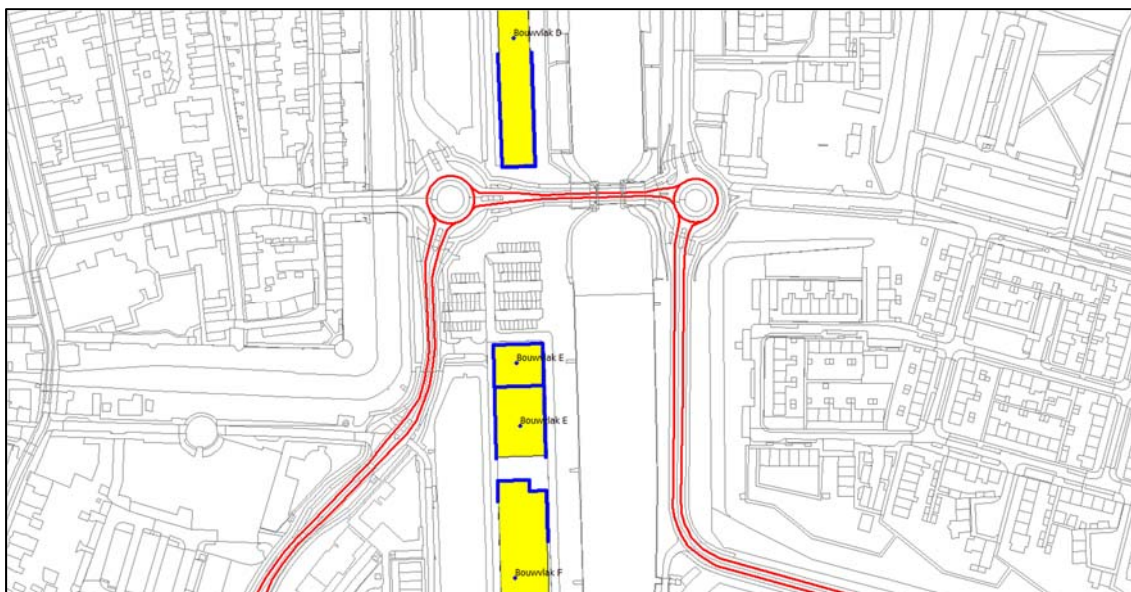
- Aimé Bonnastraat - Hagenweg (50 km/uur);
- Jan Blankenweg - Brugstraat (50 km/uur);
- Langendijk - Brugdijk - Lekdijk (30, 30 en 60 km/uur);
- Zomerdijk - Kanaalweg (30 km/uur);
- Korte Kerkstraat (30 km/uur);
- Lijnbaan (30 km/uur);
- Ontsluitingswegen woningen Sluiseiland (30 km/uur);
- Parkeerterreinen (30 km/uur).

In de volgende paragrafen wordt de resultaten behandeld voor genoemde wegen/routes.

⁴ In deze situatie is rekening gehouden met de aanpassing van het kruispunt van de Aimé Bonnastraat met de Korte Kerkstraat en Kanaalweg.

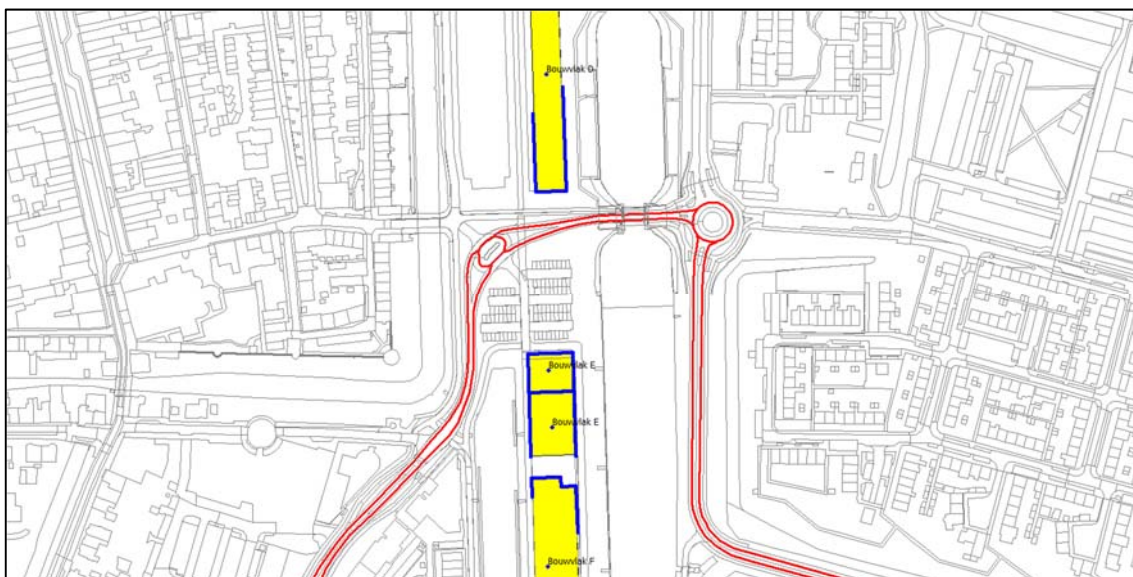
4.1.1. Geluidsbelasting t.g.v. Aimé Bonnastraat - Hagenweg

Door het verkeer op de route Aimé Bonnastraat - Hagenweg wordt op de bouwvlakken D, E en F de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden tot een maximale geluidsbelasting van respectievelijk 59, 55 en 50 dB (zie bijlage 5.1.1). De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Op de bouwvlakken A, B, C en G wordt de voorkeurswaarde niet overschreden. In figuur 13 zijn de gevels weergegeven waar sprake is van een geluidsbelasting > 48 dB.



Figuur 13 Gevels (blauw) met geluidsbelasting > 48 dB t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg

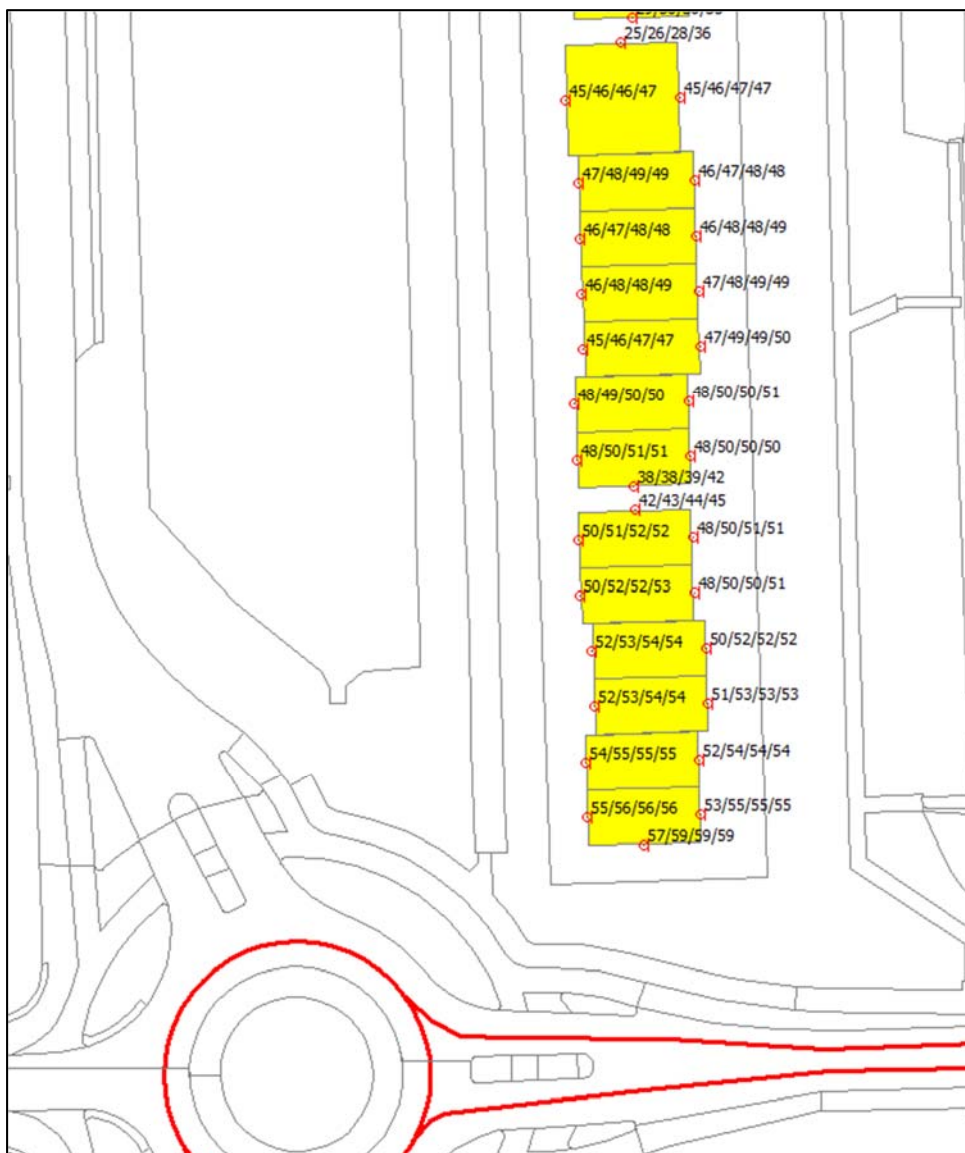
In figuur 14 zijn de gevels weergegeven voor de situatie met aanpassing van de kruising (rotonde) van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.1.2.



Figuur 14 Gevels (blauw) met geluidsbelasting > 48 dB t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg (met aanpassing kruising met Kanaalweg en Korte Kerkstraat)

De situatie met de aanpassing van de kruising van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is voor de woningen in bouwvlak D iets gunstiger dan de bestaande situatie. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 57 in plaats van 59 dB ter plaatse van de zuidgevel. Aan de westzijde is voor minder woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de bouwvlakken E en F heeft de aanpassing van de kruising geen invloed op de hoogte van de (afgeronde) geluidsbelasting.

In bijlage 5.1.3 en 5.1.4 zijn de resultaten opgenomen voor de situaties met de verkaveling conform het stedenbouwkundig plan voor de bestaande situatie respectievelijk de aangepaste kruising. Uit deze bijlagen volgt een vergelijkbaar resultaat als voor de bestemmingsgrenzen. Ook hier is in voor een hogere geluidsbelasting ten gevolge Aimé Bonnastraat - Hagenweg met de bestaande wegenstructuur. In figuur 15 en 16 zijn de resultaten weergegeven bij de woningen bouwvlak D respectievelijk E en F voor de bestaande wegenligging.



Figuur 15 Geluidsbelasting 2030 t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg (bestaande wegligging) - bouwvlak D



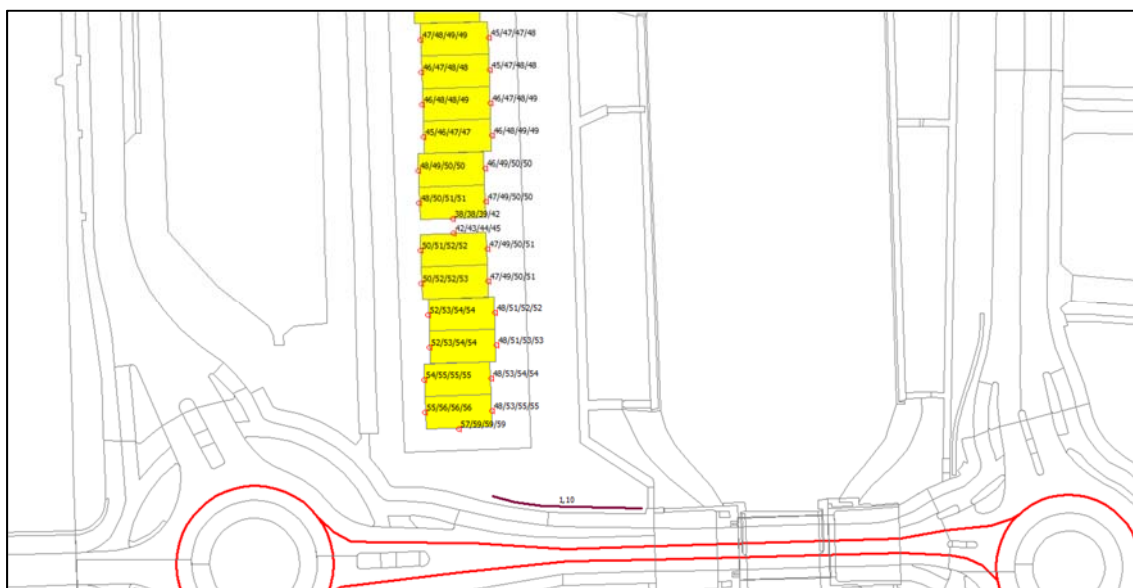
Figuur 16 Geluidsbelasting 2030 t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg (bestaande wegligging) –
bouwvlak E en F

Bouwvlak D

Uit de in figuur 15 opgenomen resultaten volgt dat voor 12 woningen binnen bouwvlak D sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Bij 9 van de 12 woningen is geen sprake van een geluidsluwe zijde (geluidsbelasting ≤ 48 dB). Bij 4 woningen is de geluidsbelasting op een beoordelingshoogte aan de tuinzijde (zijde Merwedekanaal) hoger dan 48 dB. Hierbij is er vanuit gegaan dat de tuinen op maaiveld worden gesitueerd. Indien de tuinen op gelijke hoogte met de dijk langs het Merwedekanaal worden aangelegd is er sprake van een ca. 1 tot 2 dB hoger geluidsniveau en wordt bij 10 woningen op tuinniveau niet voldaan aan een geluidsniveau van 48 dB.

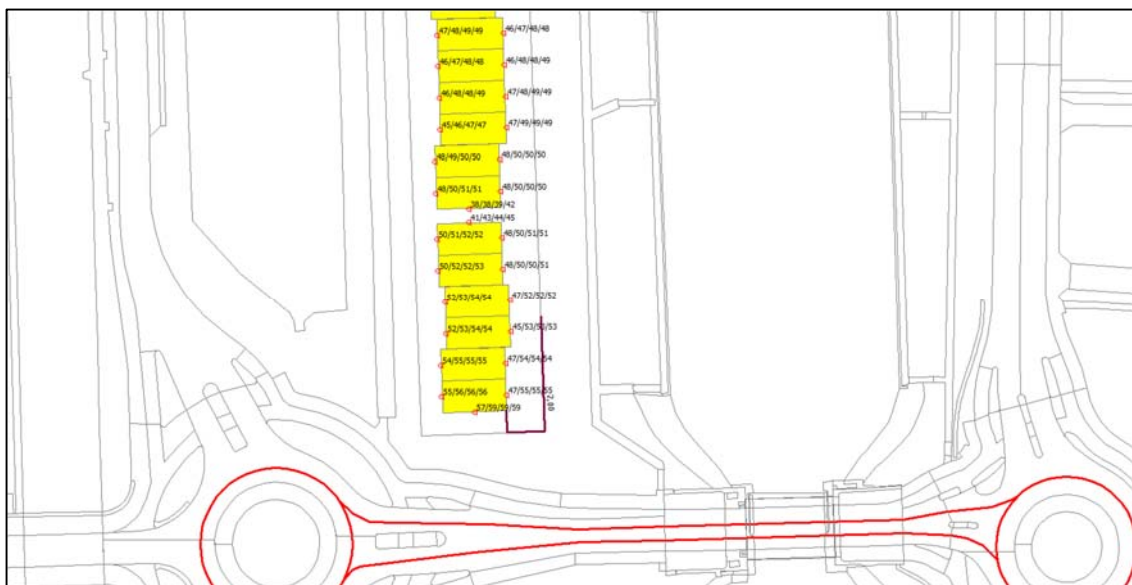
De geluidsbelasting ter plaatse van de zuidgevel van de zuidelijkste woning binnen bouwvlak D bedraagt 59 dB (bestaande wegligging – bij aanpassing kruising/wegligging is dit 57 dB) en ligt daarmee 11 dB boven de voorkeursgrenswaarde. Op grond van het gemeentelijk geluidsbeleid kan maximaal een ontheffing worden verleend tot 58 dB. Deze waarde wordt overschreden. Door de gevel als 'blinde' of 'dove' gevel uit te voeren kan de gevel voor de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten en bedraagt de geluidsbelasting bij de woningen binnen bouwvlak D maximaal 56 dB en is het vaststellen van een hogere waarde mogelijk indien wordt voldaan aan de criteria zoals opgenomen in het geluidsbeleid (zie paragraaf 2.3).

Het geluidsniveau bij de 12 woningen wordt bepaald door het verkeer op het wegvak tussen de Kanaalweg en Jan Blankenweg (incl. rotondes). Voor dit wegvak is de aanleg van een stiller wegdek niet mogelijk in verband met het optrekkende en afremmende verkeer tussen de rotondes. Daarnaast is het niet mogelijk om de brug over het Merwedekanaal een stiller wegdek aan te brengen. Voor de woningen is onderzocht welke afschermdende voorziening noodzakelijk is om de geluidsbelasting op tuinniveau te beperken tot 48 dB. Uit het onderzoek volgt dat een geluidsscherm met een hoogte van 1,10 meter, ten opzichte van de weg, en een lengte van 25 meter (zie figuur 17) noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB op tuinniveau, indien de tuinen zijn gelegen op maaiveldniveau (+2,7 meter N.A.P.).



Figuur 17 Geluidsbelasting 2030 t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg met geluidsscherm (l= 25 m/ h=1,1 m)

Indien de tuinen worden aangelegd op het niveau van de dijk langs Merwedekanaal (+3,7 meter N.A.P.) dan dient het geluidsscherm een hoogte te bezitten van 2,5 meter. Een scherm met deze hoogte zal ter plaatsen stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke en stedenbouwkundige aard. In dat geval kan een tuinmuur met hoogte van 2,0 meter en een lengte van 30 meter worden gerealiseerd bij de woningen (zie figuur 18). Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de tuinniveau.



Figuur 18 Geluidsbelasting 2030 t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg met tuinmuur (l= 30 m/ h=2,0 m)

In de situatie waarbij de kruising van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat wordt aangepast ontstaat de mogelijkheid de doorgaande rijstroken, tot aan de brug over het Merwedekanaal, te voorzien van een stiller wegdek, in de vorm van bijvoorbeeld SMA-NL5 of SMA-NL8G+. In dat geval kan met een lagere en/of kortere afscherming worden volstaan. De haalbaarheid van de maatregelen zal te zijner tijd nader moeten worden onderzocht op basis van het definitieve wegontwerp.

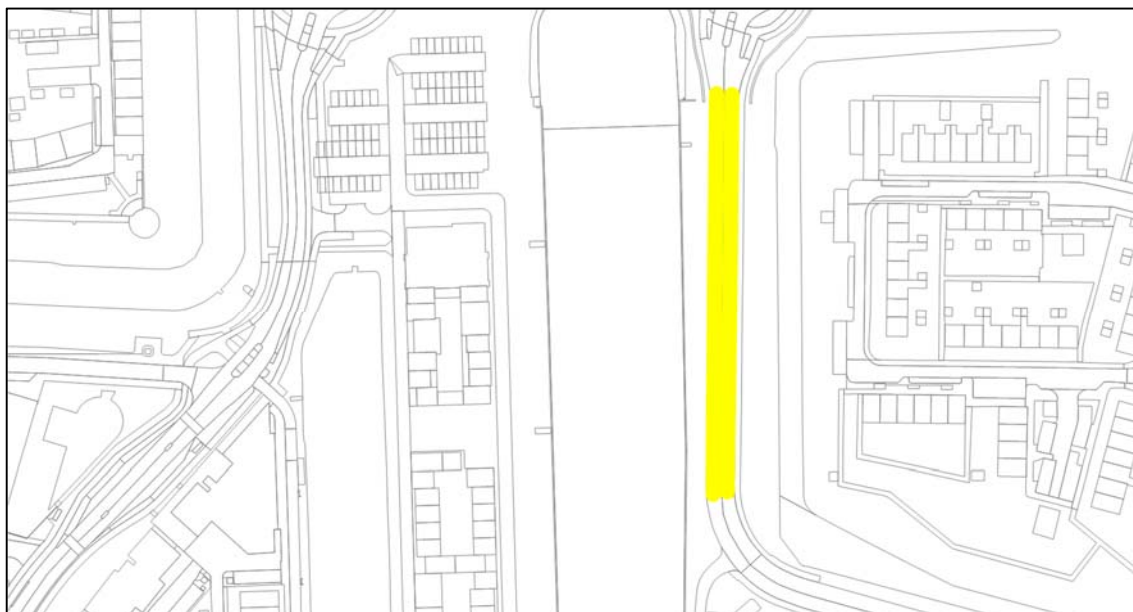
Om te kunnen voldoen aan de eis voor een geluidsluwe gevel is het noodzakelijk om een geluidsscherm met aanzienlijke hoogte te realiseren. Een hoog geluidsscherm zal op de betreffende locatie stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Uit het onderzoek volgt dat het voor de 12 woningen binnen bouwvlak D, waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet mogelijk is een volledige geluidsluwe gevel (alle verdiepingen) te realiseren. Wel is het mogelijk om de geluidsbelasting op tuinniveau te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde door plaatsing van een geluidsscherm met een hoogte van 1,1 meter langs de weg. Bij de realisatie van tuinen op dijkniveau kan dit door de realisatie van een 2,0 meter hoge tuinmuur op de kavelgrens van de woningen.

Bouwwlak E en F

Uit het onderzoek volgt dat bij de binnen bouwwlak E te realiseren 17 appartementen en 14 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 7 dB wordt overschreden. De overschrijding is < 10 dB, zodat een hogere waarde kan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de criteria zoals opgenomen in het gemeentelijk geluidsbeleid (zie paragraaf 2.3).

Ter plaatse van de oostgevel van de appartementen en woningen kan de geluidsbelasting worden verlaagd door de aanleg van een stiller wegdek (dunne deklaag type A of SMA-NL8G+) over een lengte van ca. 130 meter op de Hagenweg (zie figuur 19). Dit wegdek sluit aan op de aanwezige dunne deklaag type A op de Hagenweg.



Figuur 19 Maatregel: wegvak met stil wegdek (geel) op de Hagenweg



Figuur 20 Geluidsbelasting 2030 t.g.v. verkeer op Aimé Bonnastraat - Hagenweg met aanleg stil wegdek Hagenweg

Uit het onderzoek volgt dat de aanleg van een dunne deklaag type A zorgt voor een geluidsreductie van ca. 1 dB bij de woningen/appartementen aan de oostzijde van de bouwvlakken E en F. Binnen bouwvlak F wordt daarmee de geluidsbelasting bij slechts 5 woningen teruggebracht tot ten hoogste 48 dB.

De meerkosten voor de aanleg van dunne deklaag type A in plaats van een referentiewegdek (dicht asfaltbeton of SMA-NL11b) bedragen € 1,70/m². De extra onderhoudskosten ten opzichte van bedragen per jaar € 0,79/m². De totale extra kosten, gebaseerd op ca. 1.170 m², bedragen voor aanleg in combinatie met groot onderhoud ca. € 2.000,-. De jaarlijkse extra onderhoudskosten bedragen ca. € 925,-. Bij autonoom vervangen van het wegdek bedragen de aanlegkosten ca. € 14.300,- (gebaseerd op € 12,20/m²).

Gezien het beperkte effect van de maatregel (geluidsreductie ca. 1 dB en de afname van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is met 5), de aanlegkosten en de extra onderhoudskosten op langere termijn is de maatregel niet doelmatig.

Om te kunnen voldoen aan de eis voor een geluidsluwe gevel bij de appartementen in blok E is het noodzakelijk om geluidsschermen met aanzienlijke hoogte te realiseren. Hoge geluidsschermen zullen op de betreffende locatie stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Zonder het treffen van geluidsreducerende maatregelen is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. De vast te stellen hogere waarden betreffen in dat geval:

▪ Bouwvlak D:	1 woning	58 dB
	5 woningen	54 dB
	6 woningen	51 dB
▪ Bouwvlak E:	17 appartementen	55 dB
	14 woningen	54 dB
▪ Bouwvlak F:	8 woningen	50 dB

Indien op de Hagenweg een stil wegdek wordt aangelegd, neemt het aantal woningen binnen bouwvlak F af waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld af met 5 woningen.

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. De appartementen aan de noordzijde van bouwvlak E beschikken niet over een geluidsluwe gevel. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afschermende gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidsabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels. Bij de appartementen aan de zuidzijde kan mogelijk een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van de zuidgevel.

Bij de woningen in bouwvlak E en F kan een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van het binnenterrein. Bij de vormgeving en oriëntatie van de woningen dienen ongewenste geluidsreflecties zoveel mogelijk te worden vermeden. Voor balkons en loggia's die aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen in bouwvlak E.

In totaal dient, zonder het treffen van aanvullende geluidsreducerende of -beperkende maatregelen, voor 51 woningen/appartementen een hogere waarde te worden vastgesteld. Dit betreft ca. 28% van de totaal 184 te realiseren woningen. Hiermee wordt niet voldaan aan de inspanningsverplichting om voor maximaal 15% van de te realiseren woningen een hogere waarde vast te stellen. De oriëntatie van de woningen ten opzichte van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg maakt het echter onmogelijk om de 15%-doelstelling in de praktijk te halen.

4.1.2. Geluidsbelasting t.g.v. Jan Blankenweg - Brugstraat

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de route Jan Blankenweg - Brugstraat bedraagt maximaal 48 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlakken C en D. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.2.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.2.2 (verkaveling).

4.1.3. Geluidsbelasting t.g.v. Langendijk-Brugdijk-Lekdijk

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de route Langendijk-Brugdijk-Lekdijk bedraagt maximaal 47 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak A. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.3.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.3.2 (verkaveling).

4.1.4. Geluidsbelasting t.g.v. Kanaalweg-Zomerdijk (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de route Zomerdijk-Kanaalweg bedraagt maximaal 47 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak A. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.4.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.4.2 (verkaveling).

4.1.5. Geluidsbelasting t.g.v. Korte Kerkstraat (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Korte Kerkstraat bedraagt maximaal 41 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak D. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.5.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.5.2 (verkaveling).

4.1.6. Geluidsbelasting t.g.v. Lijnbaan (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Lijnbaan bedraagt maximaal 41 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak E. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.6.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.6.2 (verkaveling).

4.1.7. Geluidsbelasting t.g.v. ontsluitingswegen Sluiseiland (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de ontsluitingswegen naar de te realiseren woningen bedraagt maximaal 54 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak E. Ook bij de bestemmingsgrenzen van bouwvlak F en G wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De overschrijding beperkt zich tot de begane grond en 1^e verdieping. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.7.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.7.2 (verkaveling).

Door toepassing van een stille elementenverharding kan de geluidsbelasting me ca. 2 tot 3 dB worden gereduceerd. Hierdoor is er alleen aan de oostzijde van de bouwvlakken E, F en G als mede de zuidzijde van bouwvlak G nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, die vrijwel overal beperkt blijft tot de begane grond.

4.1.8. Geluidsbelasting t.g.v. parkeerterreinen (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de parkeerterreinen bedraagt maximaal 43 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak E. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 5.8.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.8.2 (verkaveling).

4.1.9. Geluidsbelasting t.g.v. alle wegen samen

De geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen samen, zonder de toepassing van de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder, zijn opgenomen in bijlage 5.9.1 (bestemmingsgrenzen) en bijlage 5.9.2 (verkaveling).

4.2. Geluidsbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen 2019 en 2030 bepaald bij de bestaande woningen in de directe omgeving van Sluiseiland. Waarbij eveneens is onderzocht of de aanpassing van de kruising van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Hierna worden afzonderlijk de effecten behandeld van de realisatie van Sluiseiland en de aanpassing van de kruising.

4.2.1. Effecten ontwikkeling Sluiseiland

De gecumuleerde geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer (met de toepassing van de aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) bij de bestaande woningen, in de directe omgeving van Sluiseiland, zijn bepaald voor de volgende situaties;

- Situatie 1: 2019 - huidig
- Situatie 2: 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging
- Situatie 3: 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging
- Situatie 4: 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging
- Situatie 5: 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat
- Situatie 6: 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Een samenvatting van de gecumuleerde geluidsbelastingen is opgenomen in bijlage 5.1. Daarnaast zijn in bijlage 6.1 vergelijkingen opgenomen voor de geluidsbelasting in de verschillende situaties. Uit deze vergelijkingen volgt:

- Door de autonome groei van het verkeer neemt de gecumuleerde geluidsbelasting met maximaal 0,5 dB toe, maar is er ook sprake van een afname tot 2,5 dB door het effectueren van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Kanaalweg en Brugdijk;
- De realisatie van Sluiseiland zorgt voor een maximale toename van de geluidsbelasting met 3,5 dB bij de woning Zomerdijk 23. Daar tegenover staat ook een afname van 1,5 dB bij Sluiseiland 10. Met uitzondering van de woning Zomerdijk 23 ligt de maximale toename op 0,7 dB;
- De aanpassing van de kruising/rotonde van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat leidt alleen bij de woning Korte Kerkstraat 27 tot een toename van de gecumuleerde geluidsbelasting met maximaal 0,4 dB. Bij de overige woningen is sprake van een afname van de gecumuleerde geluidsbelasting of blijft de gecumuleerde geluidsbelasting gelijk. In het algemeen leidt de aanpassing van de kruising/rotonde tot een lagere gecumuleerde geluidsbelasting.

Met uitzondering van Zomerdijk 23 is er geen sprake van een significante toename van de gecumuleerde geluidsbelasting (toename ≤ 1 dB). De toename bij Zomerdijk 23 wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren te weten:

- De lage geschatte verkeersintensiteit in de huidige situatie;
- De ontsluiting van het verkeer (inclusief de 1.250 m² publieke functie) van/naar bouwvlak A via de Zomerdijk;
- De geluidsreflectie tegen de bebouwing binnen bouwvlak A.

De aanleg van een stiller wegdek is niet effectief door de lage snelheid en de ligging nabij de kruising met de Kanaalweg, Brugdijk en Langendijk.

Een effectieve maatregel is het verplaatsen van de ontsluiting van bouwvlak A naar de Brugdijk.

Ook kunnen de gehanteerde uitgangspunten nader worden bezien.

- Maken de bezoekers van de publieke functie van de parkeervoorziening in bouwvlak A of parkeren ze op het nabij gelegen parkeerterrein aan de Kanaalweg?;
- Is de huidige intensiteit op de Zomerdijk correct ingeschat? Een verkeerstelling kan hierover uitsluitsel geven.

Mocht na een herijking van de uitgangspunten blijken dat er nog steeds sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting (≥ 2 dB) bij Zomerdijk 23 dan is het mogelijk aanvullende geluidwerende maatregelen te treffen om binnen de geluidsgevoelige ruimten van de woning te voldoen aan de 33 dB.

4.2.2. Effecten aanpassing kruising Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

In dit onderzoek zijn de effecten van de aanpassing van de kruising/rotonde van de Aimé Bonnastraat met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat onderzocht om te bepalen of deze aanpassing in de toekomst realiseerbaar is binnen de randvoorwaarden van de afdeling 4 'Reconstructies' van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" van de Wet geluidhinder. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage 6.2.

Door de gemeente Vianen is nagegaan voor welke woningen binnen de invloedssfeer van de te wijzigen wegen in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld in dB(A) of dB. De beschikbare hogere waarde besluiten zijn opgenomen in bijlage 1. In bijlage 1 is eveneens de omrekening opgenomen van de in het verleden vastgestelde hogere waarden in dB(A) naar de bijbehorende dB-waarde.

Het is (nog) niet mogelijk gebleken te achterhalen of in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld voor de realisatie van de woningen Klooster 5 t/m 19, Korte Kerkstraat 27 en Walsland 66 t/m 106, die binnen de directe invloedssfeer van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg liggen.

Voor de Korte Kerkstraat geldt op dit moment een maximumsnelheid van 30 k/uur, waardoor deze weg niet meer onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder valt. Dit zal in de toekomst eveneens gaan gelden voor de Kanaalweg. Voor beide wegen is wel de wijziging in geluidsbelasting bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Aimé Bonnastraat-Hagenweg

De resultaten van de reconstructietoets voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg zijn opgenomen in bijlage 6.2.1. In deze bijlage is een vergelijking gemaakt tussen de geluidsbelastingen voor de jaren 2019 en 2030 (incl. ontwikkeling Sluiseiland) en de vastgestelde hogere waarden voor de woningen Merenborch 2-36 en Rijsenborch 1-35 (58 dB(A)) als mede een bestemmingsvlak aan de Walraven I-straat (52 dB).

Uit het onderzoek volgt dat de er sprake is van een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1,29 dB ter plaatse van het bestemmingsvlak aan de Walraven I-straat. Deze toename is bepaald ten opzichte van de voor dit vlak vastgestelde hogere waarde van 52 dB. De werkelijke toename van de geluidsbelasting bedraagt ca. 0,9 dB.

Voor de woningen Merenborch 2-36 en Rijsenborch 1-35 bedraagt de toename van de geluidsbelasting ca. 0,7 dB. Dit komt overeen met de verwachte toename in geluidsbelasting door de groei van het verkeer.

Bij de woningen Klooster 5 t/m 19 en Korte Kerkstraat 27 varieert de toename van de geluidsbelasting van ca. 0,3 tot 1,1 dB.

Omdat de toename van de geluidsbelasting in alle gevallen < 1,50 dB is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De aanpassing van kruising/rotonde is daarmee uitvoerbaar binnen de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Kanaalweg-Zomerdijk

De resultaten van de reconstructietoets voor de Kanaalweg-Zomerdijk zijn opgenomen in bijlage 6.2.2. In deze bijlage is een vergelijking gemaakt tussen de geluidsbelastingen voor de jaren 2019 en 2030 (incl. ontwikkeling Sluiseiland).

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Kanaalweg-Zomerdijk alleen bij de woning Zomerdijk 23 in de toekomst de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Bij de woning Zomerdijk is sprake van een toename van de geluidsbelasting, ten opzichte van de huidige situatie (2019), met maximaal 3,29 dB. Deze toename is geen gevolg van de aanpassing van de Kanaalweg, maar een gevolg van de ontwikkeling van Sluiseiland. Een en ander is uitgebreid behandeld in de voorgaande paragraaf.

Voor de woningen langs de Kanaalweg is in het algemeen sprake van een afname van de geluidsbelasting tussen 2019 en 2030. Deze afname wordt veroorzaakt door een verlaging van de maximumsnelheid op de Kanaalweg van 50 naar 30 km/uur.

Korte Kerkstraat

De resultaten van de reconstructietoets voor de Korte Kerkstraat zijn opgenomen in bijlage 6.2.3. In deze bijlage is een vergelijking gemaakt tussen de geluidsbelastingen voor de jaren 2019 en 2030 (incl. ontwikkeling Sluiseiland).

Uit het onderzoek volgt een maximale toename van de geluidsbelasting met 0,47 dB bij de woning Korte Kerkstraat 27.

4.3. Geluidsbelasting ten gevolge van industrieterrein De Biezen - De Hagen

Ten zuiden van de Hagenweg is het gezondeerde industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' aanwezig. Door de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) is het onderzoek naar industrielawaai uitgevoerd.

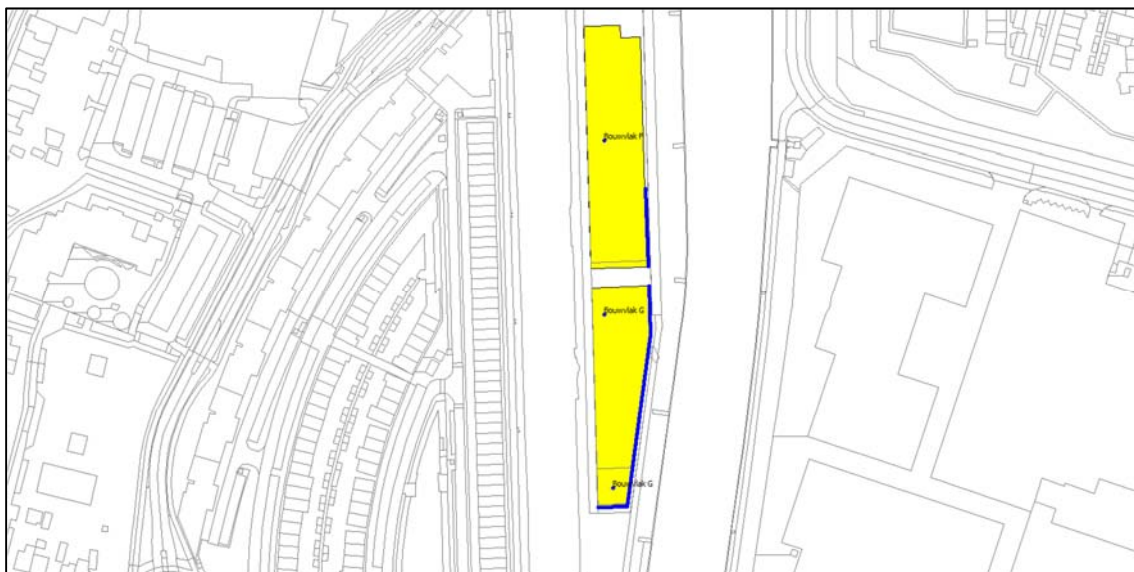
Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) tot maximaal 4 dB wordt overschreden aan de oost- en zuidzijde bij bouwvlak F en G. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden. In figuur 21 zijn de gevels weergegeven waar sprake is van een overschrijding.

De geluidsbelasting ter plaatse van bouwvlak F bedraagt maximaal 51 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 8 woningen. Bij bouwvlak G bedraagt de geluidsbelasting maximaal 54 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 22 woningen.

Aangezien het treffen van geluidsreducerende maatregelen om de geluidsbelastingen te reduceren niet reëel is, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. De vast te stellen hogere waarden betreffen in dat geval:

- Bouwvlak F: 8 woningen 51 dB(A)
- Bouwvlak G: 22 woningen 54 dB(A)

Voor de betrokken woningen voldoet de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.



Figuur 21 Geveldelen (blauw) met geluidsbelasting > 50 dB(A) t.g.v. industrieterrein 'De Biezen - De Hagen'

In totaal dient voor 30 woningen/appartementen een hogere waarde te worden vastgesteld. Dit betreft ca. 16% van de totaal 184 te realiseren woningen. Hiermee wordt niet voldaan aan de inspanningsverplichting om voor maximaal 15% van de te realiseren woningen een hogere waarde vast te stellen. De oriëntatie van de woningen ten opzichte van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg maakt het echter onmogelijk om de 15%-doelstelling in de praktijk te halen.

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. Uit het onderzoek op basis van de verkaveling volgt dat de woningen binnen de bouwvakken F en G beschikken over een geluidsluwe gevel (geluidsbelasting < 50 dB(A)) aan het binnenterrein. Voor de aan de zuidzijde van bouwvlak G te realiseren appartementen is hiervan geen sprake. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afschermende gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.

Voor balkons en loggia's die bij de woningen in bouwvlak F en G aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is naast het equivalente geluidniveau ook de maximale geluidniveaus (piekbelastingen) van belang. Uit de berekeningen van het zonebewakingsmodel blijkt dat de maximale geluidniveaus als gevolg van de aanwezige bedrijven de waarde van 60 dB(A) in de nachtperiode niet overschrijdt. Daarmee leveren de maximale geluidniveaus geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling uit het bestemmingsplan.

4.4. Geluidsbelasting ten gevolge van scheepvaart Merwedekanaal

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen voor het jaar 2030 bepaald op basis van de door Rijkswaterstaat berekende geluidscontouren op een hoogte van 4,0 meter. De contouren ter hoogte van Sluiseiland zijn weergegeven in figuur 22 en 23.



Figuur 22 Geluidscontouren scheepvaart Merwedekanaal ter hoogte van bouwvlak A t/m D (licht groen - 43 dB(A) en donker groen - 48 dB(A))



Figuur 23 Geluidscontouren scheepvaart Merwedekanaal ter hoogte van bouwvlak E, F en G (licht groen - 43 dB(A), donker groen - 48 dB(A) en oranje - 53 dB(A))

Uit de figuren 22 en 23 volgt dat de bouwvlakken A t/m D een maximale geluidsbelasting ondervinden van 48 dB(A) op de oostzijde van de bouwvlakken. Ter plaatse van bouwvlak F en G varieert de geluidsbelasting van 49 dB(A) tot maximaal 52 dB(A). De geluidniveaus ten gevolge van het scheepvaartlawaaï zijn zodanig dat er in beperkte mate (tot ca. 5%) sprake kan zijn van ernstige gehinderden.

De aanwezige sluis in het Merwedekanaal is in gebruik van 6 uur tot 22 uur op werkdagen en op zaterdag van 7 uur tot 19 uur. Dit betekent dat scheepvaartbewegingen op het Merwedekanaal met name dag- en avondperiode plaatsvinden.

Door afscherming van de tussenliggende bebouwing zal de geluidsbelasting aan de westzijde van de bouwvlakken 10 à 15 dB(A) lager zijn dan aan de oostzijde.

4.5. Cumulatie

In hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is voorgeschreven hoe het effect van verschillende geluidbronnen dient te worden bepaald.

Deze rekenmethode dient te worden toegepast indien er sprake is van de blootstelling aan meer dan één geluidbron. Hierbij dient allereerst te worden vastgesteld of er sprake is van een relevante blootstelling aan meerdere geluidbronnen. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden geluidsbronnen wordt overschreden.

In het rapport 'Geluidseffecten scheepvaartlawaaï, metingen, literatuurstudie en ontwikkeling rekentool' is aangegeven dat de hinderlijkheid voor scheepvaartlawaaï ligt tussen weg- en railverkeerlawaaï. Bij het berekenen van de gecumuleerde geluidsbelasting (L_{CUM}) is om die reden de omrekening aangehouden voor wegverkeerslawaaï.

Voor het industrielawaaï zijn de geluidsbelastingen overgenomen uit het rapport naar industrielawaaï van de ODRU (zie paragraaf 4.3).

Voor scheepvaartlawaaï is een inschatting gemaakt van de optredende geluidsbelasting ter plaatse van de bouwvlakken op basis van de geluidcontouren langs het Merwedekanaal (zie paragraaf 4.4). Daarbij is aangenomen dat op de niet naar het Merwedekanaal gekeerde zijden de geluidsbelastingen met 3 dB zijn verminderd op de zijkant en 10 dB op de achterzijde van de bouwvlakken.

Indien er op geen van de zijden van de bouwvlakken een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt vanwege wegverkeerslawaaï of industrielawaaï, is formeel geen cumulatie van de verschillende geluidsoorten benodigd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is voor de bouwvlakken de cumulatieve geluidsbelasting berekend vanwege het wegverkeerslawaaï, scheepvaartlawaaï en industrielawaaï. In bijlage 7 is deze berekening opgenomen. Daarbij voor wegverkeerslawaaï geen rekening gehouden met de reductie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder.

Uit de berekening blijkt dat voor de bouwvlakken de gecumuleerde geluidsbelasting van de verschillende geluidbronnen varieert van 41 dB tot 64 dB (zonder reductie). Over het algemeen is het wegverkeerslawaaï de dominante geluidbron. Ter plaatse van de oost- en zuidzijde van bouwvlak E, F en G is enig cumulatief effect vanwege het industrie- en scheepvaartlawaaï aanwezig.

De maximale geluidsbelasting zonder reductie artikel 110g Wet geluidhinder is lager dan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï in stedelijk gebied van 68 dB (eveneens zonder reductie artikel 110g Wet geluidhinder). Geconcludeerd wordt dat de cumulatie van de verschillende geluidbronnen niet leidt tot onaanvaardbare geluidsbelastingen.

Bij het vaststellen van de hogere waarden dient bij door de gemeente Vianen een oordeel te worden gegeven met betrekking tot de optredende cumulatieve geluidsbelastingen.

5. Conclusies

Hierna wordt ingegaan op de effecten van de ontwikkeling van Sluiseiland op de geluidsbelastingen bij de te realiseren woningen (paragraaf 5.1) en bij de bestaande woningen (paragraaf 5.2).

5.1. Woningen Sluiseiland

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de volgende wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai overschrijdt:

- Aimé Bonnastraat - Hagenweg – bouwvlakken D, E en F (50 km/uur);
- Ontsluitingsweg zuidelijk deel - bouwvlakken E, F en G (30 km/uur).

Daarnaast overschrijdt de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein 'De Biezen - De Hagen' de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor industrielawaai, ter plaatse van de bouwvlakken F en G.

Ter plaatse van de bouwvlakken E, F en G is er eveneens sprake van een verhoogd geluidsniveau ten gevolge van de scheepvaart op het merwedekanaal.

Wegverkeer Aimé Bonnastraat-Hagenweg

De geluidsbelasting ten gevolge van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de bouwvlakken D, E en F.

Toets aan gemeentelijk geluidsbeleid

Bouwvlak D

Het geluidsniveau bij de 12 woningen waarvoor een hogere waarde benodigd is, wordt bepaald door het verkeer op het wegvak tussen de Kanaalweg en Jan Blankenweg (incl. rotondes). Voor dit wegvak is de aanleg van een stiller wegdek niet mogelijk in verband met het optrekkende en afremmende verkeer tussen de rotondes. Daarnaast is het niet mogelijk om de brug over het Merwedekanaal een stiller wegdek aan te brengen.

Ter plaatse van de zuidgevel van bouwvlak D bedraagt de geluidsbelasting met de huidige wegligging 59 dB. Deze geluidsbelasting is meer dan 10 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde + 10 dB, zodat niet wordt voldaan aan de eis in het gemeentelijk geluidsbeleid voor het toekennen van een hogere waarde. Om aan het geluidsbeleid te kunnen voldoen dient de gevel blind of doof te worden uitgevoerd, zodat beoordeling op grond van de Wet geluidhinder achterwege kan blijven. Bij een toekomstige aanpassing van de kruising/rotonde met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat kan de geluidsbelasting op deze gevel afnemen tot 57 dB en wordt wel voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

Niet alle woningen binnen bouwvlak D waar een hogere waarde voor benodigd is beschikken niet over een geluidsluwe gevel (gevel met geluidsbelasting ≤ 48 dB) en voldoen daarmee niet aan het gemeentelijk geluidsbeleid voor het verlenen van een hogere waarde. Wel is het mogelijk door aanvullende maatregelen in de vorm van een geluidsscherm langs de weg (hoogte 1,1 meter en lengte 25 meter) of een tuinmuur op de kavelgrens (hoogte 2,0 meter en lengte 30 meter) de geluidsbelasting op tuinniveau te reduceren tot 48 dB.

Hogere geluidsschermen langs de weg stuiten ter plaatse op overwegende bezwaren van landschappelijke en stedenbouwkundige aard.

Voor de woningen in bouwvlak D kan alleen een hogere waarde worden verleend indien wordt afgeweken van het gemeentelijk geluidsbeleid. Dit is mogelijk indien er fundamentele en gemotiveerde bezwaren zijn.

Bouwvlak E en F

Door de aanleg van een dunne deklaag type A op de Hagenweg overeen lengte van ca. 130 meter, tussen de rotonde en de bocht, kan de geluidsbelasting ter plaatse van de oostgevel worden verlaagd met ca. 1 dB. Dit zorgt er voor dat bij 5 woningen binnen bouwvlak F geen sprake meer is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Deze maatregel is gezien het effect niet doelmatig.

Om te kunnen voldoen aan de eis voor een geluidsluwe gevel bij de appartementen in blok E is het noodzakelijk om geluidsschermen met aanzienlijke hoogte te realiseren. Hoge geluidsschermen zullen op de betreffende locatie stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. De appartementen aan de noordzijde van bouwvlak E beschikken niet over een geluidsluwe gevel. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afschermdende gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidsabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels. Bij de appartementen aan de zuidzijde kan mogelijk een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van de zuidgevel.

Bij de woningen in bouwvlak E en F kan een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van het binnenterrein. Bij de vormgeving en oriëntatie van de woningen dienen ongewenste geluidsreflecties zoveel mogelijk te worden vermeden. Voor balkons en loggia's die aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen in bouwvlak E.

Vaststellen hogere waarde

In verband hiermee dient voor de volgende woningaantallen per bouwvlak een hogere grenswaarde te worden vastgesteld voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg:

- | | | |
|---------------|------------------|-------|
| ▪ Bouwvlak D: | 1 woning | 58 dB |
| | 5 woningen | 54 dB |
| | 6 woningen | 51 dB |
| ▪ Bouwvlak E: | 17 appartementen | 55 dB |
| | 14 woningen | 54 dB |
| ▪ Bouwvlak F: | 8 woningen | 50 dB |

I

n totaal dient, zonder het treffen van aanvullende geluidsreducerende of -beperkende maatregelen, voor 51 woningen/appartementen een hogere waarde te worden vastgesteld. Dit betreft ca. 28% van de totaal 184 te realiseren woningen. Hiermee wordt niet voldaan aan de inspanningsverplichting om voor maximaal 15% van de te realiseren woningen een hogere waarde vast te stellen. De oriëntatie van de woningen ten opzichte van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg maakt het echter onmogelijk om de 15%-doelstelling in de praktijk te halen.

Wegverkeer Ontsluitingsweg zuidelijk deel (30 km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de ontsluitingsweg naar de te realiseren woningen/appartementen binnen bouwvlak E, F en G bedraagt maximaal 54 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak E. Ook bij de bestemmingsgrenzen van bouwvlak F en G wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De overschrijding beperkt zich tot de begane grond en 1^e verdieping.

Door toepassing van een stille elementenverharding kan de geluidsbelasting met ca. 2 tot 3 dB worden gereduceerd. Hierdoor is er alleen aan de oostzijde van de bouwvlakken E, F en G als mede de zuidzijde van bouwvlak G nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, die vrijwel overal beperkt blijft tot de begane grond.

Omdat de weg niet valt onder het regime van de Wet geluidhinder behoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld.

Industrieterrein 'De Biezen - De Hagen'

Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) tot maximaal 4 dB wordt overschreden aan de oost- en zuidzijde bij bouwvlak F en G. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

De geluidsbelasting ter plaatse van bouwvlak F bedraagt maximaal 51 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 8 woningen. Bij bouwvlak G bedraagt de geluidsbelasting maximaal 54 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 22 woningen.

Aangezien het treffen van geluidsreducerende maatregelen om de geluidsbelastingen te reduceren niet reëel is, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. De vast te stellen hogere waarden betreffen in dat geval:

- | | | |
|---------------|-------------|----------|
| ▪ Bouwvlak F: | 8 woningen | 51 dB(A) |
| ▪ Bouwvlak G: | 22 woningen | 54 dB(A) |

Voor de betrokken woningen voldoet de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Toets gemeentelijk geluidsbeleid

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. Uit het onderzoek op basis van de verkaveling volgt dat de woningen binnen de bouwvakken F en G beschikken over een geluidsluwe gevel (geluidsbelasting < 50 dB(A)) aan het binnenterrein. Voor de aan de zuidzijde van bouwvlak G te realiseren appartementen is hiervan geen sprake. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afschermende gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.

Voor balkons en loggia's die bij de woningen in bouwvlak F en G aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen.

Scheepvaartlawaaï Merwedekanaal

Ter plaatse van bouwvlak F en G varieert de geluidsbelasting van 49 dB(A) tot maximaal 52 dB(A). De geluidsniveaus ten gevolge van het scheepvaartlawaaï zijn zodanig dat er in beperkte mate (tot ca. 5%) sprake kan zijn van ernstige gehinderden.

5.2. Bestaande woningen

Onderzocht is welke effecten op de geluidsbelasting zijn te verwachten ten gevolge van;

- Ontwikkeling Sluiseiland;
- Aanpassing kruising Aimé Bonnastraat met Kanaalweg en Korte kerkweg

Effecten ontwikkeling Sluiseiland

Uit het onderzoek volgt dat met uitzondering van Zomerdijk 23 is er geen sprake van een significante toename van de gecumuleerde geluidsbelasting (toename ≤ 1 dB) door de ontwikkeling van Sluiseiland. De toename bij Zomerdijk 23 wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren te weten:

- De lage geschatte verkeersintensiteit in de huidige situatie;
- De ontsluiting van het verkeer (inclusief de 1.250 m² publieke functie) van/naar bouwvlak A via de Zomerdijk;
- De geluidsreflectie tegen de bebouwing binnen bouwvlak A.

De aanleg van een stiller wegdek is niet effectief door de lage snelheid en de ligging nabij de kruising met de Kanaalweg, Brugdijk en Langendijk.

Een effectieve maatregel is het verplaatsen van de ontsluiting van bouwvlak A naar de Brugdijk.

Ook kunnen de gehanteerde uitgangspunten nader worden bezien.

- Maken de bezoekers van de publieke functie van de parkeervoorziening in bouwvlak A of parkeren ze op het nabij gelegen parkeerterrein aan de Kanaalweg?;
- Is de huidige intensiteit op de Zomerdijk correct ingeschat? Een verkeerstelling kan hierover uitsluitsel geven.

Mocht na een herijking van de uitgangspunten blijken dat er nog steeds sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting (≥ 2 dB) bij Zomerdijk 23 dan is het mogelijk aanvullende geluidwerende maatregelen te treffen om binnen de geluidsgevoelige ruimten van de woning te voldoen aan de 33 dB.

Effecten aanpassing kruising Aimé Bonnastraat met Kanaalweg en Korte Kerkstraat

Uit het onderzoek volgt dat, op basis van de beschikbare hogere waarden, de aanpassing van de kruising niet leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg. De toename van de geluidsbelasting is $< 1,50$ dB.

De toename van de geluidsbelasting door de aanpassing van de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is eveneens $< 1,50$ dB.

Een toekomstige aanpassing van de kruising/rotonde is daarmee uitvoerbaar binnen de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Te zijner tijd zal op basis van een definitief wegontwerp een nader onderzoek dienen plaats te vinden.

Bijlagen >>>



provincie **HOLLAND**
ZUID

DIRECTIE WATER EN MILIEU
afdeling Lucht, Veiligheid en
Geluid

CONTACTPERSOON

E. Schepers

DOORKIESNUMMER

070 - 441 61 34

E-MAIL

schepers-e@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 26

WEBSITE

www.pzh.nl

Tram 1 en 9 en bus 18, 67,

88 en 90 stoppen

bij het provinciehuis.

Vanaf station Den Haag CS

is het tien minuten lopen.

De parkeerruimte voor

auto's is beperkt.

GEMEENTE VIANEN
Ingekomen
d.d. 20 APR. 1999
Commissie
Advisie
P20

Burgemeester en Wethouders
van VIANEN

GEMEENTE VLIST
NR: CODE
Ingekomen 16 APR. 1999
from az fin giv jci burgerij
seer bgm b&w raad onlv bev.

ONS KENMERK

DWM/170856A

UW KENMERK

-

BIJLAGEN

-

DATUM

15 APR. 1999

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 25 maart 1999

Op 19 februari 1999 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Vianen een verzoek ontvangen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor circa 325 nieuw te bouwen woningen in de zones van het industrieterrein De Hagen en De Biezen, de Aimé-Bonnastraat, Korte Kerkstraat, Jan Blankenweg en Rijksweg A2. De woningen behoren tot het bestemmingsplan Blankenborch/-Sluiseiland in de kern van Vianen.

De beoordeling van het verzoek

Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van nieuwe woningen op het bedrijventerrein Centrum. Dit bedrijventerrein maakt momenteel nog deel uit van een groter industrieterrein waaromheen een zone als bedoeld in artikel 53 van de Wet geluidhinder is vastgesteld. De woningen worden geprojecteerd in de te wijzigen zone rond de overblijvende delen van het gezoneerde terrein, namelijk De Hagen en De Biezen.

In het bij het verzoek behorende akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting van de woningen bepaald op basis van de aan de vergunningen Wet milieubeheer en de diverse besluiten op grond van dezelfde wet te ontlelen rechten van de bedrijven. Deze geluidsbelasting overschrijdt ter hoogte van geen van de woningen een waarde van 55 dB(A). Omwille van de flexibiliteit is verzocht om deze waarde voor een groter aantal woningen vast te stellen.

Het verzoek geeft ons voor het overige geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Conclusie

Het voorgaande geeft ons aanleiding om de hogere grenswaarden conform het verzoek vast te stellen.

Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op Hoofdstuk V en VI van de Wet geluidhinder, hebben wij de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

bestemming		geluidsbron	hogere grenswaarde in dB(A)
omschrijving	aantal		
woningen bestemmingsplan Blankenborch/Sluiseiland te Vianen	50	industrieterrein De Hagen/De Biezen	55
	150	Aimé-Bonnastraat	58
	50	Korte Kerkstraat	60
	60	Jan Blankenweg	55
	15	Rijksweg A2	52

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden indien de hogere grenswaarde van de woning meer dan 55 dB(A) bedraagt.

Kanttekeningen

Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekeningen:

- met het industrieterrein wordt bedoeld het industrieterrein zoals oorspronkelijk vastgesteld in het zonebesluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 16 november 1990, kenmerk DWM/16681;
- de hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï zijn vastgesteld inclusief de correctie overeenkomstig artikel 103 van de Wet geluidhinder;
- de planvoorschriften en/of plankaart van het eventueel hiermee samenhangende bestemmingsplan dienen voldoende waarborgen te bevatten tegen het overschrijden van de (hogere) grenswaarden;
- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Tot de kring van belanghebbenden worden in ieder geval gerekend de verzoeker en de (toekomstige) eigenaren en bewoners. Personen die hier niet toe behoren, verzoeken wij om in het bezwaarschrift toe te lichten op welke wijze hun belang rechtstreeks bij het besluit is betrokken.

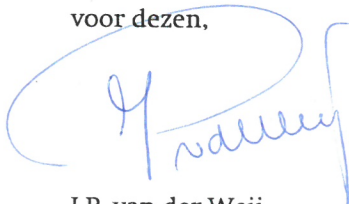
ONS KENMERK

DWM/170856A

PAGINA 3/3

Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.P. van der Weij', is written over a large, loopy blue circular mark.

J.P. van der Weij,
hoofd bureau Geluid

Verzonden:

AFSCHRIFT AAN

- de regionale inspecteur van de Inspectie Milieuhygiëne Zuid-West, Postbus 5312, 2280 HH Rijswijk;
- Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, afdeling VIM, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam.

BESLUIT HOGERE WAARDEN

Besluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in artikel 110a Wet geluidhinder

gemeente	Gemeente Vianen			
bestemmingsplan	Bestemmingsplan 'Vijfheerenlanden'			
kadastrale aanduiding	n.t.b.			
rijkscoördinaten	Locatie 1:	x:	135534	y: 445043
	Locatie 2:	x:	135510	y: 445090
	Locatie 3:	x:	135286	y: 444995
	Locatie 4:	x:	135224	y: 444946
kenmerk	Z-2014-08048 / 17131			
datum	16 maart 2015			
behandeld door	mevrouw B. Jaeqx			
telefoon	(088) 022 50 14			
aantal pagina's	5 (inclusief deze pagina)			
aantal bijlagen	BIJLAGE 1 – Figuren			

achtergrond

Besluit tot vaststelling van hogere waarden dan de voorkeurswaarde in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Vijfheerenlanden' in Vianen.

aanleiding

De wijk Vijfheerenlanden in Vianen wordt geherstructureerd. Naast de renovatie van de bestaande gebouwen worden in de wijk nieuwe woningen gerealiseerd. De flat Goudhaver zal worden gesloopt en worden vervangen door twee kleinere bouwblokken (locatie 1 en 2). Op de kop van de flat Kruisdistel wordt een bebouwingsaccent toegevoegd (locatie 3) en aan de Hoekstraat wordt een nieuw bouwblok gerealiseerd (locatie 4). De nieuwe woningen kunnen niet gerealiseerd worden binnen het vigerende bestemmingsplan. Om het plan mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Vijfheerenlanden' opgesteld.

Het bestemmingsplan is getoetst aan de Wet geluidhinder. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluidsniveau op de gevels van de nieuwe woningen, vanwege het wegverkeer op de Willem van Duvenvoordestraat, de Jan Blankenweg / Hagenweg en de rijksweg A27, hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde die genoemd is in de Wet geluidhinder. Voordat de gemeente het bestemmingsplan kan vaststellen, moet ontheffing worden verleend van de voorkeurswaarde. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ontheffing te verlenen van deze voorkeurswaarde.

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten mee te werken aan het nieuwe bestemmingsplan. Dit betekent dat ambtshalve is besloten om een hogere waarden procedure op te starten.

besluit

Wij hebben besloten om op basis van artikel 110a van de Wet geluidhinder de volgende hoogst toelaatbare waarden vast te stellen:

Locatie 1 – circa 26 appartementen				
gevel	ontvanger-punt	ontvangerhoogte	geluidsbelasting	weg
noordgevel	002	1,5 / 4,5 / 7,5 m	51 / 53 / 54 dB	Rijksweg A27
		10,5 / 13,5 / 16,5 m	54 / 54 / 54 dB	
	002	1,5 / 4,5 / 7,5 m	50 / 50 / 50 dB	Willem van Duvenvoordestraat
		10,5 / 13,5 / 16,5 m	50 / 49 / 49 dB	
	003	1,5 / 4,5 / 7,5 m	-- / 51 / 50 dB	Rijksweg A27
		10,5 / 13,5 / 16,5 m	50 / 51 / 51 dB	
oostgevel	001	1,5 / 4,5 / 7,5 m	54 / 56 / 56 dB	Rijksweg A27
		10,5 / 13,5 / 16,5 m	56 / 56 / 56 dB	
	001	1,5 / 4,5 / 7,5 m	53 / 54 / 53 dB	Willem van Duvenvoordestraat
		10,5 / 13,5 / 16,5 m	53 / 53 / 52 dB	

Locatie 2 – maximaal 12 appartementen				
gevel	ontvanger-punt	ontvangerhoogte	geluidsbelasting	weg
oostgevel	006	1,5 / 4,5 / 7,5 / 10,5 m	-- / 51 / 51 / 51 dB	Rijksweg A27
zuidgevel	007	1,5 / 4,5 / 7,5 / 10,5 m	-- / 51 / 52 / 52 dB	Rijksweg A27
	008	1,5 / 4,5 / 7,5 / 10,5 m	-- / 50 / 50 / 50 dB	Rijksweg A27

Locatie 4 – maximaal 7 grondgebonden woningen				
gevel	ontvanger-punt	ontvangerhoogte	geluidsbelasting	weg
westgevel	018	1,5 / 4,5 / 7,5 m	50 / 52 / 52 dB	Jan Blankenweg / Hagenweg

Opmerkingen:

1. De exacte invulling van het plangebied is nog niet bekend. Het aantal appartementen en woningen is gebaseerd op de plankaart en op de toelichting op het bestemmingsplan.
2. Locatie 3 en locatie 4 liggen buiten de geluidszone van de rijksweg A27. Voor deze locaties zijn geen hogere waarden vanwege de rijksweg verleend.
3. De hogere waarden worden onder voorwaarden verleend.

Het besluit wordt, zodra dit onherroepelijk is geworden, zo spoedig mogelijk ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster.

voorwaarden

Aan dit besluit zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- Er dienen maatregelen getroffen te worden om de waarde binnen de woningen bij gesloten ramen terug te brengen tot de in de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder of het Bouwbesluit vastgestelde binnenwaarden.
Bij de bepaling van de geluidsisolatie van de gevels moet rekening gehouden worden met de cumulatie van alle akoestisch relevante bronnen. Deze gecumuleerde geluidsbelastingen zijn in bijlage 3 van het akoestisch onderzoek van Alcedo bv opgenomen. Het akoestisch onderzoek naar de karakteristieke geluidswering van de gevels moet bij de aanvraag om omgevingsvergunning gevoegd worden.
- Bij de uitwerking van het plangebied dient rekening gehouden te worden met de gemeentelijke voorwaarden aan maatregelen van akoestische aard bij de ontvanger, opgenomen in bijlage 4 van de beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder (betreft de voorwaarden: geluidsluwe gevel, indeling woning, buitenruimte en geluidsabsorberende plafonds onder balkons). Deze toetsing dient bij de aanvraag om omgevingsvergunning uitgevoerd te worden.

Naast dit besluit maken onderdeel uit van deze beslissing:

- Verzoekformulier hogere waarden met kenmerk Z-2014-08048 / 12422 en datum 4 november 2014.
- 'Herstructureringsplan Vijfheerenlanden te Vianen - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï' van Alcedo bv met rapportnummer 20134306.R01.V01 en datum 3 december 2013.
- Bijlage wegverkeerslawaaï met kenmerk Z-2014-08048 / 12424 en datum 4 november 2014.

overwegingen

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat, op de gevels van de nieuwe woningen, de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder zal worden overschreden. Het toepassen van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidsbelasting tot de voorkeurswaarde, ontmoet overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

De Wet geluidhinder geeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid om binnen de grenzen van de gemeente een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen.

Het vaststellen van de hogere waarden voor het bestemmingsplan is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder. Het plan kan bij een goede invulling voldoen aan de eisen en inspanningsverplichtingen die gesteld worden in deze beleidsregel.

Conform bijlage 2 van de beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder kan de situatie als 'woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op' en 'woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing' worden beschreven.

De nadelen van een hoog geluidsniveau zullen (gedeeltelijk) gecompenseerd worden door akoestische maatregelen bij de ontvanger. Door deze maatregelen zal het hogere geluidsniveau als minder hinderlijk worden ervaren.

rechtsbescherming

Het ontwerp van dit besluit en alle op het besluit betrekking hebbende stukken zijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht van 12 november 2014 tot en met 23 december 2014 ter inzage gelegd. De ter inzage legging is op 11 november 2014 gepubliceerd op de gemeentepagina in Het Kontakt. Gedurende de inzagetermijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze tegen het ontwerpbesluit kenbaar te maken aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vianen, p/a Omgevingsdienst regio Utrecht.

In deze periode zijn geen zienswijzen ontvangen.

Het voorgaande leidt niet tot een gewijzigd inzicht over de vaststelling van hogere waarden voor het bestemmingsplan. Het besluit hogere waarden is hiermee vastgesteld.

beroep

Tegen het besluit tot vaststelling van hogere waarden kan door degene(n) wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, primair degenen die zienswijzen tegen het ontwerpbesluit hogere waarden hebben ingebracht, beroep worden ingesteld bij Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te 's-Gravenhage (artikel 8.6 van de Algemene wet bestuursrecht juncto hoofdstuk 2 van Bijlage 2).

Het beroep moet worden ingesteld binnen zes weken na de dag van de bekendmaking van dit besluit.

Voor het instellen van beroep zijn griffierechten verschuldigd. Hierover ontvangt de indiener nader bericht van de Raad van State.

afschriften

Een afschrift van dit besluit wordt verzonden aan:

1. Gemeente Vianen, Ruimtelijke Ordening & Projecten;
2. LEKSTEDewonen;
3. Rijkswaterstaat Utrecht, Cluster Kennis W.V.P.K.

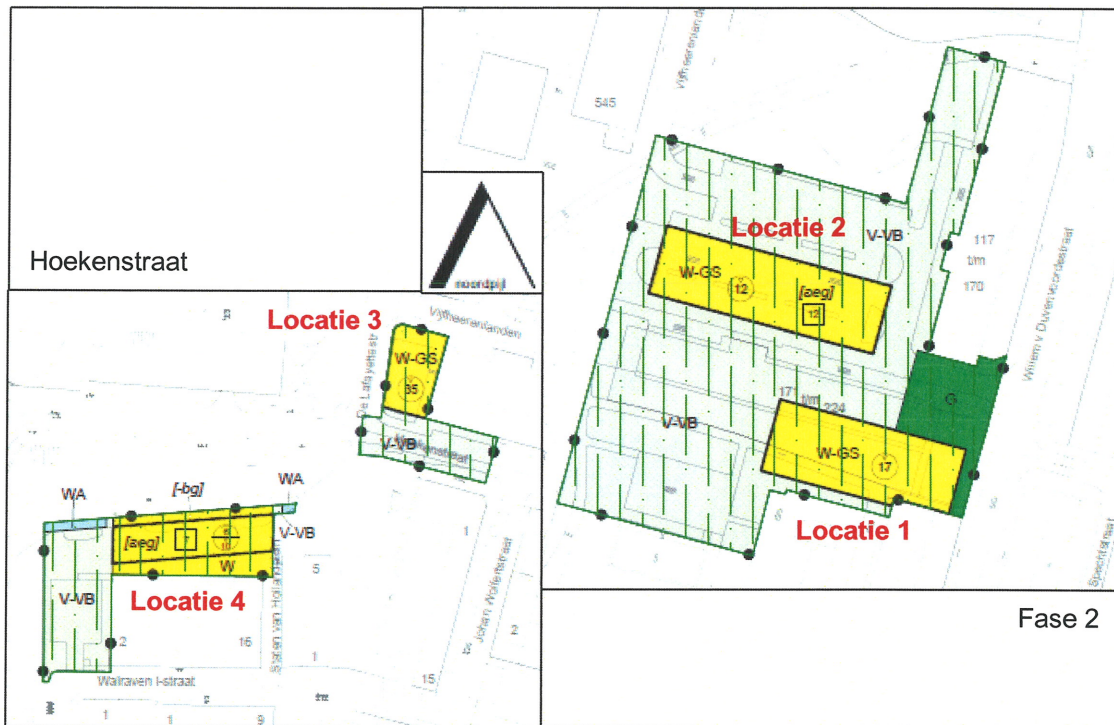
Hoogachtend,

namens burgemeester en wethouders van de gemeente Vianen,

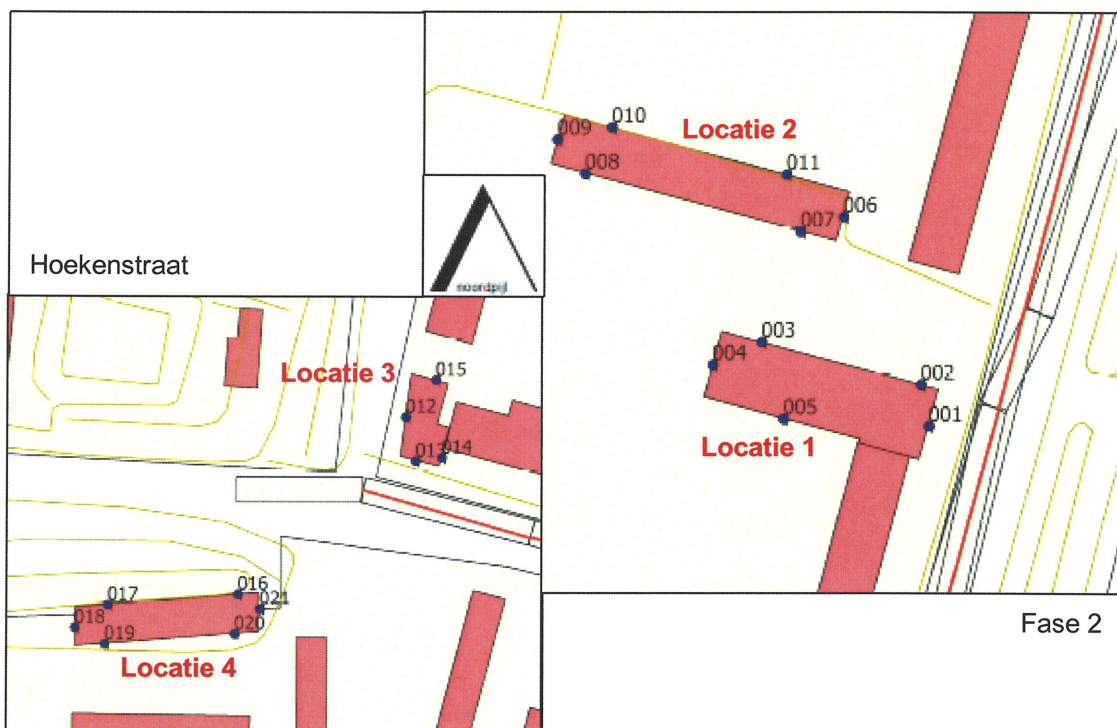


drs. J. Post
directeur

BIJLAGE 1 – Figuren



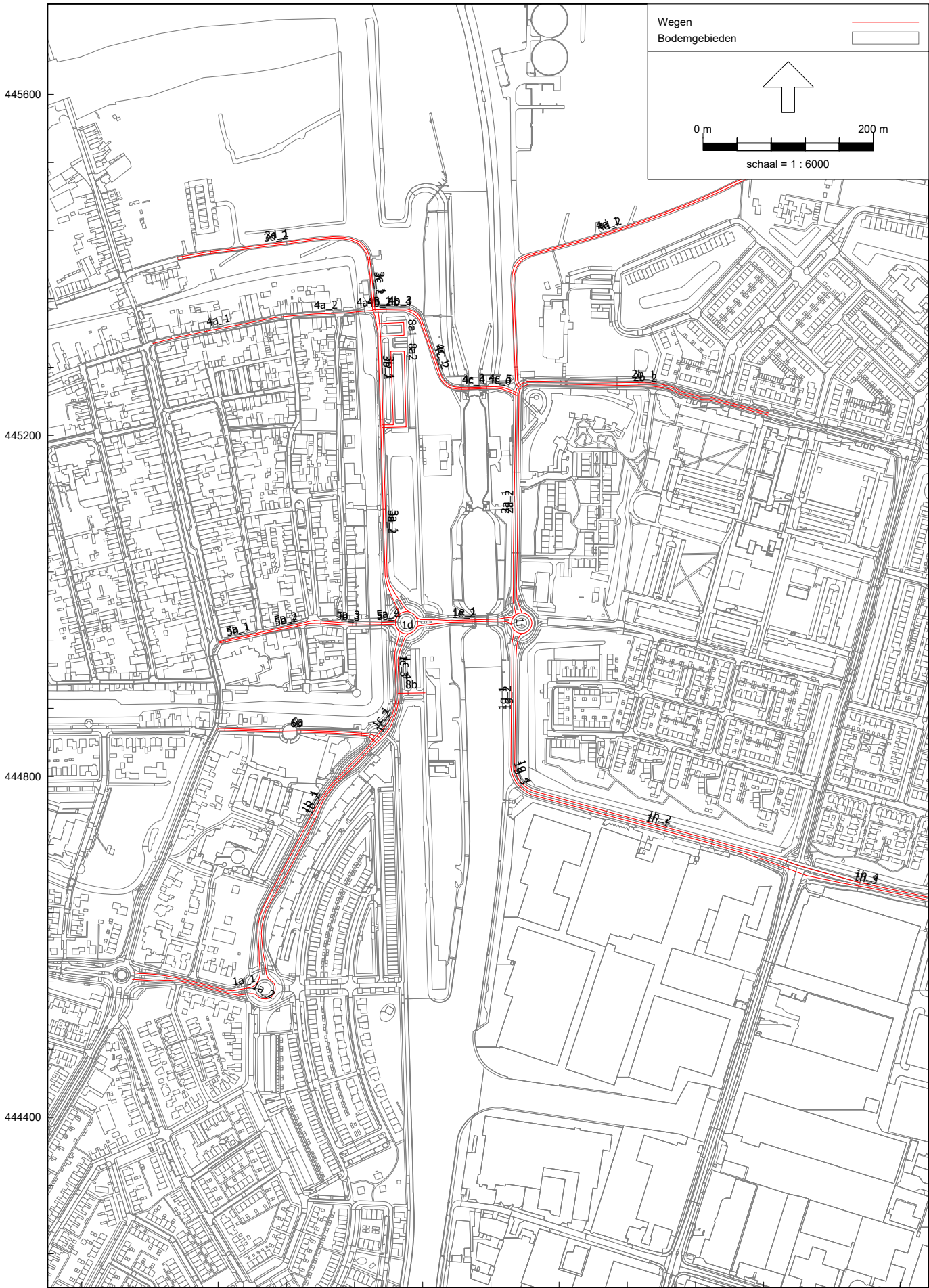
Figuur 1: Uitsnede plankaart



Figuur 2: Ontvangerpunten

Bijlage 1 - Omrekening hogere waarden Letmaal naar Lden voor Aime Bonnastraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden 2019	Letmaal 2019	Vershil Lden - Letmaal	HW Letmaal in dB(A)	HW Lden in dB
099_A	Merenborch 2-36	1,5	42,62	39,48	33,25	43,19	43,25	-0,06	58	57,94
099_B	Merenborch 2-36	4,5	42,91	39,74	33,55	43,48	43,55	-0,07	58	57,93
099_C	Merenborch 2-36	7,5	43,49	40,33	34,14	44,07	44,14	-0,07	58	57,93
099_D	Merenborch 2-36	10,5	44,12	40,96	34,76	44,69	44,76	-0,07	58	57,93
099_E	Merenborch 2-36	13,5	43,87	40,65	34,53	44,44	44,53	-0,09	58	57,91
099_F	Merenborch 2-36	16,5	43,98	40,75	34,64	44,54	44,64	-0,10	58	57,90
100_A	Merenborch 2-36	1,5	47,32	44,41	37,84	47,91	47,84	0,07	58	58,07
100_B	Merenborch 2-36	4,5	48,19	45,30	38,72	48,79	48,72	0,07	58	58,07
100_C	Merenborch 2-36	7,5	48,82	45,93	39,33	49,41	49,33	0,08	58	58,08
100_D	Merenborch 2-36	10,5	49,17	46,28	39,69	49,76	49,69	0,07	58	58,07
100_E	Merenborch 2-36	13,5	49,36	46,46	39,88	49,95	49,88	0,07	58	58,07
100_F	Merenborch 2-36	16,5	49,39	46,49	39,91	49,98	49,91	0,07	58	58,07
101_A	Merenborch 2-36	1,5	51,79	48,98	42,30	52,40	52,30	0,10	58	58,10
101_B	Merenborch 2-36	4,5	52,82	50,02	43,33	53,43	53,33	0,10	58	58,10
101_C	Merenborch 2-36	7,5	53,18	50,37	43,67	53,78	53,67	0,11	58	58,11
101_D	Merenborch 2-36	10,5	53,31	50,50	43,81	53,92	53,81	0,11	58	58,11
101_E	Merenborch 2-36	13,5	53,33	50,52	43,83	53,94	53,83	0,11	58	58,11
101_F	Merenborch 2-36	16,5	53,23	50,41	43,73	53,83	53,73	0,10	58	58,10
102_A	Merenborch 2-36	1,5	57,71	54,96	48,28	58,35	58,28	0,07	58	58,07
102_B	Merenborch 2-36	4,5	57,94	55,19	48,51	58,58	58,51	0,07	58	58,07
102_C	Merenborch 2-36	7,5	57,71	54,95	48,27	58,35	58,27	0,08	58	58,08
102_D	Merenborch 2-36	10,5	57,29	54,54	47,85	57,93	57,85	0,08	58	58,08
102_E	Merenborch 2-36	13,5	56,82	54,07	47,38	57,46	57,38	0,08	58	58,08
102_F	Merenborch 2-36	16,5	56,29	53,53	46,84	56,93	56,84	0,09	58	58,09
103_A	Merenborch 2-36	1,5	55,81	53,05	46,38	56,45	56,38	0,07	58	58,07
103_B	Merenborch 2-36	4,5	56,23	53,47	46,80	56,87	56,80	0,07	58	58,07
103_C	Merenborch 2-36	7,5	56,12	53,37	46,69	56,76	56,69	0,07	58	58,07
103_D	Merenborch 2-36	10,5	55,87	53,11	46,44	56,51	56,44	0,07	58	58,07
103_E	Merenborch 2-36	13,5	55,51	52,76	46,08	56,15	56,08	0,07	58	58,07
103_F	Merenborch 2-36	16,5	55,14	52,38	45,71	55,78	55,71	0,07	58	58,07
104_A	Merenborch 2-36	1,5	57,42	54,66	47,98	58,06	57,98	0,08	58	58,08
104_B	Merenborch 2-36	4,5	57,75	54,99	48,32	58,39	58,32	0,07	58	58,07
104_C	Merenborch 2-36	7,5	57,52	54,77	48,09	58,16	58,09	0,07	58	58,07
104_D	Merenborch 2-36	10,5	57,15	54,39	47,71	57,79	57,71	0,08	58	58,08
104_E	Merenborch 2-36	13,5	56,69	53,93	47,26	57,33	57,26	0,07	58	58,07
104_F	Merenborch 2-36	16,5	56,21	53,45	46,77	56,85	56,77	0,08	58	58,08
105_A	Rijsenborch 1-35	1,5	52,09	49,33	42,66	52,73	52,66	0,07	58	58,07
105_B	Rijsenborch 1-35	4,5	52,57	49,81	43,15	53,22	53,15	0,07	58	58,07
105_C	Rijsenborch 1-35	7,5	52,37	49,61	42,95	53,02	52,95	0,07	58	58,07
105_D	Rijsenborch 1-35	10,5	52,09	49,33	42,67	52,74	52,67	0,07	58	58,07
105_E	Rijsenborch 1-35	13,5	51,69	48,93	42,27	52,34	52,27	0,07	58	58,07
105_F	Rijsenborch 1-35	16,5	51,28	48,52	41,86	51,93	51,86	0,07	58	58,07
106_A	Rijsenborch 1-35	1,5	56,45	53,70	46,99	57,08	56,99	0,09	58	58,09
106_B	Rijsenborch 1-35	4,5	56,95	54,19	47,50	57,59	57,50	0,09	58	58,09
106_C	Rijsenborch 1-35	7,5	56,74	53,98	47,30	57,38	57,30	0,08	58	58,08
106_D	Rijsenborch 1-35	10,5	56,39	53,63	46,94	57,03	56,94	0,09	58	58,09
106_E	Rijsenborch 1-35	13,5	55,97	53,22	46,52	56,61	56,52	0,09	58	58,09
106_F	Rijsenborch 1-35	16,5	55,51	52,75	46,06	56,15	56,06	0,09	58	58,09
107_A	Rijsenborch 1-35	1,5	55,40	52,65	45,92	56,03	55,92	0,11	58	58,11
107_B	Rijsenborch 1-35	4,5	56,06	53,30	46,59	56,69	56,59	0,10	58	58,10
107_C	Rijsenborch 1-35	7,5	55,98	53,23	46,53	56,62	56,53	0,09	58	58,09
107_D	Rijsenborch 1-35	10,5	55,74	52,99	46,29	56,38	56,29	0,09	58	58,09
107_E	Rijsenborch 1-35	13,5	55,39	52,63	45,93	56,02	55,93	0,09	58	58,09
107_F	Rijsenborch 1-35	16,5	54,95	52,19	45,49	55,58	55,49	0,09	58	58,09



Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
1a_1	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1a_2	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1b_1	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1b_2	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_1	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_2	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_3	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1c_4	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1d	1d_rotonde	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_1	1e_Aime Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_2	1e_Aime Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1f	1f_rotonde	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_1	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_2	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_3	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1g_4	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_1	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_2	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_3	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_4	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
2a_1	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2a_2	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_1	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_2	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3a_1	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3a_2	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3b_1	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3b_2	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3c_1	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3c_2	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3d_1	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3d_2	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4a_1	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_2	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_3	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4b_1	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
4b_2	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
4b_3	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--	--	--	50
4b_4	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--	--	--	50
4c_1	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
1a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5183,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5183,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4904,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1d	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5878,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4352,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4352,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1f	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6136,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1g_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2550,00	6,75	3,30	0,72	--	--
2a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2303,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2303,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1786,00	6,57	4,07	0,62	--	--
2b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1786,00	6,57	4,07	0,62	--	--
3a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1000,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
1a_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	321,06
1a_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	321,06
1b_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1b_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1c_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1c_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1c_3	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1c_4	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	307,44
1d	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	370,26
1e_1	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	274,14
1e_2	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	274,14
1f	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	386,52
1g_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1g_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1g_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1g_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1h_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1h_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1h_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
1h_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	161,35
2a_1	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	141,79
2a_2	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	141,79
2b_1	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	111,80
2b_2	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	111,80
3a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
3a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
3b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
3b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
3c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	6,42
3c_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	6,42
3d_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	6,42
3d_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	6,42
4a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
4a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
4a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	64,21
4b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
1a_1	184,71	31,07	--	21,03	10,02	3,89	--	1,51	0,14	0,28	--	80,49	87,96	94,75	99,10	105,43
1a_2	184,71	31,07	--	21,03	10,02	3,89	--	1,51	0,14	0,28	--	80,49	87,96	94,75	99,10	105,43
1b_1	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	81,88	88,72	95,12	98,21	102,76
1b_2	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	81,88	88,72	95,12	98,21	102,76
1c_1	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	81,88	88,72	95,12	98,21	102,76
1c_2	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	81,88	88,72	95,12	98,21	102,76
1c_3	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	80,31	87,77	94,56	98,91	105,24
1c_4	165,93	28,10	--	20,14	9,00	3,52	--	1,45	1,35	0,26	--	80,31	87,77	94,56	98,91	105,24
1d	200,44	37,89	--	20,27	9,23	3,67	--	1,49	0,17	0,18	--	80,81	88,18	94,82	99,51	105,95
1e_1	148,41	28,05	--	15,01	6,84	2,72	--	1,10	0,12	0,13	--	79,50	86,87	93,52	98,20	104,64
1e_2	148,41	28,05	--	15,01	6,84	2,72	--	1,10	0,12	0,13	--	79,50	86,87	93,52	98,20	104,64
1f	209,24	39,55	--	21,16	9,64	3,83	--	1,56	0,18	0,18	--	80,99	88,36	95,01	99,70	106,13
1g_1	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	77,43	84,86	91,61	96,06	102,42
1g_2	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	77,43	84,86	91,61	96,06	102,42
1g_3	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
1g_4	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
1h_1	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
1h_2	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
1h_3	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
1h_4	81,19	16,57	--	9,97	2,96	1,60	--	0,81	--	0,19	--	79,00	85,81	92,16	95,37	99,93
2a_1	83,51	13,23	--	9,54	5,15	1,94	--	0,90	--	0,26	--	77,06	84,53	91,35	95,65	101,92
2a_2	83,51	13,23	--	9,54	5,15	1,94	--	0,90	--	0,26	--	77,06	84,53	91,35	95,65	101,92
2b_1	69,08	9,97	--	5,20	3,61	0,91	--	0,34	--	0,19	--	75,33	82,62	89,13	94,12	100,66
2b_2	69,08	9,97	--	5,20	3,61	0,91	--	0,34	--	0,19	--	75,33	82,62	89,13	94,12	100,66
3a_1	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	73,05	80,43	87,05	91,74	98,28
3a_2	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	73,05	80,43	87,05	91,74	98,28
3b_1	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	73,05	80,43	87,05	91,74	98,28
3b_2	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	73,05	80,43	87,05	91,74	98,28
3c_1	3,76	0,37	--	0,35	0,06	0,05	--	--	--	--	--	63,97	68,07	77,53	78,47	83,90
3c_2	3,76	0,37	--	0,35	0,06	0,05	--	--	--	--	--	63,97	68,07	77,53	78,47	83,90
3d_1	3,76	0,37	--	0,35	0,06	0,05	--	--	--	--	--	63,97	68,07	77,53	78,47	83,90
3d_2	3,76	0,37	--	0,35	0,06	0,05	--	--	--	--	--	63,97	68,07	77,53	78,47	83,90
4a_1	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	81,27	85,79	94,39	92,43	95,86
4a_2	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	81,27	85,79	94,39	92,43	95,86
4a_3	37,63	3,69	--	3,55	0,57	0,51	--	0,05	--	--	--	73,97	78,07	87,53	88,47	93,90
4b_1	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	70,00	77,38	84,00	88,69	95,23
4b_2	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	70,00	77,38	84,00	88,69	95,23
4b_3	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	81,77	88,77	93,22	95,24	101,76
4b_4	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	81,77	88,77	93,22	95,24	101,76
4c_1	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
1a_1	102,09	95,34	86,05	77,61	84,98	91,58	96,31	102,86	99,49	92,73	83,17	71,76	79,56	86,80	89,97
1a_2	102,09	95,34	86,05	77,61	84,98	91,58	96,31	102,86	99,49	92,73	83,17	71,76	79,56	86,80	89,97
1b_1	98,01	92,70	85,21	79,08	85,80	92,08	95,52	100,05	95,24	89,92	82,34	72,89	80,17	87,03	88,89
1b_2	98,01	92,70	85,21	79,08	85,80	92,08	95,52	100,05	95,24	89,92	82,34	72,89	80,17	87,03	88,89
1c_1	98,01	92,70	85,21	79,08	85,80	92,08	95,52	100,05	95,24	89,92	82,34	72,89	80,17	87,03	88,89
1c_2	98,01	92,70	85,21	79,08	85,80	92,08	95,52	100,05	95,24	89,92	82,34	72,89	80,17	87,03	88,89
1c_3	101,90	95,15	85,86	77,51	84,86	91,54	96,22	102,53	99,16	92,41	83,01	71,32	79,12	86,36	89,54
1c_4	101,90	95,15	85,86	77,51	84,86	91,54	96,22	102,53	99,16	92,41	83,01	71,32	79,12	86,36	89,54
1d	102,58	95,82	86,34	77,74	85,03	91,49	96,53	103,15	99,75	92,99	83,28	71,92	79,60	86,66	90,28
1e_1	101,27	94,52	85,04	76,43	83,72	90,19	95,23	101,85	98,45	91,68	81,97	70,61	78,29	85,36	88,97
1e_2	101,27	94,52	85,04	76,43	83,72	90,19	95,23	101,85	98,45	91,68	81,97	70,61	78,29	85,36	88,97
1f	102,76	96,01	86,53	77,93	85,21	91,68	96,72	103,34	99,94	93,17	83,46	72,10	79,79	86,85	90,47
1g_1	99,07	92,32	82,97	73,48	80,65	86,91	92,39	99,13	95,70	88,92	79,00	68,58	76,23	83,32	86,97
1g_2	99,07	92,32	82,97	73,48	80,65	86,91	92,39	99,13	95,70	88,92	79,00	68,58	76,23	83,32	86,97
1g_3	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
1g_4	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
1h_1	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
1h_2	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
1h_3	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
1h_4	95,16	89,84	82,31	75,07	81,50	87,33	91,65	96,59	91,59	86,23	78,23	70,15	77,25	83,96	86,31
2a_1	98,59	91,85	82,61	74,32	81,77	88,47	92,96	99,46	96,11	89,36	79,91	68,72	76,55	83,89	86,87
2a_2	98,59	91,85	82,61	74,32	81,77	88,47	92,96	99,46	96,11	89,36	79,91	68,72	76,55	83,89	86,87
2b_1	97,27	90,50	80,85	73,24	80,60	87,16	91,97	98,56	95,18	88,42	78,80	66,55	74,13	81,22	85,00
2b_2	97,27	90,50	80,85	73,24	80,60	87,16	91,97	98,56	95,18	88,42	78,80	66,55	74,13	81,22	85,00
3a_1	94,91	88,15	78,61	69,42	76,23	81,82	88,63	95,60	92,10	85,30	74,85	62,42	70,32	77,59	80,53
3a_2	94,91	88,15	78,61	69,42	76,23	81,82	88,63	95,60	92,10	85,30	74,85	62,42	70,32	77,59	80,53
3b_1	94,91	88,15	78,61	69,42	76,23	81,82	88,63	95,60	92,10	85,30	74,85	62,42	70,32	77,59	80,53
3b_2	94,91	88,15	78,61	69,42	76,23	81,82	88,63	95,60	92,10	85,30	74,85	62,42	70,32	77,59	80,53
3c_1	81,11	74,48	68,47	59,79	63,27	70,75	75,42	81,04	77,91	71,21	62,83	53,85	58,34	68,69	67,15
3c_2	81,11	74,48	68,47	59,79	63,27	70,75	75,42	81,04	77,91	71,21	62,83	53,85	58,34	68,69	67,15
3d_1	81,11	74,48	68,47	59,79	63,27	70,75	75,42	81,04	77,91	71,21	62,83	53,85	58,34	68,69	67,15
3d_2	81,11	74,48	68,47	59,79	63,27	70,75	75,42	81,04	77,91	71,21	62,83	53,85	58,34	68,69	67,15
4a_1	89,38	84,26	79,31	77,05	80,95	87,58	89,37	92,98	86,16	80,96	73,62	71,19	76,09	85,57	81,14
4a_2	89,38	84,26	79,31	77,05	80,95	87,58	89,37	92,98	86,16	80,96	73,62	71,19	76,09	85,57	81,14
4a_3	91,11	84,48	78,47	69,79	73,27	80,75	85,42	91,04	87,91	81,21	72,83	63,85	68,34	78,69	77,15
4b_1	91,86	85,10	75,56	65,57	72,38	77,97	84,78	91,75	88,25	81,45	71,00	59,76	67,66	74,93	77,86
4b_2	91,86	85,10	75,56	65,57	72,38	77,97	84,78	91,75	88,25	81,45	71,00	59,76	67,66	74,93	77,86
4b_3	94,10	89,24	79,53	77,30	83,72	87,13	91,30	98,26	90,46	85,56	74,93	71,56	79,08	84,18	84,44
4b_4	94,10	89,24	79,53	77,30	83,72	87,13	91,30	98,26	90,46	85,56	74,93	71,56	79,08	84,18	84,44
4c_1	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1a_1	95,81	92,62	85,92	77,39	--	--	--	--	--	--	--	--
1a_2	95,81	92,62	85,92	77,39	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_1	92,97	88,58	83,32	76,41	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_2	92,97	88,58	83,32	76,41	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_1	92,97	88,58	83,32	76,41	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_2	92,97	88,58	83,32	76,41	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_3	95,38	92,18	85,48	76,96	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_4	95,38	92,18	85,48	76,96	--	--	--	--	--	--	--	--
1d	96,39	93,13	86,41	77,53	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_1	95,09	91,83	85,10	76,23	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_2	95,09	91,83	85,10	76,23	--	--	--	--	--	--	--	--
1f	96,58	93,32	86,60	77,72	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_1	92,91	89,65	82,94	74,16	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_2	92,91	89,65	82,94	74,16	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_3	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_4	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_1	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_2	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_3	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_4	90,48	85,96	80,69	73,58	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_1	92,41	89,25	82,57	74,32	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_2	92,41	89,25	82,57	74,32	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_1	90,79	87,52	80,81	72,07	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_2	90,79	87,52	80,81	72,07	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_1	86,51	83,34	76,63	68,12	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_2	86,51	83,34	76,63	68,12	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_1	86,51	83,34	76,63	68,12	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_2	86,51	83,34	76,63	68,12	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_1	72,39	70,04	63,49	59,19	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_2	72,39	70,04	63,49	59,19	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_1	72,39	70,04	63,49	59,19	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_2	72,39	70,04	63,49	59,19	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_1	84,37	78,34	73,29	70,05	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_2	84,37	78,34	73,29	70,05	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_3	82,39	80,04	73,49	69,19	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_1	83,84	80,68	73,97	65,46	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_2	83,84	80,68	73,97	65,46	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_3	90,39	82,93	78,13	69,47	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_4	90,39	82,93	78,13	69,47	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_1	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
4C_2	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
4C_3	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
4c_4	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
4c_5	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
4c_6	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
4d_1	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
4d_2	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
5a_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5a_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5a_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5a_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
5b_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5b_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5b_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
5b_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
6a	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
6b	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8a1	Parkeerterrein (noord) - ontsluiting 1	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8a2	Parkeerterrein (noord) - ontsluiting 2	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8b	Parkeerterrein (zuidd)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
4C_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_5	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_6	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	484,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4d_1	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	720,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
4d_2	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	720,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
5a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6a	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1150,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1150,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
8a1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	50,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8a2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	160,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
4C_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4C_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4C_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4C_5	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4C_6	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	31,81
4d_1	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	44,01
4d_2	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	44,01
5a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5a_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
5b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	96,31
6a	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	73,84
6b	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	73,84
8a1	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,50
8a2	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,00
8b	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11,20

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
4C_2	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74
4C_3	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74
4C_4	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74
4C_5	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74
4C_6	15,49	2,00	--	1,76	0,24	0,27	--	0,02	--	--	--	77,84	85,64	91,38	93,21	97,74
4d_1	27,58	6,30	--	2,10	0,64	0,26	--	0,04	--	0,06	--	70,97	79,43	85,25	91,15	98,17
4d_2	27,58	6,30	--	2,10	0,64	0,26	--	0,04	--	0,06	--	70,97	79,43	85,25	91,15	98,17
5a_1	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5a_2	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5a_3	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5a_4	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	75,73	79,83	89,29	90,23	95,66
5b_1	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5b_2	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5b_3	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	83,04	87,55	96,15	94,19	97,62
5b_4	56,44	5,54	--	5,32	0,86	0,76	--	0,07	--	--	--	75,73	79,83	89,29	90,23	95,66
6a	43,27	4,34	--	4,08	0,66	0,58	--	0,05	--	--	--	81,88	86,40	95,00	93,04	96,47
6b	43,27	4,34	--	4,08	0,66	0,58	--	0,05	--	--	--	81,88	86,40	95,00	93,04	96,47
8a1	1,30	0,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,74	69,14	72,41	78,75	82,44
8a2	2,60	0,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--	68,76	72,15	75,42	81,76	85,45
8b	4,16	1,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,80	74,19	77,46	83,81	87,49

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
4C_2	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41
4C_3	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41
4C_4	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41
4C_5	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41
4C_6	90,67	85,41	76,91	73,38	80,60	85,31	89,28	94,24	87,04	81,74	72,31	67,63	75,95	82,34	82,41
4d_1	94,63	87,82	77,41	68,22	76,37	81,82	88,60	95,95	92,35	85,52	74,78	62,87	71,13	76,98	83,05
4d_2	94,63	87,82	77,41	68,22	76,37	81,82	88,60	95,95	92,35	85,52	74,78	62,87	71,13	76,98	83,05
5a_1	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5a_2	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5a_3	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5a_4	92,87	86,25	80,23	71,55	75,03	82,51	87,18	92,80	89,67	82,97	74,59	65,61	70,10	80,45	78,91
5b_1	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5b_2	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5b_3	91,15	86,02	81,07	78,81	82,71	89,35	91,13	94,74	87,92	82,72	75,39	72,95	77,85	87,33	82,90
5b_4	92,87	86,25	80,23	71,55	75,03	82,51	87,18	92,80	89,67	82,97	74,59	65,61	70,10	80,45	78,91
6a	89,99	84,87	79,92	77,66	81,56	88,19	89,97	93,59	86,76	81,57	74,23	71,83	76,72	86,18	81,81
6b	89,99	84,87	79,92	77,66	81,56	88,19	89,97	93,59	86,76	81,57	74,23	71,83	76,72	86,18	81,81
8a1	75,45	70,22	60,85	61,44	64,84	68,10	74,45	78,14	71,15	65,92	56,54	55,74	59,14	62,41	68,75
8a2	78,46	73,23	63,86	64,45	67,85	71,11	77,46	81,15	74,16	68,93	59,56	58,76	62,15	65,42	71,76
8b	80,50	75,28	65,90	66,50	69,89	73,16	79,50	83,19	76,20	70,97	61,60	60,80	64,19	67,46	73,81

Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
4C_2	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_3	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_4	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_5	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_6	86,37	79,51	74,31	66,84	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_1	89,83	86,26	79,45	69,10	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_2	89,83	86,26	79,45	69,10	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_1	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_2	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_3	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_4	84,15	81,80	75,25	70,95	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_1	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_2	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_3	86,13	80,11	75,05	71,81	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_4	84,15	81,80	75,25	70,95	--	--	--	--	--	--	--	--
6a	85,04	79,00	73,95	70,67	--	--	--	--	--	--	--	--
6b	85,04	79,00	73,95	70,67	--	--	--	--	--	--	--	--
8a1	72,44	65,45	60,22	50,85	--	--	--	--	--	--	--	--
8a2	75,45	68,46	63,23	53,86	--	--	--	--	--	--	--	--
8b	77,49	70,50	65,28	55,90	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
1a_1	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1a_2	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1b_1	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1b_2	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_1	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_2	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_3	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1c_4	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1d	1d_rotonde	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_1	1e_Aime Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_2	1e_Aime Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1f	1f_rotonde	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_1	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_2	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_3	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1g_4	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_1	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_2	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_3	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_4	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
2a_1	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2a_2	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_1	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_2	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3a_1	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3a_2	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3b_1	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3b_2	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3c_1	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3c_2	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3d_1	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
3d_2	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
4a_1	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_2	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_3	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4b_1	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
4b_2	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30
4b_3	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--	--	--	30
4b_4	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9b	--	--	--	--	30
4c_1	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
1a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5782,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5782,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5471,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1d	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6558,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4855,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4855,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1f	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6846,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1g_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2845,00	6,75	3,30	0,72	--	--
2a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2569,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2569,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1993,00	6,57	4,07	0,62	--	--
2b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1993,00	6,57	4,07	0,62	--	--
3a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
1a_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	358,16
1a_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	358,16
1b_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1b_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1c_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1c_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1c_3	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1c_4	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	342,99
1d	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	413,10
1e_1	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	305,82
1e_2	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	305,82
1f	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	431,24
1g_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1g_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1g_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1g_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1h_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1h_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1h_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
1h_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	180,02
2a_1	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	158,16
2a_2	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	158,16
2b_1	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	124,76
2b_2	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	124,76
3a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
3a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
3b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
3b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
3c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
3c_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
3d_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
3d_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
4a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
1a_1	206,05	34,66	--	23,46	11,17	4,34	--	1,69	0,15	0,31	--	80,97	88,43	95,22	99,57	105,90
1a_2	206,05	34,66	--	23,46	11,17	4,34	--	1,69	0,15	0,31	--	80,97	88,43	95,22	99,57	105,90
1b_1	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	82,36	89,20	95,60	98,69	103,23
1b_2	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	82,36	89,20	95,60	98,69	103,23
1c_1	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	82,36	89,20	95,60	98,69	103,23
1c_2	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	82,36	89,20	95,60	98,69	103,23
1c_3	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	80,78	88,24	95,03	99,38	105,72
1c_4	185,12	31,35	--	22,47	10,04	3,93	--	1,62	1,50	0,28	--	80,78	88,24	95,03	99,38	105,72
1d	223,63	42,27	--	22,61	10,30	4,09	--	1,66	0,19	0,20	--	81,28	88,65	95,30	99,98	106,42
1e_1	165,56	31,30	--	16,74	7,63	3,03	--	1,23	0,14	0,14	--	79,98	87,35	93,99	98,68	105,12
1e_2	165,56	31,30	--	16,74	7,63	3,03	--	1,23	0,14	0,14	--	79,98	87,35	93,99	98,68	105,12
1f	233,45	44,13	--	23,61	10,75	4,27	--	1,74	0,20	0,20	--	81,47	88,84	95,49	100,17	106,61
1g_1	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	77,90	85,33	92,08	96,54	102,89
1g_2	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	77,90	85,33	92,08	96,54	102,89
1g_3	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
1g_4	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
1h_1	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
1h_2	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
1h_3	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
1h_4	90,58	18,48	--	11,12	3,30	1,78	--	0,90	--	0,22	--	79,48	86,28	92,64	95,84	100,41
2a_1	93,16	14,76	--	10,65	5,75	2,16	--	1,00	--	0,29	--	77,54	85,01	91,83	96,13	102,40
2a_2	93,16	14,76	--	10,65	5,75	2,16	--	1,00	--	0,29	--	77,54	85,01	91,83	96,13	102,40
2b_1	77,09	11,13	--	5,80	4,02	1,01	--	0,38	--	0,22	--	75,81	83,10	89,60	94,60	101,14
2b_2	77,09	11,13	--	5,80	4,02	1,01	--	0,38	--	0,22	--	75,81	83,10	89,60	94,60	101,14
3a_1	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
3a_2	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
3b_1	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
3b_2	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
3c_1	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
3c_2	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
3d_1	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
3d_2	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
4a_1	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34
4a_2	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34
4a_3	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
4b_1	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	71,39	75,49	84,95	85,89	91,33
4b_2	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	71,39	75,49	84,95	85,89	91,33
4b_3	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	82,54	86,26	93,56	91,79	97,22
4b_4	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	82,54	86,26	93,56	91,79	97,22
4c_1	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
1a_1	102,56	95,82	86,53	78,08	85,46	92,06	96,79	103,34	99,97	93,20	83,64	72,23	80,04	87,27	90,45
1a_2	102,56	95,82	86,53	78,08	85,46	92,06	96,79	103,34	99,97	93,20	83,64	72,23	80,04	87,27	90,45
1b_1	98,49	93,17	85,68	79,56	86,27	92,56	95,99	100,52	95,72	90,40	82,81	73,36	80,65	87,51	89,36
1b_2	98,49	93,17	85,68	79,56	86,27	92,56	95,99	100,52	95,72	90,40	82,81	73,36	80,65	87,51	89,36
1c_1	98,49	93,17	85,68	79,56	86,27	92,56	95,99	100,52	95,72	90,40	82,81	73,36	80,65	87,51	89,36
1c_2	98,49	93,17	85,68	79,56	86,27	92,56	95,99	100,52	95,72	90,40	82,81	73,36	80,65	87,51	89,36
1c_3	102,38	95,63	86,34	77,98	85,33	92,02	96,69	103,01	99,64	92,89	83,48	71,80	79,60	86,84	90,01
1c_4	102,38	95,63	86,34	77,98	85,33	92,02	96,69	103,01	99,64	92,89	83,48	71,80	79,60	86,84	90,01
1d	103,05	96,30	86,82	78,22	85,50	91,97	97,01	103,63	100,23	93,46	83,75	72,39	80,07	87,14	90,75
1e_1	101,75	94,99	85,51	76,91	84,20	90,66	95,70	102,32	98,92	92,15	82,45	71,09	78,77	85,83	89,45
1e_2	101,75	94,99	85,51	76,91	84,20	90,66	95,70	102,32	98,92	92,15	82,45	71,09	78,77	85,83	89,45
1f	103,24	96,48	87,00	78,40	85,69	92,16	97,19	103,81	100,42	93,65	83,94	72,58	80,26	87,32	90,94
1g_1	99,54	92,79	83,45	73,96	81,12	87,38	92,86	99,60	96,18	89,40	79,47	69,06	76,71	83,79	87,45
1g_2	99,54	92,79	83,45	73,96	81,12	87,38	92,86	99,60	96,18	89,40	79,47	69,06	76,71	83,79	87,45
1g_3	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
1g_4	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
1h_1	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
1h_2	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
1h_3	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
1h_4	95,63	90,32	82,78	75,54	81,98	87,80	92,12	97,07	92,07	86,71	78,70	70,63	77,73	84,44	86,79
2a_1	99,06	92,32	83,09	74,80	82,25	88,95	93,43	99,94	96,59	89,83	80,38	69,19	77,03	84,36	87,35
2a_2	99,06	92,32	83,09	74,80	82,25	88,95	93,43	99,94	96,59	89,83	80,38	69,19	77,03	84,36	87,35
2b_1	97,74	90,98	81,33	73,72	81,08	87,64	92,44	99,04	95,66	88,89	79,28	67,03	74,61	81,69	85,48
2b_2	97,74	90,98	81,33	73,72	81,08	87,64	92,44	99,04	95,66	88,89	79,28	67,03	74,61	81,69	85,48
3a_1	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
3a_2	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
3b_1	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
3b_2	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
3c_1	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
3c_2	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
3d_1	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
3d_2	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
4a_1	89,86	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62
4a_2	89,86	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62
4a_3	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
4b_1	88,54	81,91	75,89	66,41	69,89	77,37	82,04	87,66	84,53	77,83	69,45	61,67	66,15	76,51	74,96
4b_2	88,54	81,91	75,89	66,41	69,89	77,37	82,04	87,66	84,53	77,83	69,45	61,67	66,15	76,51	74,96
4b_3	90,15	85,42	79,28	77,51	80,61	85,95	87,92	93,53	86,11	81,31	72,79	72,85	76,95	85,13	80,89
4b_4	90,15	85,42	79,28	77,51	80,61	85,95	87,92	93,53	86,11	81,31	72,79	72,85	76,95	85,13	80,89
4c_1	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1a_1	96,29	93,09	86,39	77,87	--	--	--	--	--	--	--	--
1a_2	96,29	93,09	86,39	77,87	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_1	93,44	89,06	83,80	76,89	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_2	93,44	89,06	83,80	76,89	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_1	93,44	89,06	83,80	76,89	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_2	93,44	89,06	83,80	76,89	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_3	95,85	92,66	85,95	77,43	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_4	95,85	92,66	85,95	77,43	--	--	--	--	--	--	--	--
1d	96,87	93,61	86,89	78,01	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_1	95,56	92,30	85,58	76,70	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_2	95,56	92,30	85,58	76,70	--	--	--	--	--	--	--	--
1f	97,05	93,80	87,07	78,20	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_1	93,39	90,13	83,41	74,63	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_2	93,39	90,13	83,41	74,63	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_3	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_4	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_1	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_2	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_3	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_4	90,96	86,44	81,16	74,06	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_1	92,88	89,73	83,05	74,80	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_2	92,88	89,73	83,05	74,80	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_1	91,27	88,00	81,29	72,55	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_2	91,27	88,00	81,29	72,55	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_1	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_2	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_1	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_2	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_1	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_2	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_1	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_2	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_1	84,84	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_2	84,84	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_3	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_1	80,20	77,86	71,30	67,00	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_2	80,20	77,86	71,30	67,00	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_3	86,12	79,50	74,84	70,41	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_4	86,12	79,50	74,84	70,41	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_1	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
4C_2	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
4C_3	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
4c_4	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
4c_5	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
4c_6	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
4d_1	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
4d_2	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
5a_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
5a_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5a_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5a_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
5b_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50
5b_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5b_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5b_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
6a	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
6b	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8a1	Parkeerterrein (noord) - ontsluiting 1	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8a2	Parkeerterrein (noord) - ontsluiting 2	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8b	Parkeerterrein (zuidd)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
4C_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_5	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_6	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	540,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4d_1	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
4d_2	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
5a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6a	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
8a1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	50,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8a2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	100,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	160,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
4C_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4C_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4C_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4C_5	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4C_6	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	35,49
4d_1	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08
4d_2	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08
5a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
6a	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38
6b	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38
8a1	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,50
8a2	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,00
8b	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11,20

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
4C_2	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29
4C_3	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29
4C_4	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29
4C_5	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29
4C_6	17,29	2,23	--	1,96	0,26	0,31	--	0,03	--	--	--	78,70	83,22	91,81	89,86	93,29
4d_1	30,76	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65
4d_2	30,76	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65
5a_1	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,13	90,93	96,67	98,50	103,03
5a_2	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5a_3	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5a_4	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14
5b_1	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,13	90,93	96,67	98,50	103,03
5b_2	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5b_3	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5b_4	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14
6a	48,28	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94
6b	48,28	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94
8a1	1,30	0,35	--	--	--	--	--	--	--	--	--	65,74	69,14	72,41	78,75	82,44
8a2	2,60	0,70	--	--	--	--	--	--	--	--	--	68,76	72,15	75,42	81,76	85,45
8b	4,16	1,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,80	74,19	77,46	83,81	87,49

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
4C_2	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96
4C_3	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96
4C_4	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96
4C_5	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96
4C_6	86,81	81,68	76,73	73,68	77,57	84,21	85,99	89,60	82,78	77,58	70,25	69,00	73,90	83,38	78,96
4d_1	95,10	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52
4d_2	95,10	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52
5a_1	95,96	90,70	82,19	79,47	86,69	91,40	95,37	100,33	93,13	87,83	78,40	72,53	80,85	87,24	87,32
5a_2	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5a_3	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5a_4	93,35	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39
5b_1	95,96	90,70	82,19	79,47	86,69	91,40	95,37	100,33	93,13	87,83	78,40	72,53	80,85	87,24	87,32
5b_2	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5b_3	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5b_4	93,35	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39
6a	90,47	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29
6b	90,47	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29
8a1	75,45	70,22	60,85	61,44	64,84	68,10	74,45	78,14	71,15	65,92	56,54	55,74	59,14	62,41	68,75
8a2	78,46	73,23	63,86	64,45	67,85	71,11	77,46	81,15	74,16	68,93	59,56	58,76	62,15	65,42	71,76
8b	80,50	75,28	65,90	66,50	69,89	73,16	79,50	83,19	76,20	70,97	61,60	60,80	64,19	67,46	73,81

Model: 2030 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
4C_2	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_3	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_4	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_5	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_6	82,18	76,16	71,10	67,86	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_1	90,30	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_2	90,30	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_1	91,27	84,41	79,21	71,74	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_2	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_3	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_4	84,62	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_1	91,27	84,41	79,21	71,74	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_2	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_3	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_4	84,62	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
6a	85,52	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
6b	85,52	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
8a1	72,44	65,45	60,22	50,85	--	--	--	--	--	--	--	--
8a2	75,45	68,46	63,23	53,86	--	--	--	--	--	--	--	--
8b	77,49	70,50	65,28	55,90	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
1a_1	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1a_2	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1b_1	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1b_2	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1c_1	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1c_2	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1c_3	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1c_4	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1d	1d_rotonde	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1e_1	1e_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1e_2	1e_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1f	1f_rotonde	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1g_1	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1g_2	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
1g_3	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1g_4	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1h_1	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1h_2	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1h_3	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
1h_4	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50	50
2a_1	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
2a_2	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
2b_1	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
2b_2	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
3a_1	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
3a_2	3a - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
3b_1	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
3b_2	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
3c_1	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
3c_2	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
3d_1	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
3d_2	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
4a_1	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
4a_2	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
4a_3	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
4b_1	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
4b_2	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
4b_3	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4b_4	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4c_1	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
1a_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6083,00	6,63	3,76	0,68	--	--	--
1a_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6083,00	6,63	3,76	0,68	--	--	--
1b_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1b_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1c_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1c_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1c_3	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1c_4	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--	--
1d	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7429,00	6,67	3,57	0,71	--	--	--
1e_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--	--
1e_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--	--
1f	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7566,00	6,67	3,57	0,71	--	--	--
1g_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1g_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1g_3	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1g_4	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1h_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1h_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1h_3	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
1h_4	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--	--
2a_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2649,00	6,61	3,85	0,67	--	--	--
2a_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2649,00	6,61	3,85	0,67	--	--	--
2b_1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2014,00	6,57	4,07	0,62	--	--	--
2b_2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2014,00	6,57	4,07	0,62	--	--	--
3a_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1386,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3a_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1386,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3b_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1293,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3b_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1293,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3c_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	348,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3c_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	348,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3d_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
3d_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
4a_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
4a_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
4a_3	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
4b_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4b_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4b_3	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4b_4	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4c_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
1a_1	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	376,81	216,78
1a_2	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	376,81	216,78
1b_1	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1b_2	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1c_1	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1c_2	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1c_3	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1c_4	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86	195,30
1d	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	467,96	253,33
1e_1	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78	175,82
1e_2	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78	175,82
1f	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	476,59	258,01
1g_1	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1g_2	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1g_3	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1g_4	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1h_1	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1h_2	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1h_3	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
1h_4	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40	101,34
2a_1	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	163,09	96,06
2a_2	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	163,09	96,06
2b_1	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	126,07	77,90
2b_2	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	126,07	77,90
3a_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	88,99	52,15
3a_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	88,99	52,15
3b_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	83,02	48,65
3b_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	83,02	48,65
3c_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	22,34	13,09
3c_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	22,34	13,09
3d_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19	4,21
3d_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19	4,21
4a_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65	41,99
4a_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65	41,99
4a_3	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65	41,99
4b_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4b_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4b_3	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4b_4	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4c_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
1a_1	36,46	--	24,68	11,76	4,57	--	1,77	0,16	0,33	--	81,19	88,65	95,44	99,79	106,12	102,79
1a_2	36,46	--	24,68	11,76	4,57	--	1,77	0,16	0,33	--	81,19	88,65	95,44	99,79	106,12	102,79
1b_1	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47	98,72
1b_2	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47	98,72
1c_1	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47	98,72
1c_2	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47	98,72
1c_3	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	81,01	88,48	95,26	99,62	105,95	102,61
1c_4	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	81,01	88,48	95,26	99,62	105,95	102,61
1d	47,89	--	25,62	11,67	4,64	--	1,88	0,21	0,22	--	81,83	89,19	95,84	100,53	106,96	103,60
1e_1	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38	102,01
1e_2	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38	102,01
1f	48,77	--	26,09	11,88	4,72	--	1,92	0,22	0,23	--	81,90	89,27	95,92	100,61	107,04	103,67
1g_1	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	78,39	85,82	92,57	97,03	103,38	100,03
1g_2	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	78,39	85,82	92,57	97,03	103,38	100,03
1g_3	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
1g_4	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
1h_1	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
1h_2	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
1h_3	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
1h_4	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89	96,12
2a_1	15,22	--	10,98	5,93	2,23	--	1,03	--	0,30	--	77,67	85,14	91,96	96,26	102,53	99,20
2a_2	15,22	--	10,98	5,93	2,23	--	1,03	--	0,30	--	77,67	85,14	91,96	96,26	102,53	99,20
2b_1	11,25	--	5,86	4,07	1,02	--	0,38	--	0,22	--	75,86	83,14	89,65	94,64	101,18	97,79
2b_2	11,25	--	5,86	4,07	1,02	--	0,38	--	0,22	--	75,86	83,14	89,65	94,64	101,18	97,79
3a_1	5,12	--	4,91	0,79	0,70	--	0,07	--	--	--	75,39	79,49	88,94	89,88	95,32	92,53
3a_2	5,12	--	4,91	0,79	0,70	--	0,07	--	--	--	75,39	79,49	88,94	89,88	95,32	92,53
3b_1	4,78	--	4,58	0,74	0,66	--	0,06	--	--	--	75,09	79,18	88,64	89,58	95,02	92,23
3b_2	4,78	--	4,58	0,74	0,66	--	0,06	--	--	--	75,09	79,18	88,64	89,58	95,02	92,23
3c_1	1,29	--	1,23	0,20	0,18	--	0,02	--	--	--	69,39	73,48	82,94	83,88	89,32	86,53
3c_2	1,29	--	1,23	0,20	0,18	--	0,02	--	--	--	69,39	73,48	82,94	83,88	89,32	86,53
3d_1	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39	81,60
3d_2	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39	81,60
4a_1	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34	89,86
4a_2	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34	89,86
4a_3	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38	91,59
4b_1	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78	88,99
4b_2	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78	88,99
4b_3	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4b_4	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4c_1	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
1a_1	96,04	86,75	78,30	85,68	92,28	97,01	103,56	100,19	93,42	83,86	72,46	80,26	87,49	90,67	96,51
1a_2	96,04	86,75	78,30	85,68	92,28	97,01	103,56	100,19	93,42	83,86	72,46	80,26	87,49	90,67	96,51
1b_1	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60	93,68
1b_2	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60	93,68
1c_1	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60	93,68
1c_2	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60	93,68
1c_3	95,86	86,57	78,22	85,57	92,25	96,92	103,24	99,87	93,12	83,72	72,03	79,83	87,07	90,24	96,08
1c_4	95,86	86,57	78,22	85,57	92,25	96,92	103,24	99,87	93,12	83,72	72,03	79,83	87,07	90,24	96,08
1d	96,84	87,36	78,76	86,04	92,51	97,55	104,17	100,77	94,00	84,29	72,93	80,62	87,68	91,30	97,41
1e_1	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71	95,82
1e_2	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71	95,82
1f	96,92	87,44	78,84	86,12	92,59	97,63	104,25	100,85	94,08	84,37	73,01	80,70	87,76	91,38	97,49
1g_1	93,28	83,94	74,44	81,61	87,87	93,35	100,09	96,66	89,88	79,96	69,55	77,19	84,28	87,94	93,88
1g_2	93,28	83,94	74,44	81,61	87,87	93,35	100,09	96,66	89,88	79,96	69,55	77,19	84,28	87,94	93,88
1g_3	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
1g_4	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
1h_1	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
1h_2	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
1h_3	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
1h_4	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28	91,45
2a_1	92,45	83,22	74,93	82,38	89,08	93,56	100,07	96,72	89,96	80,52	69,33	77,16	84,50	87,48	93,02
2a_2	92,45	83,22	74,93	82,38	89,08	93,56	100,07	96,72	89,96	80,52	69,33	77,16	84,50	87,48	93,02
2b_1	91,02	81,38	73,76	81,12	87,68	92,49	99,08	95,70	88,94	79,33	67,08	74,66	81,74	85,52	91,32
2b_2	91,02	81,38	73,76	81,12	87,68	92,49	99,08	95,70	88,94	79,33	67,08	74,66	81,74	85,52	91,32
3a_1	85,90	79,88	71,21	74,69	82,17	86,84	92,46	89,33	82,63	74,24	65,27	69,76	80,11	78,57	83,80
3a_2	85,90	79,88	71,21	74,69	82,17	86,84	92,46	89,33	82,63	74,24	65,27	69,76	80,11	78,57	83,80
3b_1	85,60	79,58	70,91	74,39	81,87	86,54	92,15	89,02	82,33	73,94	64,97	69,46	79,81	78,27	83,50
3b_2	85,60	79,58	70,91	74,39	81,87	86,54	92,15	89,02	82,33	73,94	64,97	69,46	79,81	78,27	83,50
3c_1	79,90	73,88	65,21	68,69	76,17	80,84	86,45	83,32	76,63	68,24	59,27	63,76	74,11	72,57	77,80
3c_2	79,90	73,88	65,21	68,69	76,17	80,84	86,45	83,32	76,63	68,24	59,27	63,76	74,11	72,57	77,80
3d_1	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64	72,88
3d_2	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64	72,88
4a_1	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62	84,84
4a_2	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62	84,84
4a_3	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63	82,86
4b_1	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42	80,65
4b_2	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42	80,65
4b_3	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4b_4	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4c_1	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1a_1	93,31	86,61	78,09	--	--	--	--	--	--	--	--
1a_2	93,31	86,61	78,09	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_1	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_2	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_1	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_2	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_3	92,89	86,19	77,66	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_4	92,89	86,19	77,66	--	--	--	--	--	--	--	--
1d	94,15	87,43	78,55	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_1	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_2	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1f	94,23	87,51	78,63	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_1	90,62	83,90	75,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_2	90,62	83,90	75,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_3	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_4	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_1	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_2	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_3	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_4	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_1	89,86	83,18	74,93	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_2	89,86	83,18	74,93	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_1	88,04	81,33	72,59	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_2	88,04	81,33	72,59	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_1	81,46	74,90	70,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_2	81,46	74,90	70,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_1	81,16	74,60	70,30	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_2	81,16	74,60	70,30	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_1	75,46	68,90	64,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_2	75,46	68,90	64,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_1	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_2	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_1	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_2	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_3	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_1	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_2	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_3	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_4	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_1	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
4C_2	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4C_3	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4C_4	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4C_5	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4C_6	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
4d_1	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60
4d_2	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60
5a_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5a_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5a_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5a_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
5b_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5b_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5b_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
5b_4	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30	30
6a	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
6b	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30	30
7a	7b - ontsluitingsweg noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30
7b	7b - ontsluitingsweg midden	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30
7c_1	7c_1 ontsluitingsweg zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30
7c_2	7c_2 ontsluitingsweg zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30
8a	Parkeerterrein (noord)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
8b	Parkeerterrein (zuid)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
4C_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4C_3	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4C_4	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4C_5	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4C_6	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--	--
4d_1	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
4d_2	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--	--
5a_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_3	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5a_4	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_3	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
5b_4	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6a	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
6b	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--	--
7a	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	472,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
7b	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	186,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
7c_1	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	331,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
7c_2	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	331,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8a	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
8b	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	160,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
4C_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4C_3	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4C_4	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4C_5	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4C_6	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37	19,18
4d_1	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08	30,76
4d_2	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08	30,76
5a_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5a_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5a_3	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5a_4	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5b_1	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5b_2	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5b_3	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
5b_4	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48	62,99
6a	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38	48,28
6b	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38	48,28
7a	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	32,05	11,90
7b	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	12,63	4,69
7c_1	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	22,47	8,35
7c_2	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	22,47	8,35
8a	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	10,50	3,90
8b	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11,20	4,16

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
4C_2	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4C_3	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4C_4	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4C_5	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4C_6	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74	87,26
4d_1	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65	95,10
4d_2	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65	95,10
5a_1	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5a_2	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5a_3	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5a_4	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14	93,35
5b_1	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5b_2	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5b_3	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10	91,62
5b_4	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14	93,35
6a	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94	90,47
6b	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94	90,47
7a	3,20	--	0,66	0,25	0,07	--	0,33	0,12	0,03	--	69,97	74,10	82,49	85,44	90,74	87,75
7b	1,26	--	0,26	0,10	0,03	--	0,13	0,05	0,01	--	73,21	77,76	85,29	85,36	88,65	81,97
7c_1	2,25	--	0,46	0,17	0,05	--	0,23	0,09	0,02	--	75,71	80,26	87,80	87,87	91,15	84,47
7c_2	2,25	--	0,46	0,17	0,05	--	0,23	0,09	0,02	--	75,71	80,26	87,80	87,87	91,15	84,47
8a	1,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,52	73,91	77,18	83,52	87,21	80,22
8b	1,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,80	74,19	77,46	83,81	87,49	80,50

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

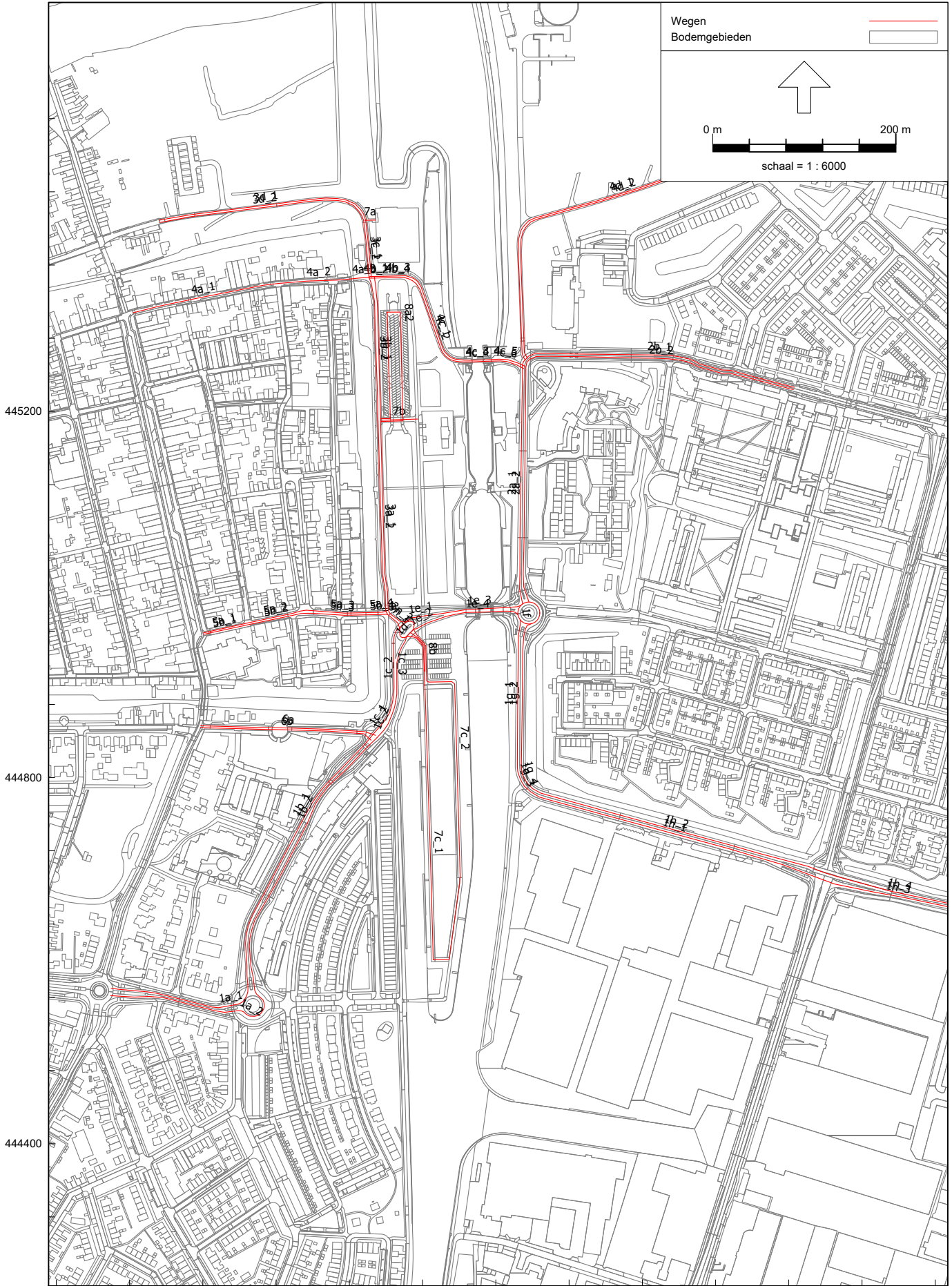
Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
4C_2	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4C_3	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4C_4	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4C_5	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4C_6	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41	82,63
4d_1	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52	90,30
4d_2	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52	90,30
5a_1	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5a_2	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5a_3	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5a_4	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39	84,62
5b_1	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5b_2	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5b_3	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38	86,60
5b_4	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39	84,62
6a	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29	85,52
6b	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29	85,52
7a	81,14	74,14	65,66	69,80	78,18	81,14	86,43	83,45	76,84	69,84	59,97	64,10	72,49	75,44	80,74
7b	76,87	70,93	68,91	73,46	80,99	81,06	84,34	77,67	72,57	66,63	63,21	67,76	75,29	75,36	78,65
7c_1	79,37	73,43	71,41	75,96	83,50	83,57	86,85	80,17	75,07	69,13	65,71	70,26	77,80	77,87	81,15
7c_2	79,37	73,43	71,41	75,96	83,50	83,57	86,85	80,17	75,07	69,13	65,71	70,26	77,80	77,87	81,15
8a	74,99	65,62	66,21	69,61	72,88	79,22	82,91	75,92	70,69	61,32	60,52	63,91	67,18	73,52	77,21
8b	75,28	65,90	66,50	69,89	73,16	79,50	83,19	76,20	70,97	61,60	60,80	64,19	67,46	73,81	77,49

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
4C_2	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_3	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_4	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_5	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4C_6	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_1	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_2	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_1	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_2	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_3	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_4	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_1	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_2	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_3	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_4	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
6a	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
6b	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
7a	77,75	71,14	64,14	--	--	--	--	--	--	--	--
7b	71,97	66,87	60,93	--	--	--	--	--	--	--	--
7c_1	74,47	69,37	63,43	--	--	--	--	--	--	--	--
7c_2	74,47	69,37	63,43	--	--	--	--	--	--	--	--
8a	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
8b	70,50	65,28	55,90	--	--	--	--	--	--	--	--



Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
1a_1	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1a_2	1a - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1b_1	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1b_2	1b - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_1	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_2	1c - Aimé Bonnastraat	0,00	2,70	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1c_2	1c_2 - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1c_3	1c_1 - Aimé Bonnastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1d	Aimé Bonnastraat (rotonde)	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_1	1e_1_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_2	1e_2_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_3	1e_3_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1e_4	1e_4_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1f	1f_rotonde	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_1	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_2	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
1g_3	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1g_4	1g - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_1	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_2	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_3	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
1h_4	1h - Hagenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W11	--	--	--	--	50
2a_1	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2a_2	2a - Jan Blankenweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_1	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
2b_2	2b - Brugstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50
3a_1	3a_1 - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3a_2	3a_2 - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3b_1	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3b_2	3b - Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3c_1	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3c_2	3c - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3d_1	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3d_2	3d - Zomerdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3n_1	3n_1 - Kanaalweg	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
3n_2	3n_2 - Kanaalweg	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4a_1	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_2	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4a_3	4a - Langendijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4b_1	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
1a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6083,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	6083,00	6,63	3,76	0,68	--	--
1b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1c_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5772,00	6,71	3,57	0,65	--	--
1d	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7469,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1e_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5156,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1f	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7566,00	6,67	3,57	0,71	--	--
1g_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1g_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_3	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
1h_4	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3183,00	6,75	3,30	0,72	--	--
2a_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2649,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2a_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2649,00	6,61	3,85	0,67	--	--
2b_1	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2014,00	6,57	4,07	0,62	--	--
2b_2	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	2014,00	6,57	4,07	0,62	--	--
3a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1386,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1386,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1293,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1293,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	348,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3c_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	348,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3d_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	112,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3n_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	3059,00	6,78	3,82	0,42	--	--
3n_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	3059,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1116,00	6,78	3,82	0,42	--	--
4b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
1a_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	376,81
1a_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,07	0,80	--	--	--	--	--	376,81
1b_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1b_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1c_1	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1c_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1c_2	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1c_3	--	--	--	93,43	94,78	88,15	--	6,12	5,14	11,04	--	0,44	0,77	0,80	--	--	--	--	--	361,86
1d	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	470,48
1e_1	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78
1e_2	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78
1e_3	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78
1e_4	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	324,78
1f	--	--	--	94,44	95,52	90,79	--	5,17	4,40	8,79	--	0,38	0,08	0,42	--	--	--	--	--	476,59
1g_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1g_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1g_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1g_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1h_1	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1h_2	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1h_3	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
1h_4	--	--	--	93,74	96,48	90,24	--	5,79	3,52	8,71	--	0,47	--	1,05	--	--	--	--	--	201,40
2a_1	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	163,09
2a_2	--	--	--	93,14	94,19	85,77	--	6,27	5,81	12,55	--	0,59	--	1,67	--	--	--	--	--	163,09
2b_1	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	126,07
2b_2	--	--	--	95,28	95,04	90,06	--	4,43	4,96	8,19	--	0,29	--	1,75	--	--	--	--	--	126,07
3a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	88,99
3a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	88,99
3b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	83,02
3b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	83,02
3c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	22,34
3c_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	22,34
3d_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
3d_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	7,19
3n_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	196,41
3n_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	196,41
4a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	71,65
4b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
1a_1	216,78	36,46	--	24,68	11,76	4,57	--	1,77	0,16	0,33	--	81,19	88,65	95,44	99,79	106,12
1a_2	216,78	36,46	--	24,68	11,76	4,57	--	1,77	0,16	0,33	--	81,19	88,65	95,44	99,79	106,12
1b_1	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47
1b_2	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47
1c_1	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47
1c_2	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	82,59	89,43	95,83	98,92	103,47
1c_2	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	81,01	88,48	95,26	99,62	105,95
1c_3	195,30	33,07	--	23,70	10,59	4,14	--	1,70	1,59	0,30	--	81,01	88,48	95,26	99,62	105,95
1d	254,70	48,15	--	25,76	11,73	4,66	--	1,89	0,21	0,22	--	81,85	89,22	95,86	100,55	106,99
1e_1	175,82	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38
1e_2	175,82	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38
1e_3	175,82	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38
1e_4	175,82	33,24	--	17,78	8,10	3,22	--	1,31	0,15	0,15	--	80,24	87,61	94,25	98,94	105,38
1f	258,01	48,77	--	26,09	11,88	4,72	--	1,92	0,22	0,23	--	81,90	89,27	95,92	100,61	107,04
1g_1	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	78,39	85,82	92,57	97,03	103,38
1g_2	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	78,39	85,82	92,57	97,03	103,38
1g_3	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
1g_4	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
1h_1	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
1h_2	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
1h_3	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
1h_4	101,34	20,68	--	12,44	3,70	2,00	--	1,01	--	0,24	--	79,97	86,77	93,12	96,33	100,89
2a_1	96,06	15,22	--	10,98	5,93	2,23	--	1,03	--	0,30	--	77,67	85,14	91,96	96,26	102,53
2a_2	96,06	15,22	--	10,98	5,93	2,23	--	1,03	--	0,30	--	77,67	85,14	91,96	96,26	102,53
2b_1	77,90	11,25	--	5,86	4,07	1,02	--	0,38	--	0,22	--	75,86	83,14	89,65	94,64	101,18
2b_2	77,90	11,25	--	5,86	4,07	1,02	--	0,38	--	0,22	--	75,86	83,14	89,65	94,64	101,18
3a_1	52,15	5,12	--	4,91	0,79	0,70	--	0,07	--	--	--	75,39	79,49	88,94	89,88	95,32
3a_2	52,15	5,12	--	4,91	0,79	0,70	--	0,07	--	--	--	75,39	79,49	88,94	89,88	95,32
3b_1	48,65	4,78	--	4,58	0,74	0,66	--	0,06	--	--	--	75,09	79,18	88,64	89,58	95,02
3b_2	48,65	4,78	--	4,58	0,74	0,66	--	0,06	--	--	--	75,09	79,18	88,64	89,58	95,02
3c_1	13,09	1,29	--	1,23	0,20	0,18	--	0,02	--	--	--	69,39	73,48	82,94	83,88	89,32
3c_2	13,09	1,29	--	1,23	0,20	0,18	--	0,02	--	--	--	69,39	73,48	82,94	83,88	89,32
3d_1	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
3d_2	4,21	0,41	--	0,40	0,06	0,06	--	0,01	--	--	--	64,46	68,56	78,02	78,96	84,39
3n_1	115,10	11,30	--	10,85	1,75	1,55	--	0,15	--	--	--	78,83	82,92	92,38	93,32	98,76
3n_2	115,10	11,30	--	10,85	1,75	1,55	--	0,15	--	--	--	78,83	82,92	92,38	93,32	98,76
4a_1	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34
4a_2	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	81,75	86,27	94,86	92,91	96,34
4a_3	41,99	4,12	--	3,96	0,64	0,57	--	0,05	--	--	--	74,45	78,54	88,00	88,94	94,38
4b_1	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
1a_1	102,79	96,04	86,75	78,30	85,68	92,28	97,01	103,56	100,19	93,42	83,86	72,46	80,26	87,49	90,67
1a_2	102,79	96,04	86,75	78,30	85,68	92,28	97,01	103,56	100,19	93,42	83,86	72,46	80,26	87,49	90,67
1b_1	98,72	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60
1b_2	98,72	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60
1c_1	98,72	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60
1c_2	98,72	93,41	85,91	79,79	86,51	92,79	96,23	100,75	95,95	90,63	83,05	73,59	80,88	87,74	89,60
1c_2	102,61	95,86	86,57	78,22	85,57	92,25	96,92	103,24	99,87	93,12	83,72	72,03	79,83	87,07	90,24
1c_3	102,61	95,86	86,57	78,22	85,57	92,25	96,92	103,24	99,87	93,12	83,72	72,03	79,83	87,07	90,24
1d	103,62	96,86	87,38	78,78	86,07	92,53	97,57	104,19	100,79	94,03	84,32	72,96	80,64	87,70	91,32
1e_1	102,01	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71
1e_2	102,01	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71
1e_3	102,01	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71
1e_4	102,01	95,25	85,77	77,17	84,46	90,93	95,96	102,58	99,19	92,42	82,71	71,35	79,03	86,09	89,71
1f	103,67	96,92	87,44	78,84	86,12	92,59	97,63	104,25	100,85	94,08	84,37	73,01	80,70	87,76	91,38
1g_1	100,03	93,28	83,94	74,44	81,61	87,87	93,35	100,09	96,66	89,88	79,96	69,55	77,19	84,28	87,94
1g_2	100,03	93,28	83,94	74,44	81,61	87,87	93,35	100,09	96,66	89,88	79,96	69,55	77,19	84,28	87,94
1g_3	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
1g_4	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
1h_1	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
1h_2	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
1h_3	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
1h_4	96,12	90,81	83,27	76,03	82,46	88,29	92,61	97,56	92,55	87,20	79,19	71,11	78,21	84,92	87,28
2a_1	99,20	92,45	83,22	74,93	82,38	89,08	93,56	100,07	96,72	89,96	80,52	69,33	77,16	84,50	87,48
2a_2	99,20	92,45	83,22	74,93	82,38	89,08	93,56	100,07	96,72	89,96	80,52	69,33	77,16	84,50	87,48
2b_1	97,79	91,02	81,38	73,76	81,12	87,68	92,49	99,08	95,70	88,94	79,33	67,08	74,66	81,74	85,52
2b_2	97,79	91,02	81,38	73,76	81,12	87,68	92,49	99,08	95,70	88,94	79,33	67,08	74,66	81,74	85,52
3a_1	92,53	85,90	79,88	71,21	74,69	82,17	86,84	92,46	89,33	82,63	74,24	65,27	69,76	80,11	78,57
3a_2	92,53	85,90	79,88	71,21	74,69	82,17	86,84	92,46	89,33	82,63	74,24	65,27	69,76	80,11	78,57
3b_1	92,23	85,60	79,58	70,91	74,39	81,87	86,54	92,15	89,02	82,33	73,94	64,97	69,46	79,81	78,27
3b_2	92,23	85,60	79,58	70,91	74,39	81,87	86,54	92,15	89,02	82,33	73,94	64,97	69,46	79,81	78,27
3c_1	86,53	79,90	73,88	65,21	68,69	76,17	80,84	86,45	83,32	76,63	68,24	59,27	63,76	74,11	72,57
3c_2	86,53	79,90	73,88	65,21	68,69	76,17	80,84	86,45	83,32	76,63	68,24	59,27	63,76	74,11	72,57
3d_1	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
3d_2	81,60	74,98	68,96	60,28	63,76	71,24	75,91	81,53	78,40	71,70	63,32	54,35	58,83	69,19	67,64
3n_1	95,97	89,34	83,32	74,65	78,13	85,61	90,28	95,89	92,76	86,07	77,68	68,71	73,20	83,55	82,01
3n_2	95,97	89,34	83,32	74,65	78,13	85,61	90,28	95,89	92,76	86,07	77,68	68,71	73,20	83,55	82,01
4a_1	89,86	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62
4a_2	89,86	84,74	79,79	77,53	81,42	88,06	89,84	93,46	86,63	81,44	74,10	71,67	76,57	86,04	81,62
4a_3	91,59	84,96	78,94	70,27	73,75	81,23	85,90	91,51	88,39	81,69	73,30	64,33	68,82	79,17	77,63
4b_1	88,99	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1a_1	96,51	93,31	86,61	78,09	--	--	--	--	--	--	--	--
1a_2	96,51	93,31	86,61	78,09	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_1	93,68	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1b_2	93,68	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_1	93,68	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_2	93,68	89,29	84,03	77,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_2	96,08	92,89	86,19	77,66	--	--	--	--	--	--	--	--
1c_3	96,08	92,89	86,19	77,66	--	--	--	--	--	--	--	--
1d	97,43	94,17	87,45	78,57	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_1	95,82	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_2	95,82	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_3	95,82	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1e_4	95,82	92,56	85,84	76,97	--	--	--	--	--	--	--	--
1f	97,49	94,23	87,51	78,63	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_1	93,88	90,62	83,90	75,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_2	93,88	90,62	83,90	75,12	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_3	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1g_4	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_1	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_2	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_3	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
1h_4	91,45	86,92	81,65	74,54	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_1	93,02	89,86	83,18	74,93	--	--	--	--	--	--	--	--
2a_2	93,02	89,86	83,18	74,93	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_1	91,32	88,04	81,33	72,59	--	--	--	--	--	--	--	--
2b_2	91,32	88,04	81,33	72,59	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_1	83,80	81,46	74,90	70,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3a_2	83,80	81,46	74,90	70,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_1	83,50	81,16	74,60	70,30	--	--	--	--	--	--	--	--
3b_2	83,50	81,16	74,60	70,30	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_1	77,80	75,46	68,90	64,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3c_2	77,80	75,46	68,90	64,60	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_1	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3d_2	72,88	70,54	63,98	59,68	--	--	--	--	--	--	--	--
3n_1	87,24	84,90	78,34	74,04	--	--	--	--	--	--	--	--
3n_2	87,24	84,90	78,34	74,04	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_1	84,84	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_2	84,84	78,82	73,77	70,52	--	--	--	--	--	--	--	--
4a_3	82,86	80,52	73,96	69,66	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_1	80,65	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
4b_2	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4b_3	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4b_4	4b - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4c_1	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4C_2	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4c_3	4c - Brugdijk	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4c_4	4c - Brugdijk	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
4c_5	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4c_6	4c - Brugdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
4d_1	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
4d_2	4d - Lekdijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60
5a_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5a_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5a_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5a_4	5 - Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
5b_1	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5b_2	5_Korte Kerkstraat	0,00	3,40	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5b_3	5_Korte Kerkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
5b_4	5 - Korte Kerkstraat	0,00	3,50	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	--	--	--	30
6a	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
6b	6_Lijnbaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	--	--	--	30
7a	7b - ontsluitingsweg noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30
7b	7b - ontsluitingsweg midden	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30
7c_1	7c_1 ontsluitingsweg zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30
7c_2	7c_2 ontsluitingsweg zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30
8a2	Parkeerterrein (noord) - ontsluiting 2	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30
8b	Parkeerterrein (zuid)	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
4b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4b_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_5	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4c_6	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	599,00	6,94	3,25	0,47	--	--
4d_1	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--
4d_2	60	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	803,00	6,41	3,92	0,92	--	--
5a_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5a_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5a_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5a_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5b_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5b_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5b_3	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
5b_4	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1674,00	6,78	3,82	0,42	--	--
6a	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--
6b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1283,00	6,78	3,82	0,42	--	--
7a	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	472,00	7,00	2,60	0,70	--	--
7b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	186,00	7,00	2,60	0,70	--	--
7c_1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	323,00	7,00	2,60	0,70	--	--
7c_2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	323,00	7,00	2,60	0,70	--	--
8a2	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,60	0,70	--	--
8b	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	160,00	7,00	2,60	0,70	--	--

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
4b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_5	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4c_6	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	39,37
4d_1	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08
4d_2	--	--	--	95,35	97,72	95,15	--	4,55	2,28	3,88	--	0,09	--	0,97	--	--	--	--	--	49,08
5a_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5a_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_1	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_2	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_3	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
5b_4	--	--	--	94,70	98,50	87,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	107,48
6a	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38
6b	--	--	--	94,70	98,50	89,93	--	5,23	1,50	12,07	--	0,07	--	--	--	--	--	--	--	82,38
7a	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	32,05
7b	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	12,63
7c_1	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	21,93
7c_2	--	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	21,93
8a2	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	10,50
8b	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11,20

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
4b_2	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78
4b_3	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4b_4	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4c_1	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4c_2	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4c_3	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78
4c_4	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	71,84	75,94	85,40	86,34	91,78
4c_5	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4c_6	19,18	2,48	--	2,17	0,29	0,34	--	0,03	--	--	--	79,15	83,67	92,26	90,31	93,74
4d_1	30,76	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65
4d_2	30,76	7,03	--	2,34	0,72	0,29	--	0,05	--	0,07	--	71,44	79,91	85,72	91,62	98,65
5a_1	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5a_2	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5a_3	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5a_4	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14
5b_1	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5b_2	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5b_3	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	83,51	88,03	96,63	94,67	98,10
5b_4	62,99	6,18	--	5,94	0,96	0,85	--	0,08	--	--	--	76,21	80,31	89,76	90,70	96,14
6a	48,28	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94
6b	48,28	4,85	--	4,55	0,74	0,65	--	0,06	--	--	--	82,36	86,87	95,47	93,51	96,94
7a	11,90	3,20	--	0,66	0,25	0,07	--	0,33	0,12	0,03	--	69,97	74,10	82,49	85,44	90,74
7b	4,69	1,26	--	0,26	0,10	0,03	--	0,13	0,05	0,01	--	73,21	77,76	85,29	85,36	88,65
7c_1	8,15	2,19	--	0,45	0,17	0,05	--	0,23	0,08	0,02	--	75,60	80,16	87,69	87,76	91,04
7c_2	8,15	2,19	--	0,45	0,17	0,05	--	0,23	0,08	0,02	--	75,60	80,16	87,69	87,76	91,04
8a2	3,90	1,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,52	73,91	77,18	83,52	87,21
8b	4,16	1,12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,80	74,19	77,46	83,81	87,49

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
4b_2	88,99	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42
4b_3	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4b_4	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4c_1	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4c_2	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4c_3	88,99	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42
4c_4	88,99	82,36	76,34	66,86	70,34	77,83	82,50	88,11	84,98	78,28	69,90	62,12	66,60	76,96	75,42
4c_5	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4c_6	87,26	82,13	77,18	74,13	78,02	84,66	86,44	90,05	83,23	78,03	70,70	69,45	74,35	83,83	79,41
4d_1	95,10	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52
4d_2	95,10	88,29	77,88	68,70	76,84	82,29	89,07	96,42	92,82	85,99	75,26	63,34	71,60	77,45	83,52
5a_1	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5a_2	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5a_3	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5a_4	93,35	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39
5b_1	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5b_2	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5b_3	91,62	86,50	81,55	79,29	83,19	89,82	91,60	95,22	88,39	83,20	75,86	73,43	78,33	87,80	83,38
5b_4	93,35	86,72	80,70	72,03	75,51	82,99	87,66	93,28	90,15	83,45	75,06	66,09	70,58	80,93	79,39
6a	90,47	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29
6b	90,47	85,34	80,39	78,14	82,03	88,67	90,45	94,06	87,24	82,04	74,71	72,30	77,19	86,65	82,29
7a	87,75	81,14	74,14	65,66	69,80	78,18	81,14	86,43	83,45	76,84	69,84	59,97	64,10	72,49	75,44
7b	81,97	76,87	70,93	68,91	73,46	80,99	81,06	84,34	77,67	72,57	66,63	63,21	67,76	75,29	75,36
7c_1	84,36	79,26	73,32	71,30	75,86	83,39	83,46	86,74	80,06	74,96	69,02	65,60	70,16	77,69	77,76
7c_2	84,36	79,26	73,32	71,30	75,86	83,39	83,46	86,74	80,06	74,96	69,02	65,60	70,16	77,69	77,76
8a2	80,22	74,99	65,62	66,21	69,61	72,88	79,22	82,91	75,92	70,69	61,32	60,52	63,91	67,18	73,52
8b	80,50	75,28	65,90	66,50	69,89	73,16	79,50	83,19	76,20	70,97	61,60	60,80	64,19	67,46	73,81

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
4b_2	80,65	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_3	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4b_4	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_1	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_2	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_3	80,65	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_4	80,65	78,31	71,75	67,45	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_5	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4c_6	82,63	76,61	71,55	68,31	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_1	90,30	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
4d_2	90,30	86,74	79,93	69,57	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_1	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_2	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_3	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5a_4	84,62	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_1	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_2	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_3	86,60	80,58	75,53	72,28	--	--	--	--	--	--	--	--
5b_4	84,62	82,28	75,72	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--
6a	85,52	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
6b	85,52	79,48	74,42	71,14	--	--	--	--	--	--	--	--
7a	80,74	77,75	71,14	64,14	--	--	--	--	--	--	--	--
7b	78,65	71,97	66,87	60,93	--	--	--	--	--	--	--	--
7c_1	81,04	74,36	69,26	63,32	--	--	--	--	--	--	--	--
7c_2	81,04	74,36	69,26	63,32	--	--	--	--	--	--	--	--
8a2	77,21	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
8b	77,49	70,50	65,28	55,90	--	--	--	--	--	--	--	--

Wegverkeersgegevens 2019 en 2030 (bestaande wegenstructuur), bestemmingsplan 'Sluiseiland'.

Wegvak		Autonome groei	Etmaalintensiteit (mvt/weekdag)					Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode				maximum- snelheid	Wegdek- type	
			2016 telling	2019 autonoom	2030 autonoom	Planbijdrage	2019 plan	2030 plan	Gem. uur	Licht	Middel	Zwaar	Gem. uur	Licht	Middel	Zwaar	Gem. uur	Licht	Middel			Zwaar
			[%/jaar]	[mv/tetm]	[mv/tetm]	[mv/tetm]	[mv/tetm]	[mv/tetm]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]			[%]
1a	Aimé Bonnastraat	1,0	10.061	10.366	11.565	601	10.967	12.166	6,63	93,43	6,12	0,44	3,76	94,78	5,14	0,07	0,68	88,15	11,04	0,80	50	DAB
1b	Aimé Bonnastraat	1,0	9.519	9.807	10.942	601	10.409	11.543	6,71	93,43	6,12	0,44	3,57	94,78	5,14	0,07	0,65	88,15	11,04	0,80	50	dd type A
1c	Aimé Bonnastraat	1,0	9.519	9.807	10.942	601	10.409	11.543	6,71	93,43	6,12	0,44	3,57	94,78	5,14	0,07	0,65	88,15	11,04	0,80	50	dd type A
1d	rotonde	-	-	5.878	6.558	871	6.749	7.429	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1e	Aimé Bonnastraat	1,0	8.448	8.704	9.711	601	9.305	10.312	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1f	rotonde	-	-	6.136	6.846	719	6.856	7.566	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1g	Hagenweg	1,0	4.950	5.100	5.690	677	5.777	6.367	6,75	93,74	5,79	0,47	3,30	96,48	3,52	0,00	0,72	90,24	8,71	1,05	50	dd type A
1h	Hagenweg	1,0	4.950	5.100	5.690	677	5.777	6.367	6,75	93,74	5,79	0,47	3,30	96,48	3,52	0,00	0,72	90,24	8,71	1,05	50	dd type A
2a	Jan Blankenweg	1,0	4.470	4.605	5.138	160	4.766	5.299	6,61	93,14	6,27	0,59	3,85	94,19	5,81	0,00	0,67	85,77	12,55	1,67	50	DAB
2b	Brugstraat	1,0	3.467	3.572	3.985	42	3.614	4.028	6,57	95,28	4,43	0,29	4,07	95,04	4,96	0,00	0,62	90,06	8,19	1,75	50	DAB
3a	Kanaalweg	1,0	-	2.000	2.231	540	2.540	2.771	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3b	Kanaalweg	1,0	-	2.000	2.231	354	2.354	2.586	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3c	Zomerdijk	1,0	-	200	223	472	672	695	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3d	Zomerdijk	1,0	-	200	223	0	200	223	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
4a	Langendijk	1,0	-	1.000	1.116	0	1.000	1.116	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4b	Brugdijk	1,0	939	967	1.079	118	1.086	1.197	6,94	94,70	5,23	0,07	3,25	98,50	1,50	0,00	0,47	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4c	Brugdijk	1,0	939	967	1.079	118	1.086	1.197	6,94	94,70	5,23	0,07	3,25	98,50	1,50	0,00	0,47	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4d	Lekdijk	1,0	1.398	1.440	1.607	0	1.440	1.607	6,41	95,35	4,55	0,09	3,92	97,72	2,28	0,00	0,92	95,15	3,88	0,97	50	DAB
5	Korte Kerkstraat	1,0	-	3.000	3.347	0	3.000	3.347	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	60	klinkers
6	Lijnbaan	1,0	-	2.300	2.566	0	2.300	2.566	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
7a	ontsluiting noord	-	-	0	0	472	472	472	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
7b	ontsluiting midden	-	-	0	0	186	186	186	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
7c	ontsluiting zuid	-	-	0	0	663	663	663	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
8a	parkeren noord	-	-	300	300	0	300	300	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00	30	klinkers
8b	parkeren zuid	-	-	160	160	0	160	160	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00	30	klinkers

- Opmerkingen:
- Voor de Aimé Bonnastraat (wegvak 1a) is de etmaalintensiteit en de verdeling van het verkeer gebaseerd op tellingen (telpunt 19). Voor de samenstelling van het verkeer zijn de tellingen niet geschikt. Om die reden zijn deze gegevens overgenomen uit de telgegevens van de Aimé Bonnastraat (wegvak 1b).
 - Voor de Aimé Bonnastraat (wegvak 1b) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 21).
 - Voor de rotonde (wegvak 1c/1e) zijn geen telgegevens beschikbaar. Aangenomen is dat de etmaalintensiteit gelijk is aan de helft van de maximale intensiteit van de hoofdstroom + de helft van de maximale intensiteit van de nevenstroom. Voor de verdeling en samenstelling van het verkeer is aangenomen dat deze gelijk is aan de Korte Kerkstraat (wegvak 1d).
 - Voor de Korte Kerkstraat (wegvak 1d) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 22).
 - Voor de Hagenweg (wegvak 1f) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 23).
 - Voor de Jan Blankenweg (wegvak 2a) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 24).
 - Voor de Brugstraat (wegvak 2b) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 26).
 - Voor de Kanaalweg (wegvak 3a/3b) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Zomerdijk (wegvak 3c) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Langendijk (wegvak 4a) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Brugdijk (wegvak 4b) is de etmaalintensiteit en de verdeling van het verkeer gebaseerd op tellingen (telpunt 40). Voor de samenstelling van het verkeer zijn de tellingen niet geschikt. Om die reden zijn deze gegevens overgenomen uit de telgegevens van de Julianestraat (telpunt 20).
 - Voor de Korte Kerkstraat (wegvak 5) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Lijnbaan (wegvak 6) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - De Klinkers zijn in keperverband aangelegd.

Verkeersgeneratie bestemmingsplan 'Sluiseiland'

Bouwwvlak	Bouwwvlak	Maximale realisatie volgens BP		Kental verkeersgeneratie		Totale verkeersgeneratie	
A	1	45	woningen	5,8	ritten/woning	261,0	mvt/etm
		1.250	m² publieke functie	16,9	ritten/100 m²	211,3	mvt/etm
-	2		woningen	5,8	ritten/woning	0,0	mvt/etm
B	3	7	woningen	5,8	ritten/woning	40,6	mvt/etm
C/D	4	25	woningen	5,8	ritten/woning	145,0	mvt/etm
E	5	31	woningen	5,8	ritten/woning	179,8	mvt/etm
E		250	m² horeca	16,9	ritten/100 m²	42,3	mvt/etm
F/G	6	76	woningen	5,8	ritten/woning	440,8	mvt/etm
Totaal						1.320,7	mvt/etm

Gebiedsindeling		Type woning		totaal
nieuw	oud	grondbestanden	apparte-ment	
A	1	17	28	45
B	3	7		7
C	4	5		5
D	4	20		20
E	5	14	17	31
F	6	39		39
G	6	25	12	37
Totaal		127	57	184

Matrix: Verdeling van de verkeersgeneratie per bouwblok op de onderzochte wegen

Wegvak	Bouwwvlak					
	1	2	3	4	5	6
1a	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1b	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1c	37,5%	18,75%	50%	50%	50%	50%
1d	75%	87,5%	100%	100%	50%	50%
1e	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1f	62,5%	56,25%	50%	50%	50%	50%
1g	62,5%	56,25%	45%	45%	45%	45%
1h	62,5%	56,25%	45%	45%	45%	45%
2a	25%	12,5%	5%	5%	5%	5%
2b	0%	0%	5%	5%	5%	5%
3a	75%	87,5%	100%	100%	0%	0%
3b	75%	37,5%	0%	0%	0%	0%
3c	100%	0%	0%	0%	0%	0%
3d	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4a	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4b	25%	37,5%	0%	0%	0%	0%
4c	25%	12,5%	0%	0%	0%	0%
4d	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Matrix: Verdeling van de verkeersgeneratie per bouwblok op de onderzochte wegen

Wegvak	Bouwwvlak						Tot
	1	2	3	4	5	6	
1a	177	0	20	73	111	220	601
1b	177	0	20	73	111	220	601
1c	177	0	20	73	111	220	601
1d	354	0	41	145	111	220	871
1e	177	0	20	73	111	220	601
1f	295	0	20	73	111	220	719
1g	295	0	18	65	100	198	677
1h	295	0	18	65	100	198	677
2a	118	0	2	7	11	22	160
2b	0	0	2	7	11	22	42
3a	354	0	41	145	0	0	540
3b	354	0	0	0	0	0	354
3c	472	0	0	0	0	0	472
3d	0	0	0	0	0	0	0
4a	0	0	0	0	0	0	0
4b	118	0	0	0	0	0	118
4c	118	0	0	0	0	0	118
4d	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0

Wegverkeersgegevens 2019 en 2030 (nieuwe wegenstructuur), bestemmingsplan 'Sluiseiland'.

Wegvak		Autonome groei [%/jaar]	Etmaalintensiteit (mvt/weekdag)						Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode				maximum-snelheid [km/uur]	Wegdek-type
			2016 telling [mv/tetm]	2019 autonoom [mv/tetm]	2030 autonoom [mv/tetm]	Planbijdrage [mv/tetm]	2019 plan [mv/tetm]	2030 plan [mv/tetm]	Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]	Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]	Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]		
1a	Aimé Bonnastraat	1,0	10.061	10.366	11.565	601	10.967	12.166	6,63	93,43	6,12	0,44	3,76	94,78	5,14	0,07	0,68	88,15	11,04	0,80	50	DAB
1b	Aimé Bonnastraat	1,0	9.519	9.807	10.942	601	10.409	11.543	6,71	93,43	6,12	0,44	3,57	94,78	5,14	0,07	0,65	88,15	11,04	0,80	50	dd type A
1c	Aimé Bonnastraat	1,0	9.519	9.807	10.942	601	10.409	11.543	6,71	93,43	6,12	0,44	3,57	94,78	5,14	0,07	0,65	88,15	11,04	0,80	50	dd type A
1d	rotonde	-	-	5.918	6.598	871	6.789	7.469	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1e	Aimé Bonnastraat	1,0	8.448	8.704	9.711	601	9.305	10.312	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1f	rotonde	-	-	6.136	6.846	719	6.856	7.566	6,67	94,44	5,17	0,38	3,57	95,52	4,40	0,08	0,71	90,79	8,79	0,42	50	DAB
1g	Hagenweg	1,0	4.950	5.100	5.690	677	5.777	6.367	6,75	93,74	5,79	0,47	3,30	96,48	3,52	0,00	0,72	90,24	8,71	1,05	50	dd type A
1h	Hagenweg	1,0	4.950	5.100	5.690	677	5.777	6.367	6,75	93,74	5,79	0,47	3,30	96,48	3,52	0,00	0,72	90,24	8,71	1,05	50	dd type A
2a	Jan Blankenweg	1,0	4.470	4.605	5.138	160	4.766	5.299	6,61	93,14	6,27	0,59	3,85	94,19	5,81	0,00	0,67	85,77	12,55	1,67	50	DAB
2b	Brugstraat	1,0	3.467	3.572	3.985	42	3.614	4.028	6,57	95,28	4,43	0,29	4,07	95,04	4,96	0,00	0,62	90,06	8,19	1,75	50	DAB
3a	Kanaalweg	1,0	-	2.000	2.231	540	2.540	2.771	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3b	Kanaalweg	1,0	-	2.000	2.231	354	2.354	2.586	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3c	Zomerdijk	1,0	-	200	223	472	672	695	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3d	Zomerdijk	1,0	-	200	223	0	200	223	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
3n	Kanaalweg	1,0	-	5.000	5.578	540	5.540	6.118	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	DAB
4a	Langendijk	1,0	-	1.000	1.116	0	1.000	1.116	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4b	Brugdijk	1,0	939	967	1.079	118	1.086	1.197	6,94	94,70	5,23	0,07	3,25	98,50	1,50	0,00	0,47	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4c	Brugdijk	1,0	939	967	1.079	118	1.086	1.197	6,94	94,70	5,23	0,07	3,25	98,50	1,50	0,00	0,47	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
4d	Lekdijk	1,0	1.398	1.440	1.607	0	1.440	1.607	6,41	95,35	4,55	0,09	3,92	97,72	2,28	0,00	0,92	95,15	3,88	0,97	50	DAB
5	Korte Kerkstraat	1,0	-	3.000	3.347	0	3.000	3.347	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	60	klinkers
6	Lijnbaan	1,0	-	2.300	2.566	0	2.300	2.566	6,78	94,70	5,23	0,07	3,82	98,50	1,50	0,00	0,42	87,93	12,07	0,00	50	klinkers
7a	ontsluiting noord	-	-	0	0	472	472	472	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
7b	ontsluiting midden	-	-	0	0	186	186	186	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
7c	ontsluiting zuid	-	-	0	0	663	663	663	7,00	97,00	2,00	1,00	2,60	97,00	2,00	1,00	0,70	97,00	2,00	1,00	30	klinkers
8a	parkeren noord	-	-	300	300	0	300	300	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00	30	klinkers
8b	parkeren zuid	-	-	160	160	0	160	160	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00	30	klinkers

- Opmerkingen:
- Voor de Aimé Bonnastraat (wegvak 1a) is de etmaalintensiteit en de verdeling van het verkeer gebaseerd op tellingen (telpunt 19). Voor de samenstelling van het verkeer zijn de tellingen niet geschikt. Om die reden zijn deze gegevens overgenomen uit de telgegevens van de Aimé Bonnastraat (wegvak 1b).
 - Voor de Aimé Bonnastraat (wegvak 1b) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 21).
 - Voor de rotonde (wegvak 1c/1e) zijn geen telgegevens beschikbaar. Aangenomen is dat de etmaalintensiteit gelijk is aan de helft van de maximale intensiteit van de hoofdstroom + de helft van de maximale intensiteit van de nevenstroom. Voor de verdeling en samenstelling van het verkeer is aangenomen dat deze gelijk is aan de Korte Kerkstraat (wegvak 1d).
 - Voor de Korte Kerkstraat (wegvak 1d) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 22).
 - Voor de Hagenweg (wegvak 1f) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 23).
 - Voor de Jan Blankenweg (wegvak 2a) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 24).
 - Voor de Brugstraat (wegvak 2b) zijn alle gegevens gebaseerd op tellingen (telpunt 26).
 - Voor de Kanaalweg (wegvak 3a/3b) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Zomerdijk (wegvak 3c) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Langendijk (wegvak 4a) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Brugdijk (wegvak 4b) is de etmaalintensiteit en de verdeling van het verkeer gebaseerd op tellingen (telpunt 40). Voor de samenstelling van het verkeer zijn de tellingen niet geschikt. Om die reden zijn deze gegevens overgenomen uit de telgegevens van de Julianestraat (telpunt 20).
 - Voor de Korte Kerkstraat (wegvak 5) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - Voor de Lijnbaan (wegvak 6) is een aanname gedaan voor de etmaalintensiteit. De verdeling en samenstelling van het verkeer is gebaseerd op telgegevens op de Julianastraat (telpunt 20).
 - De klinkers zijn in keperverband aangelegd.

Verkeersgeneratie bestemmingsplan 'Sluiseiland'

Bouwwvlak	Bouwwvlak	Maximale realisatie volgens BP		Kental verkeersgeneratie	Totale verkeersgeneratie	
A	1	45	woningen	5,8	261,0	mvt/etm
		1.250	m ² publieke functie	16,9	211,3	mvt/etm
—	2		woningen	5,8	0,0	mvt/etm
B/C/D	3	7	woningen	5,8	40,6	mvt/etm
B/C/D	4	25	woningen	5,8	145,0	mvt/etm
E	5	31	woningen	5,8	179,8	mvt/etm
E		250	m ² horeca	16,9	42,3	mvt/etm
F/G	6	76	woningen	5,8	440,8	mvt/etm
Totaal					1.320,7	mvt/etm

Gebiedsindeling		Type woning		totaal
nieuw	oud	grond-gebieden	apparte-ment	
A	1	17	28	45
B	3	7		7
C	4	5		5
D	4	20		20
E	5	14	17	31
F	6	39		39
G	6	25	12	37
Totaal		127	57	184

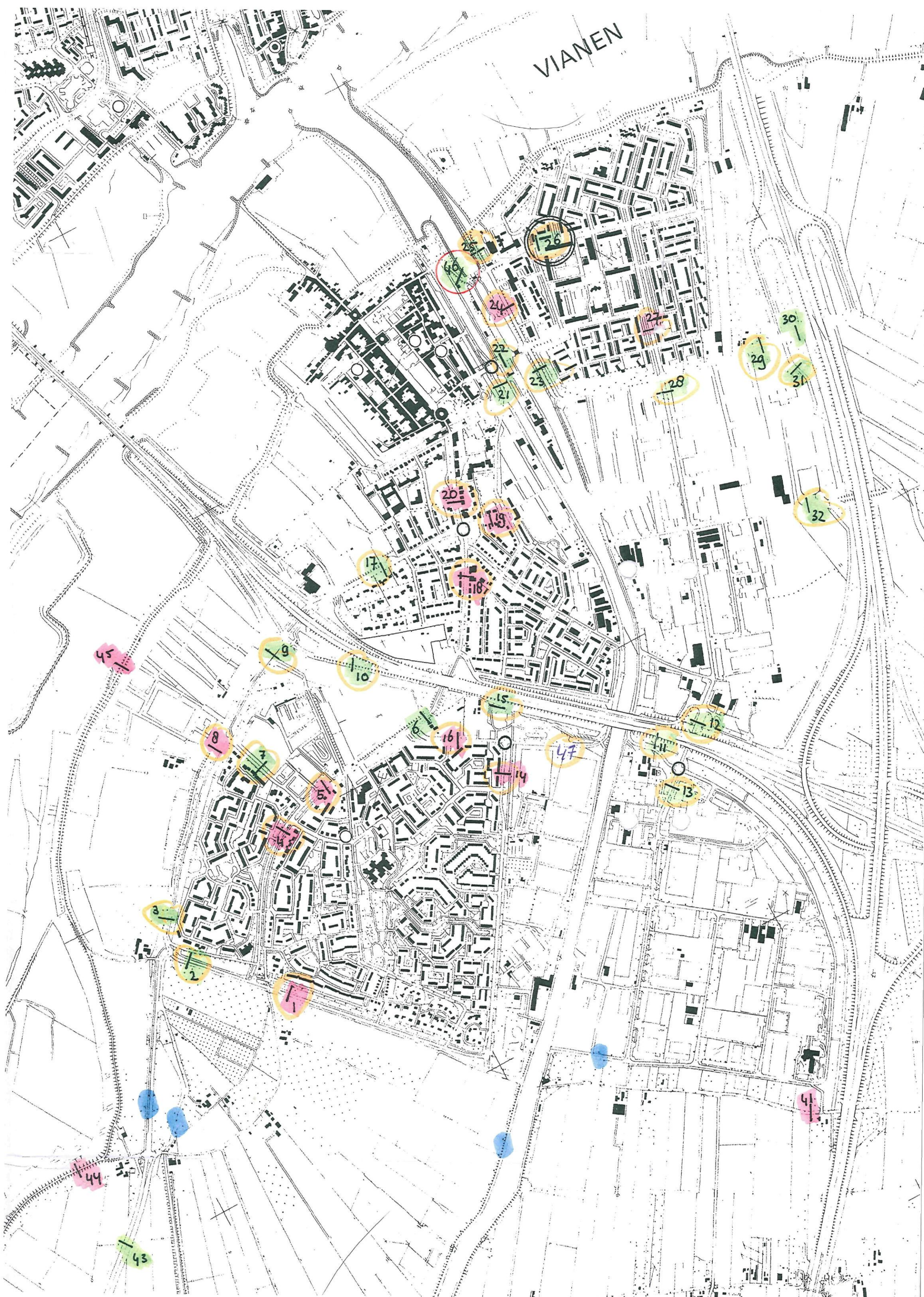
Matrix: Verdeling van de verkeersgeneratie per bouwblok op de onderzochte wegen

Wegvak	Bouwwvlak					
	1	2	3	4	5	6
1a	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1b	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1c	37,5%	18,75%	50%	50%	50%	50%
1d	75%	87,5%	100%	100%	50%	50%
1e	37,5%	43,75%	50%	50%	50%	50%
1f	62,5%	56,25%	50%	50%	50%	50%
1g	62,5%	56,25%	45%	45%	45%	45%
1h	62,5%	56,25%	45%	45%	45%	45%
2a	25%	12,5%	5%	5%	5%	5%
2b	0%	0%	5%	5%	5%	5%
3a	75%	87,5%	100%	100%	0%	0%
3b	75%	37,5%	0%	0%	0%	0%
3c	100%	0%	0%	0%	0%	0%
3d	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4a	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4b	25%	37,5%	0%	0%	0%	0%
4c	25%	12,5%	0%	0%	0%	0%
4d	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Matrix: Verdeling van de verkeersgeneratie per bouwblok op de onderzochte wegen

Wegvak	Bouwwvlak						Tot
	1	2	3	4	5	6	
1a	177	0	20	73	111	220	601
1b	177	0	20	73	111	220	601
1c	177	0	20	73	111	220	601
1d	354	0	41	145	111	220	871
1e	177	0	20	73	111	220	601
1f	295	0	20	73	111	220	719
1g	295	0	18	65	100	198	677
1h	295	0	18	65	100	198	677
2a	118	0	2	7	11	22	160
2b	0	0	2	7	11	22	42
3a	354	0	41	145	0	0	540
3b	354	0	0	0	0	0	354
3c	472	0	0	0	0	0	472
3d	0	0	0	0	0	0	0
4a	0	0	0	0	0	0	0
4b	118	0	0	0	0	0	118
4c	118	0	0	0	0	0	118
4d	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0

VIANEN



Tellingen Aimé Bonnastraat (telpunt 19)

Teljaar 2016		(van 17 mei tot 26 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	70	0	0	in 2016 10.061		
01.00	02.00	36	0	0			
02.00	03.00	19	0	0			
03.00	04.00	17	0	0			
04.00	05.00	20	0	0			
05.00	06.00	62	0	0			
06.00	07.00	192	0	0	Daguur 6,63% 1,00		
07.00	08.00	357	0	0	licht da 100,00%		
08.00	09.00	609	0	0	middel da 0,00%		
09.00	10.00	533	0	0	zwaar da 0,00% OK		
10.00	11.00	586	0	0	Avonduur 3,76% 1,00		
11.00	12.00	633	0	0	licht av 100,00%		
12.00	13.00	666	0	0	middel av 0,00%		
13.00	14.00	705	0	0	zwaar av 0,00% OK		
14.00	15.00	770	0	0	Nachtuur 0,68% 1,00		
15.00	16.00	763	0	0	licht na 100,00%		
16.00	17.00	818	0	0	middel na 0,00%		
17.00	18.00	888	0	0	zwaar na 0,00% OK		
18.00	19.00	674	0	0	da/av/na 100,00% OK		
19.00	20.00	596	0	0			
20.00	21.00	399	0	0			
21.00	22.00	289	0	0			
22.00	23.00	231	0	0			
23.00	24.00	128	0	0			
		10.061	0	0			

Tellingen Julianastraat (telpunt 20)

Teljaar 2016		(van 9 mei tot 17 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	6	0	0	in 2016 1.739		
01.00	02.00	2	0	0			
02.00	03.00	2	0	0			
03.00	04.00	2	0	0			
04.00	05.00	1	1	0			
05.00	06.00	5	1	0			
06.00	07.00	13	5	0	Daguur 6,78% 1,00		
07.00	08.00	33	8	0	licht da 94,70%		
08.00	09.00	80	8	1	middel da 5,23%		
09.00	10.00	94	8	0	zwaar da 0,07% OK		
10.00	11.00	104	8	0	Avonduur 3,82% 1,00		
11.00	12.00	104	6	0	licht av 98,50%		
12.00	13.00	102	5	0	middel av 1,50%		
13.00	14.00	133	8	0	zwaar av 0,00% OK		
14.00	15.00	134	5	0	Nachtuur 0,42% 1,00		
15.00	16.00	146	6	0	licht na 87,93%		
16.00	17.00	151	5	0	middel na 12,07%		
17.00	18.00	141	4	0	zwaar na 0,00% OK		
18.00	19.00	118	3	0	da/av/na 100,00% OK		
19.00	20.00	113	2	0			
20.00	21.00	63	1	0			
21.00	22.00	47	0	0			
22.00	23.00	39	1	0			
23.00	24.00	20	0	0			
		1.653	85	1			

Tellingen Aimé Bonnastraat (telpunt 21)

Teljaar 2016		(van 10 mei tot 19 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	61	3	0	in 2016	9.519	
01.00	02.00	32	2	0			
02.00	03.00	16	1	0			
03.00	04.00	13	0	0			
04.00	05.00	15	1	0			
05.00	06.00	44	9	2			
06.00	07.00	146	32	2	Controle		
07.00	08.00	289	39	3	Daguur	6,71%	1,00
08.00	09.00	505	40	4	licht da	93,43%	
09.00	10.00	483	36	4	middel da	6,12%	
10.00	11.00	529	41	1	zwaar da	0,44%	OK
11.00	12.00	572	41	4	Avonduur	3,57%	1,00
12.00	13.00	623	39	2	licht av	94,78%	
13.00	14.00	643	39	2	middel av	5,14%	
14.00	15.00	675	40	2	zwaar av	0,07%	OK
15.00	16.00	702	44	3	Nachtuur	0,65%	1,00
16.00	17.00	718	44	3	licht na	88,15%	
17.00	18.00	832	39	3	middel na	11,04%	
18.00	19.00	586	27	3	zwaar na	0,80%	OK
19.00	20.00	497	26	1	da/av/na	100,00%	OK
20.00	21.00	340	19	0			
21.00	22.00	248	14	0			
22.00	23.00	205	11	0			
23.00	24.00	112	7	0			
		8.886	594	39			

Tellingen Korte Kerkstraat (telpunt 22)

Teljaar 2016		(van 26 mei tot 6 juni)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag (mvt/etm)		
00.00	01.00	56	3	0	in 2016 8.448		
01.00	02.00	33	3	0			
02.00	03.00	18	1	0			
03.00	04.00	10	0	0			
04.00	05.00	17	1	0			
05.00	06.00	39	6	0			
06.00	07.00	152	22	2	Controle		
07.00	08.00	305	30	2	Daguur	6,67%	1,00
08.00	09.00	484	30	3	licht da	94,44%	
09.00	10.00	444	30	2	middel da	5,17%	
10.00	11.00	465	33	2	zwaar da	0,38%	OK
11.00	12.00	535	31	2	Avonduur	3,57%	1,00
12.00	13.00	551	29	2	licht av	95,52%	
13.00	14.00	542	28	2	middel av	4,40%	
14.00	15.00	579	29	2	zwaar av	0,08%	OK
15.00	16.00	582	32	1	Nachtuur	0,71%	1,00
16.00	17.00	653	33	3	licht na	90,79%	
17.00	18.00	727	27	2	middel na	8,79%	
18.00	19.00	522	18	3	zwaar na	0,42%	OK
19.00	20.00	418	17	1	da/av/na	100,00%	OK
20.00	21.00	301	15	0			
21.00	22.00	240	13	0			
22.00	23.00	192	8	0			
23.00	24.00	109	6	0			
		7.974	445	29			

Tellingen Jan Blankenweg (telpunt 23)

Teljaar 2016		(van 9 mei tot 17 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	33	0	0	in 2016	4.950	
01.00	02.00	16	1	0			
02.00	03.00	11	1	0			
03.00	04.00	7	0	0			
04.00	05.00	11	1	0			
05.00	06.00	27	4	0			
06.00	07.00	89	15	3	Controle		
07.00	08.00	143	17	2	Daguur	6,75%	1,00
08.00	09.00	248	17	1	licht da	93,74%	
09.00	10.00	259	18	2	middel da	5,79%	
10.00	11.00	269	24	2	zwaar da	0,47%	OK
11.00	12.00	287	21	0	Avonduur	3,30%	1,00
12.00	13.00	328	17	1	licht av	96,48%	
13.00	14.00	333	19	2	middel av	3,52%	
14.00	15.00	342	20	2	zwaar av	0,00%	OK
15.00	16.00	359	21	2	Nachtuur	0,72%	1,00
16.00	17.00	399	25	2	licht na	90,24%	
17.00	18.00	466	19	2	middel na	8,71%	
18.00	19.00	325	14	1	zwaar na	1,05%	OK
19.00	20.00	235	8	0	da/av/na	100,00%	OK
20.00	21.00	157	6	0			
21.00	22.00	126	6	0			
22.00	23.00	113	3	0			
23.00	24.00	65	3	0			
		4.648	280	22			

Tellingen Jan Blankenweg (telpunt 24)

Teljaar 2016		(van 9 mei tot 17 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	20	3	0	in 2016	4.470	Controle
01.00	02.00	13	2	0			
02.00	03.00	7	0	0			
03.00	04.00	3	0	0			
04.00	05.00	5	1	0			
05.00	06.00	23	5	0			
06.00	07.00	79	15	4	Daguur	6,61%	1,00
07.00	08.00	125	20	1	licht da	93,14%	OK
					middel da	6,27%	
					zwaar da	0,59%	
08.00	09.00	218	16	1	Avonduur	3,85%	1,00
09.00	10.00	231	17	1	licht av	94,19%	OK
10.00	11.00	255	19	0	middel av	5,81%	
11.00	12.00	275	16	1	zwaar av	0,00%	
12.00	13.00	270	16	1	Nachtuur	0,67%	1,00
13.00	14.00	310	18	2	licht na	85,77%	OK
14.00	15.00	330	18	2	middel na	12,55%	
15.00	16.00	307	19	3	zwaar na	1,67%	
16.00	17.00	335	24	3	da/av/na	100,00%	OK
17.00	18.00	355	22	2			
18.00	19.00	289	17	4			
19.00	20.00	271	13	0			
20.00	21.00	162	12	0			
21.00	22.00	123	8	0			
22.00	23.00	92	7	0			
23.00	24.00	55	4	0			
		4.153	292	25			

Tellingen Lekdijk (telpunt 25)

Teljaar 2016 (van 26 mei tot 6 juni)					Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	7	0	0	in 2016	1.398	
01.00	02.00	2	0	0			
02.00	03.00	2	0	0			
03.00	04.00	1	0	0			
04.00	05.00	4	0	0			
05.00	06.00	10	0	0			
06.00	07.00	55	4	1	Controle		
07.00	08.00	57	8	0	Daguur	6,41%	1,00
08.00	09.00	67	3	0	licht da	95,35%	
09.00	10.00	66	3	0	middel da	4,55%	
10.00	11.00	68	3	0	zwaar da	0,09%	OK
11.00	12.00	78	3	0	Avonduur	3,92%	1,00
12.00	13.00	77	3	0	licht av	97,72%	
13.00	14.00	76	4	0	middel av	2,28%	
14.00	15.00	92	4	0	zwaar av	0,00%	OK
15.00	16.00	90	4	1	Nachtuur	0,92%	1,00
16.00	17.00	111	7	0	licht na	95,15%	
17.00	18.00	141	5	0	middel na	3,88%	
18.00	19.00	103	2	0	zwaar na	0,97%	OK
19.00	20.00	70	3	0	da/av/na	100,00%	OK
20.00	21.00	65	1	0			
21.00	22.00	48	1	0			
22.00	23.00	31	0	0			
23.00	24.00	17	0	0			
		1.338	58	2			

Tellingen Brugstraat (telpunt 26)

Teljaar 2016		(van 9 mei tot 17 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	15	3	0	in 2016	3.467	
01.00	02.00	10	1	0			
02.00	03.00	5	0	0			
03.00	04.00	3	0	0			
04.00	05.00	5	0	0			
05.00	06.00	16	2	0			
06.00	07.00	54	4	3	Controle		
07.00	08.00	95	11	0	Daguur	6,57%	1,00
08.00	09.00	181	10	0	licht da	95,28%	
09.00	10.00	180	9	1	middel da	4,43%	
10.00	11.00	197	10	0	zwaar da	0,29%	OK
11.00	12.00	213	7	0	Avonduur	4,07%	1,00
12.00	13.00	215	11	0	licht av	95,04%	
13.00	14.00	245	11	0	middel av	4,96%	
14.00	15.00	260	13	0	zwaar av	0,00%	OK
15.00	16.00	249	12	2	Nachtuur	0,62%	1,00
16.00	17.00	263	11	2	licht na	90,06%	
17.00	18.00	276	8	1	middel na	8,19%	
18.00	19.00	229	8	2	zwaar na	1,75%	OK
19.00	20.00	217	10	0	da/av/na	100,00%	OK
20.00	21.00	133	9	0			
21.00	22.00	104	5	0			
22.00	23.00	82	4	0			
23.00	24.00	46	4	0			
		3.293	163	11			

Tellingen Brugdijk (telpunt 40)

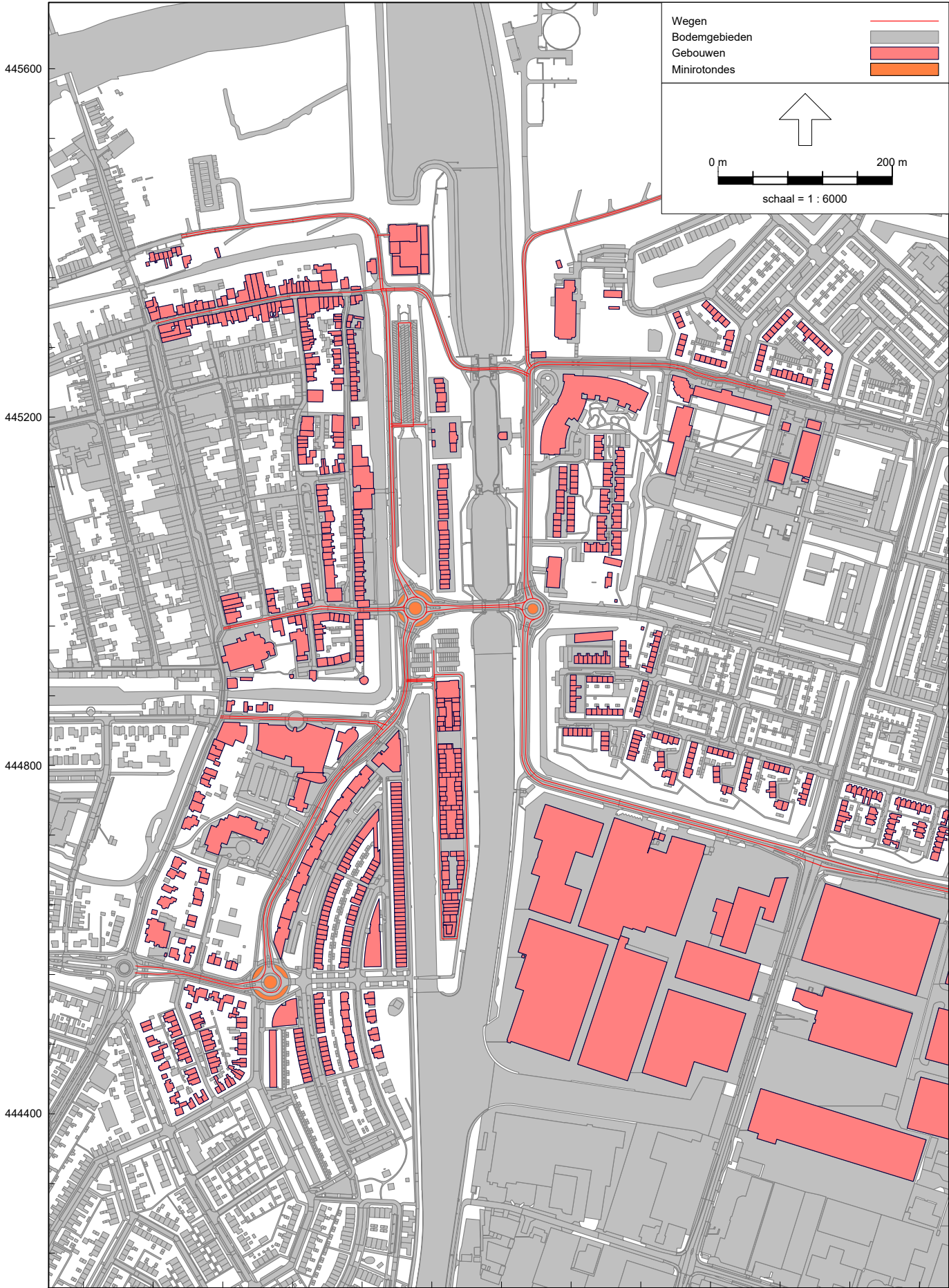
Teljaar 2016		(van 9 mei tot 17 mei)			Verwerking naar milieuparameters		
van	tot	licht	middel	zwaar	weekdag	(mvt/etm)	
00.00	01.00	6	0	0	in 2016	939	Controle
01.00	02.00	4	0	0			
02.00	03.00	3	0	0			
03.00	04.00	1	0	0			
04.00	05.00	2	0	0			
05.00	06.00	4	0	0			
06.00	07.00	6	0	0	Daguur	6,94%	1,00
07.00	08.00	27	0	0	licht da	100,00%	OK
					middel da	0,00%	
					zwaar da	0,00%	
08.00	09.00	39	0	0	Avonduur	3,25%	1,00
09.00	10.00	51	0	0	licht av	100,00%	OK
10.00	11.00	57	0	0	middel av	0,00%	
11.00	12.00	77	0	0	zwaar av	0,00%	
12.00	13.00	67	0	0	Nachtuur	0,47%	1,00
13.00	14.00	76	0	0	licht na	100,00%	OK
14.00	15.00	90	0	0	middel na	0,00%	
15.00	16.00	80	0	0	zwaar na	0,00%	
16.00	17.00	79	0	0	da/av/na	100,00%	OK
17.00	18.00	83	0	0			
18.00	19.00	56	0	0			
19.00	20.00	44	0	0			
20.00	21.00	34	0	0			
21.00	22.00	25	0	0			
22.00	23.00	19	0	0			
23.00	24.00	9	0	0			
		939	0	0			



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2019 en 2030) - 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30





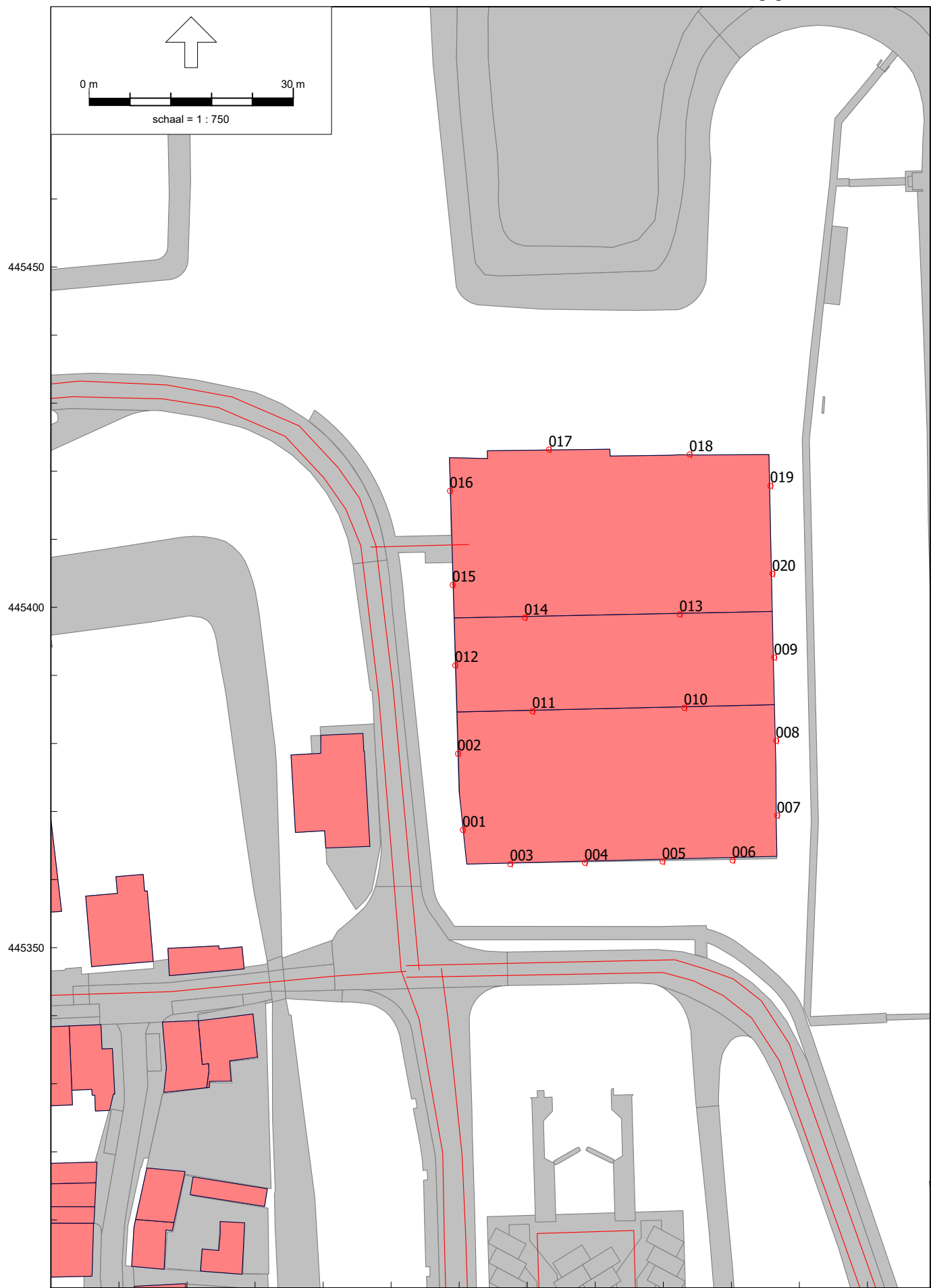




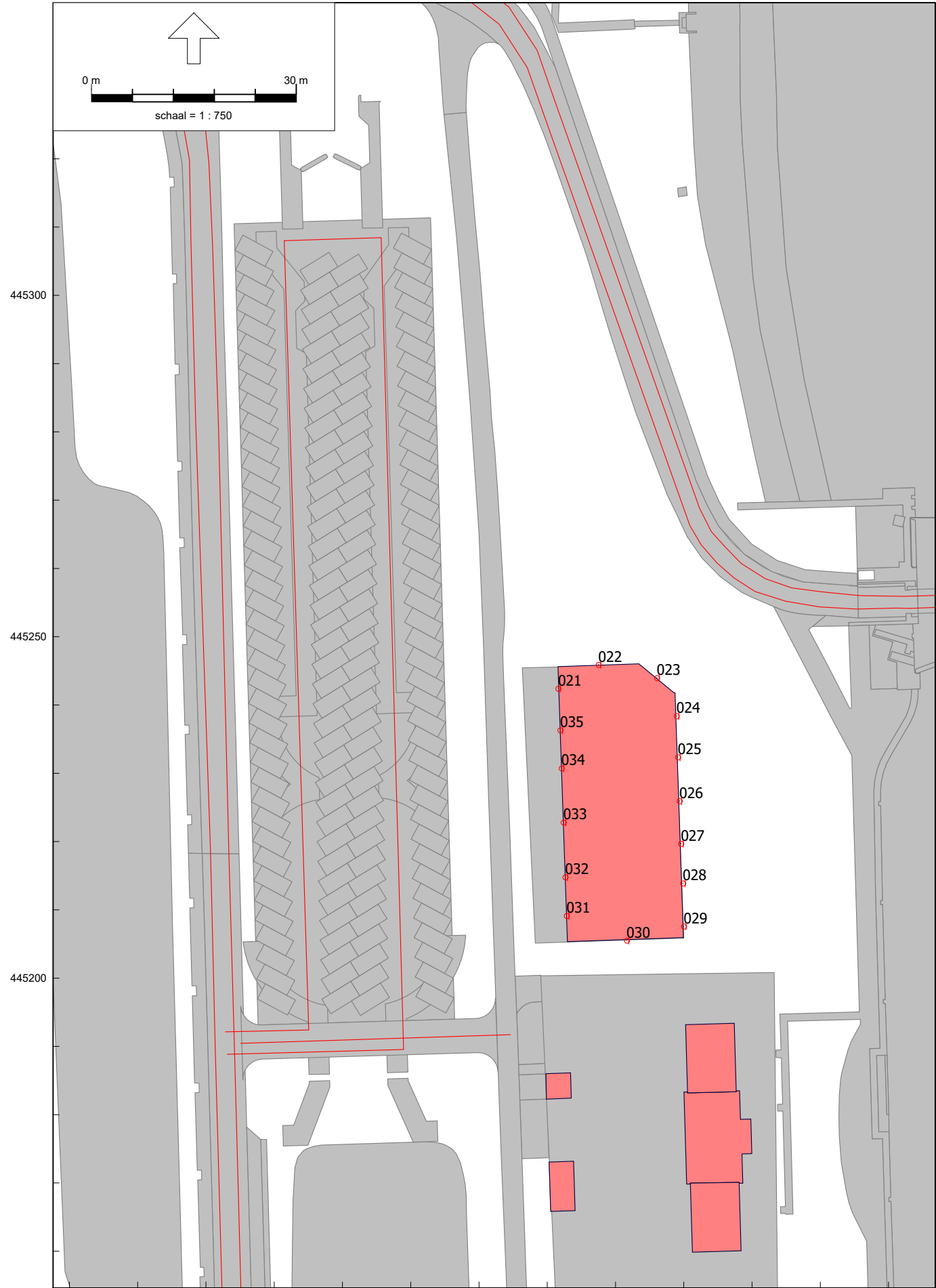
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [toekomstige situatie (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30



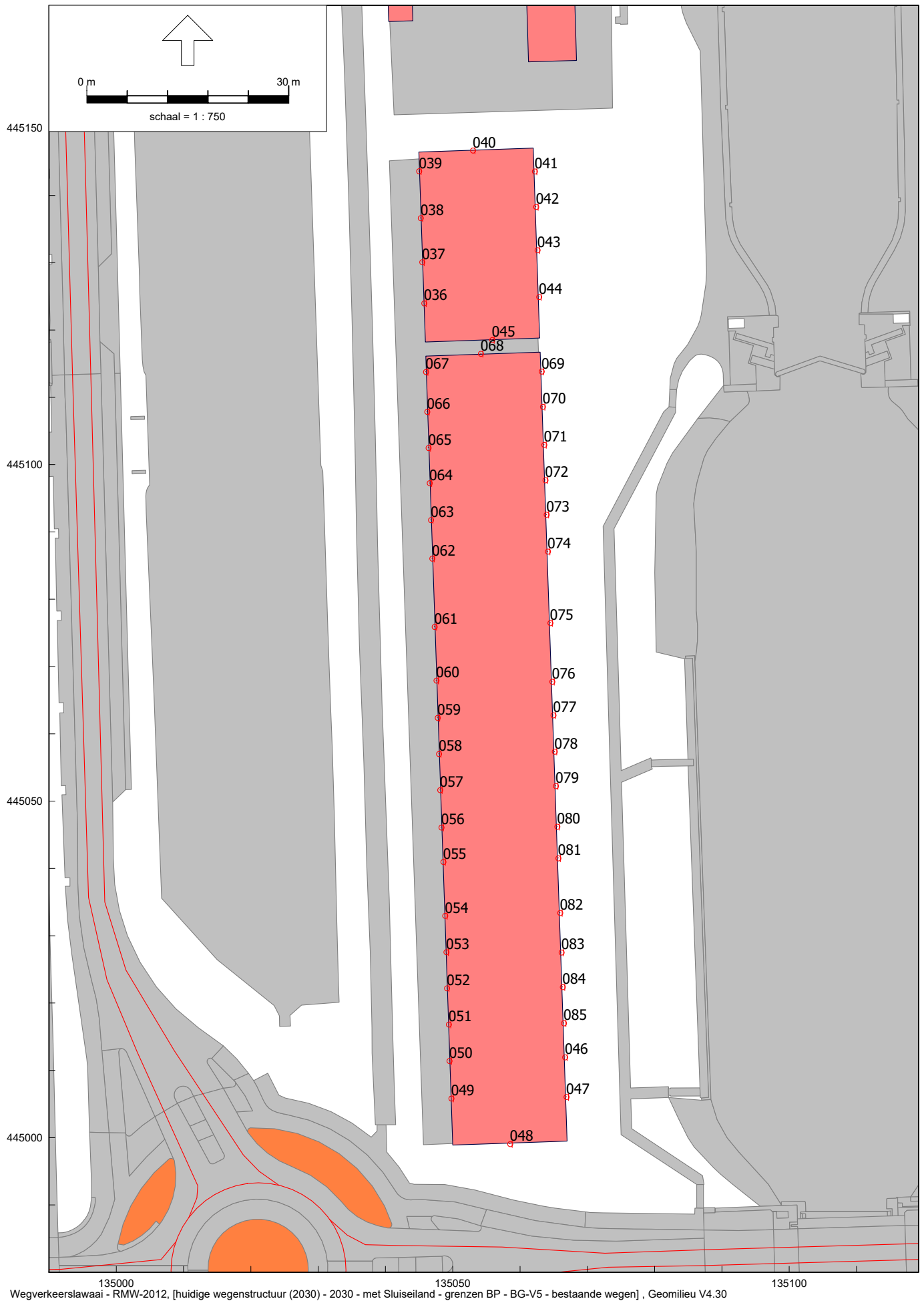
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [toekomstige situatie (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30

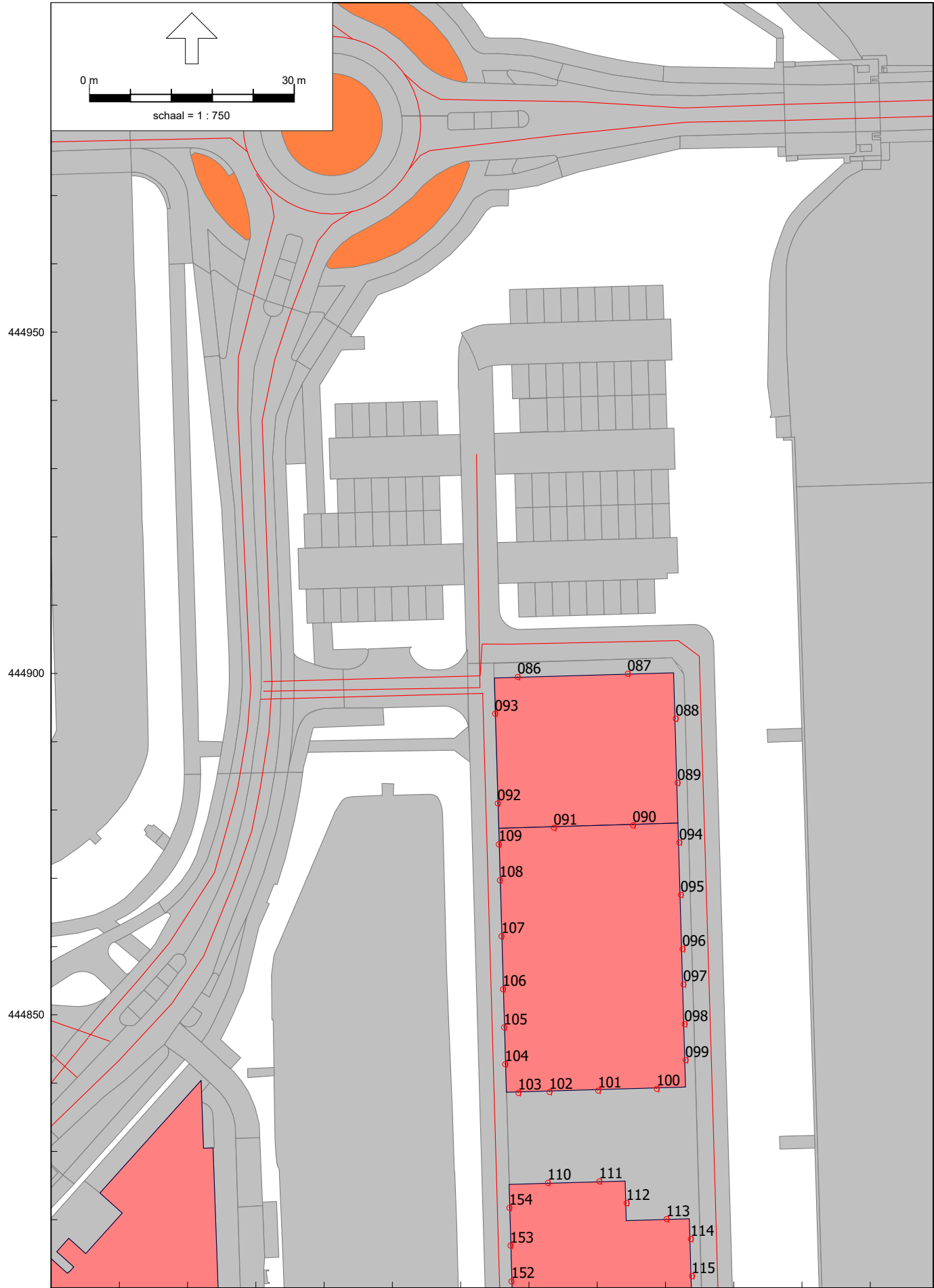


Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

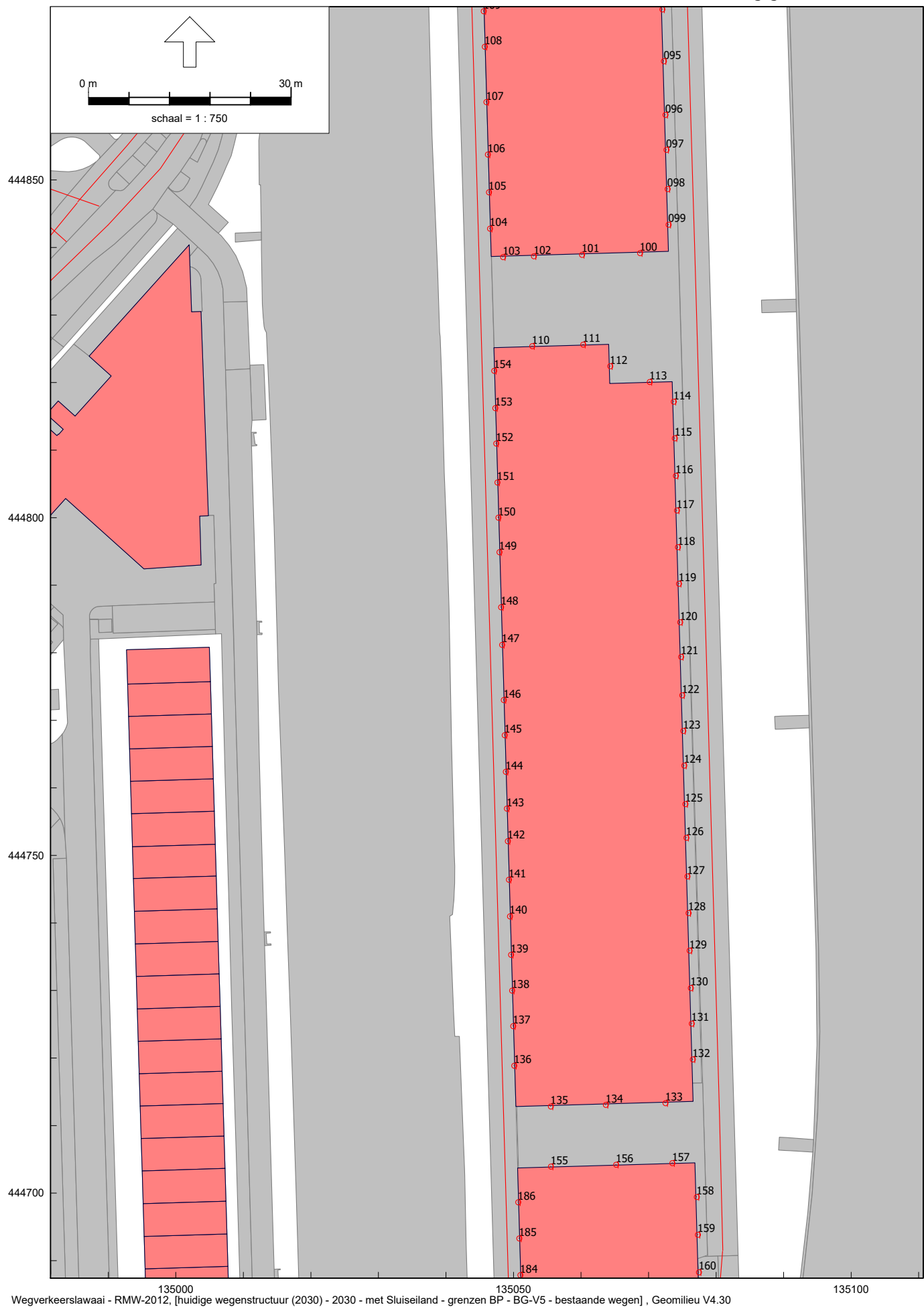


Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

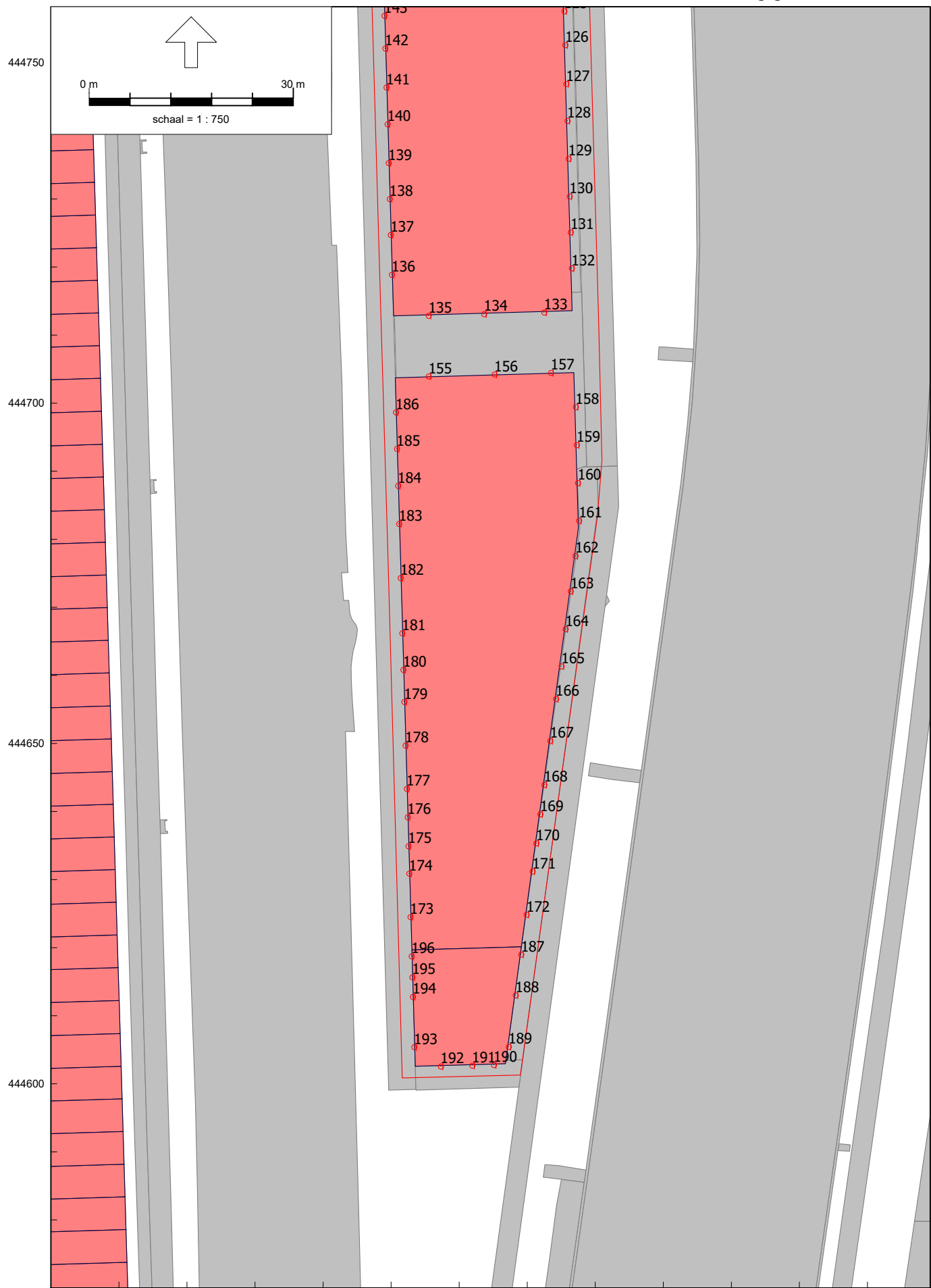




Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen
 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
001	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
002	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
003	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
004	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
005	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
006	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
007	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
008	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
009	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
010	bestemming vlek A	7,10	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
011	bestemming vlek A	7,10	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
012	bestemming vlek A	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
013	bestemming vlek A	7,10	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
014	bestemming vlek A	7,11	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
015	bestemming vlek A	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
016	bestemming vlek A	7,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
017	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
018	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
019	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
020	bestemming vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
021	bestemming vlek B	3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
022	bestemming vlek B	3,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
023	bestemming vlek B	3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
024	bestemming vlek B	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
025	bestemming vlek B	3,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
026	bestemming vlek B	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
027	bestemming vlek B	3,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
028	bestemming vlek B	3,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
029	bestemming vlek B	2,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
030	bestemming vlek B	2,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
031	bestemming vlek B	2,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
032	bestemming vlek B	3,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
033	bestemming vlek B	3,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
034	bestemming vlek B	3,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
035	bestemming vlek B	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
036	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
037	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
038	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
039	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
040	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
041	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
042	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
043	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
044	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
045	bestemming vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
046	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
047	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
048	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
049	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
050	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
051	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
052	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
053	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
054	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
055	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
056	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
057	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
058	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
059	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
060	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
061	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
062	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
063	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
064	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
065	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
066	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
067	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
068	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
069	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen
 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
070	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
071	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
072	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
073	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
074	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
075	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
076	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
077	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
078	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
079	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
080	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
081	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
082	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
083	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
084	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
085	bestemming vlek D	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
086	bestemming vlek E	2,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
087	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
088	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
089	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
090	bestemming vlek E	2,70	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
091	bestemming vlek E	2,70	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
092	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
093	bestemming vlek E	2,72	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
094	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
095	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
096	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
097	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
098	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
099	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
100	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
105	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
106	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
107	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	bestemming vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
114	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
115	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
117	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
120	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
121	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
122	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
123	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
124	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
125	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
126	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
127	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
128	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
129	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
130	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
131	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
132	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
133	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
134	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
135	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
136	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
137	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
138	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

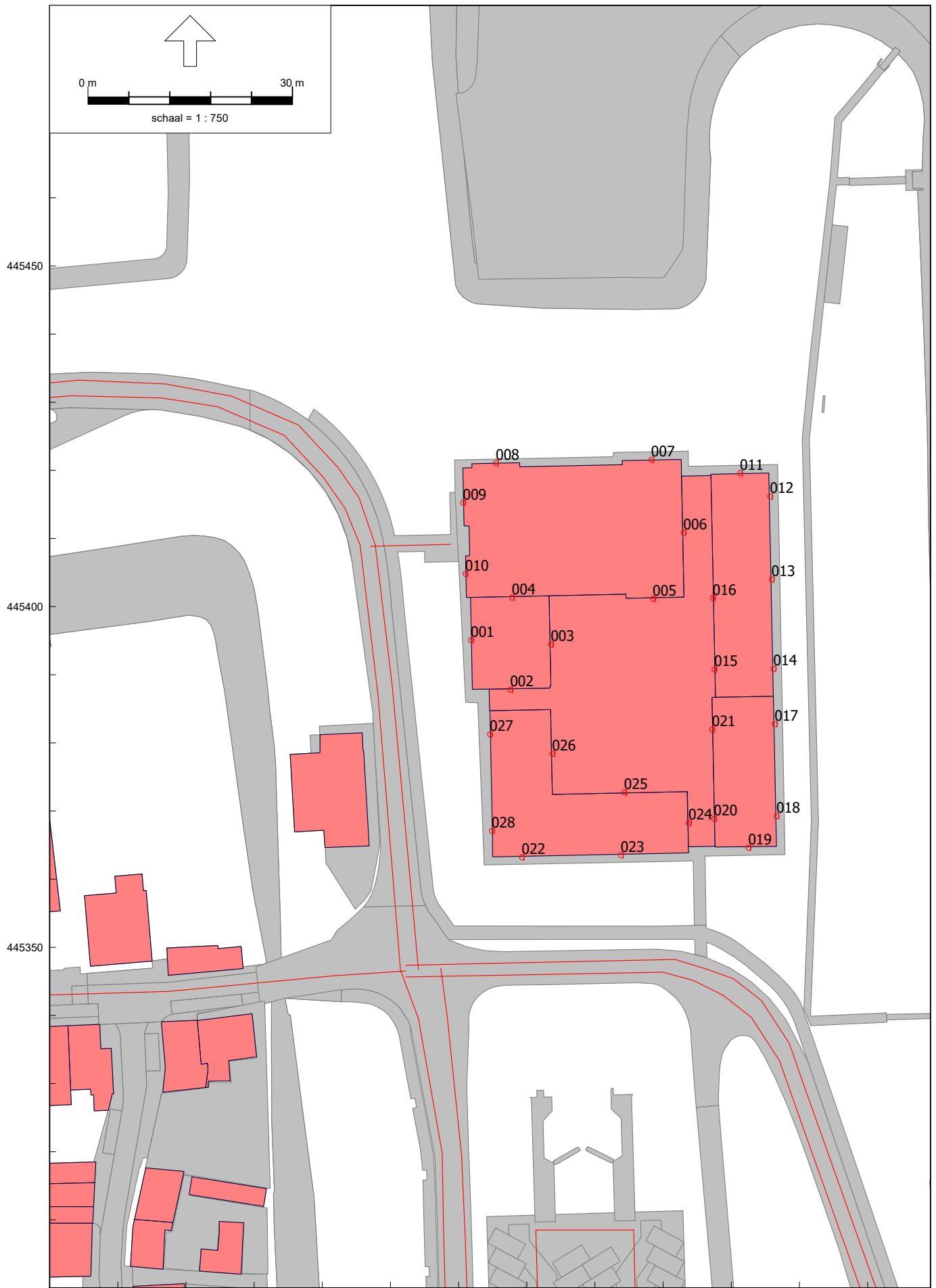
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
139	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
140	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
141	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
142	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
143	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
144	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
145	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
146	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
147	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
148	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
149	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
150	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
151	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
152	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
153	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
154	bestemming vlek F	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
155	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
156	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
157	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
158	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
159	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
160	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
161	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
162	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
163	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
164	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
165	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
166	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
167	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
168	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
169	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
170	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
171	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
172	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
173	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
174	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
175	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
176	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
177	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
178	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
179	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
180	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
181	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
182	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
183	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
184	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
185	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
186	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
187	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
188	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
189	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
190	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
191	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
192	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
193	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
194	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
195	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
196	bestemming vlek G	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen

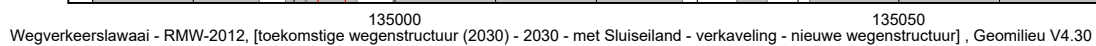
Groep: (hoofdgroep)

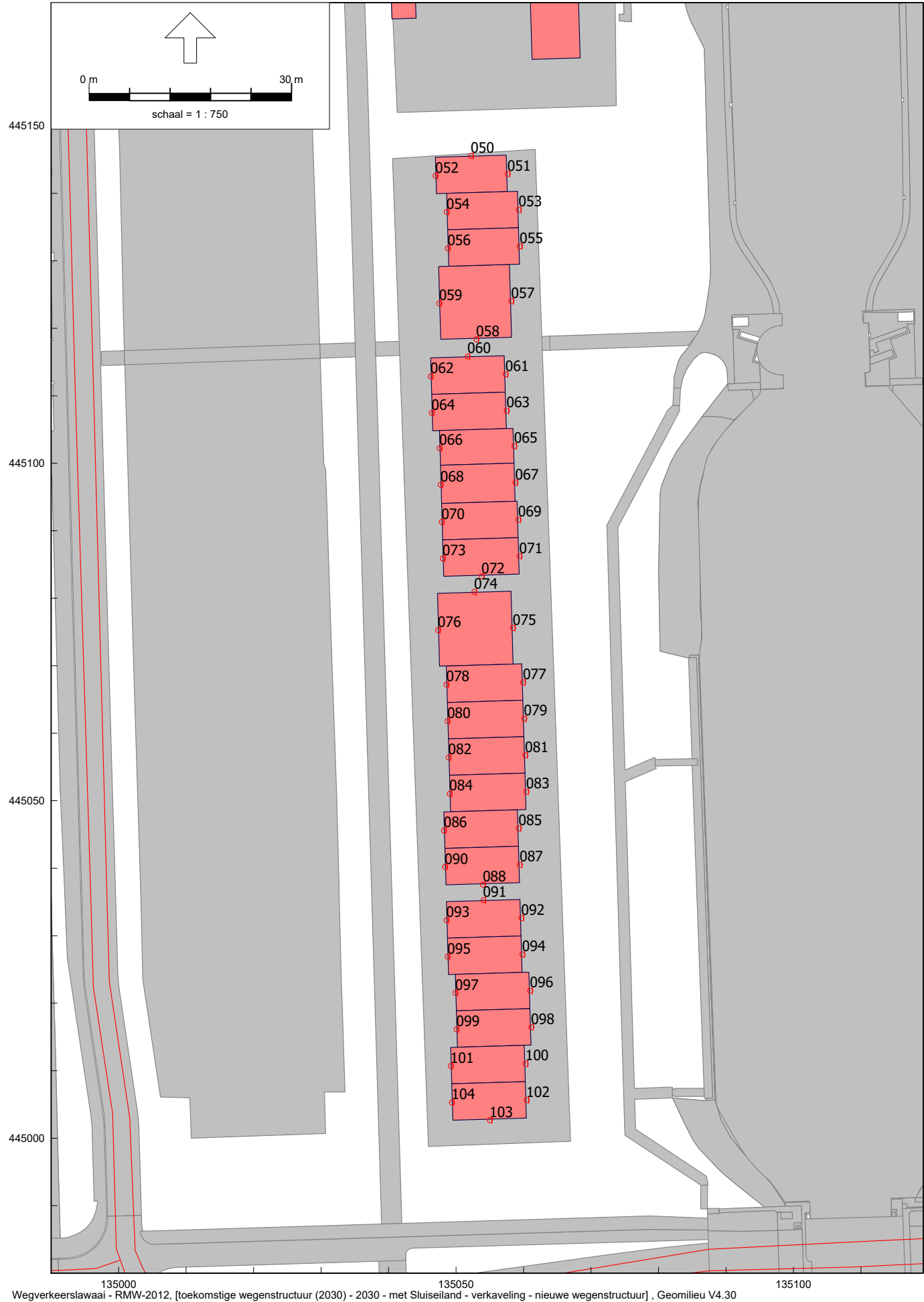
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
013	bestemming vlek A	7,10	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
014	bestemming vlek A	7,11	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
015	bestemming vlek A	7,11	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
016	bestemming vlek A	7,11	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
017	bestemming vlek A	7,10	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
018	bestemming vlek A	7,10	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
019	bestemming vlek A	7,10	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
020	bestemming vlek A	7,10	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
086	bestemming vlek E	2,73	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
087	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
088	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
089	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
090	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
091	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
092	bestemming vlek E	2,70	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
093	bestemming vlek E	2,72	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja

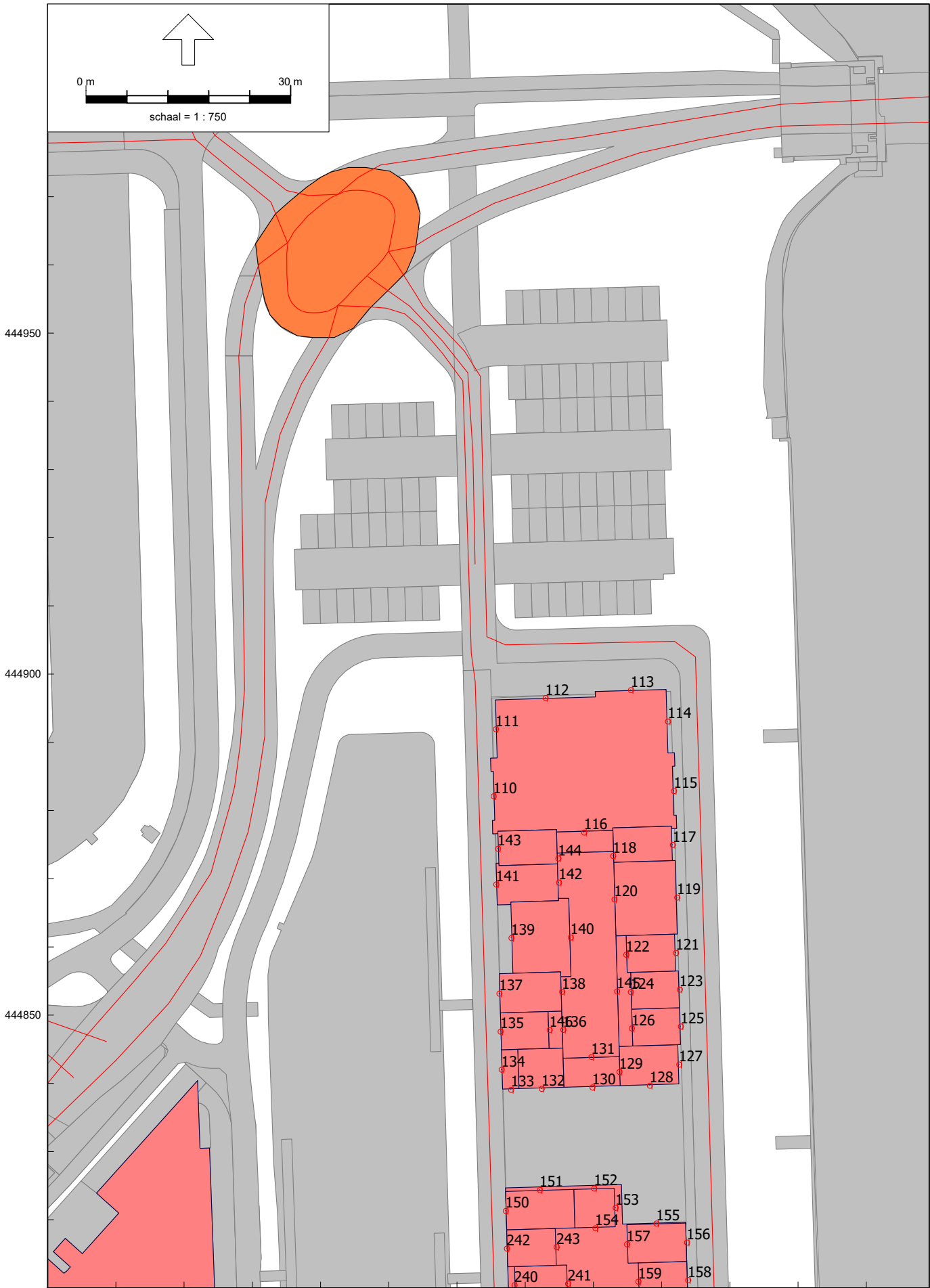


Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30

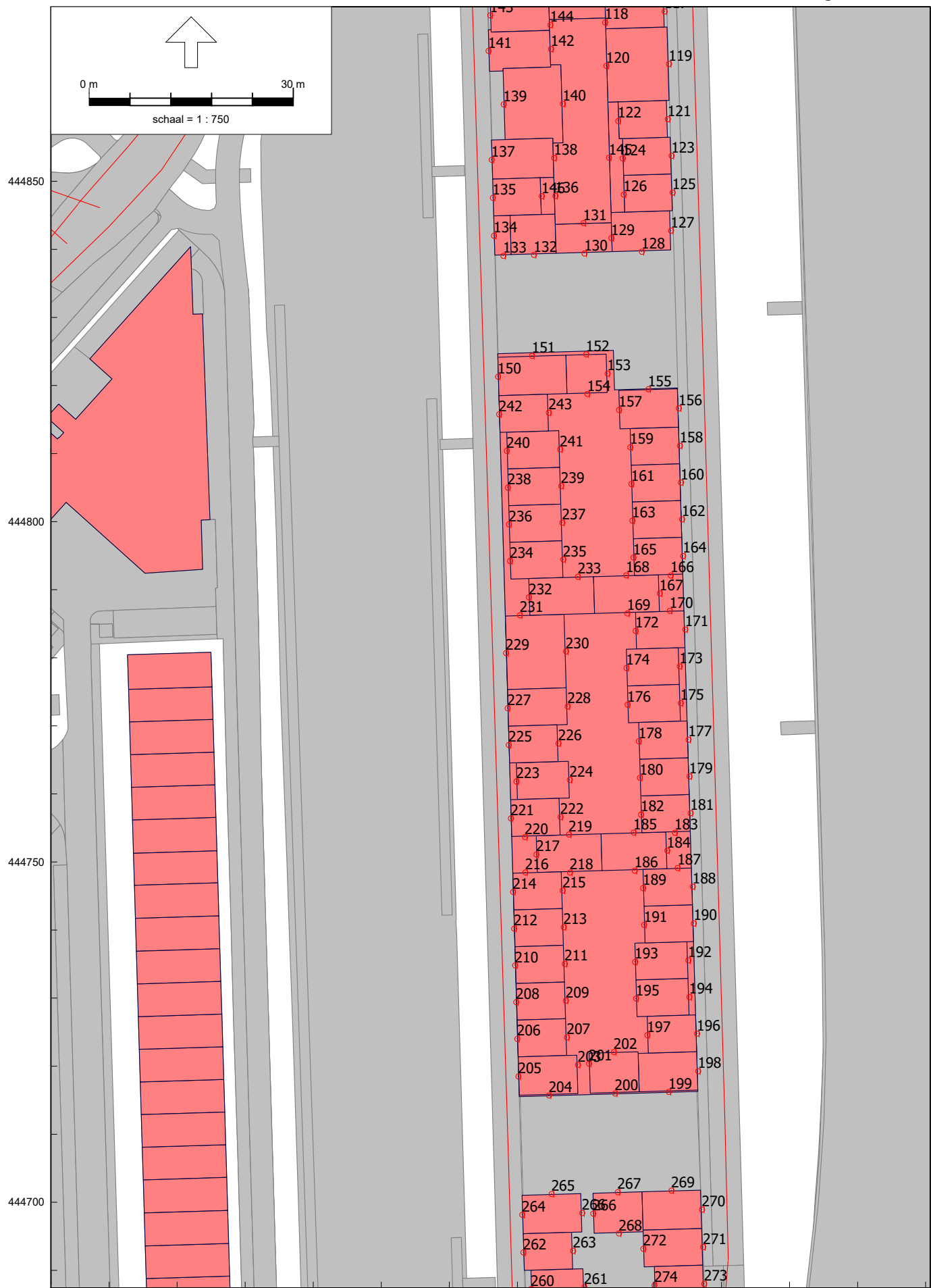




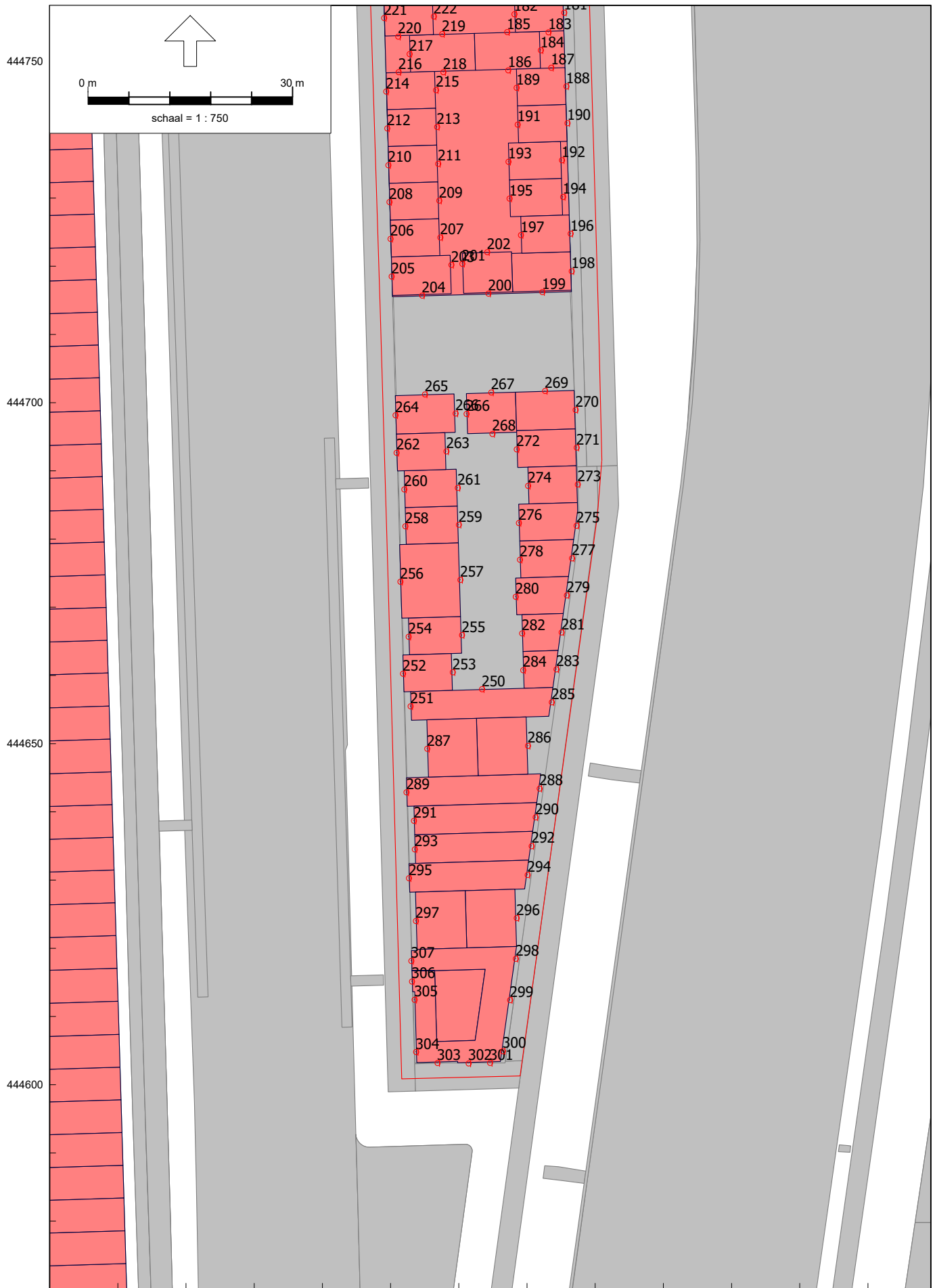
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30



135000 135050 135100
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30



Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur], Geomilieu V4.30

Model: 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur
 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
001	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	1,50	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
002	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
003	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
004	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	--	--	--	--	--	16,60	Ja
005	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
006	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
007	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
008	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
009	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
010	bebouwing vlek A	7,11	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	13,60	16,60	Ja
011	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
012	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
013	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
014	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
015	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
016	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
017	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
018	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
019	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
020	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	--	--	--	Ja
021	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	--	--	--	Ja
022	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
023	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
024	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
025	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
026	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	--	4,60	7,60	10,60	--	--	Ja
027	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
028	bebouwing vlek A	7,10	Relatief	1,50	4,60	7,60	--	--	--	Ja
030	Woningen vlek B	3,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
031	Woningen vlek B	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
032	Woningen vlek B	3,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
033	Woningen vlek B	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
034	Woningen vlek B	3,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
035	Woningen vlek B	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
036	Woningen vlek B	3,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
037	Woningen vlek B	3,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
038	Woningen vlek B	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
039	Woningen vlek B	3,13	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
040	Woningen vlek B	3,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
041	Woningen vlek B	3,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
042	Woningen vlek B	2,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
043	Woningen vlek B	2,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
050	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
051	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
052	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
053	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
054	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
055	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
056	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
057	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
058	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
059	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
060	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
061	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
062	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
063	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
064	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
065	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
066	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
067	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
068	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
069	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
070	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
071	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
072	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
073	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
074	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
075	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
076	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur
 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
077	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
078	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
079	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
080	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
081	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
082	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
083	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
084	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
085	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
086	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
087	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
088	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
090	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
091	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
092	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
093	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
094	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
095	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
096	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
097	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
098	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
099	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
100	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	Woningen vlek C	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
111	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
112	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
113	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
114	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
115	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
116	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	12,00	15,00	--	Ja
117	Woningen vlek E	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	--	--	--	Ja
119	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
120	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	--	--	--	Ja
121	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
122	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	--	9,00	10,50	--	--	Ja
123	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
124	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
125	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
126	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
127	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
128	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
129	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	10,50	--	--	Ja
130	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	--	--	--	--	--	Ja
131	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	--	--	--	--	--	Ja
132	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
133	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
134	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
135	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
136	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	--	--	--	--	Ja
137	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
138	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
139	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
140	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
141	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
142	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
143	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
144	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	6,00	9,00	12,00	--	--	Ja
145	Woningen vlek E	2,70	Relatief	3,00	6,00	--	--	--	--	Ja
146	Woningen vlek E	2,70	Relatief	--	--	9,00	12,00	--	--	Ja
150	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
151	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
152	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
153	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
154	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

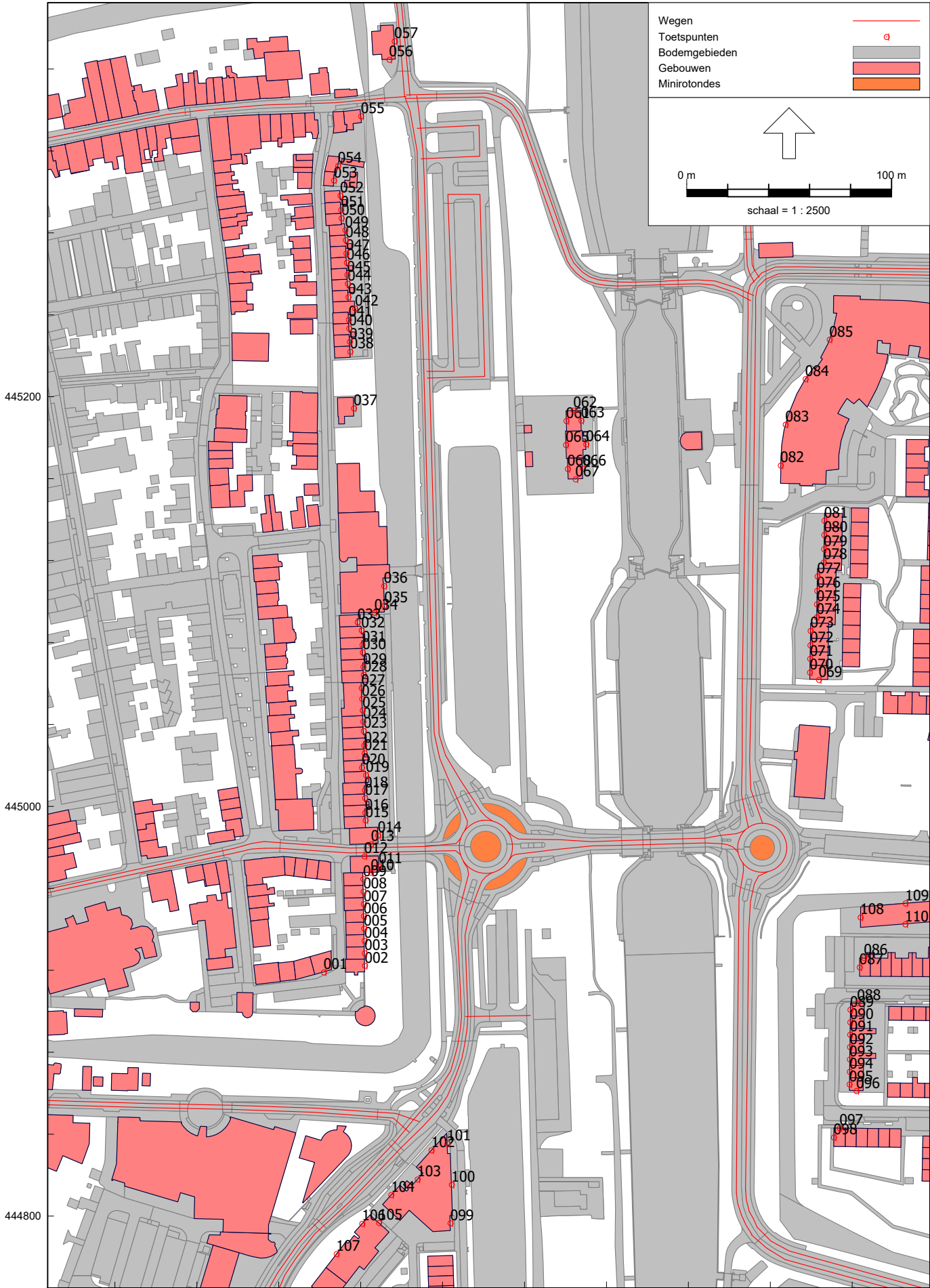
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
155	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
156	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
157	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
158	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
159	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
160	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
161	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
162	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
163	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
164	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
165	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
166	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
167	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
168	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
169	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
170	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
171	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
172	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
173	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
174	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
175	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
176	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
177	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
178	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
179	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
180	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
181	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
182	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
183	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
184	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
185	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
186	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
187	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
188	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
189	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
190	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
191	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
192	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
193	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
194	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
195	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
196	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
197	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
198	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
199	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
200	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
201	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
202	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
203	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
204	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
205	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
206	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
207	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
208	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
209	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
210	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
211	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
212	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
213	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
214	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
215	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
216	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
217	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
218	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
219	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
220	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
221	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
222	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
223	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur
 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
224	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
225	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
226	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
227	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
228	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
229	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
230	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
231	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
232	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
233	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
234	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
235	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
236	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
237	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
238	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
239	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
240	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
241	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
242	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
243	Woningen vlek F	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
250	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
251	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
252	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
253	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
254	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
255	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
256	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
257	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
258	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
259	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
260	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
261	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
262	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
263	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
264	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
265	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
266	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
267	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
268	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
269	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
270	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
271	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
272	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
273	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
274	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
275	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
276	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
277	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
278	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
279	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
280	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
281	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
282	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
283	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
284	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
285	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
286	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
287	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
288	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
289	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
290	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
291	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
292	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
293	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
294	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
295	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
296	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
297	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja

Model: 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur
 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
298	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
299	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
300	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
301	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
302	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
303	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
304	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
305	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
306	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja
307	Woningen vlek G	2,70	Relatief	2,50	5,50	8,50	11,50	--	--	Ja



Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2019 en 2030) - 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

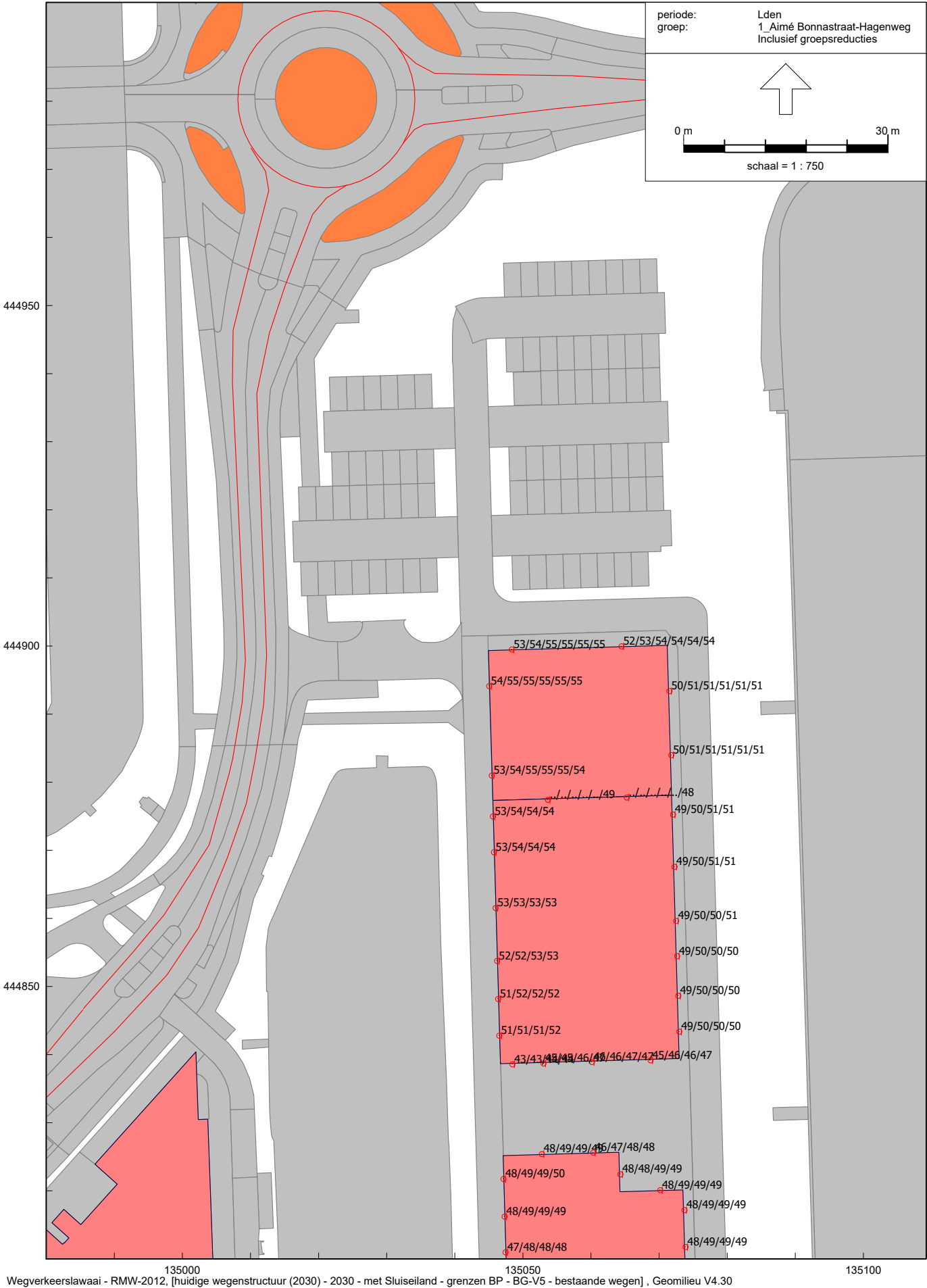
Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

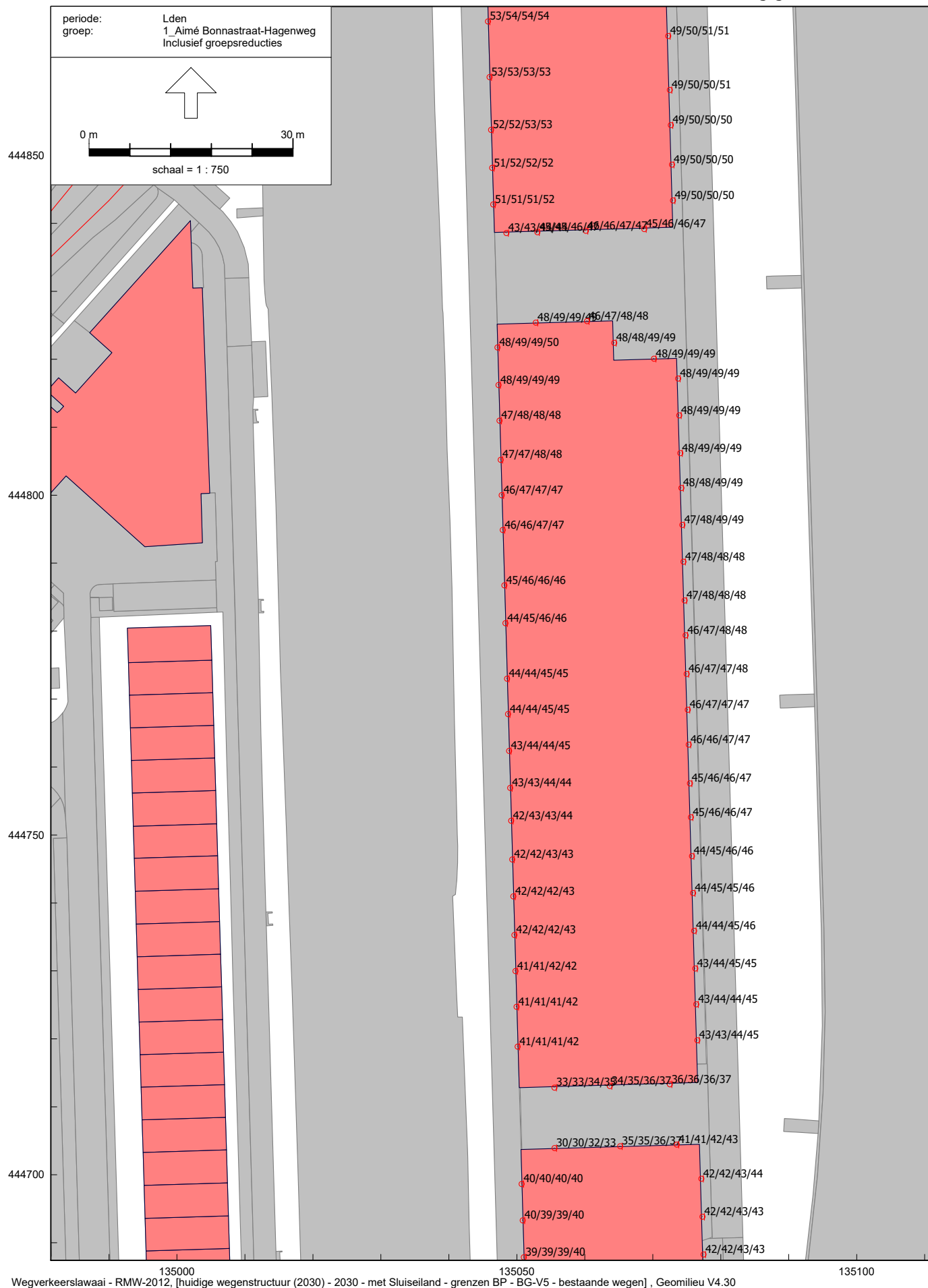
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	Klooster 22	3,40	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
002	Klooster 5	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
003	Klooster 7	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
004	Klooster 9	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
005	Klooster 11	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
006	Klooster 13	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
007	Klooster 15	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
008	Klooster 17	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
009	Klooster 19	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
010	Korte Kerkstraat 27	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
011	Korte Kerkstraat 27	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
012	Korte Kerkstraat 27	3,40	Eigen waarde	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
013	Walsland 104-106	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
014	Walsland 104-106	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
015	Walsland 102	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016	Walsland 100	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
017	Walsland 98	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
018	Walsland 96	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
019	Walsland 94	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
020	Walsland 92	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
021	Walsland 90	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
022	Walsland 88	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
023	Walsland 86	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
024	Walsland 84	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
025	Walsland 82	3,40	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
026	Walsland 80	3,40	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
027	Walsland 78	3,40	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
028	Walsland 76	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
029	Walsland 74	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
030	Walsland 72	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
031	Walsland 70	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
032	Walsland 68	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
033	Walsland 66	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
034	Walsland 58-64	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
035	Walsland 58-64	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
036	Walsland 54-56	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
037	Walsland 44	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
038	Walsland 34	1,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
039	Walsland 32	1,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
040	Walsland 30	1,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
041	Walsland 28	1,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
042	Walsland 26	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
043	Walsland 24	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
044	Walsland 22	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
045	Walsland 20	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
046	Walsland 18	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
047	Walsland 16	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
048	Walsland 14	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
049	Walsland 12	1,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
050	Walsland 10	1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
051	Walsland 8	2,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
052	Walsland 6	2,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
053	Walsland 4	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
054	Walsland 2	3,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
055	Lagendijk 55	2,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
056	Zomerdijk 23	5,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
057	Zomerdijk 23	6,54	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
061	Sluiseiland 8	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
062	Sluiseiland 8	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
063	Sluiseiland 8	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
064	Sluiseiland 10	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
065	Sluiseiland 10	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
066	Sluiseiland 12	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
067	Sluiseiland 12	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
068	Sluiseiland 12	5,60	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
069	Batensteinplantsoen 1	5,32	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
070	Batensteinplantsoen 1	5,37	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
071	Batensteinplantsoen 3	5,43	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
072	Batensteinplantsoen 5	5,50	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
073	Batensteinplantsoen 7	5,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
074	Batensteinplantsoen 9	5,61	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
075	Batensteinplantsoen 11	5,63	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
076	Batensteinplantsoen 13	5,63	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
077	Batensteinplantsoen 15	5,63	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
078	Batensteinplantsoen 17	5,59	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
079	Batensteinplantsoen 19	5,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
080	Batensteinplantsoen 21	5,45	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
081	Batensteinplantsoen 23	5,34	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
082	Hof van Batenstein 1 t/m 344	6,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
083	Hof van Batenstein 1 t/m 344	6,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

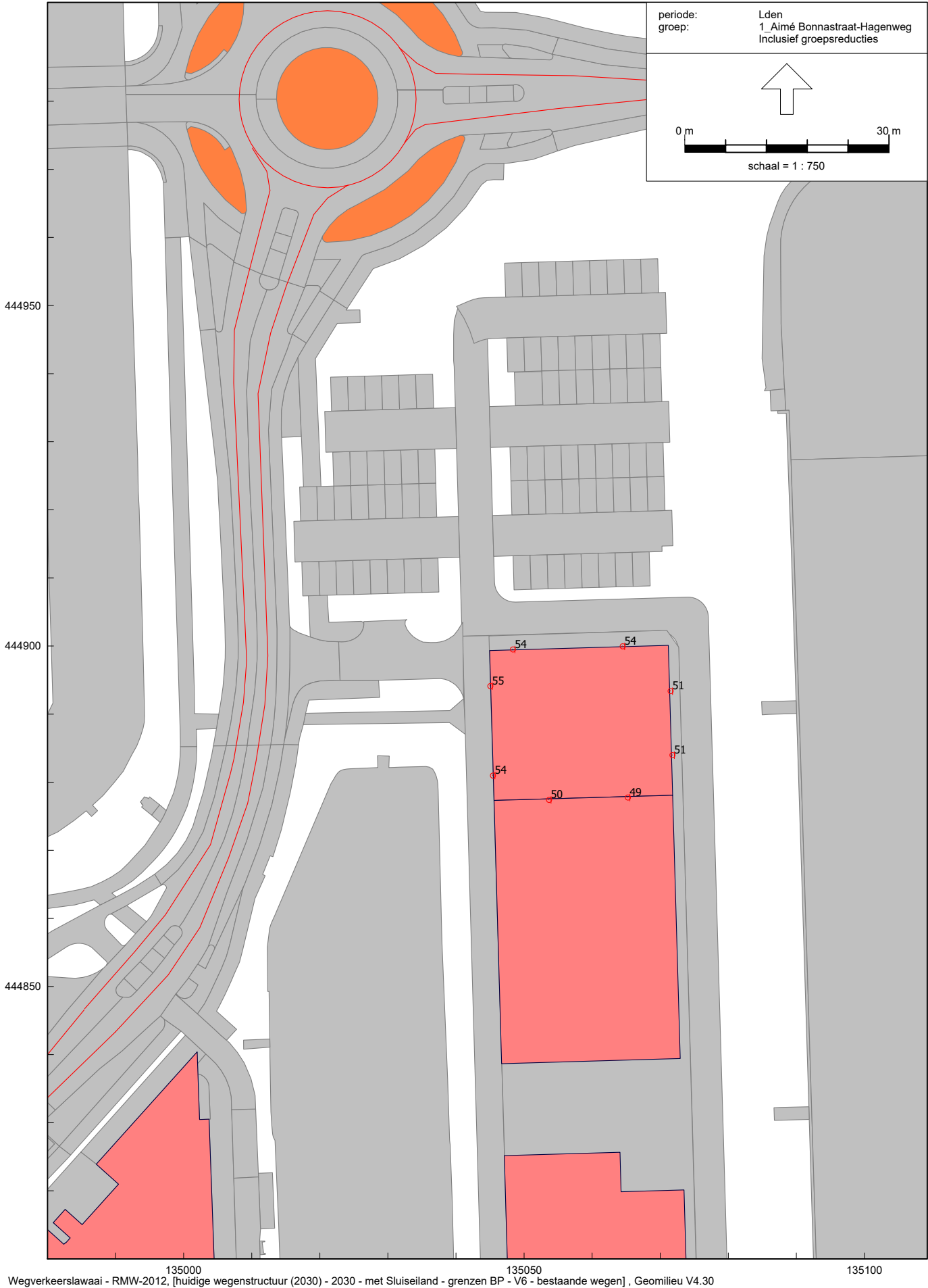
Model: 2019 - zonder Sluiseiland - bestaande wegen
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
084	Hof van Batenstein 1 t/m 344	6,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
085	Hof van Batenstein 1 t/m 344	5,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
086	Walraven I-straat 2	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
087	Walraven I-straat 2	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
088	Herlaerstraat 1	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
089	Herlaerstraat 1	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
090	Herlaerstraat 2	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
091	Herlaerstraat 3	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
092	Herlaerstraat 4	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
093	Herlaerstraat 5	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
094	Herlaerstraat 6	2,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
095	Herlaerstraat 7	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
096	Herlaerstraat 7	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
097	Jan van Arkelstraat 1	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
098	Jan van Arkelstraat 1	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
099	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
100	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
101	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
102	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
103	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
104	Merenborch 2-36	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
105	Rijsenborch 1-35	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
106	Rijsenborch 1-35	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
107	Rijsenborch 1-35	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
108	Bouwvlak met HW	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
109	Bouwvlak met HW	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
110	Bouwvlak met HW	2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

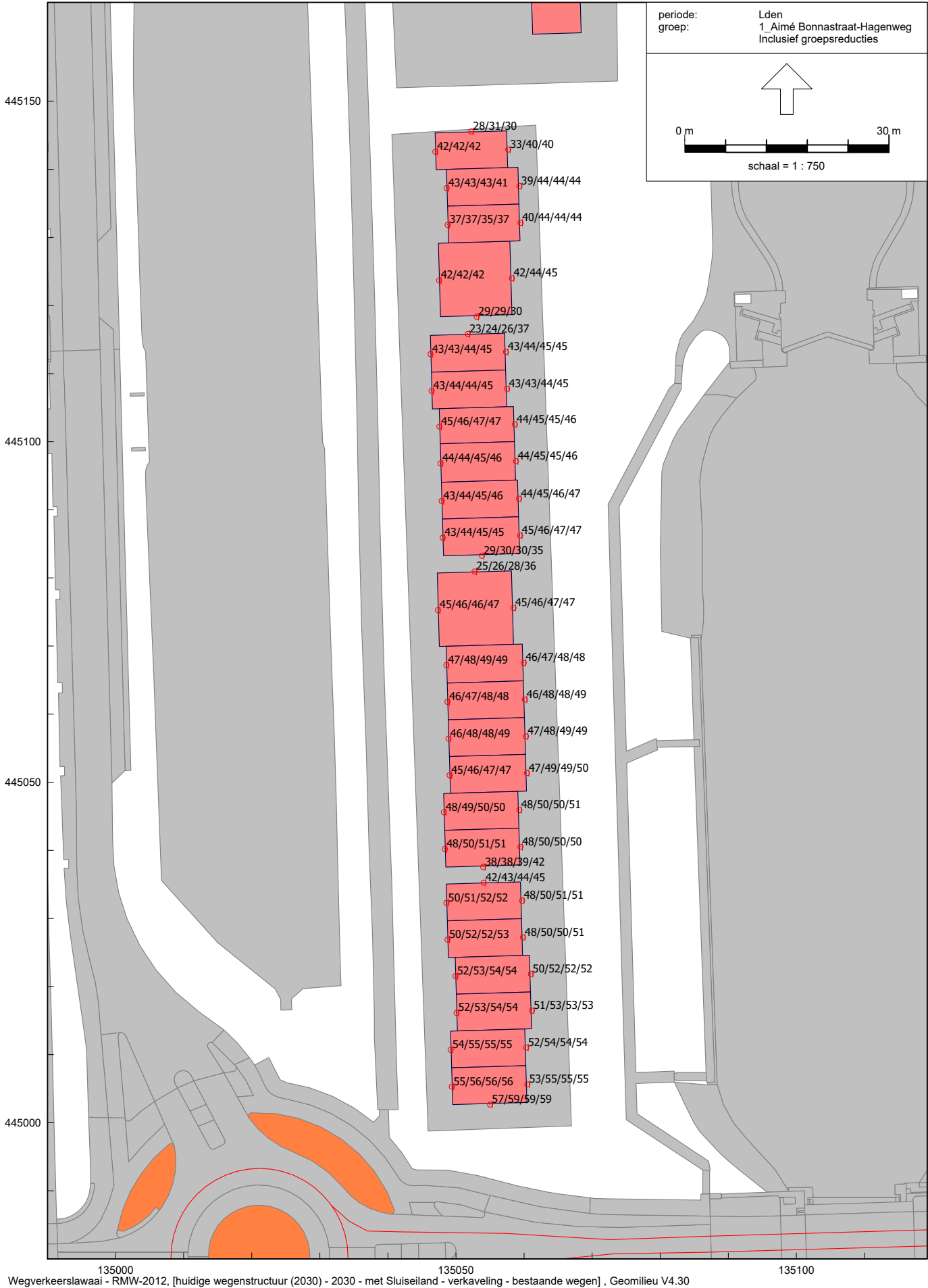




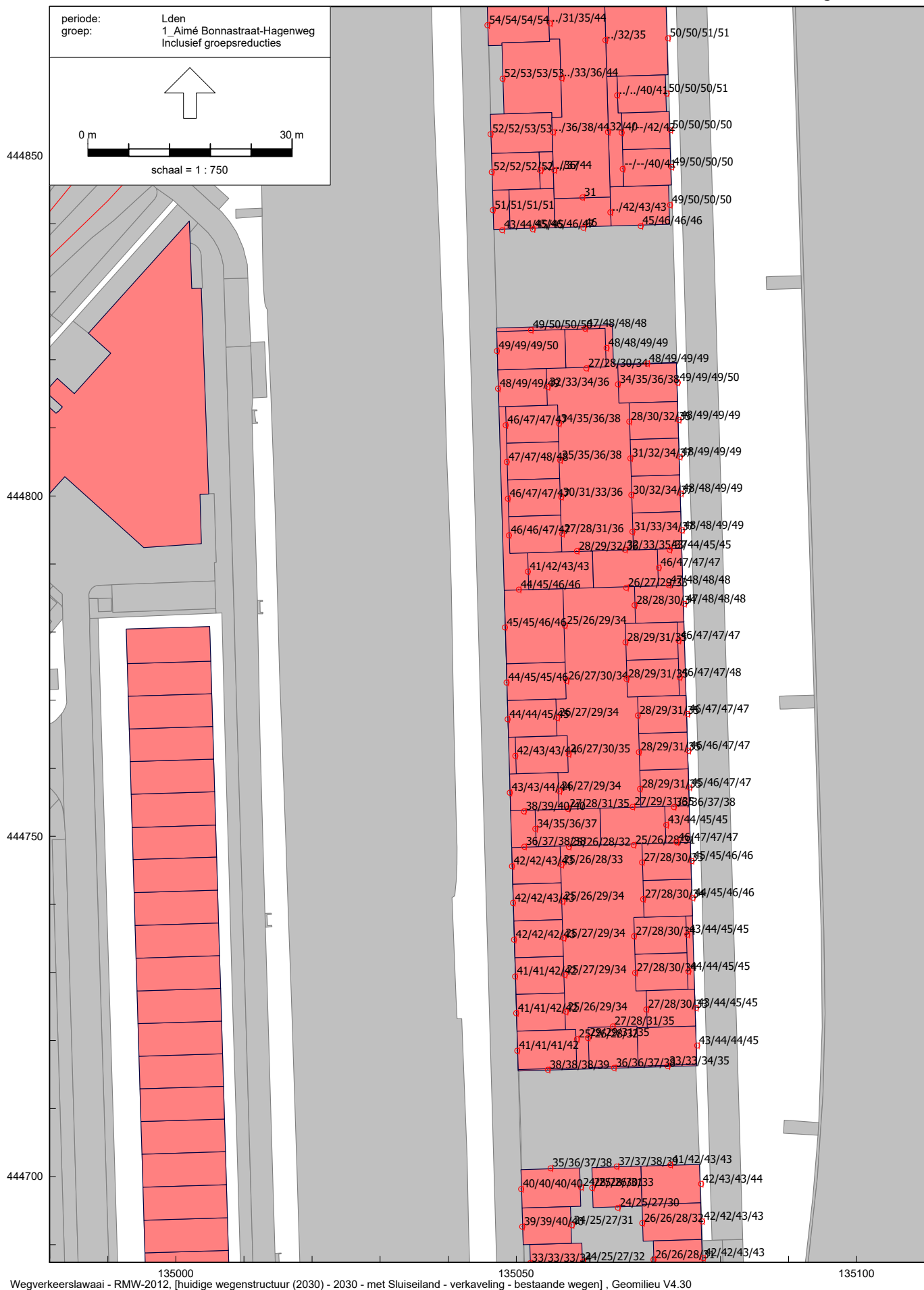




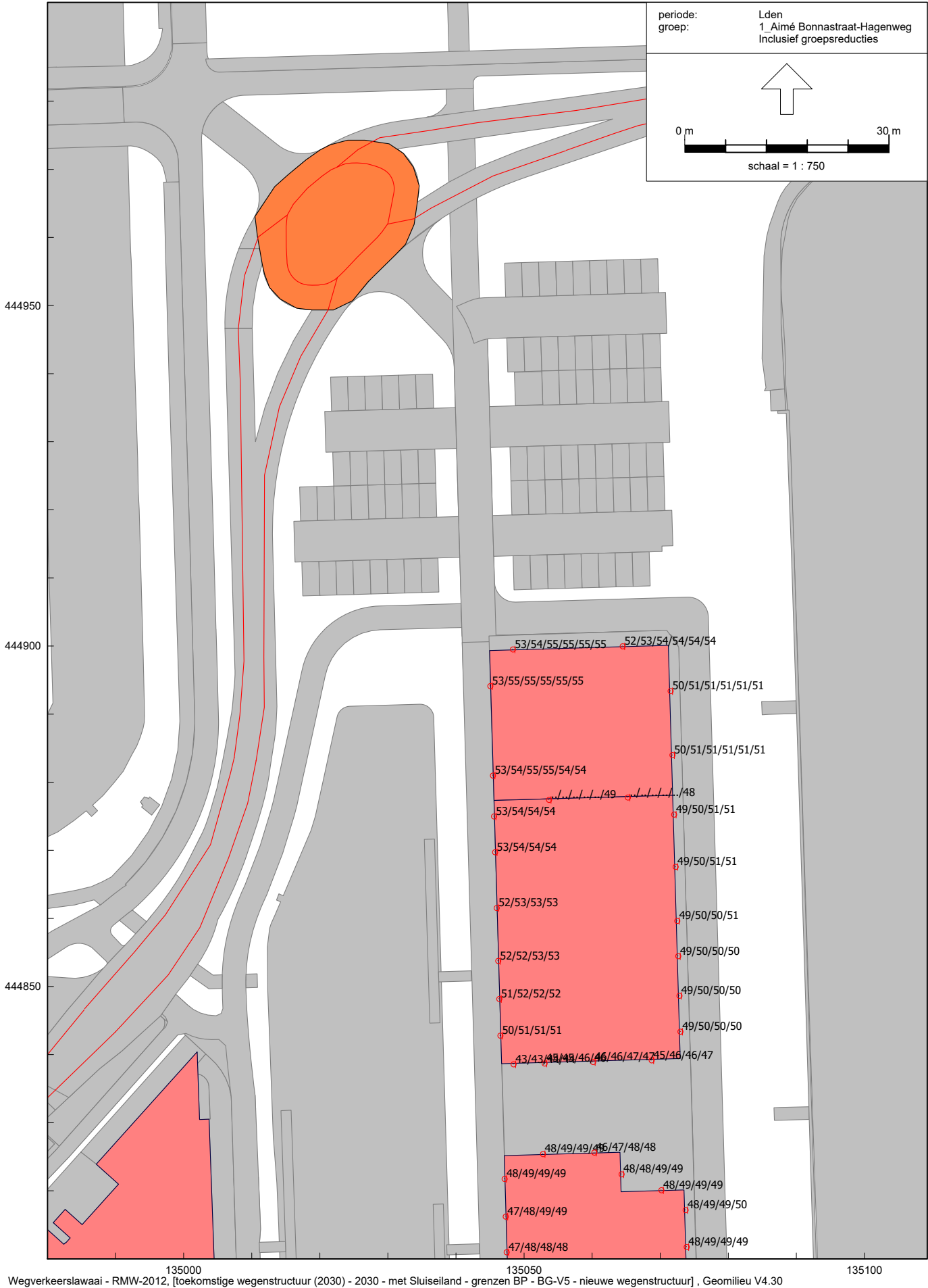
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



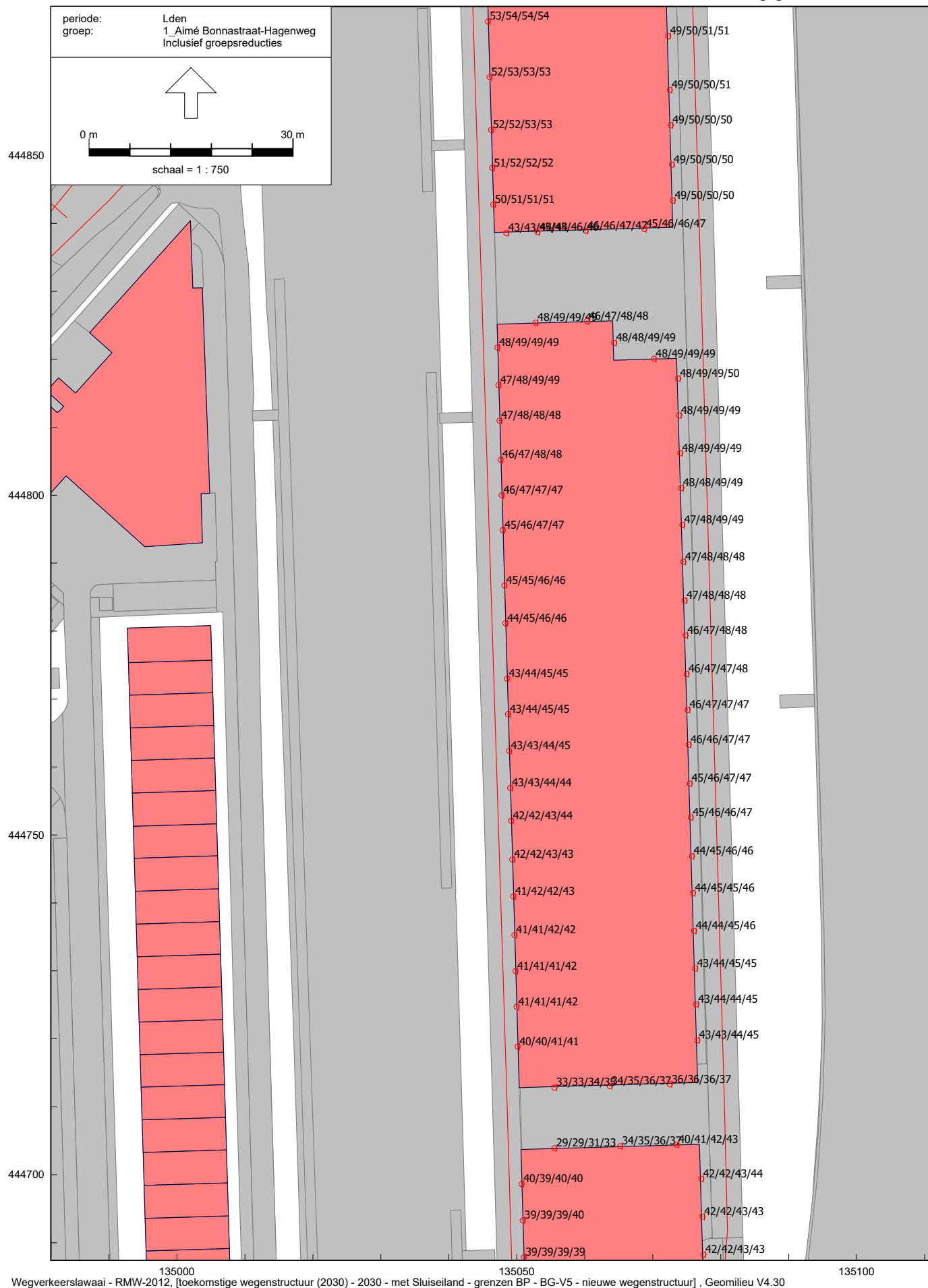


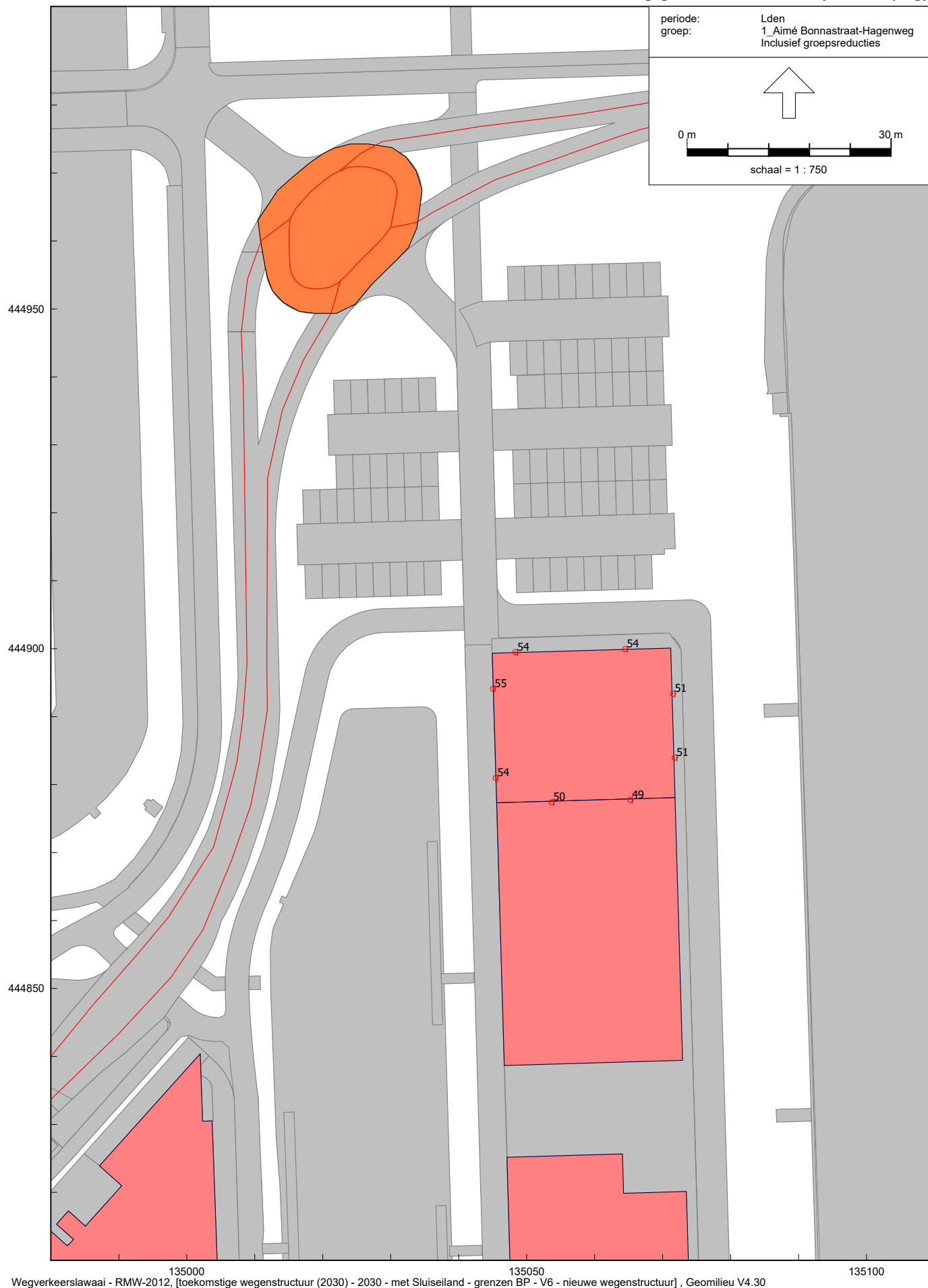




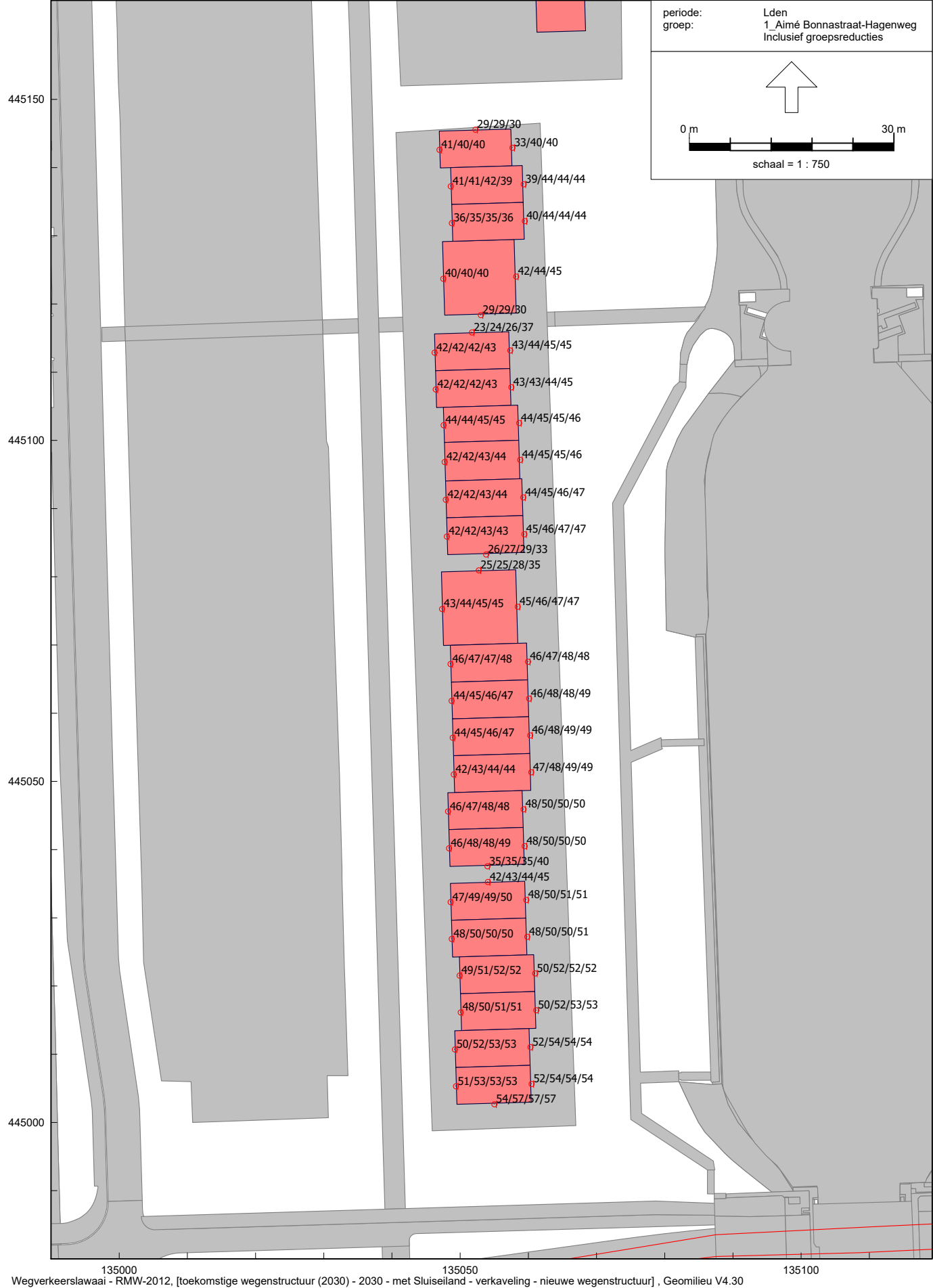


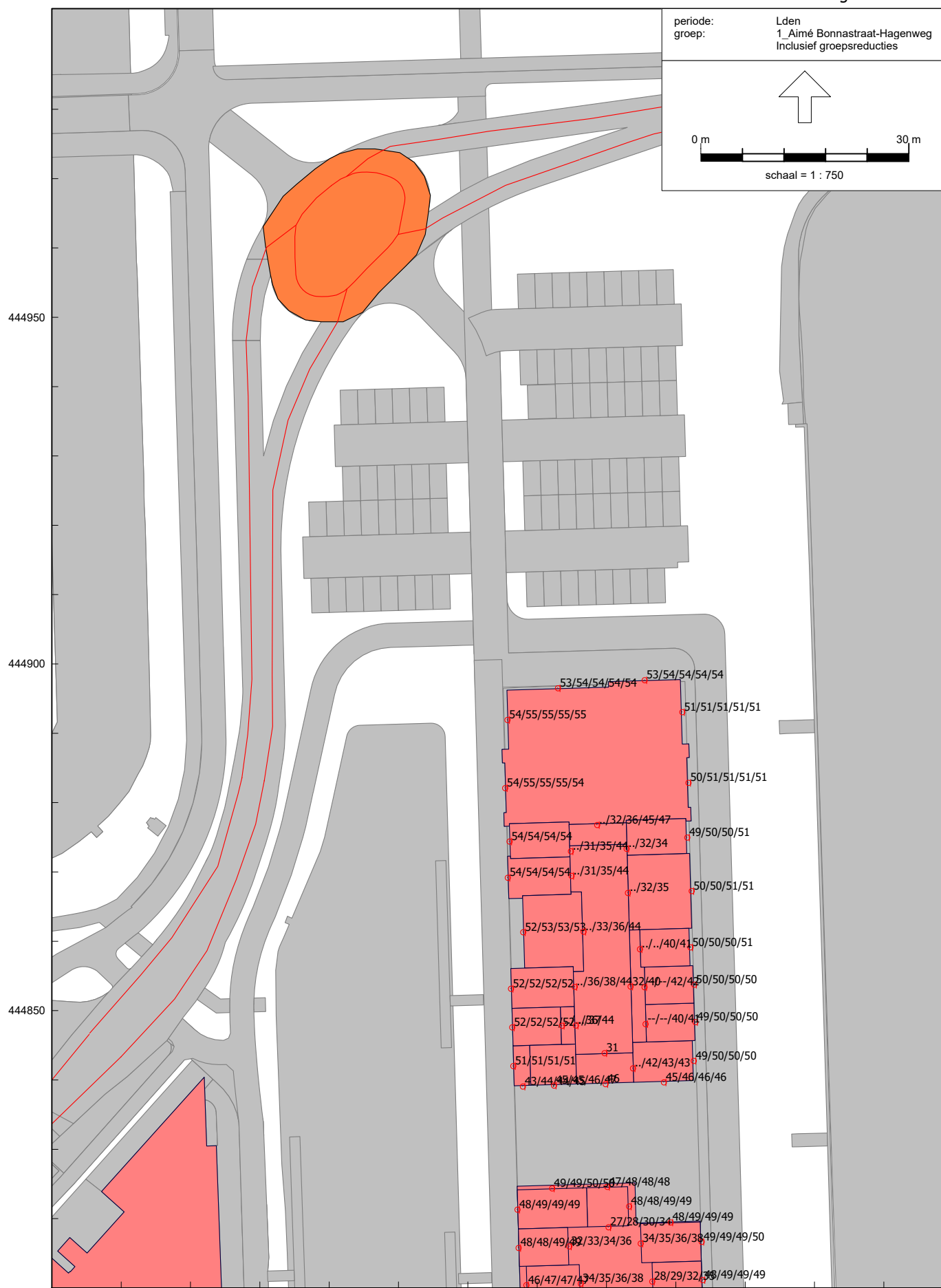
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30



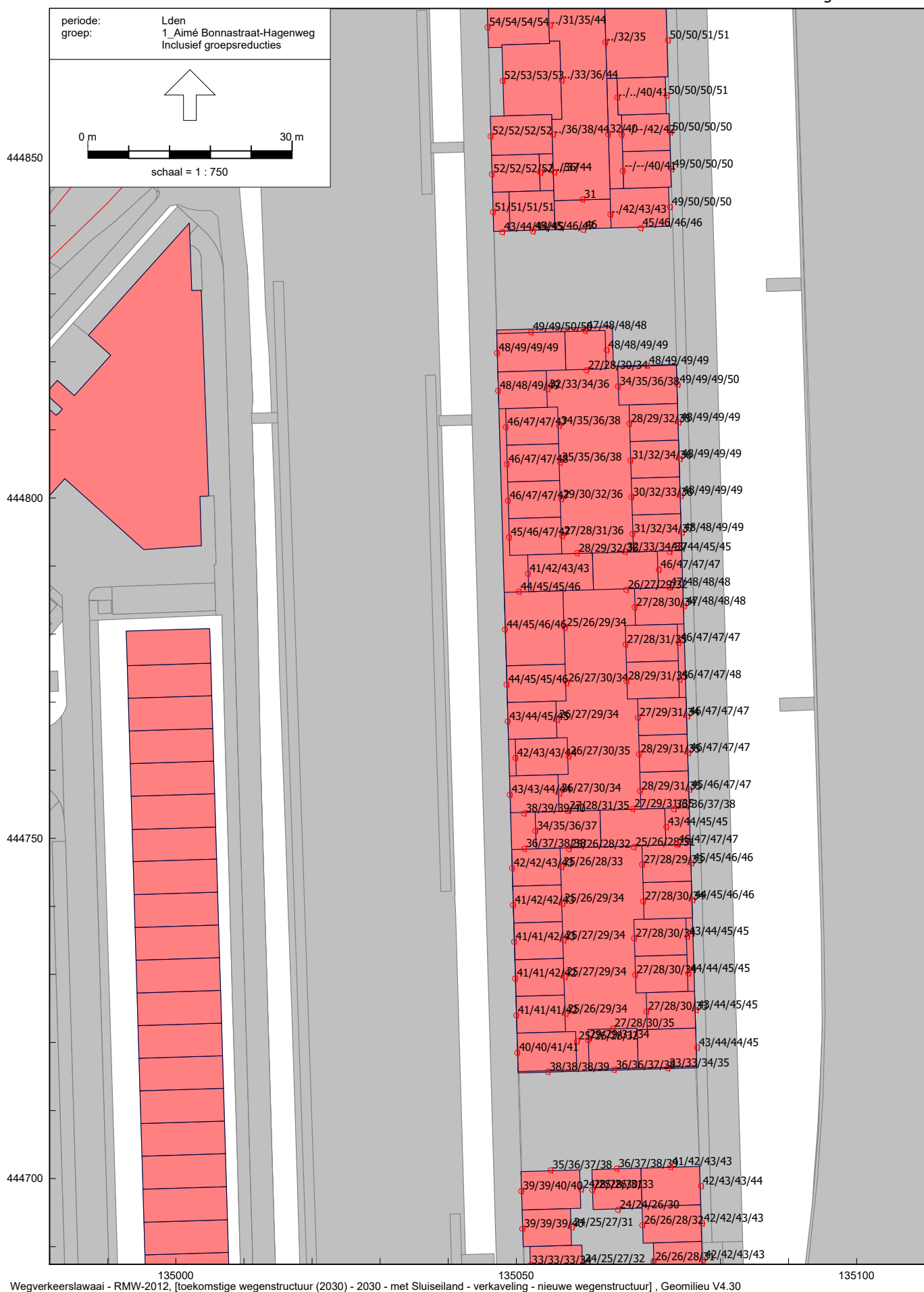


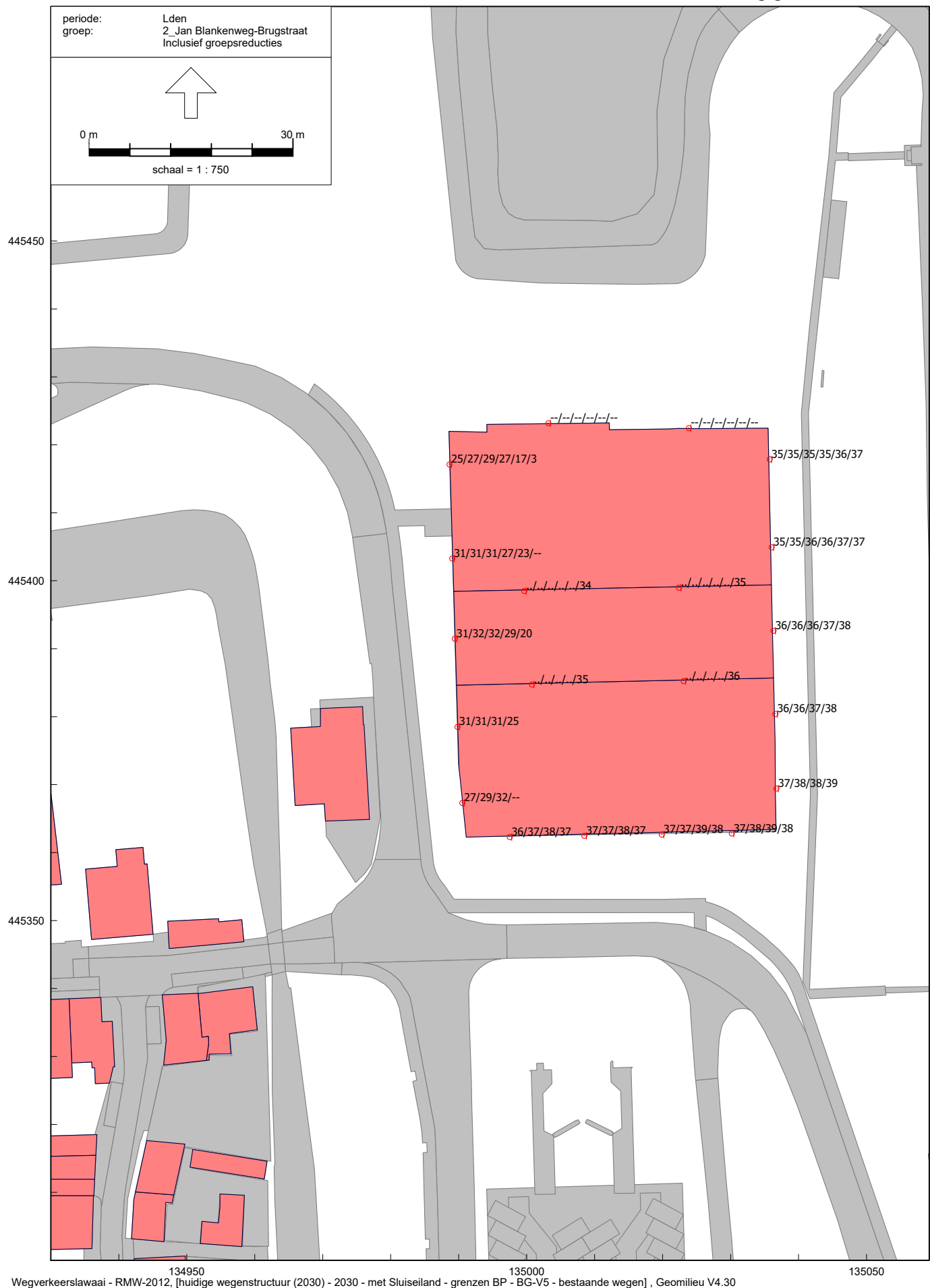
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - nieuwe wegenstructuur], Geomilieu V4.30



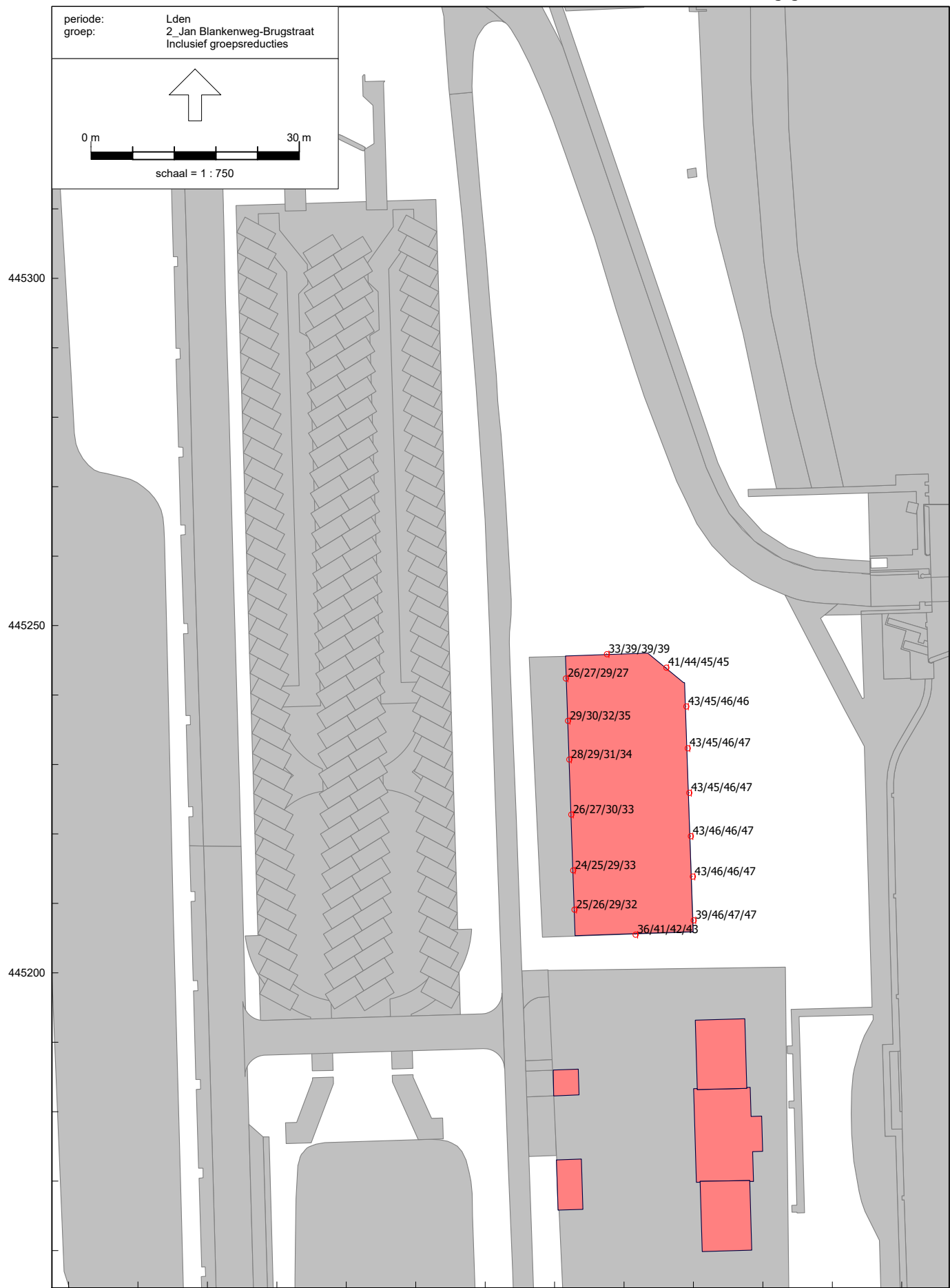


Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [toekomstige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - nieuwe wegenstructuur] , Geomilieu V4.30

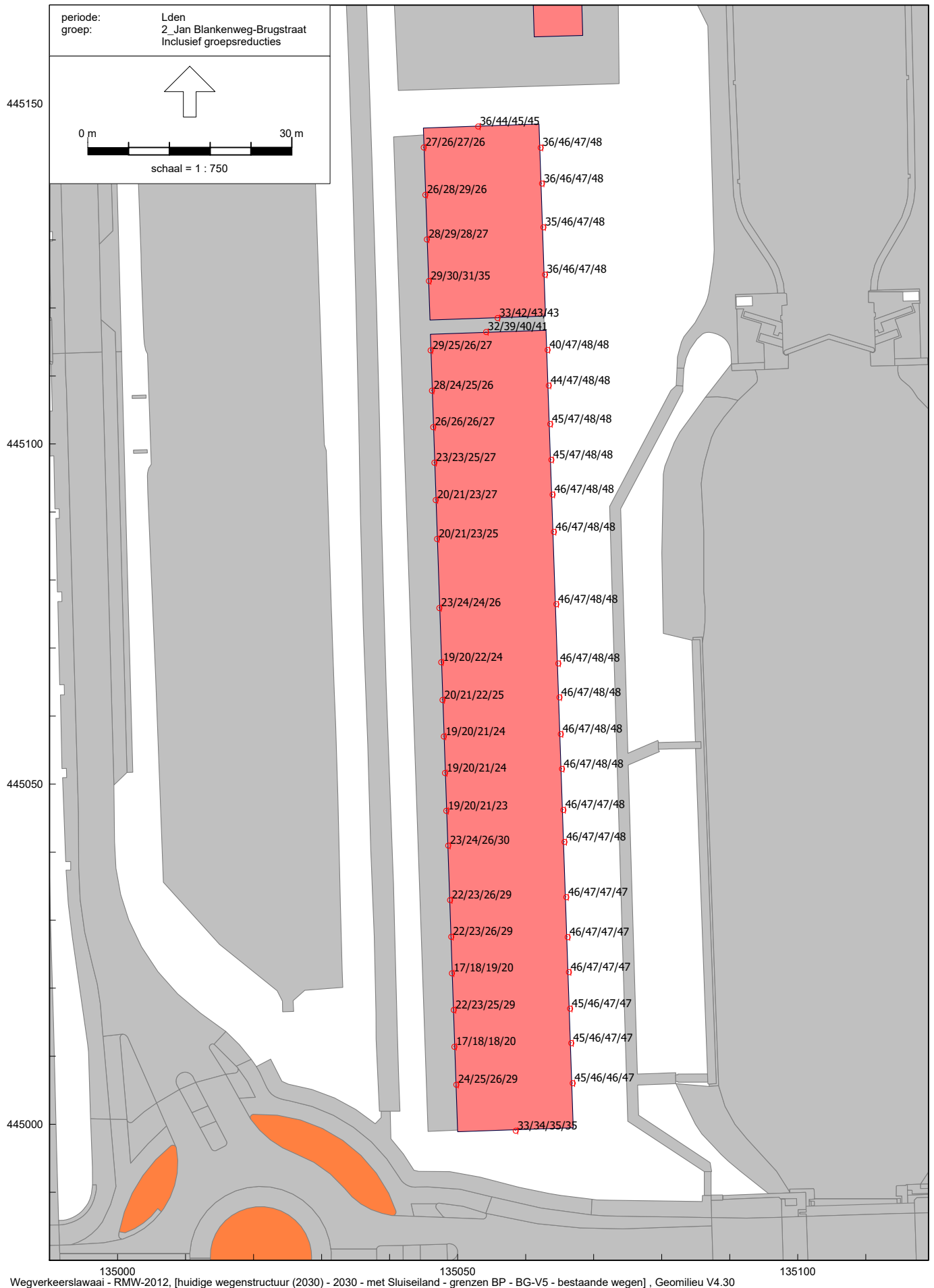


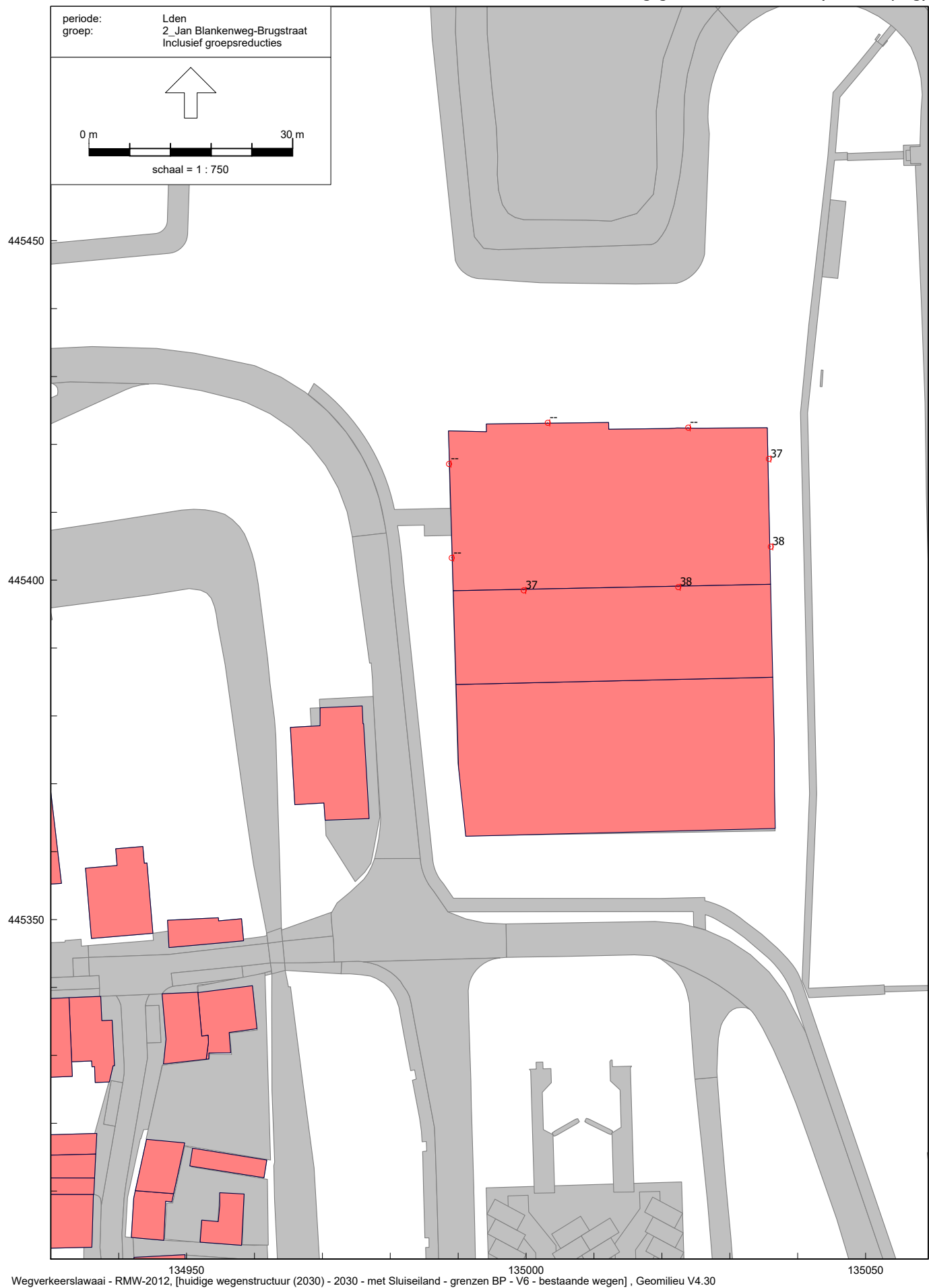


Wegverkeerslawaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

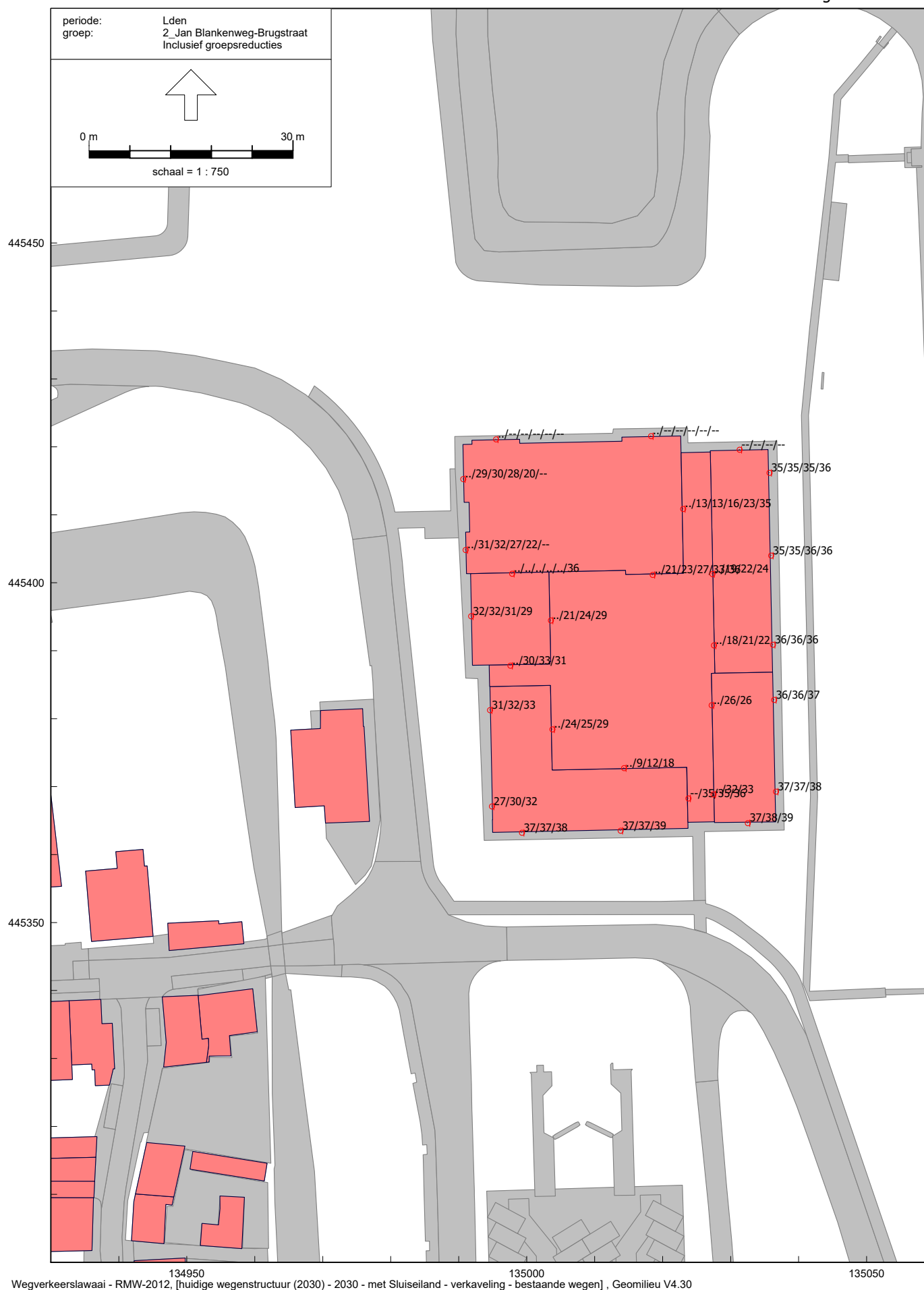


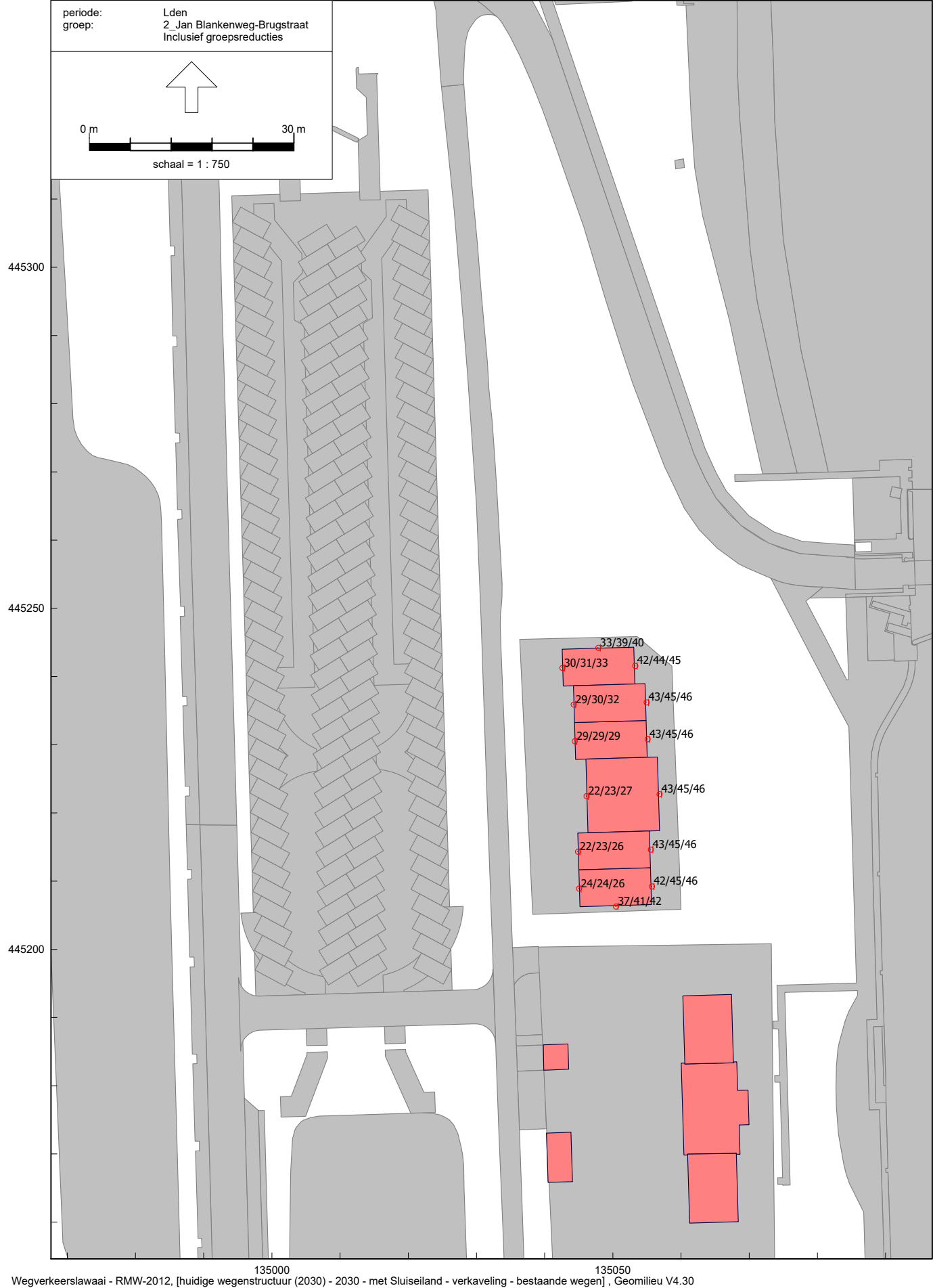
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

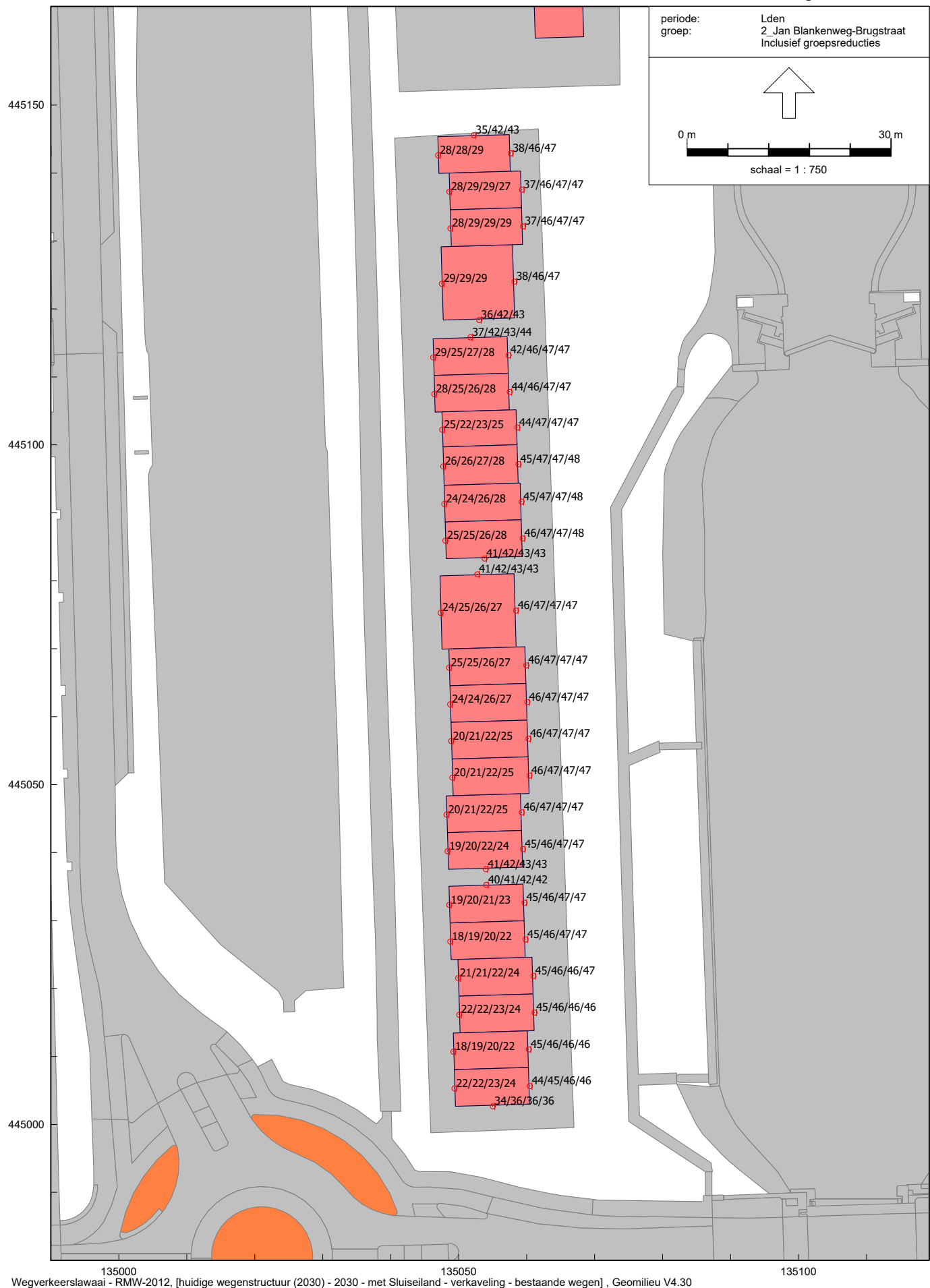


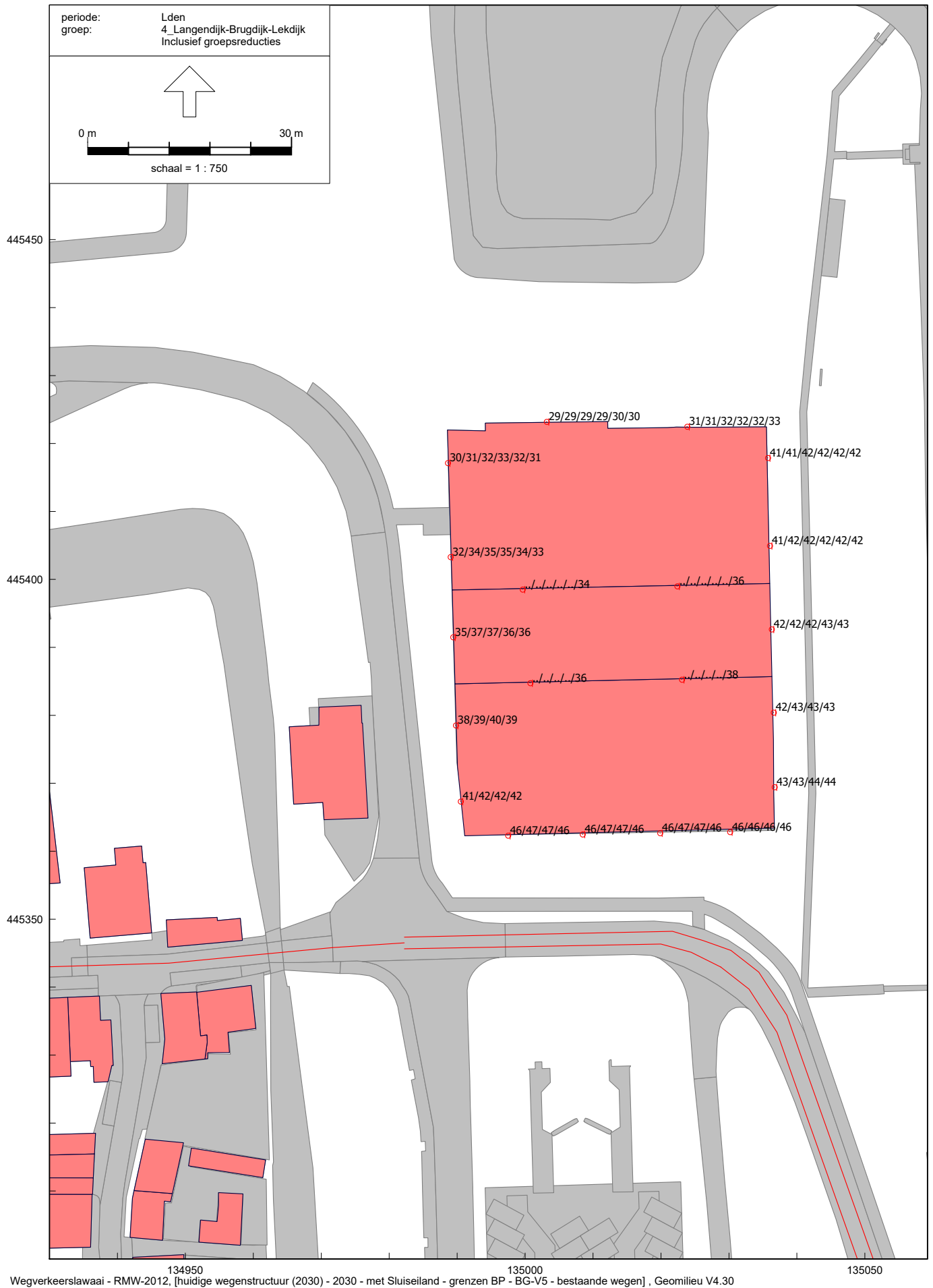


Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

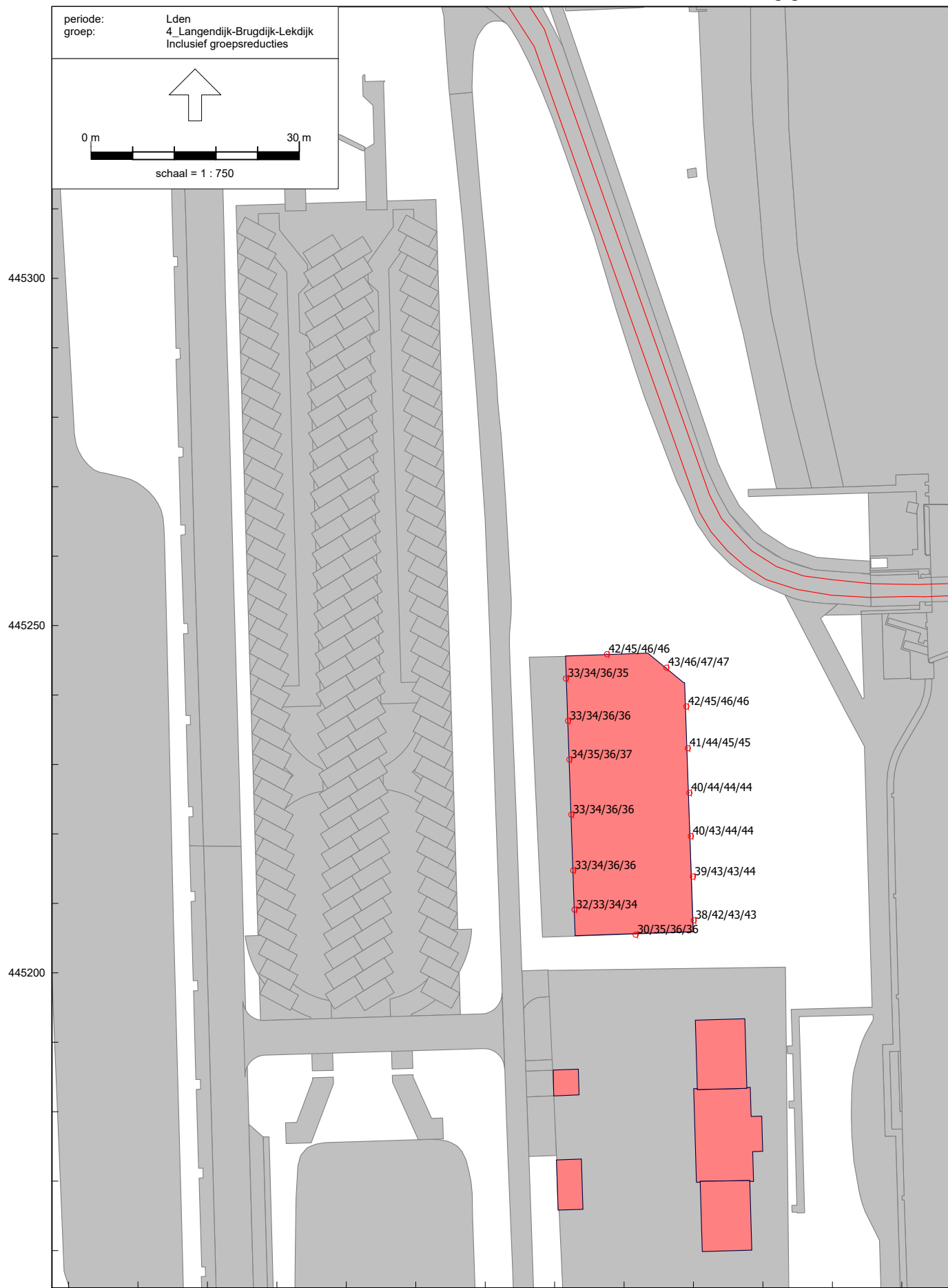




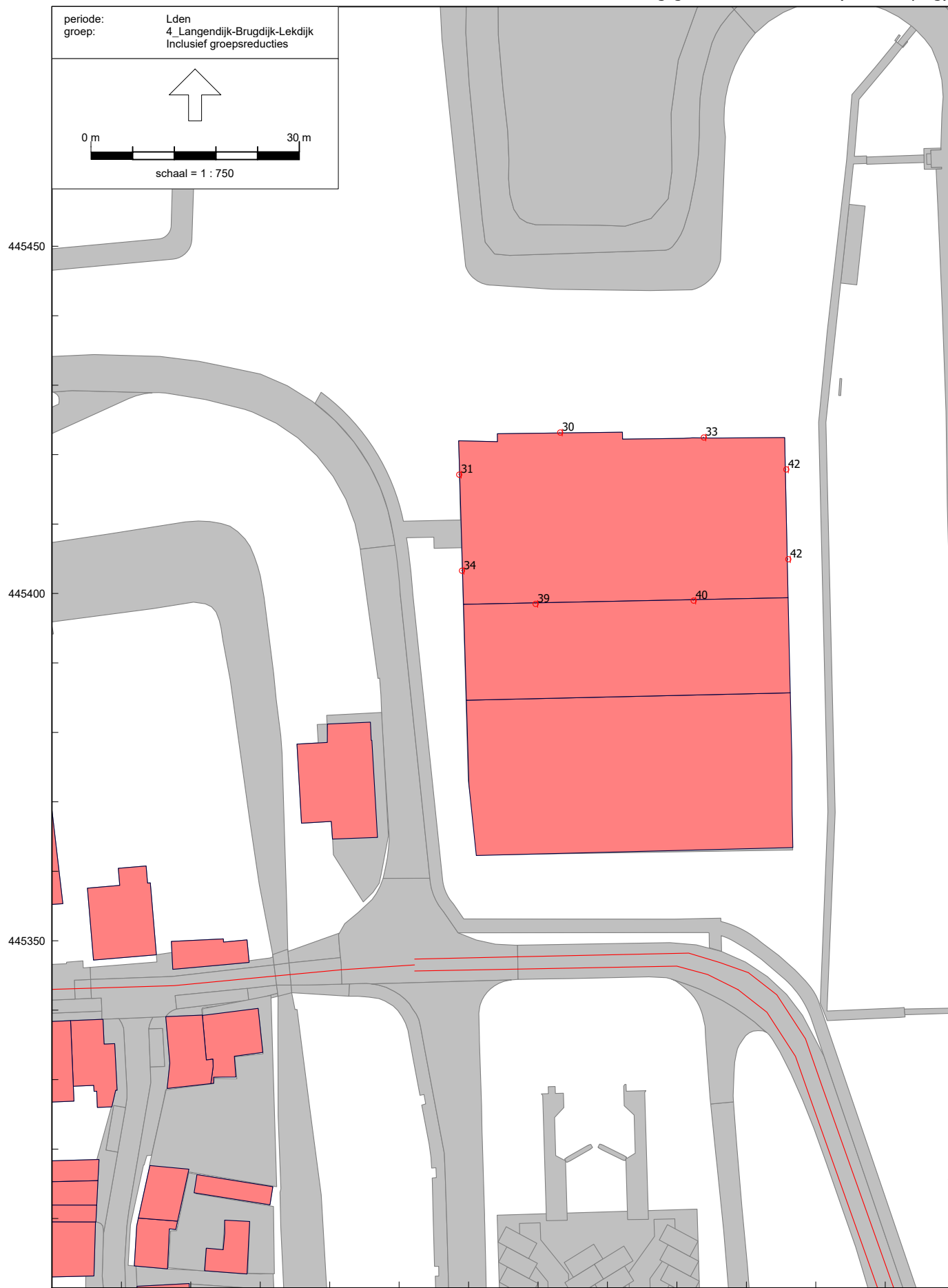




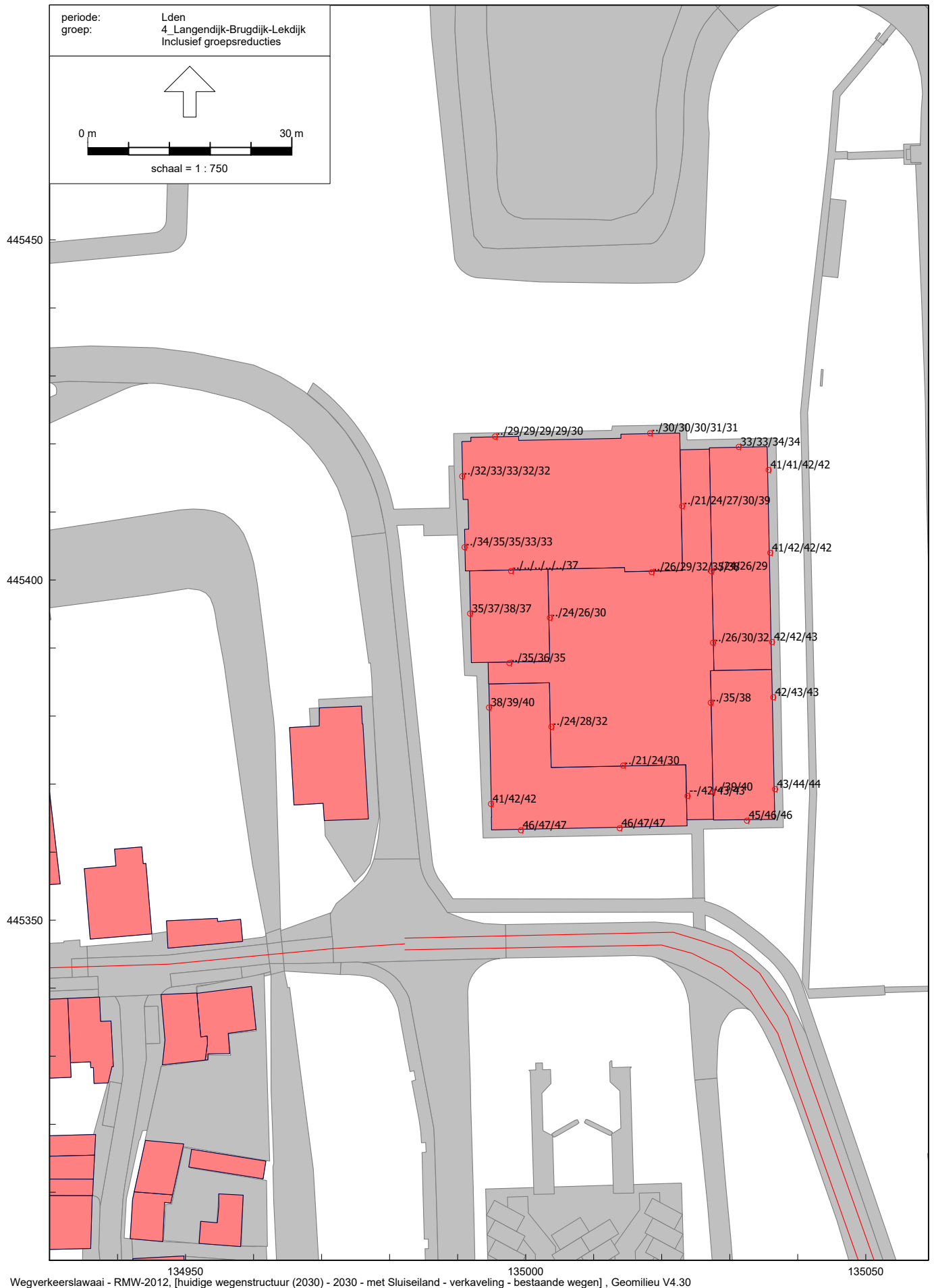
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

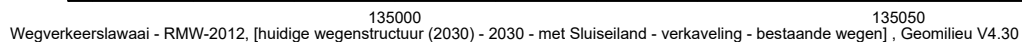


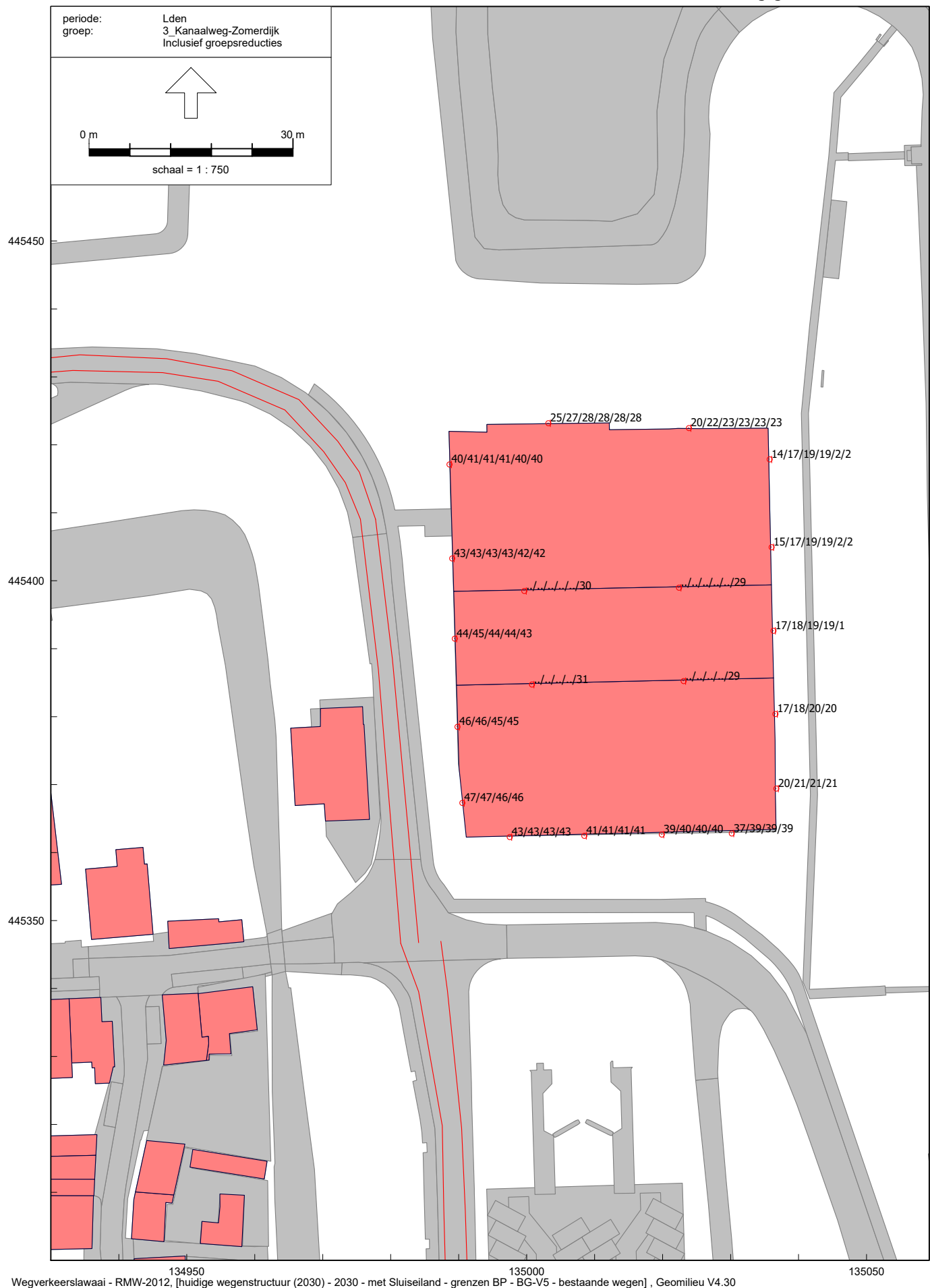
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



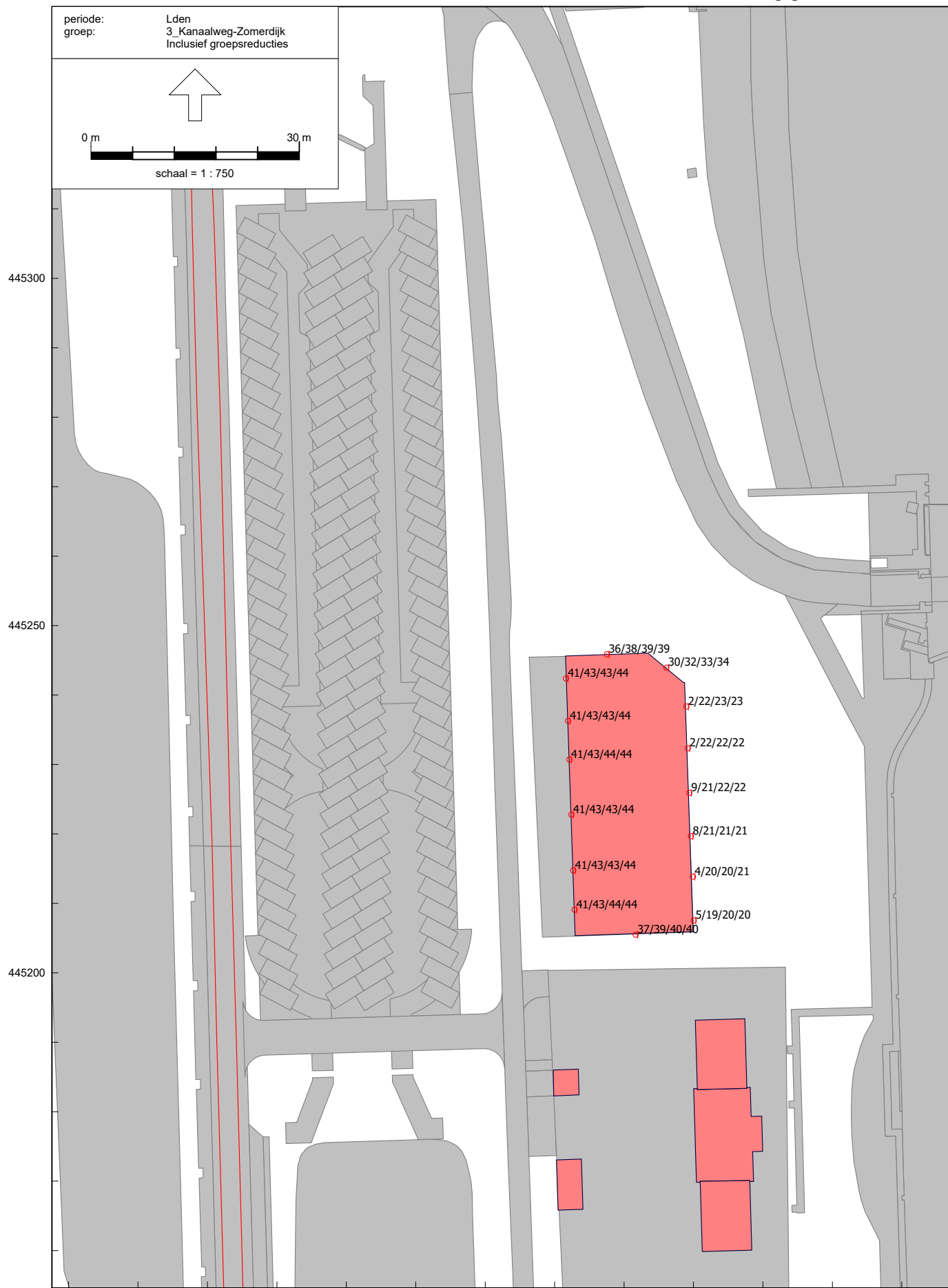
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



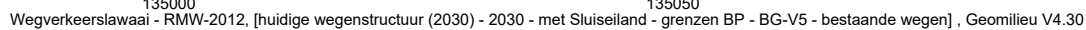


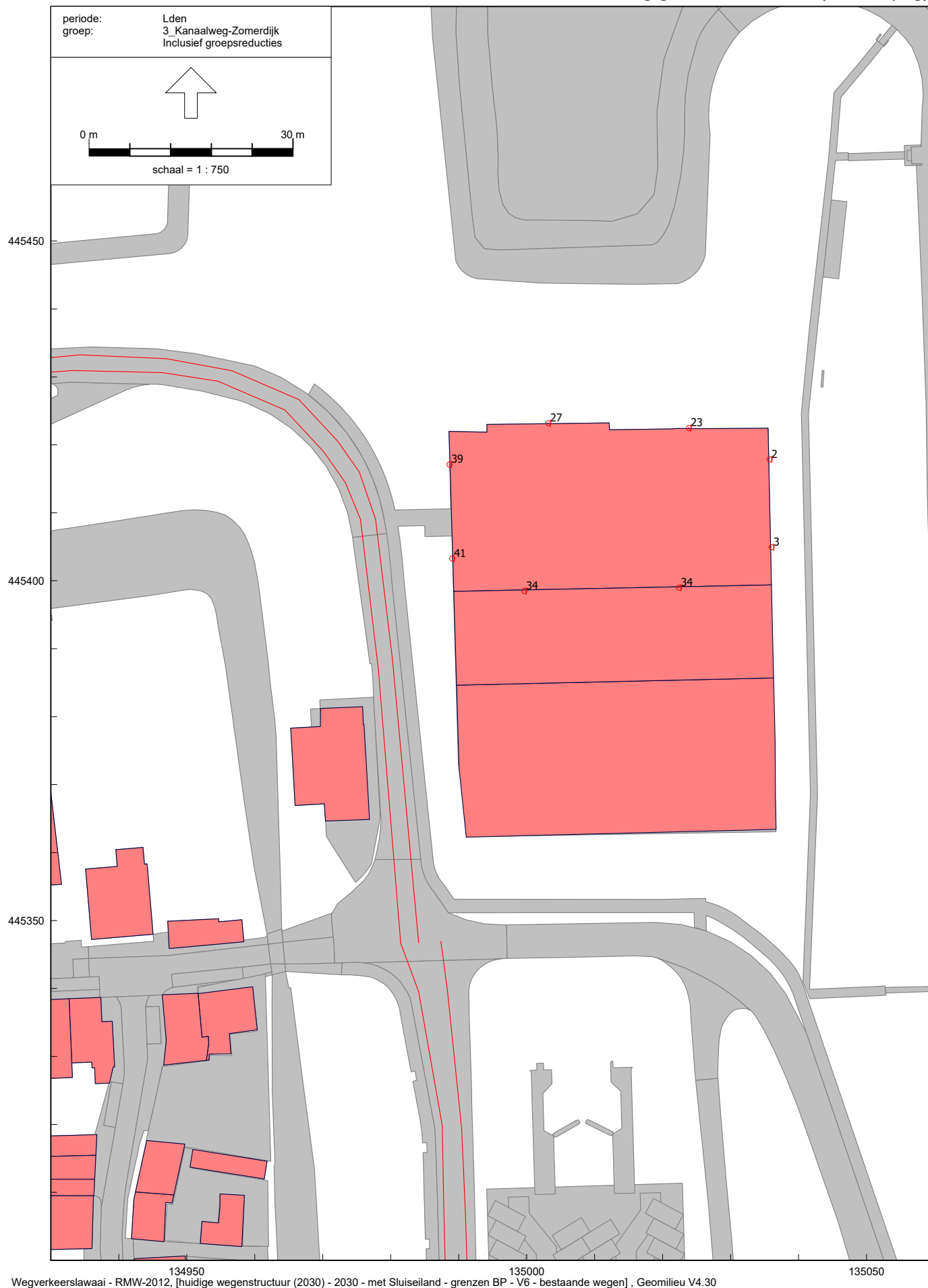


Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

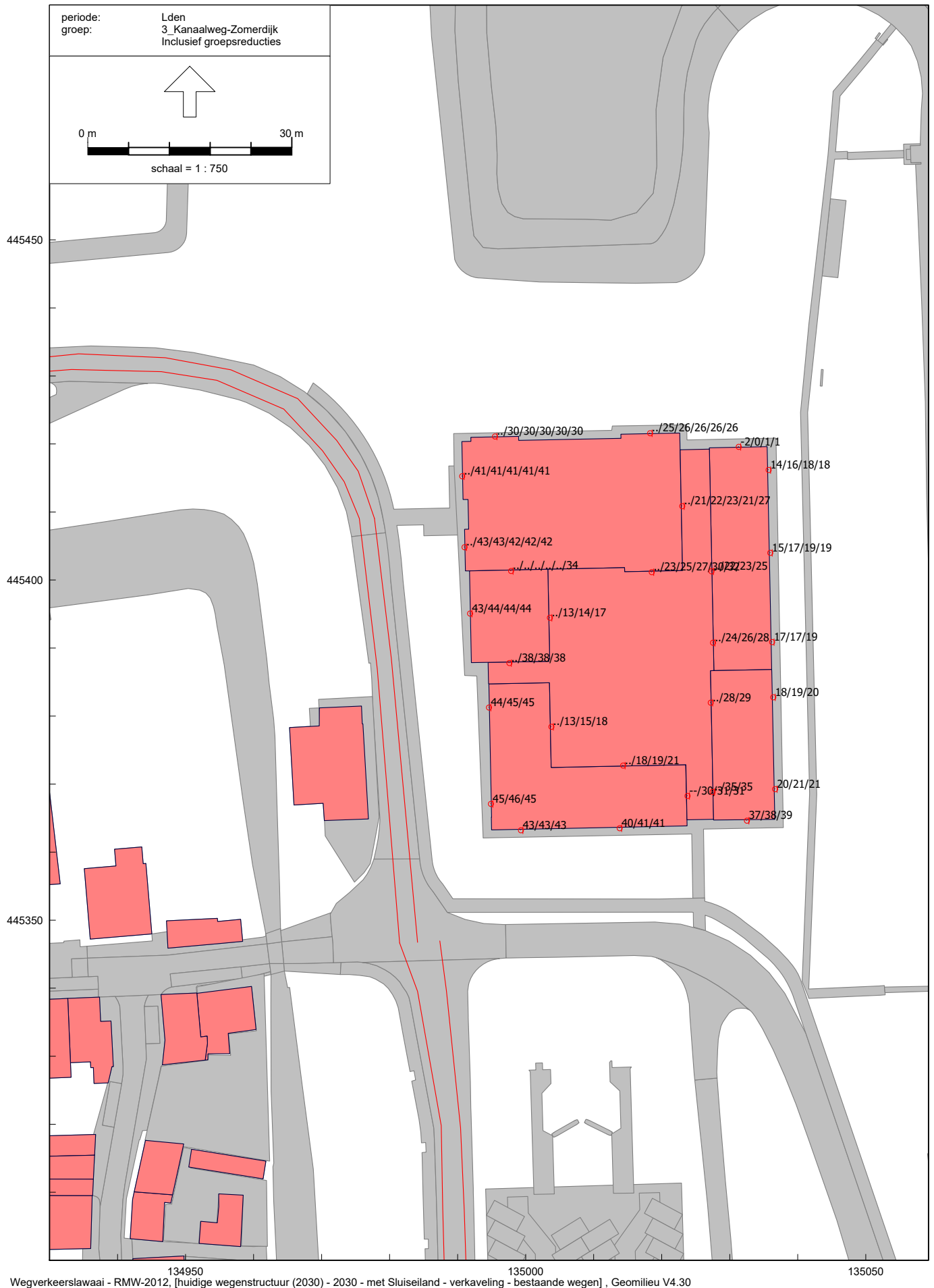


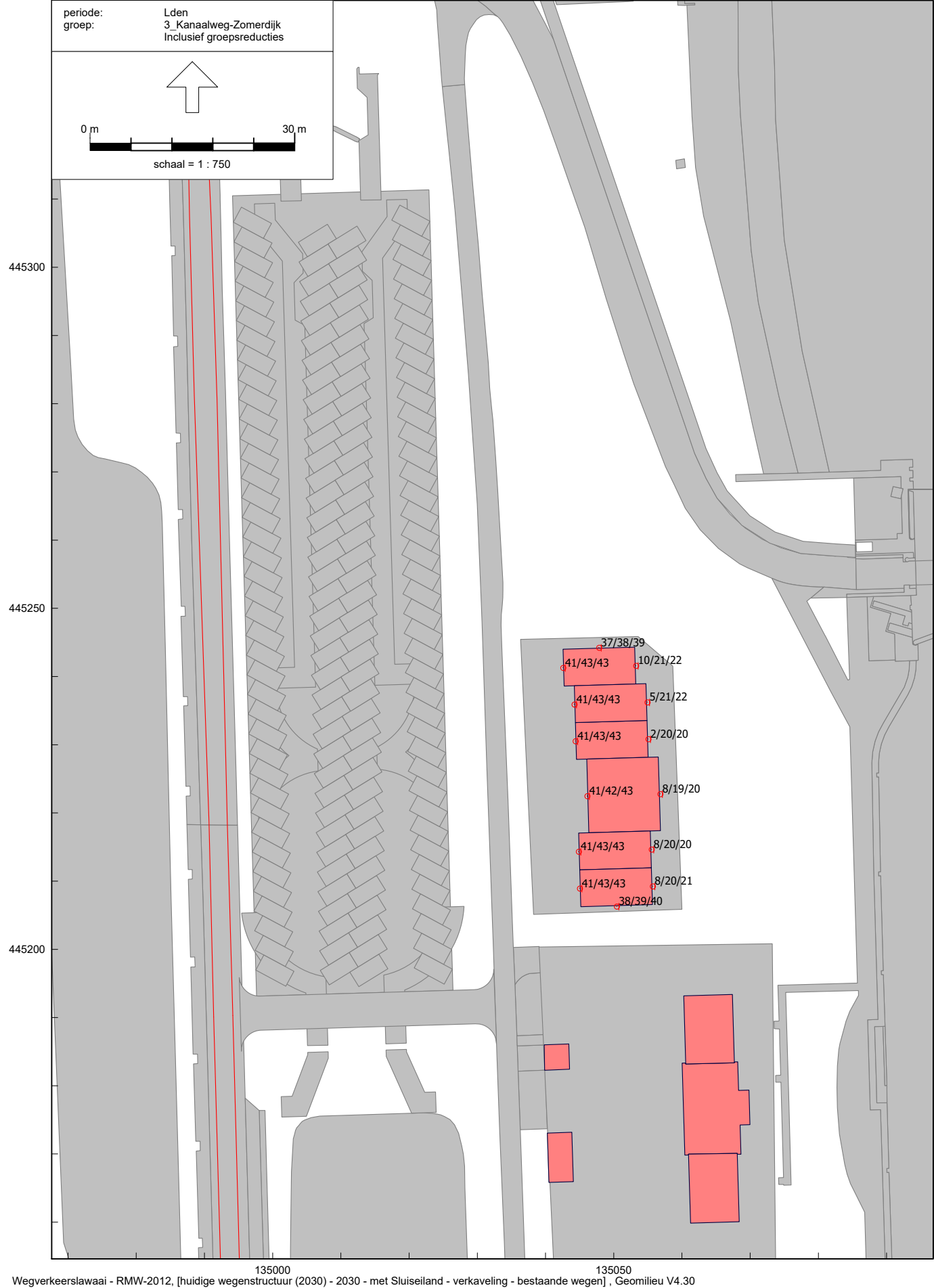
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30





Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



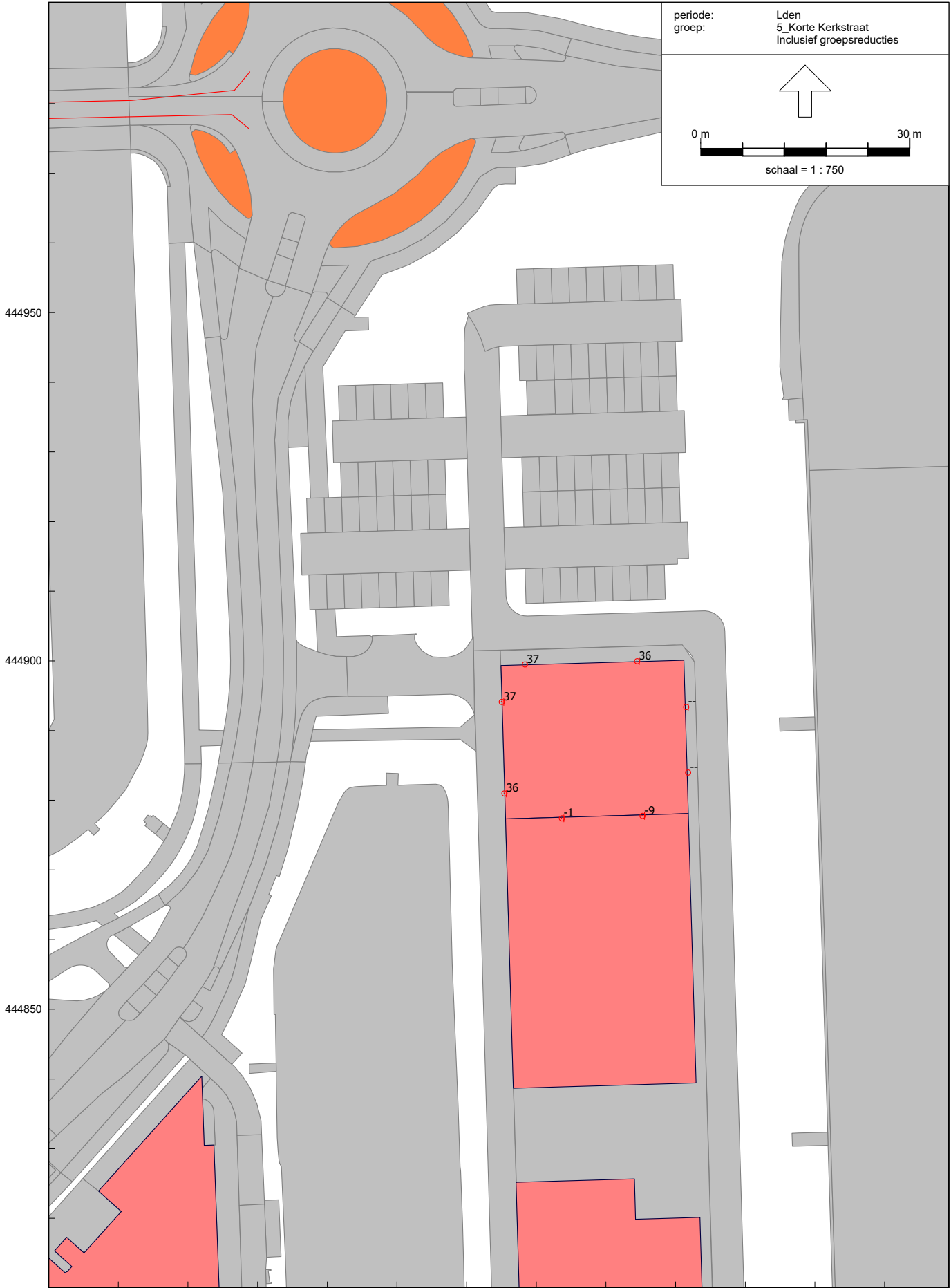






Bestemmingsgrenzen - bouwvlak E (begane grond t/m 5e verdieping)

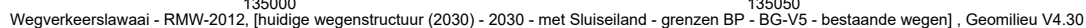


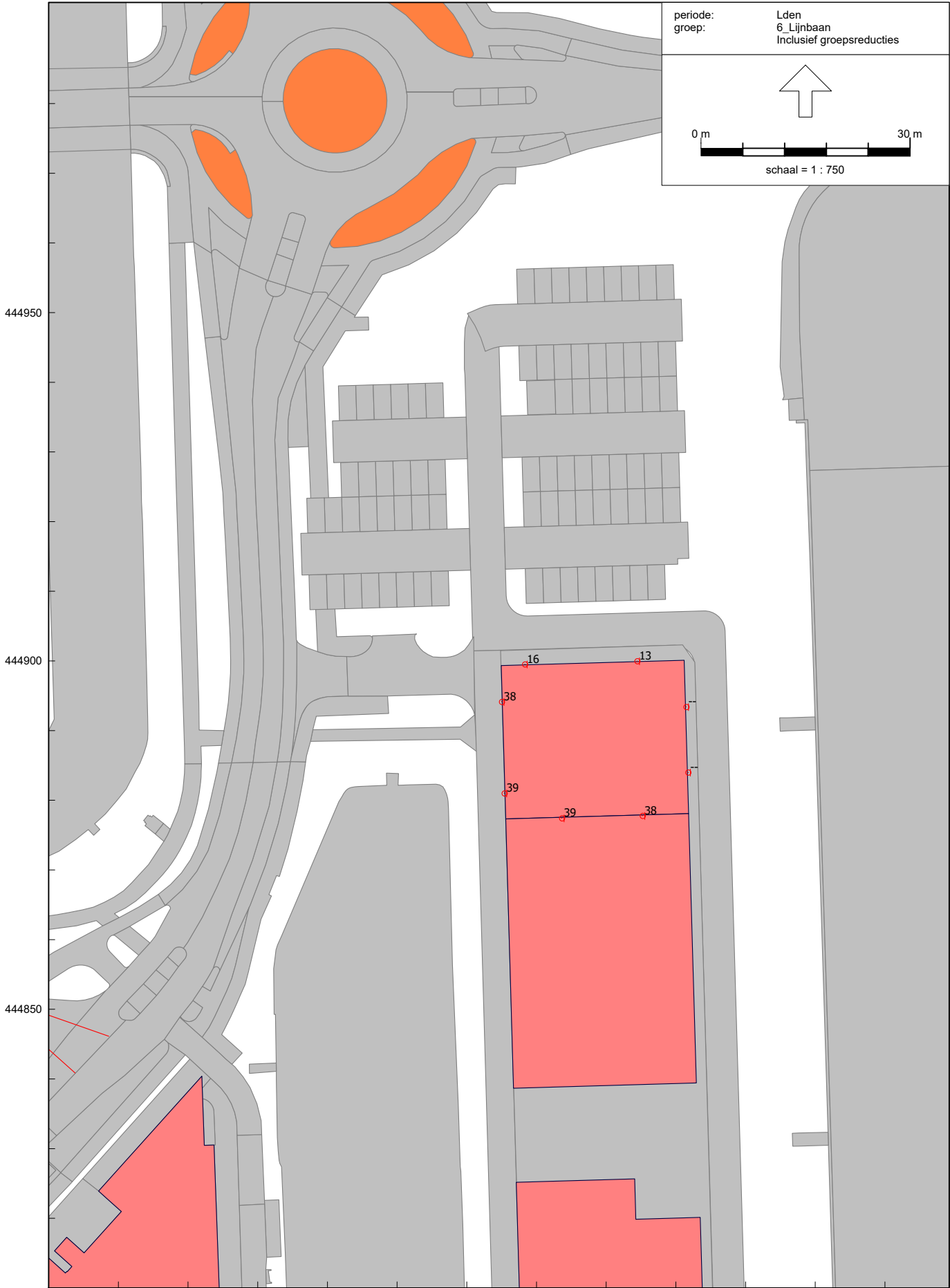


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



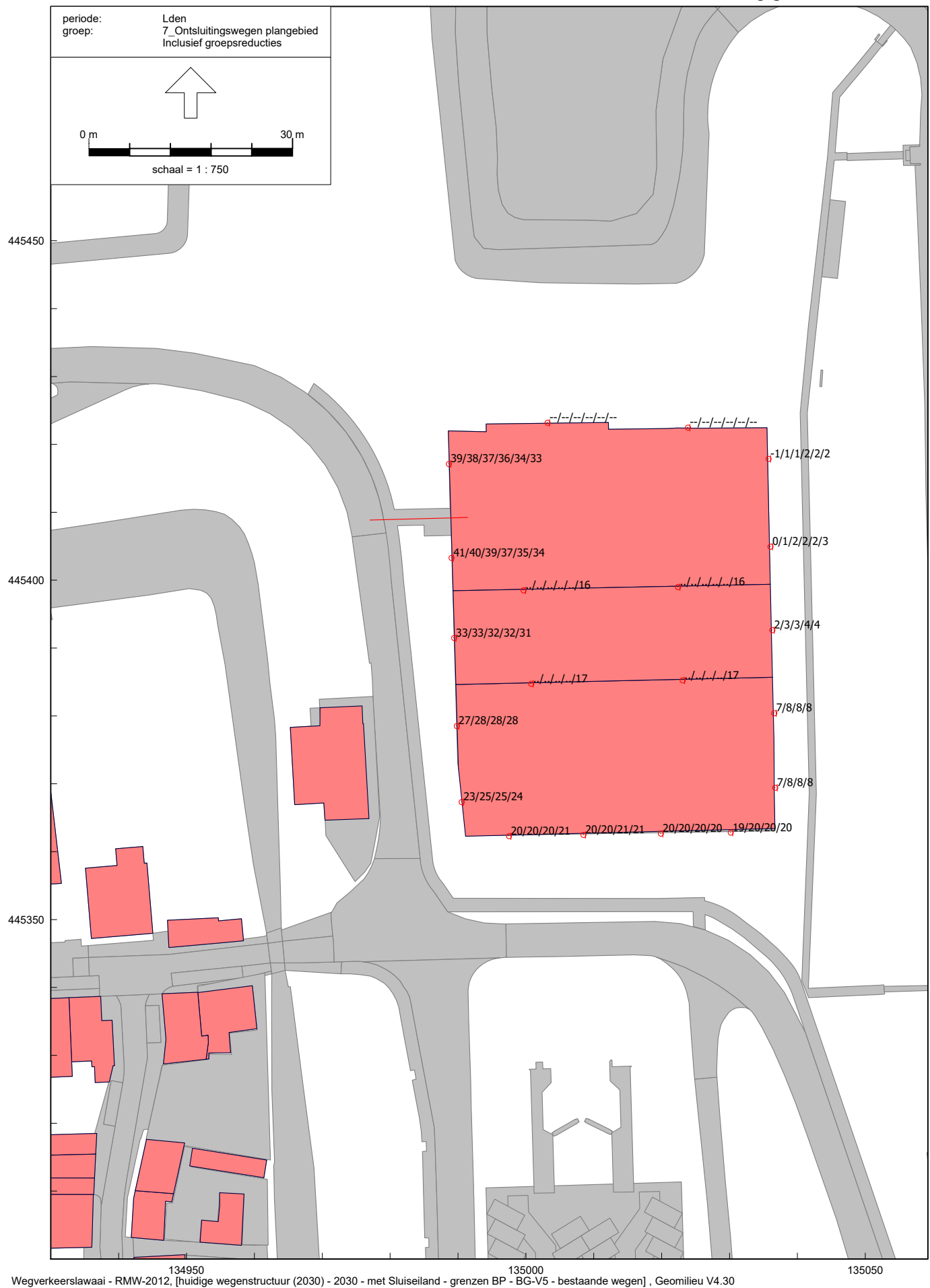




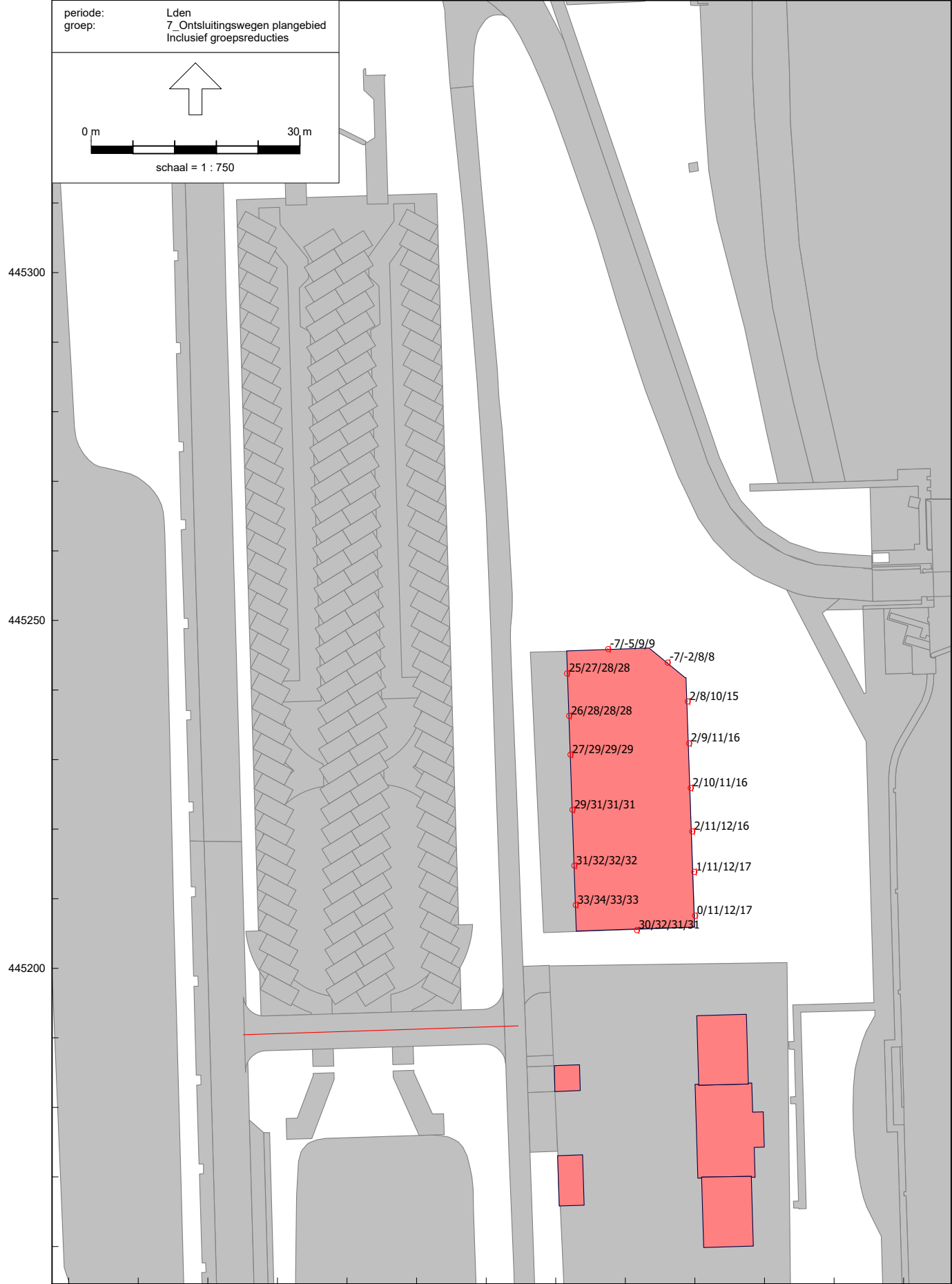


Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



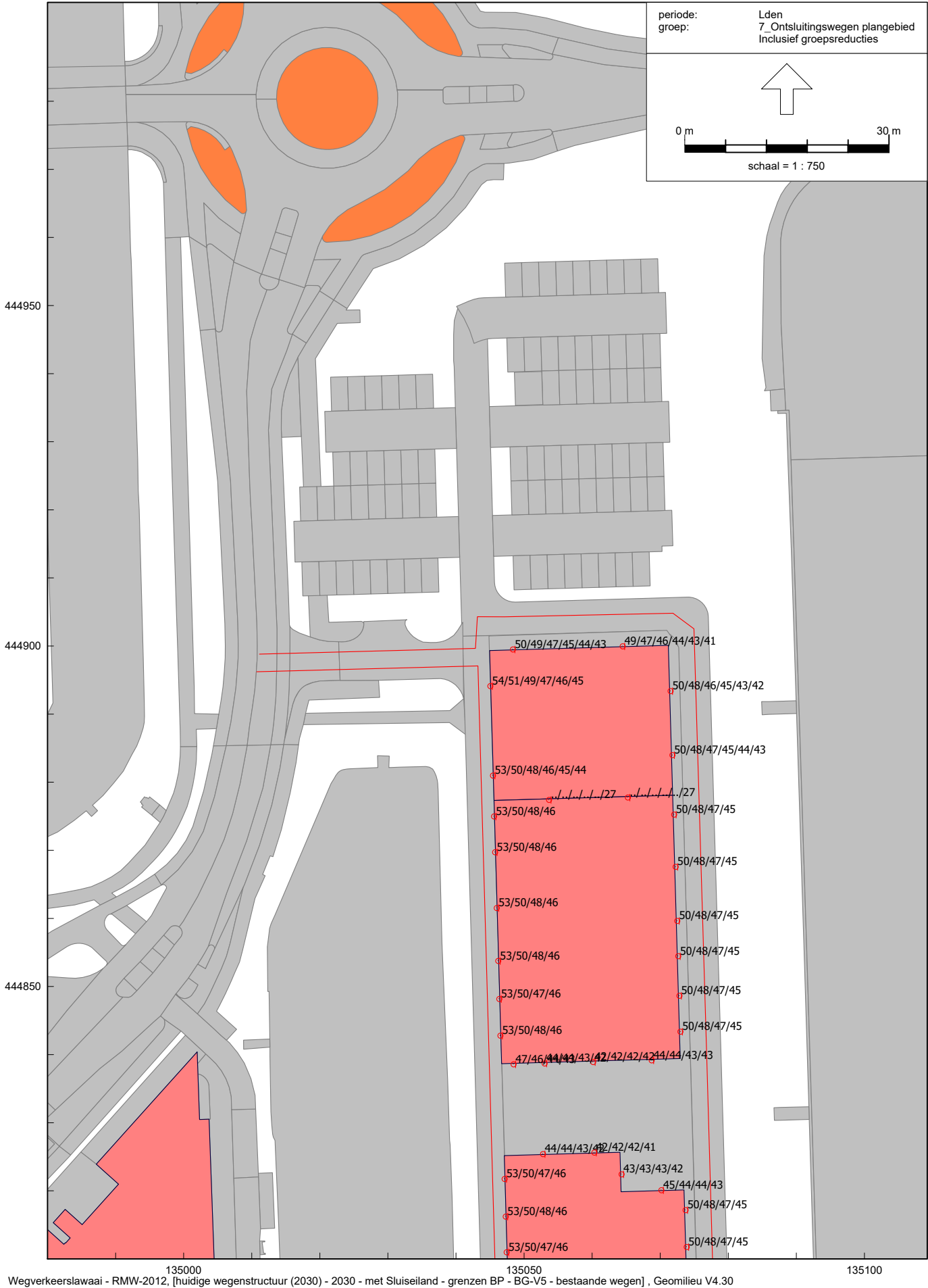


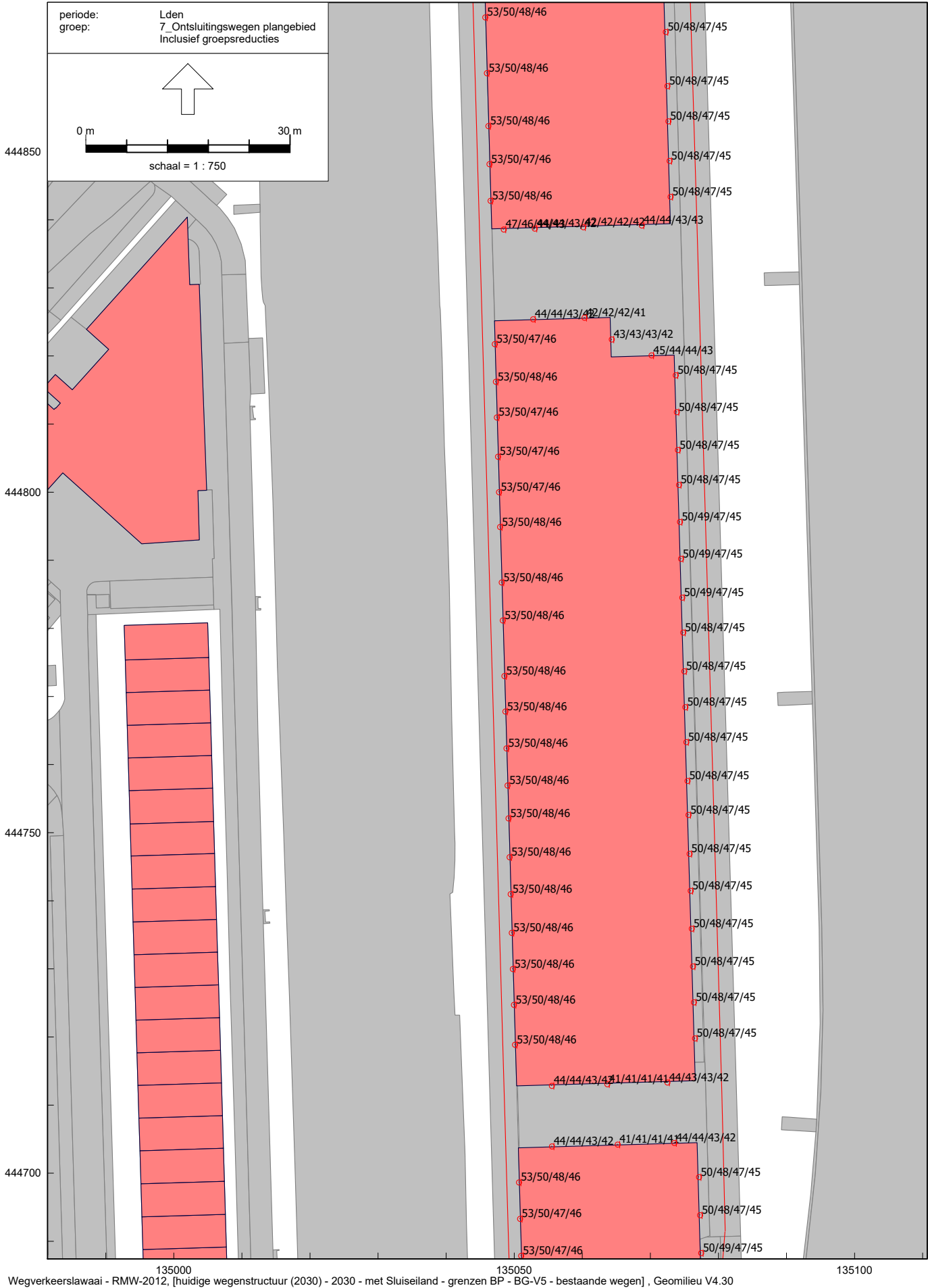
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

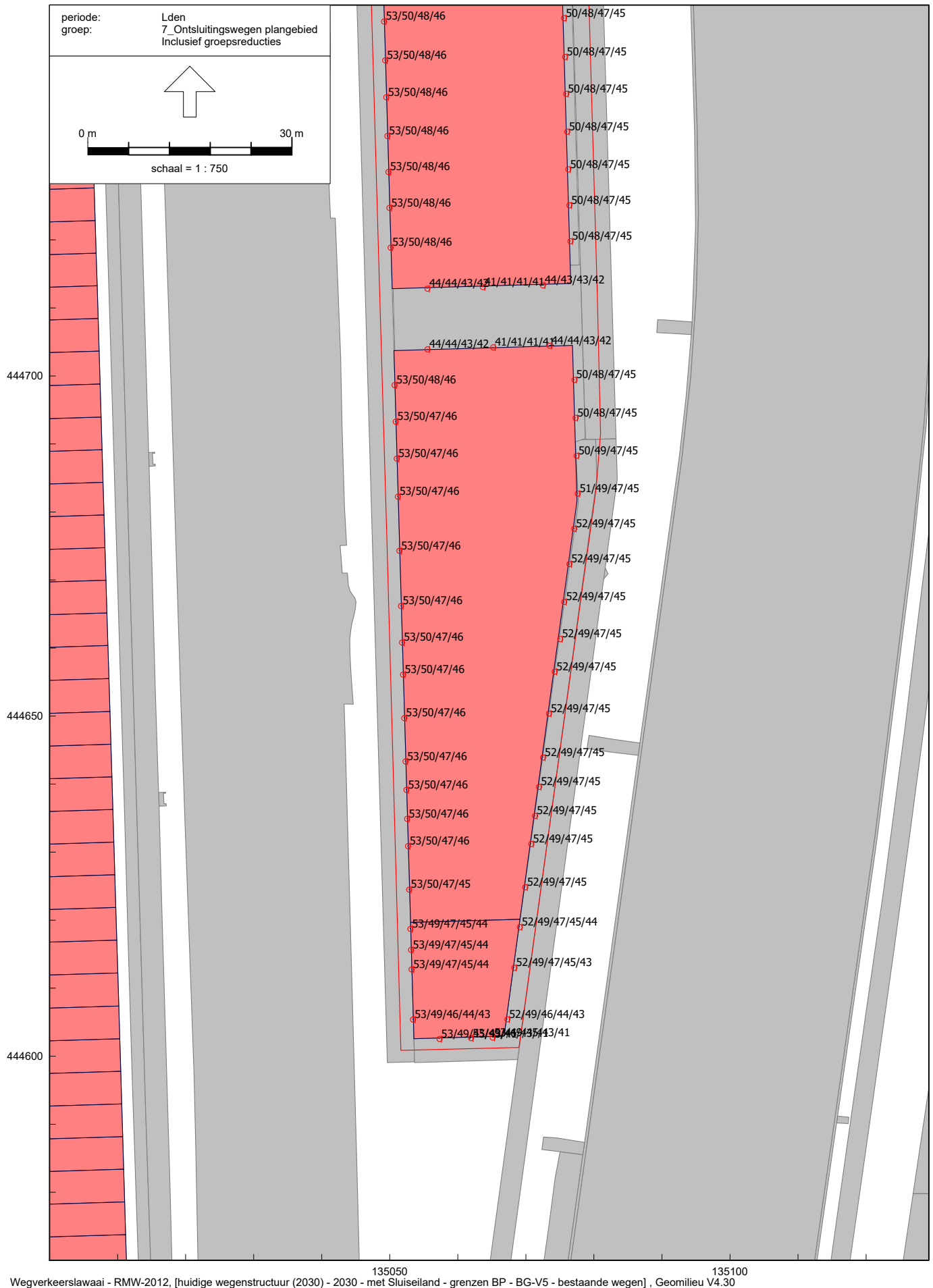


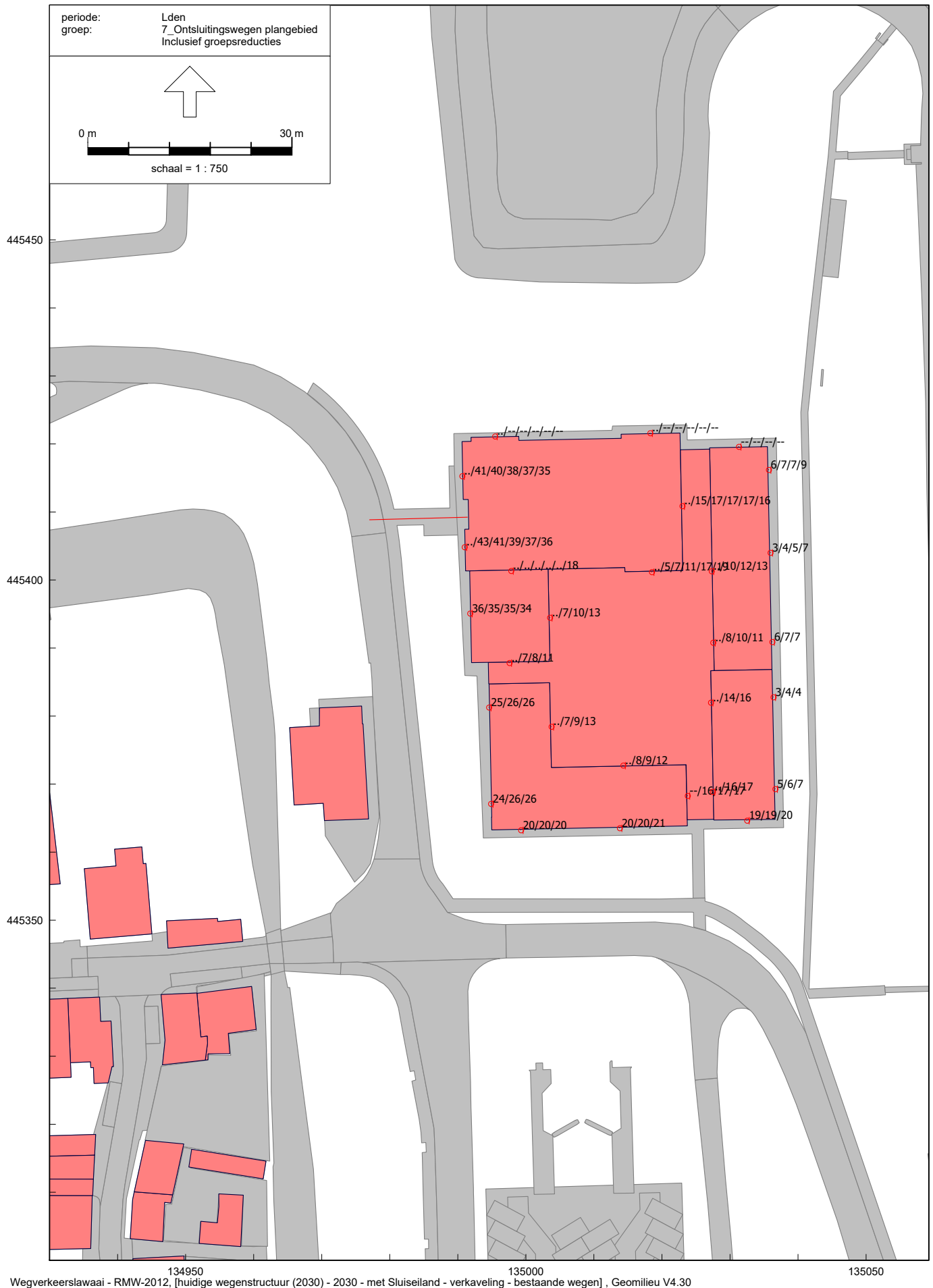
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



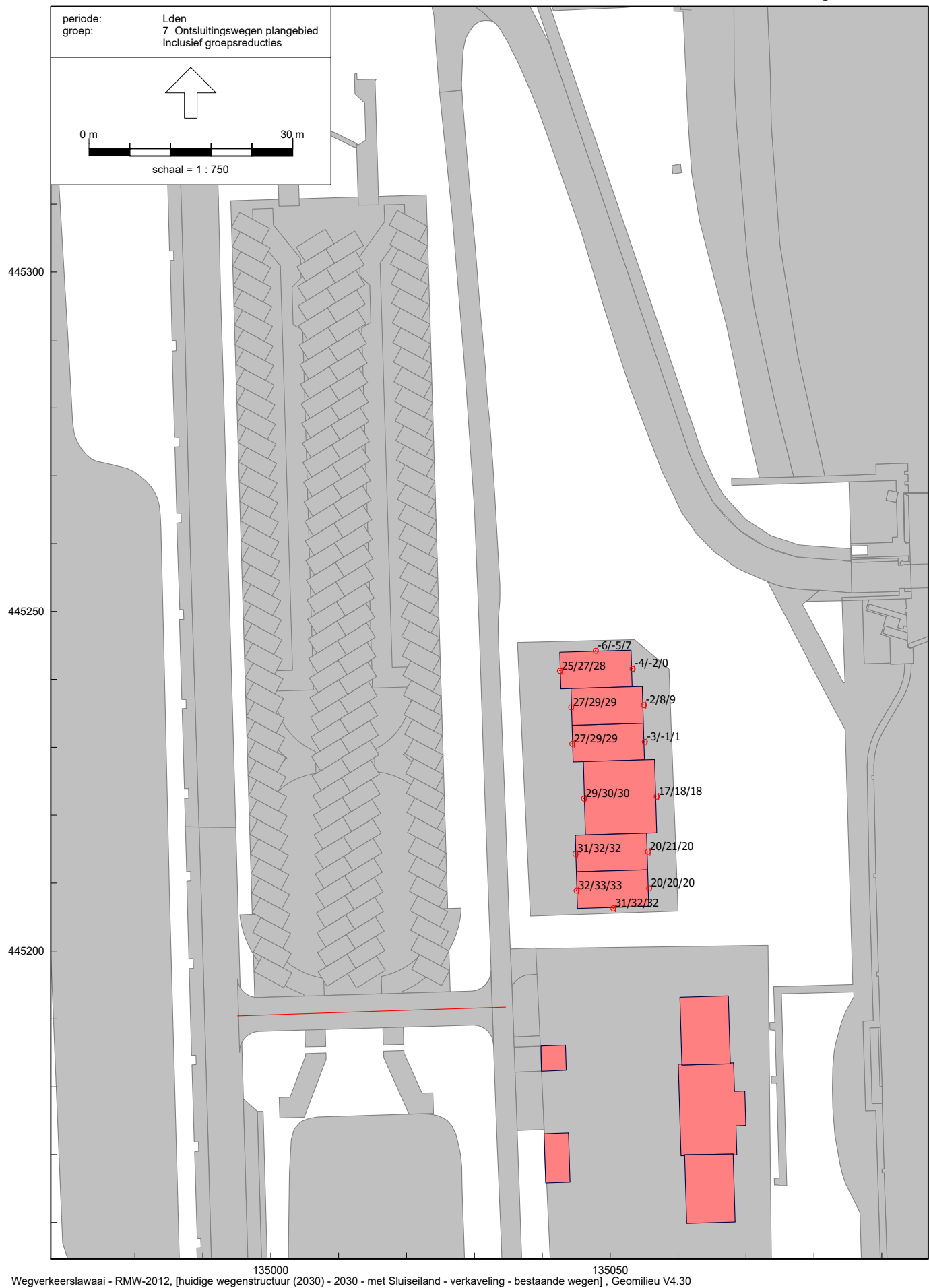


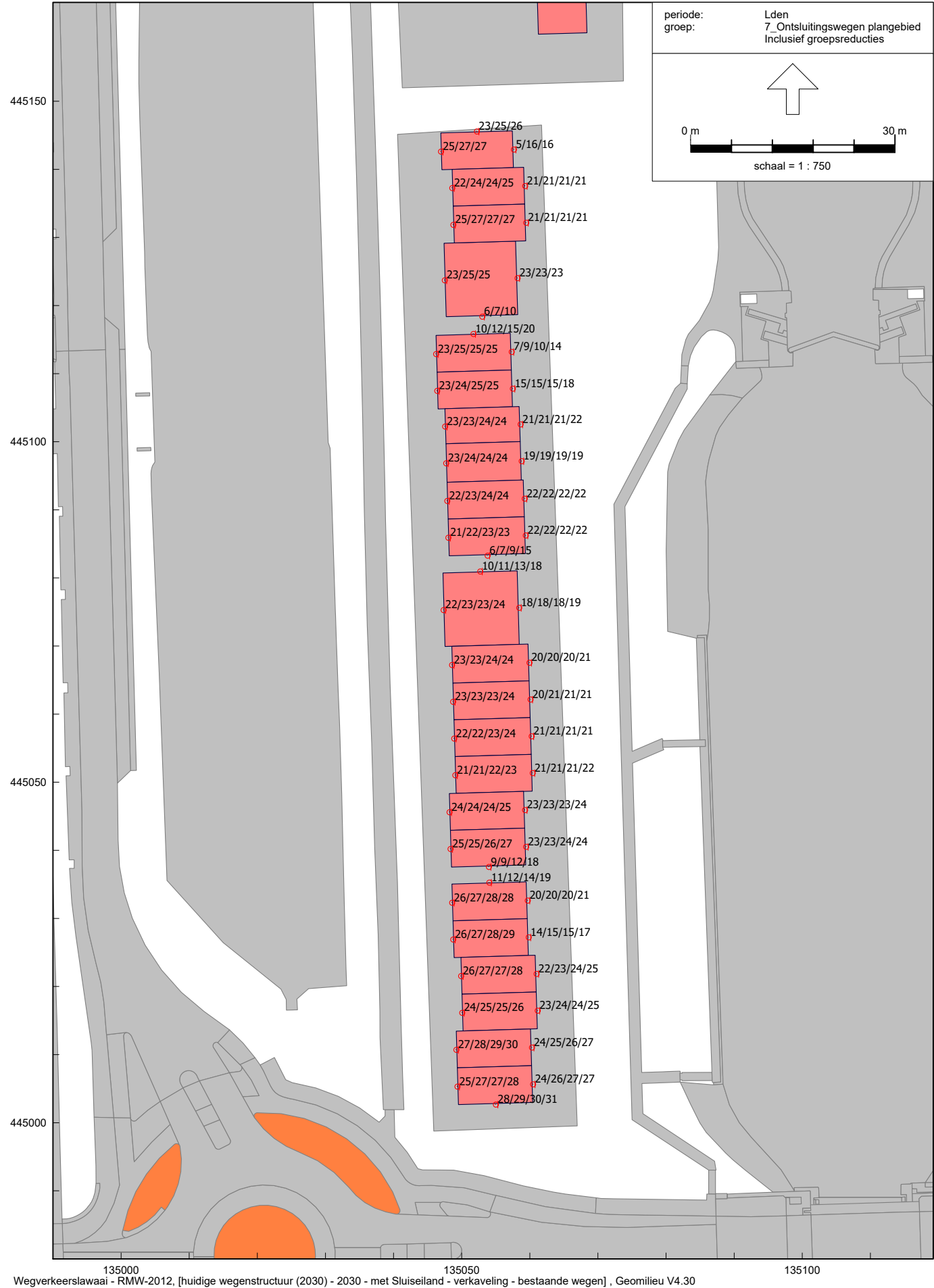




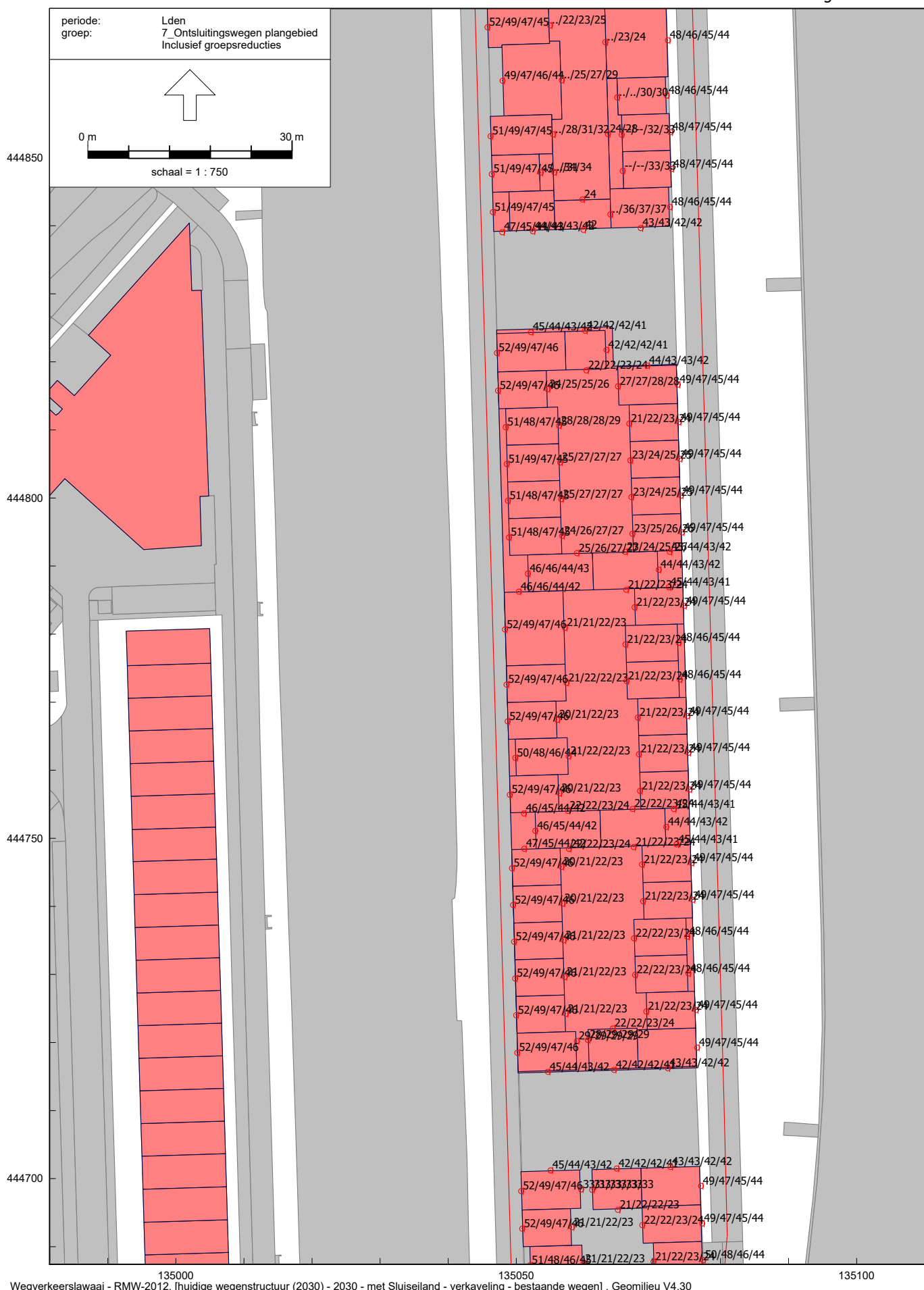


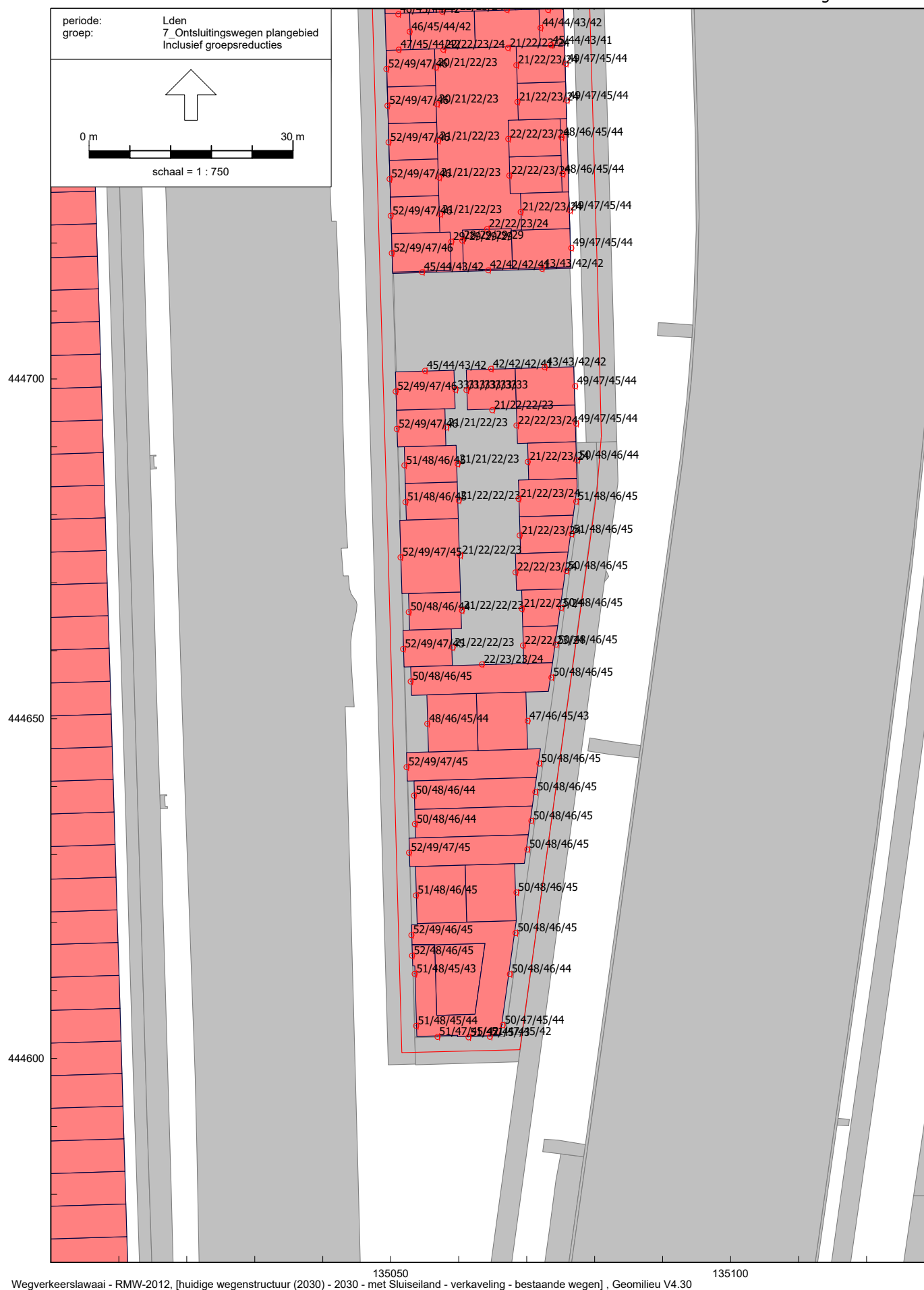
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - bestaande wegen], Geomilieu V4.30

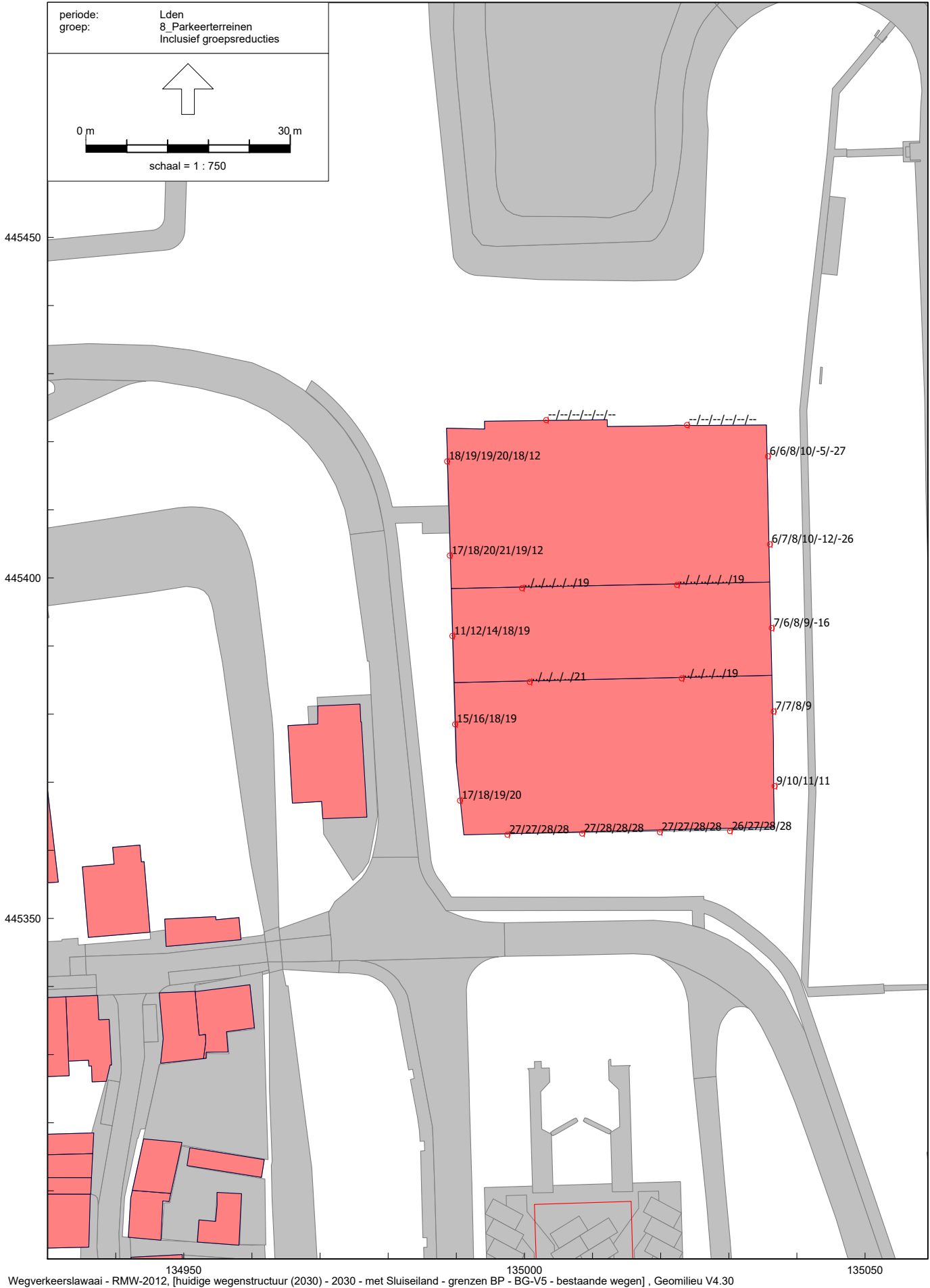




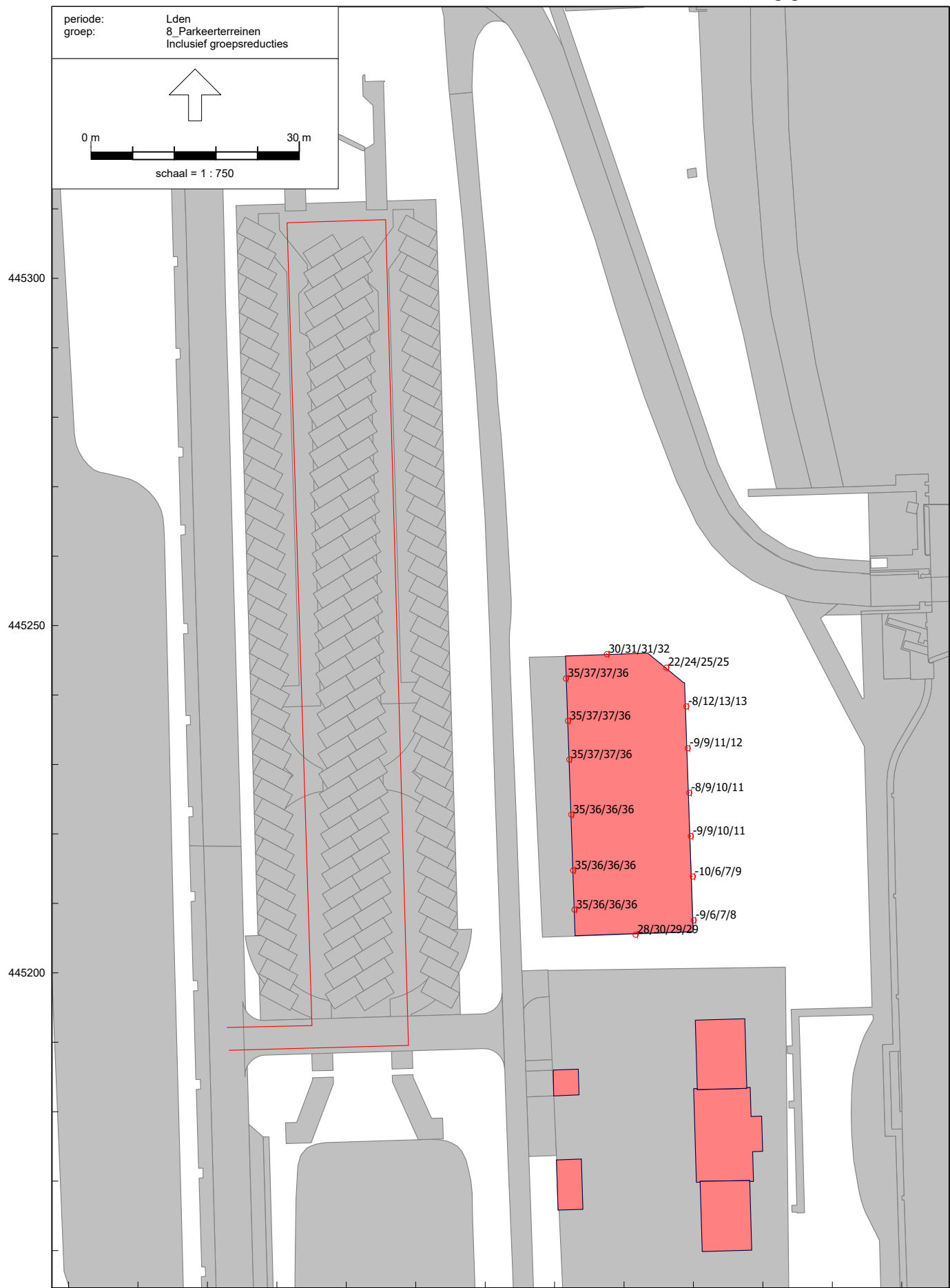




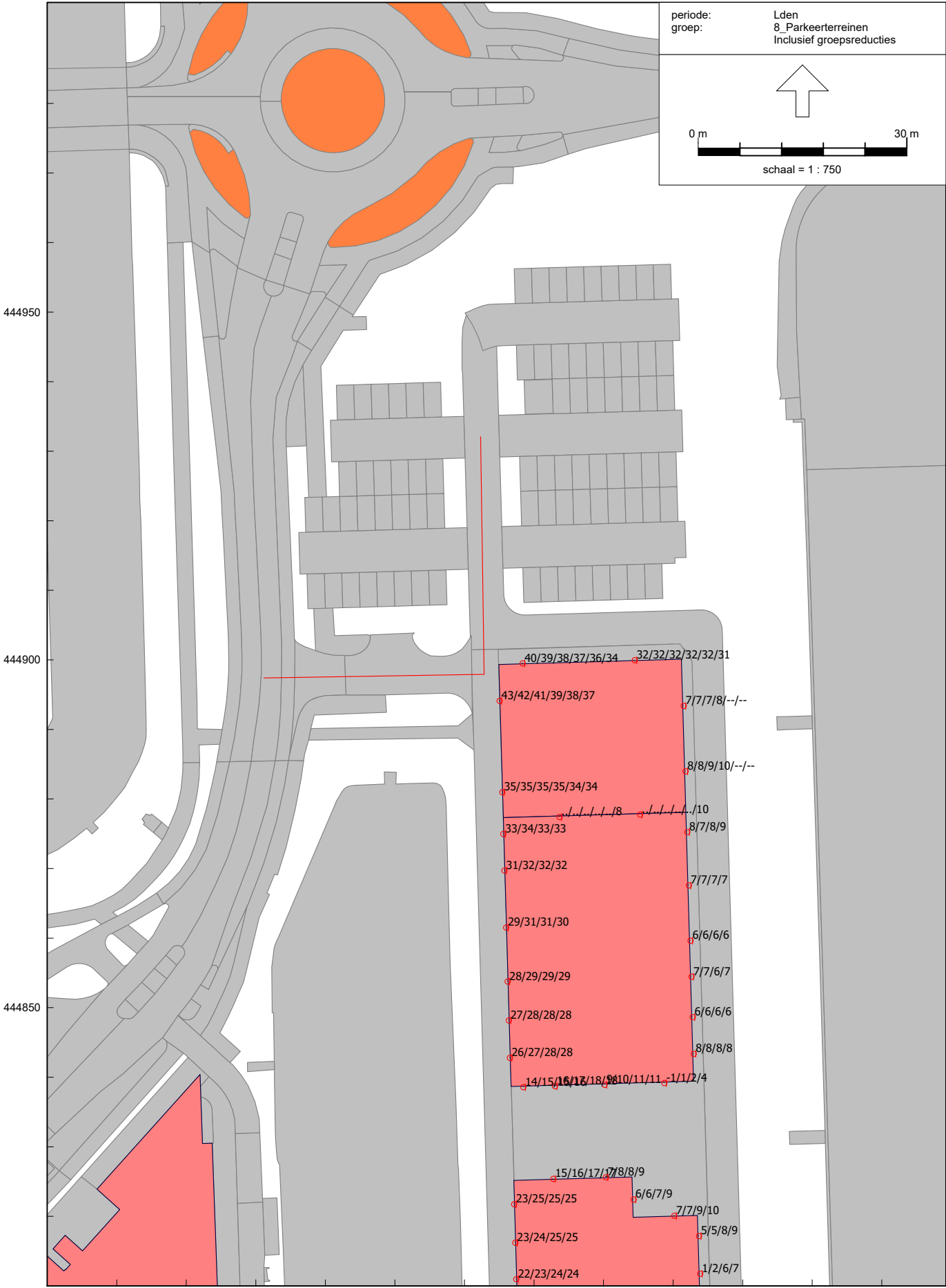




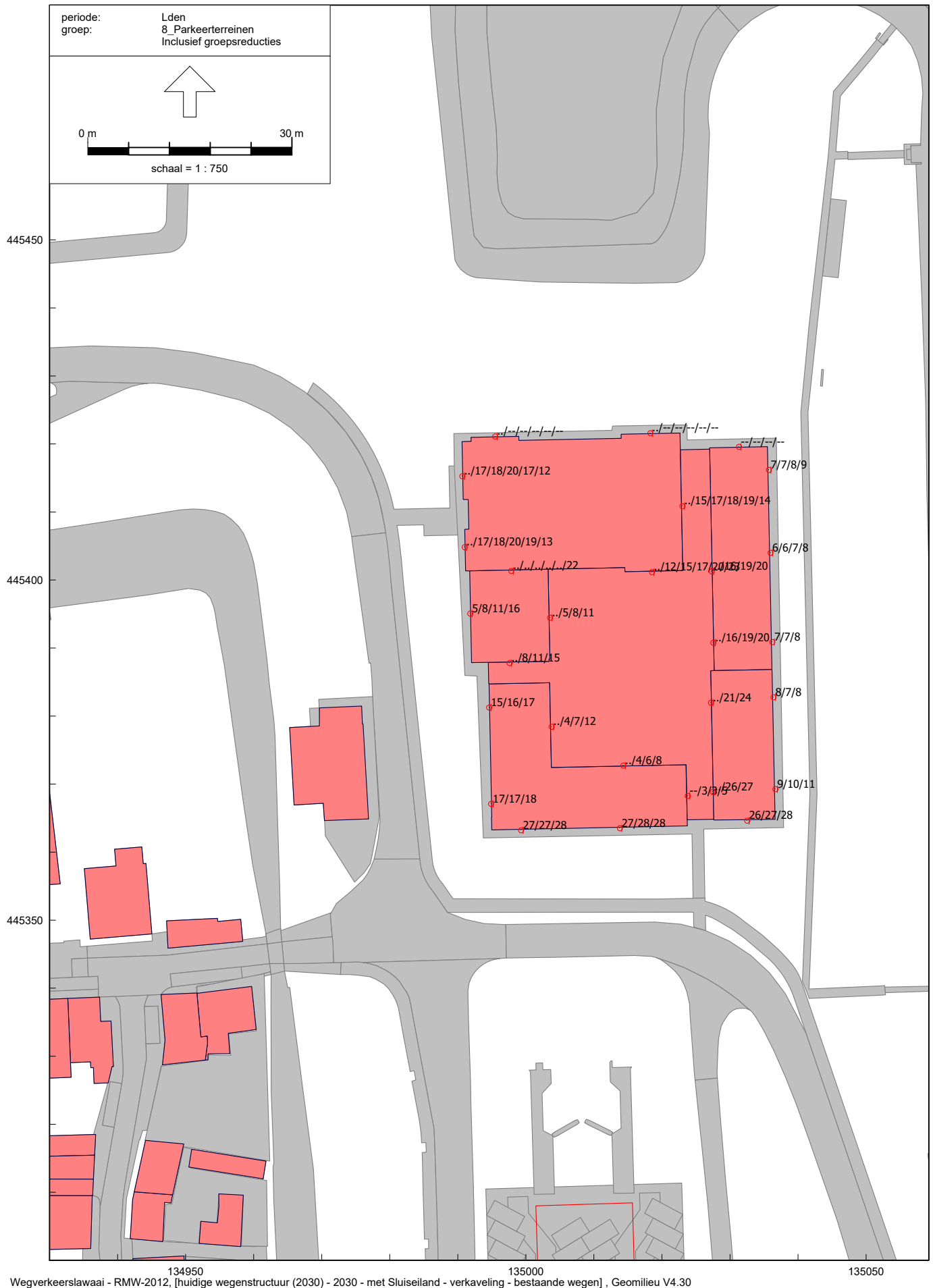
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



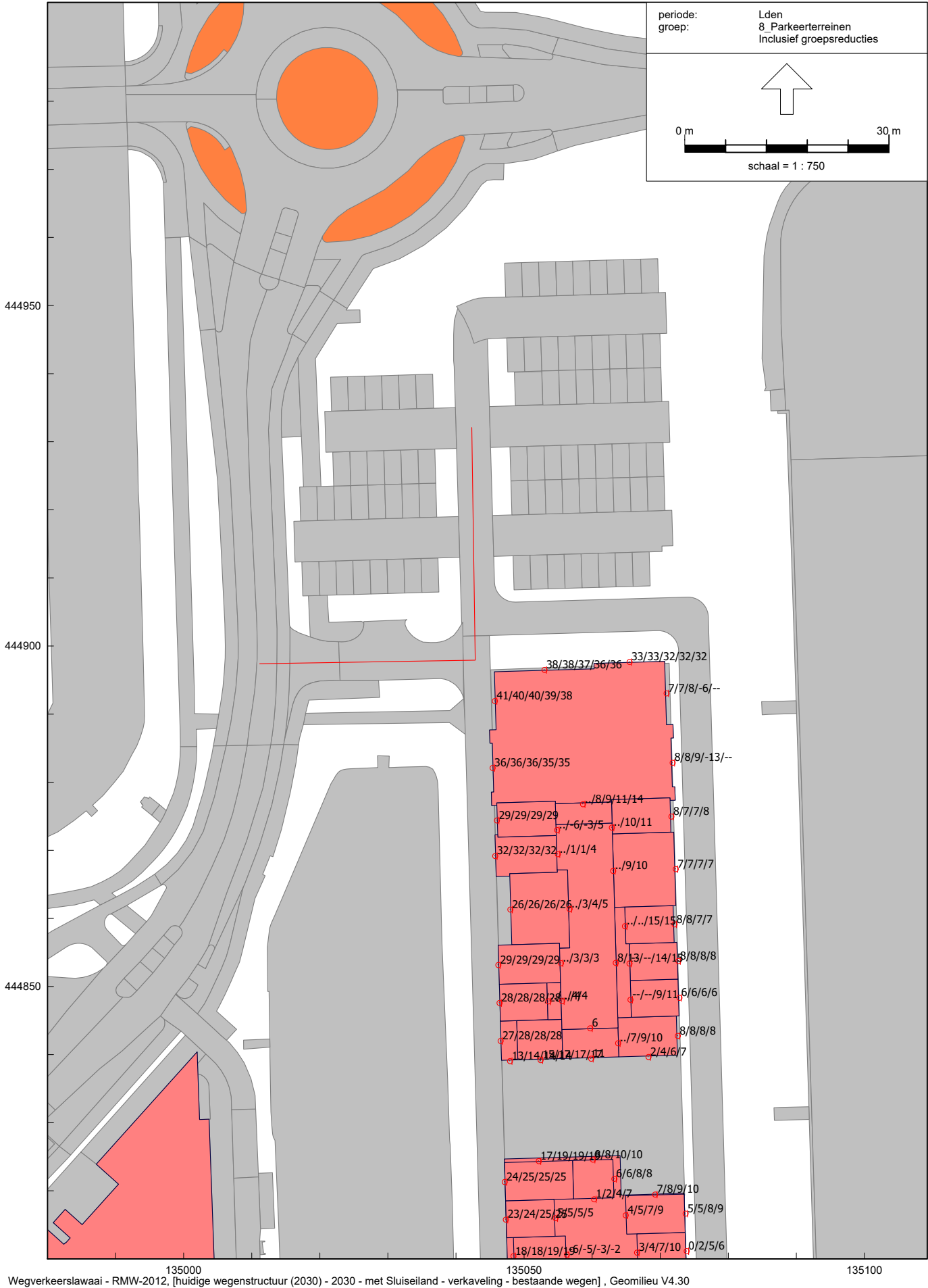
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

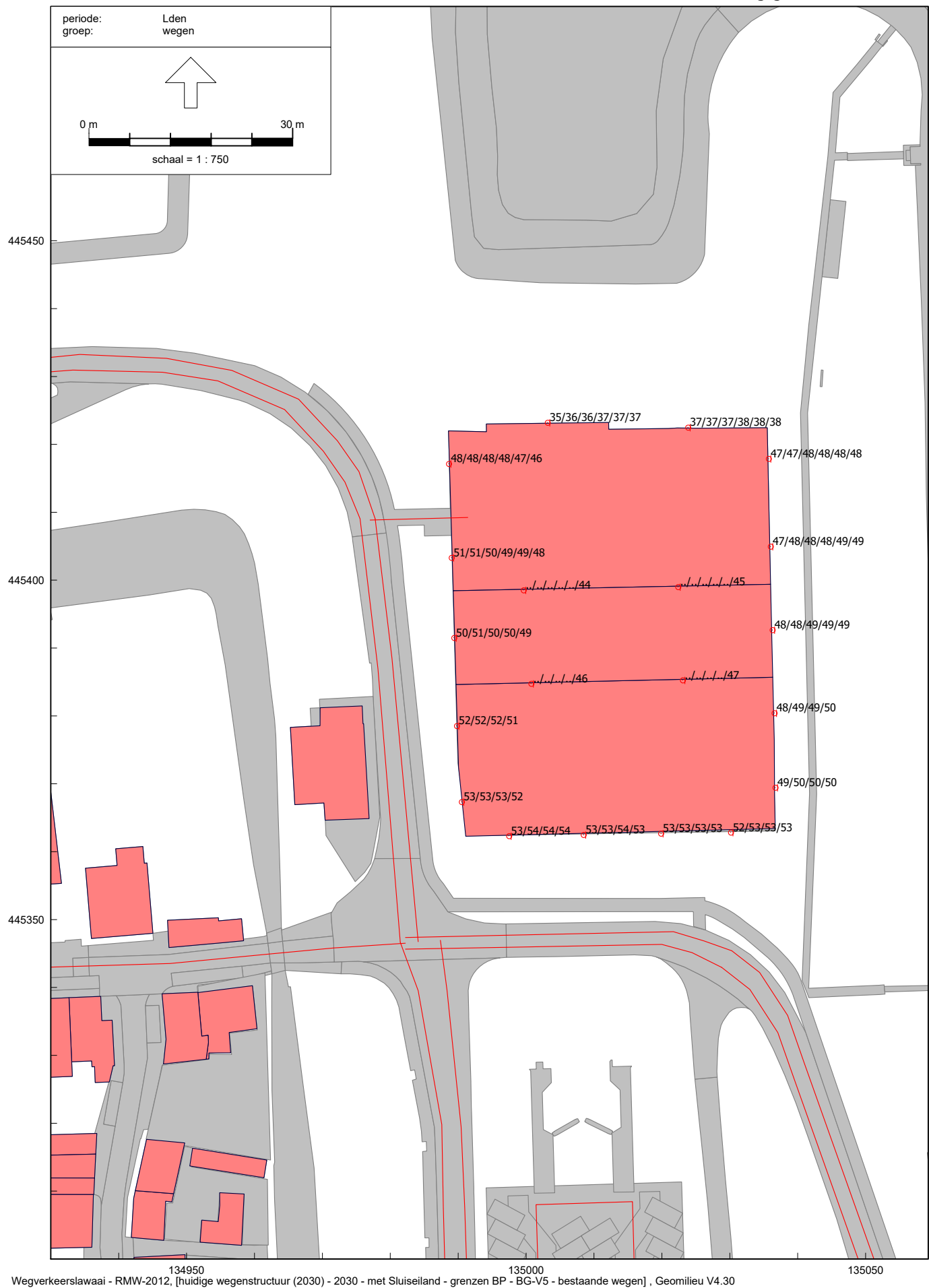


134950 135000 135050
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - bestaande wegen], Geomilieu V4.30

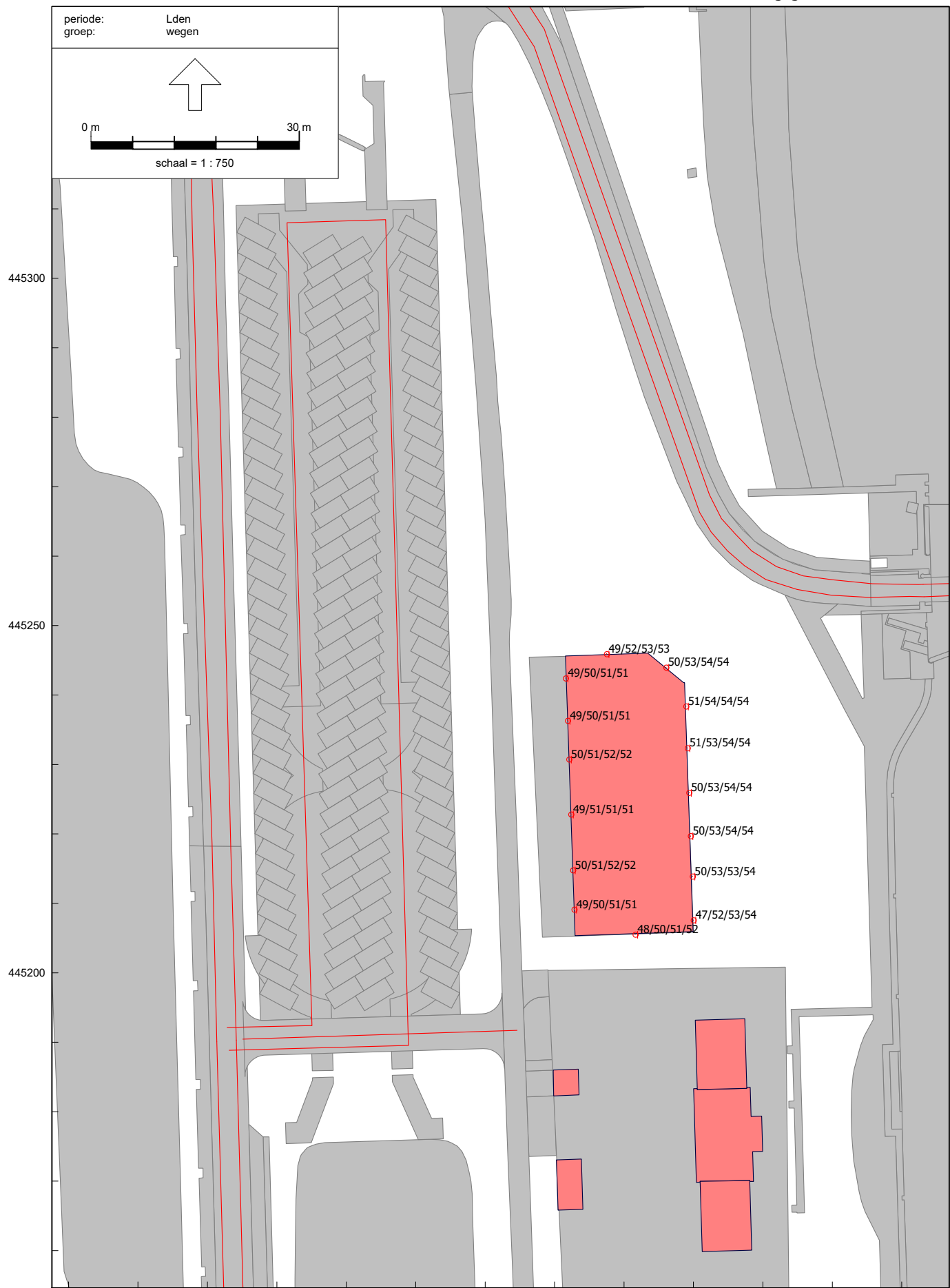


Wegverkeerslawai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



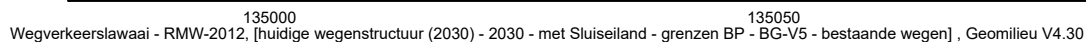


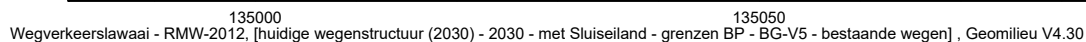
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

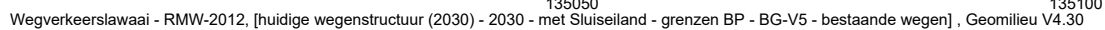


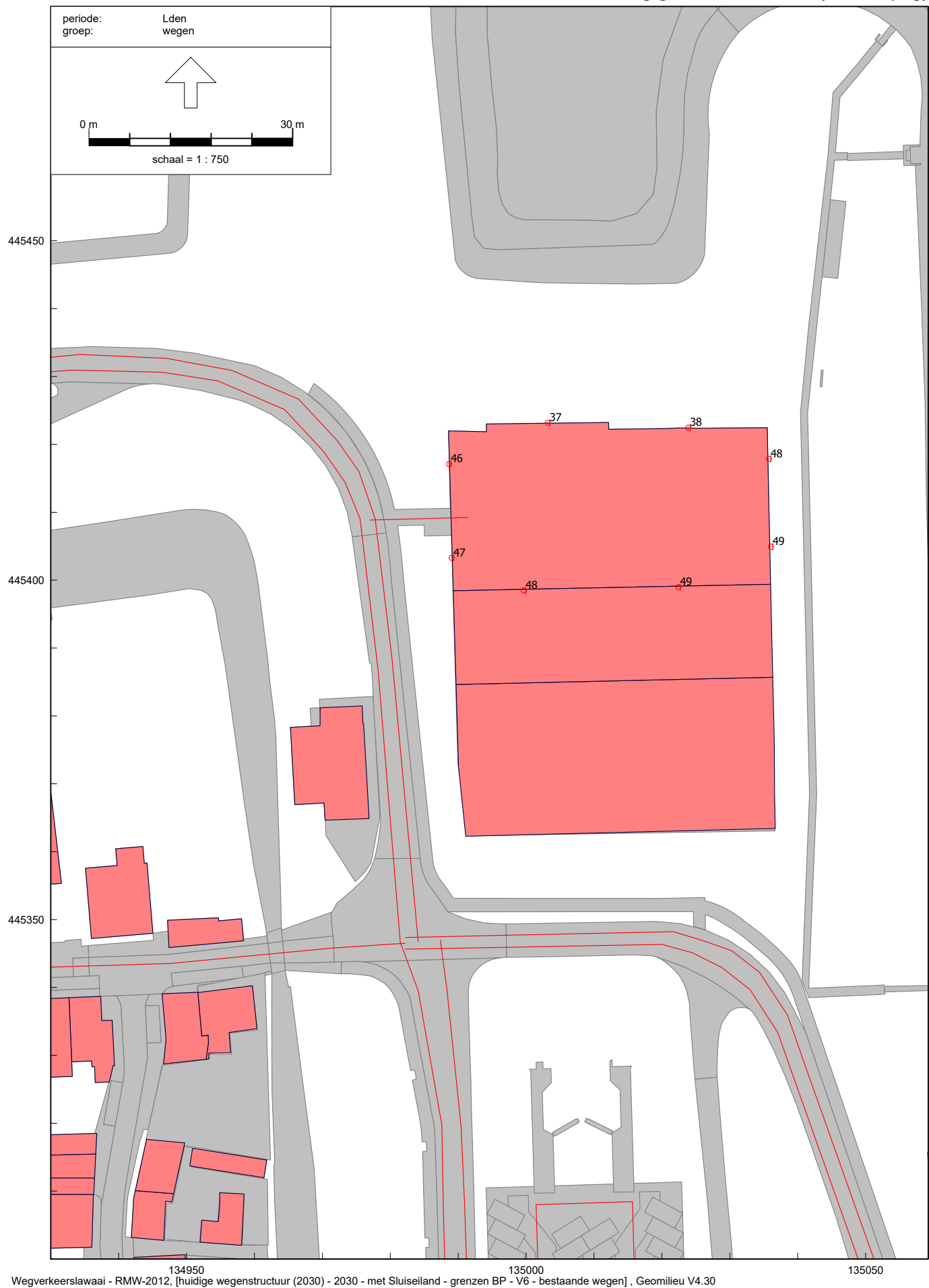
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - BG-V5 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30



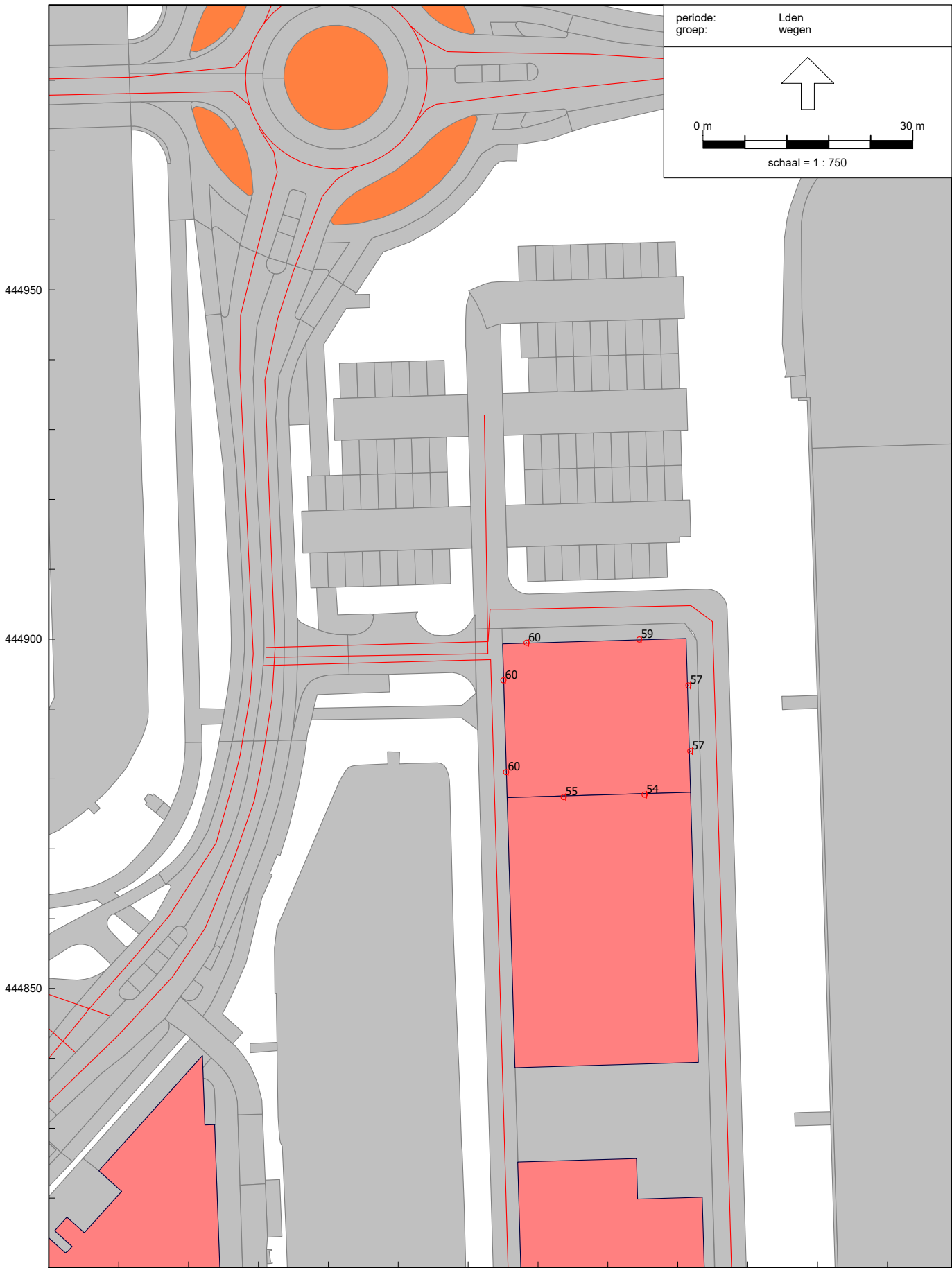




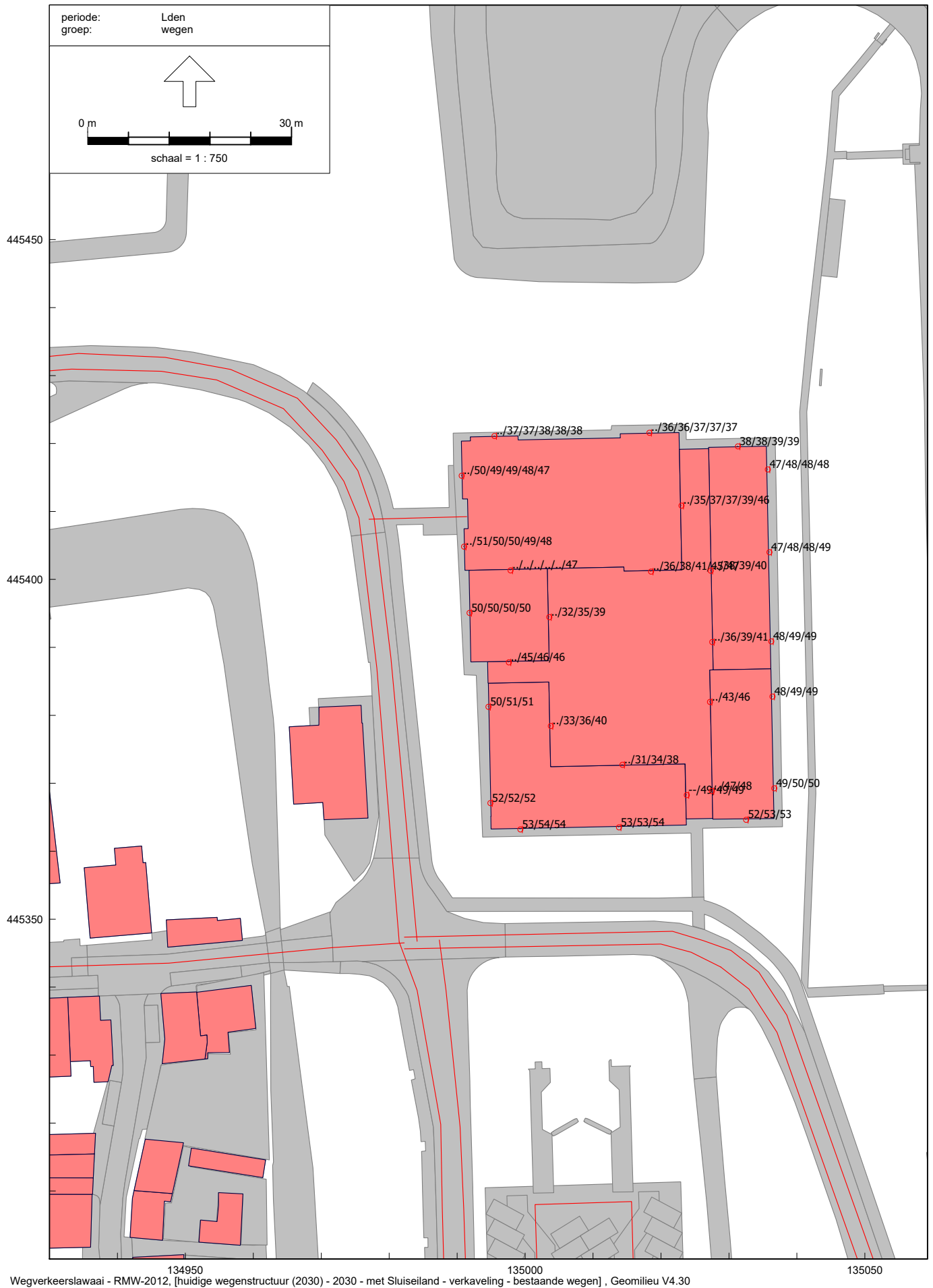


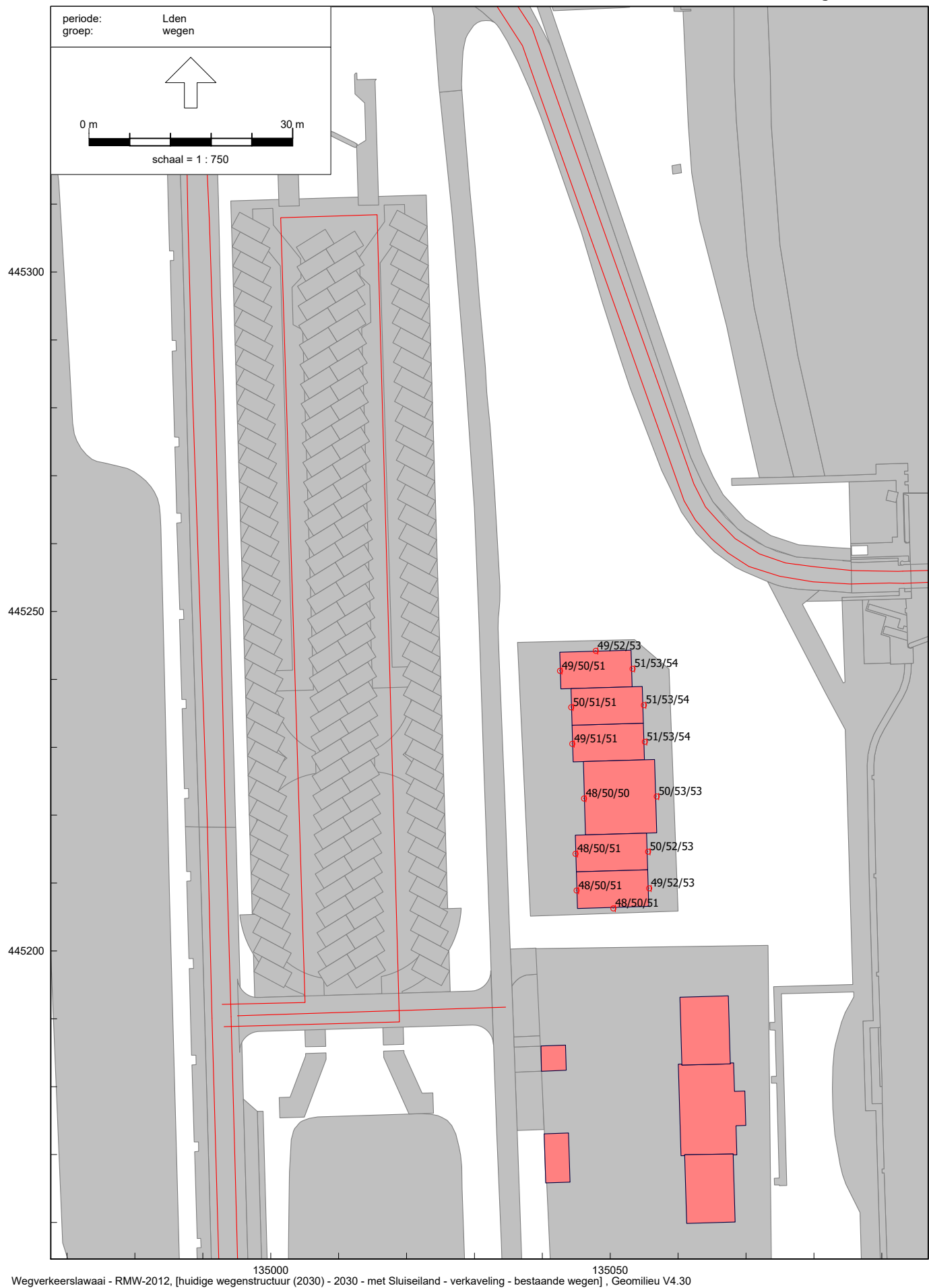


Wegverkeerslawaa - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

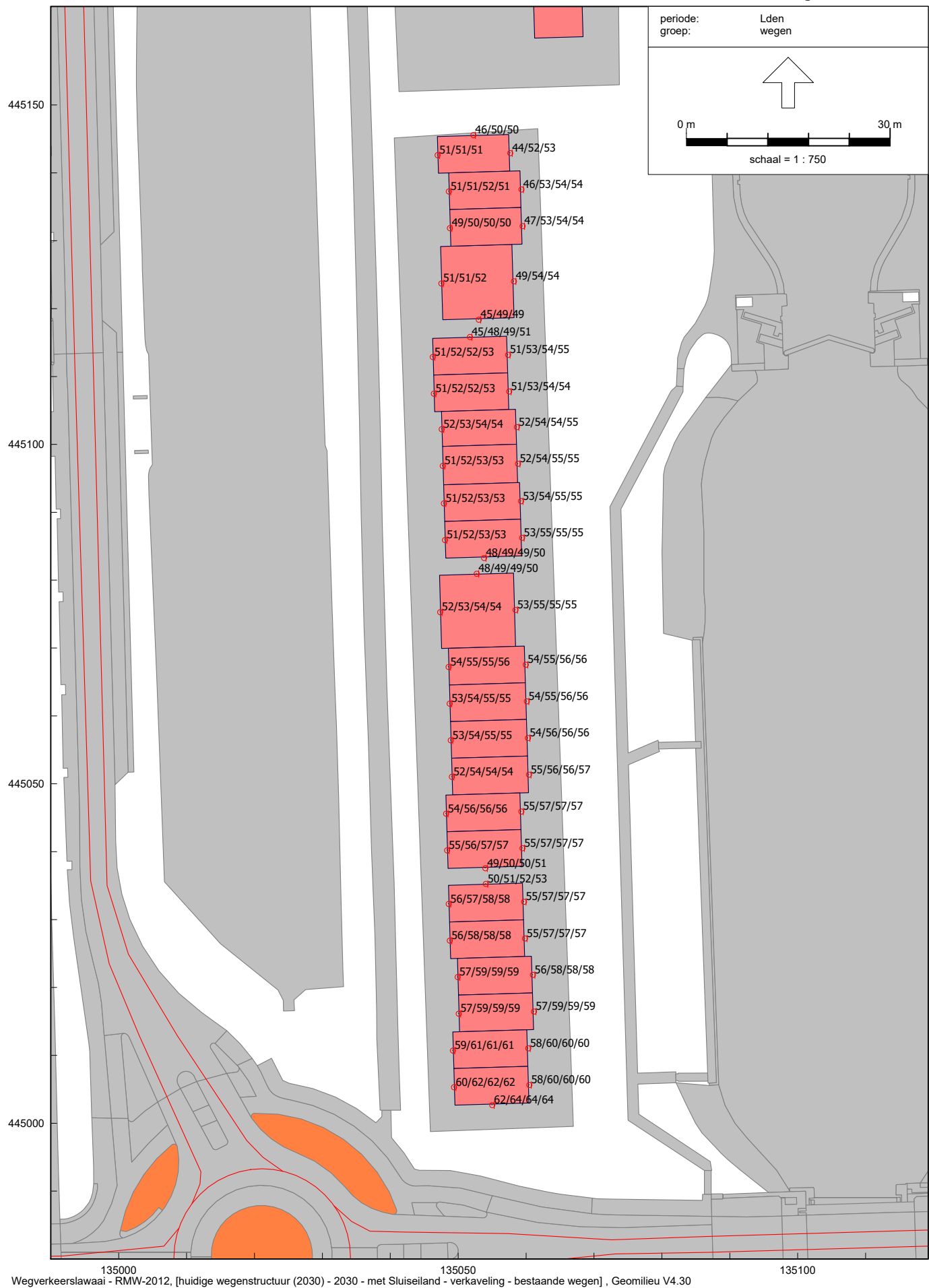


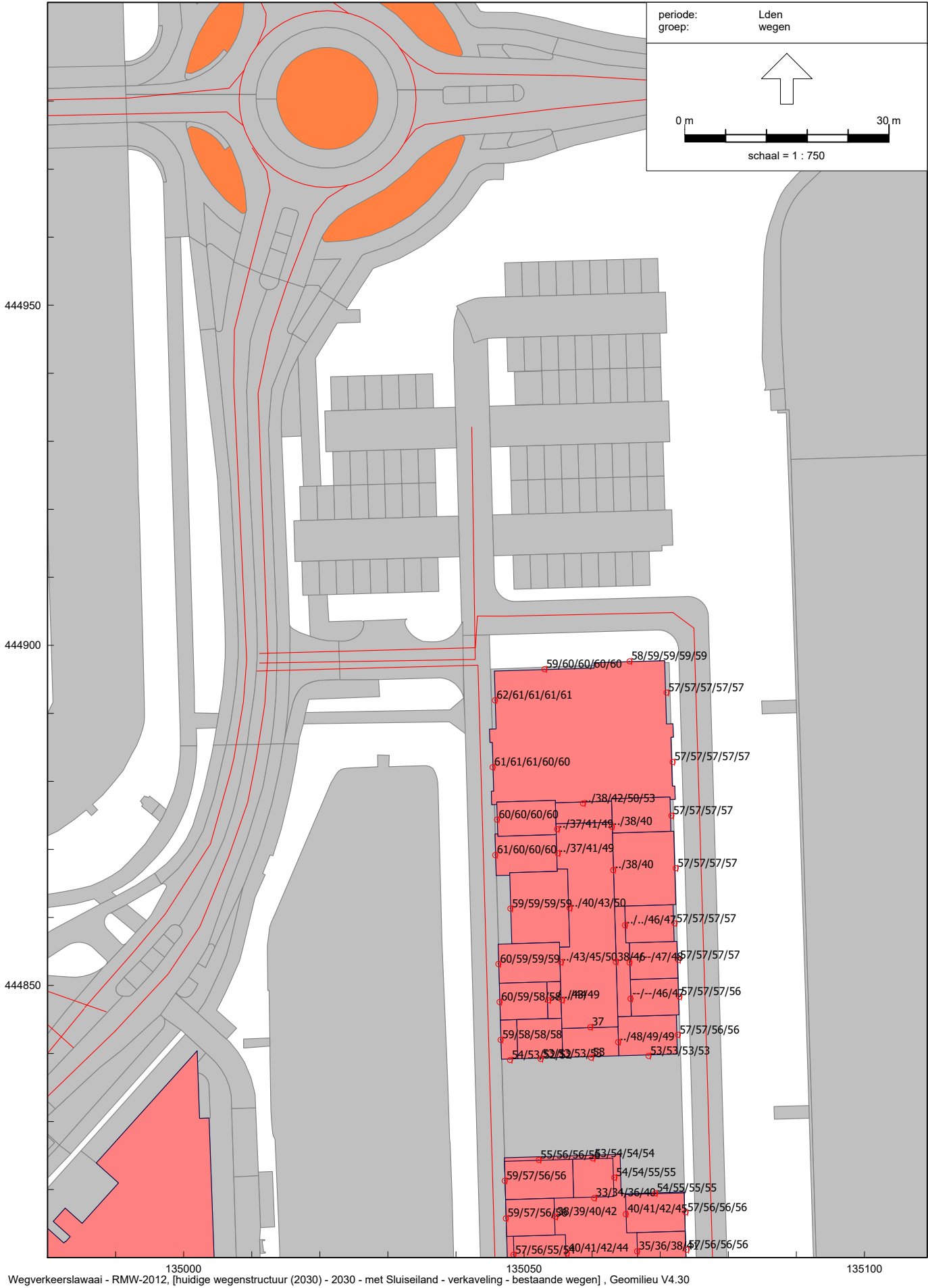
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - grenzen BP - V6 - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30

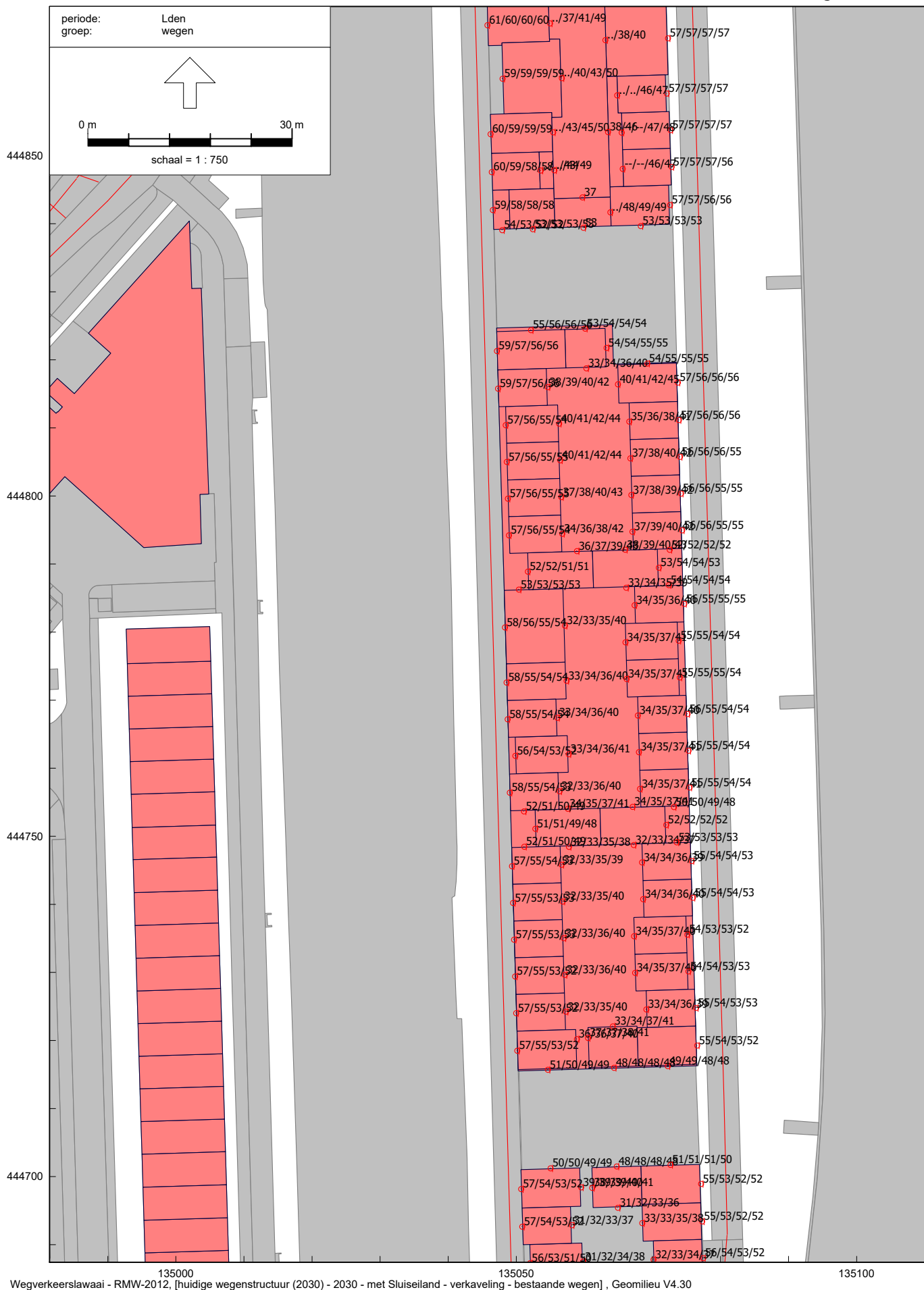


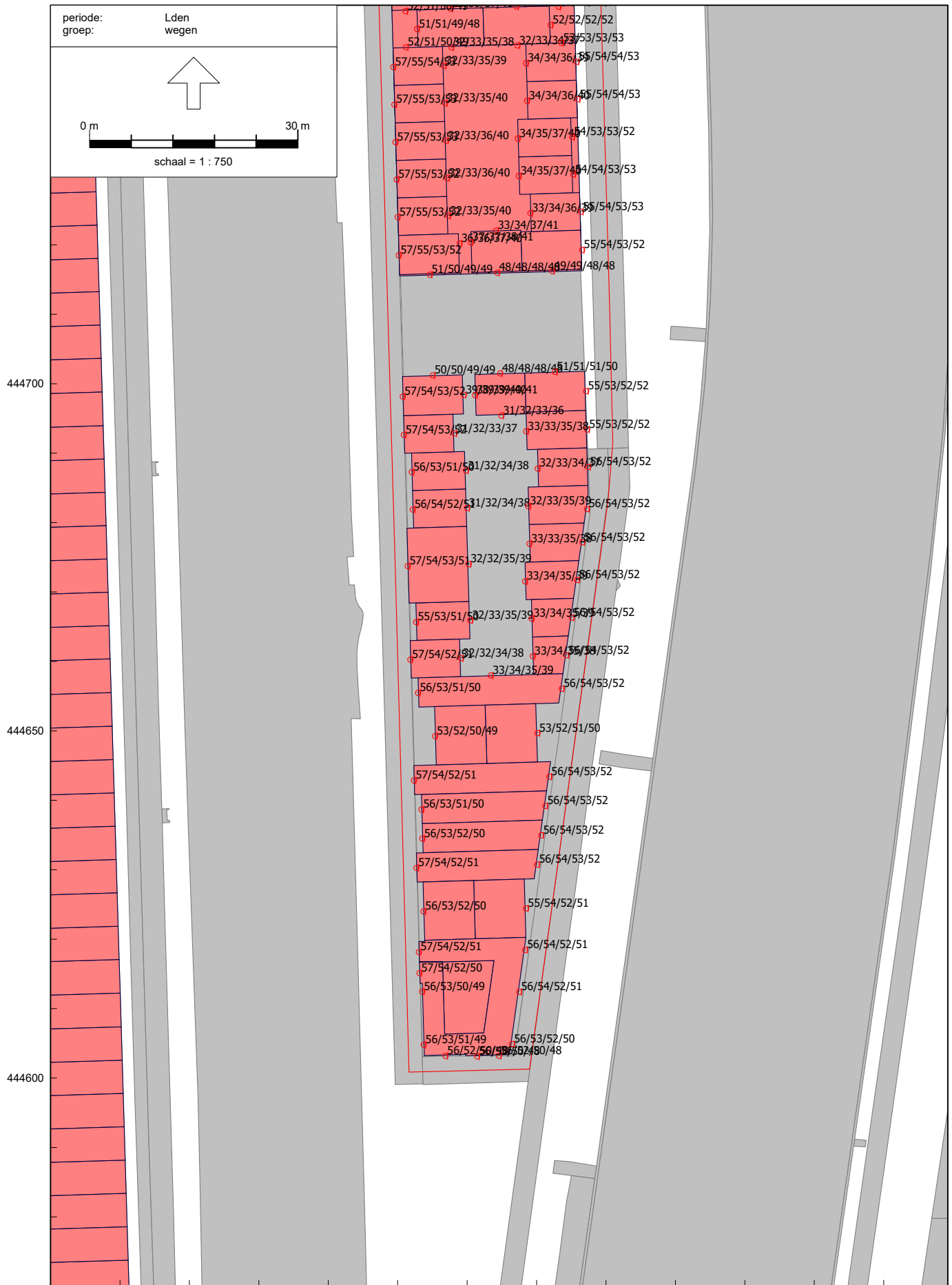


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [huidige wegenstructuur (2030) - 2030 - met Sluiseiland - verkaveling - bestaande wegen] , Geomilieu V4.30









Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
001_A	Klooster 22	1,5	42	42	42	42	38	38	0,4	0,0	-0,1	-4,5	-4,6
001_B	Klooster 22	4,5	48	48	49	49	47	47	0,5	0,3	0,2	-1,6	-1,7
002_A	Klooster 5	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1
002_B	Klooster 5	4,5	53	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
002_C	Klooster 5	7,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
002_D	Klooster 5	10,5	54	54	55	54	54	54	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2
003_A	Klooster 7	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1
003_B	Klooster 7	4,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,1
003_C	Klooster 7	7,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
003_D	Klooster 7	10,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2
004_A	Klooster 9	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,4	0,3	0,1	0,0
004_B	Klooster 9	4,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,1	0,1
004_C	Klooster 9	7,5	54	54	55	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,1
004_D	Klooster 9	10,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,2	0,1
005_A	Klooster 11	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,3	0,3	0,0	0,0
005_B	Klooster 11	4,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,1	0,0
005_C	Klooster 11	7,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,1	0,1
005_D	Klooster 11	10,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,1	0,1
006_A	Klooster 13	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,4	0,3	0,0	-0,1
006_B	Klooster 13	4,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,0	0,0
006_C	Klooster 13	7,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,0	0,0
006_D	Klooster 13	10,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,4	0,1	0,0
007_A	Klooster 15	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,4	0,3	-0,1	-0,1
007_B	Klooster 15	4,5	54	54	54	54	54	54	0,4	0,4	0,3	0,0	-0,1
007_C	Klooster 15	7,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,0	-0,1
007_D	Klooster 15	10,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	0,0	0,0
008_A	Klooster 17	1,5	53	53	54	54	53	53	0,4	0,4	0,3	-0,1	-0,2
008_B	Klooster 17	4,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,3	-0,1	-0,1
008_C	Klooster 17	7,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,4	0,4	-0,1	-0,1
008_D	Klooster 17	10,5	54	55	55	55	54	54	0,4	0,4	0,4	0,0	-0,1

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-4,5	-4,5
-1,9	-1,9
-0,1	-0,2
-0,1	-0,1
-0,1	-0,1
-0,1	-0,1
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
-0,2	-0,3
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,4	-0,4
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,4	-0,4
-0,4	-0,4
-0,4	-0,4
-0,4	-0,4
-0,5	-0,5
-0,5	-0,5
-0,4	-0,5
-0,4	-0,4

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting					Effect wijziging kruising	
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2	5 - 3	6 - 4
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
009_A	Klooster 19	1,5	53	53	54	54	53	53	0,5	0,4	0,4	0,0	0,0	-0,4	-0,4
009_B	Klooster 19	4,5	54	54	55	55	54	54	0,5	0,4	0,4	0,1	0,1	-0,3	-0,3
009_C	Klooster 19	7,5	54	55	55	55	55	55	0,5	0,4	0,4	0,1	0,1	-0,3	-0,3
009_D	Klooster 19	10,5	54	55	55	55	55	55	0,5	0,4	0,4	0,1	0,1	-0,3	-0,3
010_A	Korte Kerkstraat 27	1,5	52	53	53	53	54	54	0,5	0,3	0,3	0,6	0,6	0,3	0,3
010_B	Korte Kerkstraat 27	4,5	53	54	54	54	55	55	0,5	0,3	0,3	0,7	0,7	0,4	0,4
010_C	Korte Kerkstraat 27	7,5	53	54	54	54	55	55	0,5	0,3	0,3	0,7	0,7	0,4	0,4
010_D	Korte Kerkstraat 27	10,5	54	54	54	54	55	55	0,5	0,3	0,3	0,7	0,7	0,4	0,4
011_A	Korte Kerkstraat 27	1,5	56	57	57	57	57	57	0,4	0,2	0,2	-0,3	-0,3	-0,5	-0,5
011_B	Korte Kerkstraat 27	4,5	57	57	57	57	57	57	0,4	0,2	0,2	-0,3	-0,3	-0,5	-0,5
011_C	Korte Kerkstraat 27	7,5	57	57	57	57	57	57	0,4	0,3	0,3	-0,3	-0,3	-0,6	-0,6
011_D	Korte Kerkstraat 27	10,5	56	57	57	57	56	56	0,4	0,3	0,3	-0,3	-0,3	-0,6	-0,6
012_A	Korte Kerkstraat 27	1,5	62	63	63	63	63	63	0,5	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
012_B	Korte Kerkstraat 27	4,5	60	61	61	61	60	60	0,5	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
012_C	Korte Kerkstraat 27	7,5	59	59	59	59	59	59	0,4	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4
012_D	Korte Kerkstraat 27	10,5	57	58	58	58	57	57	0,4	0,0	0,1	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5
013_A	Walsland 104-106	1,5	62	63	63	63	63	63	0,5	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
013_B	Walsland 104-106	4,5	60	61	61	61	61	61	0,5	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2
013_C	Walsland 104-106	7,5	59	59	59	59	59	59	0,5	0,1	0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2
013_D	Walsland 104-106	10,5	58	58	58	58	58	58	0,5	0,1	0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2
014_A	Walsland 104-106	1,5	56	57	57	57	56	56	0,3	0,2	0,2	-0,4	-0,4	-0,6	-0,6
014_B	Walsland 104-106	4,5	57	57	57	57	57	57	0,3	0,2	0,2	-0,5	-0,5	-0,7	-0,7
014_C	Walsland 104-106	7,5	56	57	57	57	56	56	0,3	0,2	0,2	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7
014_D	Walsland 104-106	10,5	56	56	57	57	56	56	0,3	0,3	0,3	-0,5	-0,5	-0,7	-0,7
015_A	Walsland 102	1,5	51	51	52	52	50	50	0,0	0,2	0,2	-1,4	-1,4	-1,7	-1,7
015_B	Walsland 102	4,5	52	52	53	53	51	51	0,0	0,3	0,3	-1,5	-1,5	-1,7	-1,8
015_C	Walsland 102	7,5	53	53	53	53	51	51	0,0	0,3	0,3	-1,3	-1,3	-1,6	-1,6
016_A	Walsland 100	1,5	53	53	53	53	52	52	0,2	0,2	0,3	-0,7	-0,7	-0,9	-0,9
016_B	Walsland 100	4,5	54	54	54	54	53	53	0,2	0,3	0,3	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0
016_C	Walsland 100	7,5	54	54	54	54	54	54	0,2	0,3	0,3	-0,6	-0,6	-0,8	-0,8

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidige

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
			1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 -2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
017_A	Walsland 98	1,5	51	51	51	51	50	50	-0,2	0,3	0,3	-1,2	-1,2
017_B	Walsland 98	4,5	52	52	52	52	51	51	-0,1	0,3	0,3	-1,3	-1,3
017_C	Walsland 98	7,5	53	52	53	53	51	51	-0,1	0,3	0,3	-1,2	-1,2
018_A	Walsland 96	1,5	53	53	53	53	52	52	0,1	0,3	0,3	-0,7	-0,7
018_B	Walsland 96	4,5	53	54	54	54	53	53	0,2	0,3	0,3	-0,8	-0,8
018_C	Walsland 96	7,5	54	54	54	54	53	53	0,2	0,3	0,3	-0,7	-0,6
019_A	Walsland 94	1,5	51	51	51	51	50	50	-0,3	0,3	0,3	-1,1	-1,0
019_B	Walsland 94	4,5	52	52	52	52	51	51	-0,3	0,3	0,3	-1,2	-1,1
019_C	Walsland 94	7,5	52	52	52	52	51	51	-0,2	0,3	0,3	-1,1	-1,0
020_A	Walsland 92	1,5	51	51	51	51	50	50	-0,1	0,2	0,2	-1,1	-1,0
020_B	Walsland 92	4,5	52	52	52	52	51	51	0,0	0,2	0,2	-1,2	-1,1
020_C	Walsland 92	7,5	52	52	53	53	51	51	0,0	0,2	0,2	-1,1	-1,0
021_A	Walsland 90	1,5	50	49	49	49	47	48	-0,9	-0,1	0,0	-1,7	-1,5
021_B	Walsland 90	4,5	51	50	50	50	48	48	-0,9	0,0	0,1	-1,9	-1,7
021_C	Walsland 90	7,5	51	50	50	51	49	49	-0,8	0,0	0,1	-1,9	-1,7
022_A	Walsland 88	1,5	51	51	51	51	50	50	-0,3	0,2	0,2	-0,7	-0,6
022_B	Walsland 88	4,5	52	52	52	52	51	51	-0,2	0,2	0,2	-0,8	-0,7
022_C	Walsland 88	7,5	53	53	53	53	52	52	-0,2	0,2	0,2	-0,8	-0,7
023_A	Walsland 86	1,5	50	50	50	50	48	49	-0,8	0,0	0,1	-1,2	-1,1
023_B	Walsland 86	4,5	51	50	51	51	49	49	-0,7	0,1	0,1	-1,4	-1,3
023_C	Walsland 86	7,5	52	51	51	51	50	50	-0,6	0,1	0,1	-1,4	-1,2
024_A	Walsland 84	1,5	51	50	50	50	49	49	-0,6	0,1	0,1	-0,8	-0,8
024_B	Walsland 84	4,5	52	51	51	51	50	50	-0,5	0,1	0,1	-1,0	-0,9
024_C	Walsland 84	7,5	52	52	52	52	51	51	-0,4	0,1	0,1	-1,0	-0,9
024_D	Walsland 84	10,5	52	52	52	52	51	51	-0,4	0,1	0,1	-1,0	-0,9
025_B	Walsland 82	4,5	51	51	51	51	50	50	-0,6	0,1	0,1	-0,9	-0,8
025_C	Walsland 82	7,5	52	51	51	51	50	51	-0,5	0,1	0,1	-0,9	-0,8
025_D	Walsland 82	10,5	52	52	52	52	51	51	-0,4	0,0	0,1	-0,9	-0,8
026_B	Walsland 80	4,5	51	51	51	51	50	50	-0,6	0,0	0,1	-0,8	-0,8
026_C	Walsland 80	7,5	52	51	51	51	50	50	-0,5	0,0	0,0	-0,9	-0,8
026_D	Walsland 80	10,5	52	52	52	52	51	51	-0,4	0,0	0,0	-0,9	-0,8

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-1,5	-1,5
-1,6	-1,6
-1,5	-1,5
-1,0	-1,0
-1,1	-1,0
-0,9	-0,9
-1,4	-1,3
-1,5	-1,4
-1,4	-1,3
-1,3	-1,2
-1,4	-1,3
-1,3	-1,2
-1,7	-1,6
-1,9	-1,8
-1,9	-1,8
-0,9	-0,8
-1,0	-0,9
-0,9	-0,9
-1,3	-1,2
-1,5	-1,4
-1,5	-1,3
-1,0	-0,9
-1,1	-1,0
-1,1	-1,0
-1,0	-1,0
-1,0	-0,9
-1,0	-0,9
-1,0	-0,9
-0,8	-0,8
-0,9	-0,8
-0,8	-0,8

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidige

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
027_B	Walsland 78	4,5	52	51	51	52	51	51	-0,5	0,1	0,1	-0,9	-0,8
027_C	Walsland 78	7,5	52	52	52	52	51	51	-0,4	0,1	0,1	-0,9	-0,9
027_D	Walsland 78	10,5	53	52	52	53	52	52	-0,3	0,1	0,1	-0,9	-0,8
028_A	Walsland 76	1,5	49	48	47	47	47	47	-1,6	-0,4	-0,5	-0,8	-0,7
028_B	Walsland 76	4,5	50	48	48	48	47	47	-1,6	-0,3	-0,5	-0,8	-0,7
028_C	Walsland 76	7,5	50	49	48	48	48	48	-1,5	-0,4	-0,5	-0,9	-0,8
029_A	Walsland 74	1,5	51	50	50	50	49	49	-0,8	0,1	0,1	-0,8	-0,8
029_B	Walsland 74	4,5	51	50	51	51	50	50	-0,7	0,0	0,1	-0,9	-0,9
029_C	Walsland 74	7,5	52	51	51	51	50	50	-0,6	0,0	0,1	-1,0	-1,0
030_A	Walsland 72	1,5	49	48	47	47	47	47	-1,5	-0,4	-0,4	-0,9	-0,8
030_B	Walsland 72	4,5	50	48	48	48	47	47	-1,5	-0,4	-0,4	-0,9	-0,9
030_C	Walsland 72	7,5	50	48	48	48	47	48	-1,4	-0,4	-0,4	-1,0	-0,9
031_A	Walsland 70	1,5	50	49	49	49	49	49	-1,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
031_B	Walsland 70	4,5	51	50	50	50	49	49	-1,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
031_C	Walsland 70	7,5	51	50	50	50	49	49	-0,8	0,0	0,0	-1,0	-1,0
032_A	Walsland 68	1,5	49	48	48	47	47	47	-1,2	-0,5	-0,7	-1,0	-1,1
032_B	Walsland 68	4,5	50	48	48	48	47	47	-1,2	-0,5	-0,7	-1,0	-1,1
032_C	Walsland 68	7,5	50	49	48	48	48	48	-1,1	-0,6	-0,8	-1,2	-1,2
033_A	Walsland 66	1,5	49	48	47	46	46	46	-1,1	-0,9	-1,2	-1,5	-1,6
033_B	Walsland 66	4,5	49	48	47	47	47	47	-1,1	-0,9	-1,2	-1,5	-1,5
033_C	Walsland 66	7,5	50	49	48	47	47	47	-1,0	-1,0	-1,2	-1,7	-1,7
034_A	Walsland 58-64	1,5	50	49	49	48	48	48	-1,0	-0,2	-0,4	-0,8	-0,9
034_B	Walsland 58-64	4,5	50	49	49	49	48	48	-1,0	-0,2	-0,4	-0,9	-1,0
034_C	Walsland 58-64	7,5	50	50	49	49	49	49	-0,8	-0,3	-0,5	-1,1	-1,1
035_A	Walsland 58-64	1,5	52	50	50	50	50	50	-1,7	0,1	-0,1	-0,2	-0,3
035_B	Walsland 58-64	4,5	52	50	50	50	50	50	-1,6	0,1	-0,1	-0,3	-0,4
035_C	Walsland 58-64	7,5	52	51	51	50	50	50	-1,5	0,1	-0,2	-0,4	-0,4
036_A	Walsland 54-56	1,5	52	50	50	50	50	50	-1,6	0,2	-0,1	-0,3	-0,4
036_B	Walsland 54-56	4,5	52	51	51	50	50	50	-1,5	0,1	-0,1	-0,4	-0,5
036_C	Walsland 54-56	7,5	52	51	51	51	50	50	-1,3	0,1	-0,1	-0,5	-0,6

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-1,0	-1,0
-1,1	-1,0
-1,0	-1,0
-0,4	-0,2
-0,4	-0,2
-0,5	-0,3
-0,9	-0,9
-0,9	-1,0
-1,1	-1,1
-0,5	-0,5
-0,5	-0,5
-0,6	-0,5
-0,8	-0,8
-0,9	-0,9
-1,0	-1,0
-0,5	-0,4
-0,5	-0,4
-0,6	-0,5
-0,6	-0,3
-0,6	-0,4
-0,7	-0,4
-0,6	-0,5
-0,7	-0,6
-0,8	-0,7
-0,3	-0,2
-0,4	-0,2
-0,4	-0,3
-0,4	-0,4
-0,5	-0,4
-0,6	-0,5

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidige

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
037_A	Walsland 44	1,5	49	47	47	46	47	46	-2,1	0,1	-0,4	-0,1	-0,5
037_B	Walsland 44	4,5	49	47	47	47	47	47	-2,1	0,1	-0,3	0,0	-0,4
037_C	Walsland 44	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,1	0,1	-0,3	-0,1	-0,4
038_A	Walsland 34	1,5	48	46	46	46	46	46	-2,0	0,0	-0,4	-0,3	-0,6
038_B	Walsland 34	4,5	49	47	47	47	47	47	-2,0	0,0	-0,3	-0,2	-0,5
038_C	Walsland 34	7,5	50	48	48	47	47	47	-2,0	0,1	-0,2	-0,2	-0,4
039_A	Walsland 32	1,5	49	47	46	46	46	46	-1,8	-0,3	-0,7	-0,6	-0,9
039_B	Walsland 32	4,5	49	48	47	47	47	47	-1,8	-0,3	-0,6	-0,5	-0,7
039_C	Walsland 32	7,5	50	48	47	47	47	47	-1,8	-0,3	-0,5	-0,4	-0,7
040_A	Walsland 30	1,5	48	46	46	46	45	46	-2,4	-0,1	0,0	-0,2	0,0
040_B	Walsland 30	4,5	49	46	46	47	46	46	-2,4	0,0	0,0	-0,1	0,0
040_C	Walsland 30	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,4	0,0	0,0	-0,1	0,0
041_A	Walsland 28	1,5	48	46	46	46	45	46	-1,9	-0,6	-0,6	-0,8	-0,7
041_B	Walsland 28	4,5	49	47	47	47	46	47	-2,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
041_C	Walsland 28	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,0	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4
042_A	Walsland 26	1,5	49	47	47	47	47	46	-2,1	0,3	-0,1	0,0	-0,2
042_B	Walsland 26	4,5	50	48	48	48	48	47	-2,1	0,3	0,0	0,1	-0,2
042_C	Walsland 26	7,5	50	48	48	48	48	48	-2,1	0,3	0,0	0,1	-0,1
043_A	Walsland 24	1,5	47	44	44	44	44	44	-2,4	0,2	0,3	0,1	0,2
043_B	Walsland 24	4,5	49	46	46	46	46	46	-2,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
043_C	Walsland 24	7,5	49	47	46	47	46	46	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
044_A	Walsland 22	1,5	47	45	45	45	44	45	-2,3	0,0	0,1	-0,1	0,0
044_B	Walsland 22	4,5	49	46	46	46	46	46	-2,4	0,1	0,1	0,1	0,1
044_C	Walsland 22	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,4	0,2	0,1	0,1	0,1
045_A	Walsland 20	1,5	48	46	45	45	45	45	-2,1	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4
045_B	Walsland 20	4,5	49	47	46	47	46	46	-2,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3
045_C	Walsland 20	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
046_A	Walsland 18	1,5	47	45	45	45	45	45	-2,4	0,1	0,1	0,0	0,1
046_B	Walsland 18	4,5	49	46	46	46	46	46	-2,5	0,2	0,2	0,1	0,1
046_C	Walsland 18	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,4	0,3	0,2	0,2	0,2

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-0,2	-0,1
-0,2	-0,1
-0,2	-0,1
-0,3	-0,2
-0,3	-0,2
-0,2	-0,2
-0,3	-0,2
-0,2	-0,2
-0,2	-0,1
-0,2	-0,1
-0,1	0,0
-0,2	0,0
-0,1	0,0
-0,3	-0,1
-0,2	-0,1
-0,1	-0,1
-0,1	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,2	-0,1
-0,1	0,0
0,0	0,0
-0,1	0,0
0,0	0,0
-0,1	-0,1
0,0	0,0
0,0	0,0

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidige

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
047_A	Walsland 16	1,5	47	45	45	45	45	45	-2,1	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3
047_B	Walsland 16	4,5	49	47	46	46	46	46	-2,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
047_C	Walsland 16	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
048_A	Walsland 14	1,5	47	44	45	45	44	45	-2,5	0,2	0,2	0,1	0,2
048_B	Walsland 14	4,5	48	46	46	46	46	46	-2,5	0,2	0,2	0,2	0,2
048_C	Walsland 14	7,5	49	46	47	47	47	47	-2,4	0,3	0,2	0,2	0,1
049_A	Walsland 12	1,5	47	45	45	45	45	45	-2,2	0,0	0,0	-0,1	-0,1
049_B	Walsland 12	4,5	49	46	46	46	46	46	-2,3	0,1	0,1	0,1	0,0
049_C	Walsland 12	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,2	0,2	0,1	0,1	0,1
050_A	Walsland 10	1,5	47	45	45	45	45	45	-2,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3
050_B	Walsland 10	4,5	49	46	46	46	46	46	-2,2	0,0	0,0	-0,1	-0,1
050_C	Walsland 10	7,5	49	46	47	47	47	47	-2,3	0,2	0,1	0,2	0,1
051_A	Walsland 8	1,5	48	46	45	45	45	45	-2,0	-0,2	-0,6	-0,4	-0,7
051_B	Walsland 8	4,5	49	47	47	46	46	46	-2,2	-0,1	-0,3	-0,2	-0,4
051_C	Walsland 8	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,2	0,0	-0,2	-0,1	-0,3
052_A	Walsland 6	1,5	46	44	44	44	44	44	-2,1	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4
052_B	Walsland 6	4,5	48	46	46	46	46	46	-2,3	0,4	0,3	0,3	0,3
052_C	Walsland 6	7,5	49	46	47	47	47	47	-2,3	0,4	0,3	0,3	0,2
053_A	Walsland 4	1,5	41	39	39	38	38	38	-2,0	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3
053_B	Walsland 4	4,5	46	44	44	44	44	44	-2,2	0,3	0,2	0,3	0,2
053_C	Walsland 4	7,5	48	46	46	46	46	46	-2,2	0,4	0,2	0,3	0,2
054_A	Walsland 2	1,5	43	42	42	42	42	42	-2,0	0,4	0,3	0,3	0,2
054_B	Walsland 2	4,5	47	45	45	45	45	45	-2,1	0,3	0,0	0,2	-0,1
054_C	Walsland 2	7,5	49	47	47	47	47	47	-2,2	0,3	0,0	0,3	0,0
055_A	Lagendijk 55	1,5	49	48	48	48	48	48	-1,1	0,1	0,0	0,0	-0,1
055_B	Lagendijk 55	4,5	52	51	51	51	51	51	-1,1	0,1	0,0	0,0	0,0
055_C	Lagendijk 55	7,5	52	50	51	51	51	51	-1,2	0,2	0,1	0,1	0,1
055_D	Lagendijk 55	10,5	51	50	50	50	50	50	-1,4	0,2	0,1	0,2	0,1

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-0,1	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,1	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,1	0,0
-0,1	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,2	-0,1
-0,1	-0,1
-0,1	0,0
0,0	0,0
-0,1	-0,1
0,0	0,0
-0,1	-0,1
0,0	0,0
-0,1	0,0
-0,1	-0,1
0,0	0,0
-0,1	0,0

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidige

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkeering) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
056_A	Zomerdijk 23	1,5	49	48	49	49	49	49	-1,4	1,0	0,9	0,9	0,8
056_B	Zomerdijk 23	4,5	51	49	50	50	50	50	-1,8	0,7	0,6	0,5	0,4
056_C	Zomerdijk 23	7,5	51	49	50	50	50	50	-1,8	0,5	0,4	0,2	0,2
057_A	Zomerdijk 23	1,5	49	48	52	52	52	52	-0,9	3,5	3,4	3,4	3,4
057_B	Zomerdijk 23	4,5	50	48	51	51	51	51	-1,4	2,7	2,7	2,7	2,6
061_A	Sluiseiland 8	1,5	45	43	42	43	42	42	-1,7	-0,9	-0,5	-1,0	-0,6
061_B	Sluiseiland 8	4,5	46	44	43	44	43	44	-1,9	-0,8	-0,3	-0,8	-0,4
062_A	Sluiseiland 8	1,5	46	45	45	45	45	45	-0,8	0,3	0,3	0,2	0,3
062_B	Sluiseiland 8	4,5	47	46	47	47	46	47	-0,9	0,3	0,4	0,2	0,3
063_A	Sluiseiland 8	1,5	48	48	48	48	48	48	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
063_B	Sluiseiland 8	4,5	49	49	49	49	49	49	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
064_A	Sluiseiland 10	1,5	48	48	48	48	48	48	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
064_B	Sluiseiland 10	4,5	49	49	49	49	49	49	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
065_A	Sluiseiland 10	1,5	45	43	42	42	42	42	-1,5	-1,5	-0,9	-1,7	-1,1
065_B	Sluiseiland 10	4,5	46	44	43	44	43	44	-1,8	-0,9	-0,4	-1,1	-0,6
066_A	Sluiseiland 12	1,5	48	48	48	48	48	48	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1
066_B	Sluiseiland 12	4,5	49	49	49	49	49	49	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1
067_A	Sluiseiland 12	1,5	48	48	47	47	47	47	-0,1	-0,5	-0,3	-0,5	-0,4
067_B	Sluiseiland 12	4,5	48	48	48	48	48	48	-0,1	-0,5	-0,3	-0,5	-0,4
068_A	Sluiseiland 12	1,5	45	44	42	43	42	43	-1,5	-1,2	-1,0	-1,4	-1,0
068_B	Sluiseiland 12	4,5	46	45	44	44	43	44	-1,6	-1,0	-0,7	-1,1	-0,7
069_A	Batensteinplantsoen 1	1,5	48	49	49	49	49	49	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
069_B	Batensteinplantsoen 1	4,5	49	50	50	50	50	50	0,5	0,4	0,3	0,4	0,3
070_A	Batensteinplantsoen 1	1,5	51	52	52	52	52	52	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3
070_B	Batensteinplantsoen 1	4,5	53	53	54	54	54	53	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
071_A	Batensteinplantsoen 3	1,5	51	52	52	52	52	52	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
071_B	Batensteinplantsoen 3	4,5	53	53	53	53	53	53	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
072_A	Batensteinplantsoen 5	1,5	51	52	52	52	52	52	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
072_B	Batensteinplantsoen 5	4,5	53	53	53	53	53	53	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
073_A	Batensteinplantsoen 7	1,5	51	52	52	52	52	52	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
073_B	Batensteinplantsoen 7	4,5	53	53	53	53	53	53	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-0,2	-0,1
-0,2	-0,2
-0,3	-0,3
0,0	0,0
0,0	-0,1
-0,1	-0,1
-0,1	-0,1
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	-0,1
-0,2	-0,2
-0,2	-0,2
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	-0,1
0,0	-0,1
-0,2	0,0
-0,1	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen



- | | |
|------------|--|
| Situatie 1 | 2019 - huidig |
| Situatie 2 | 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging |
| Situatie 3 | 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging |
| Situatie 4 | 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging |
| Situatie 5 | 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat |
| Situatie 6 | 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat |

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting					Effect wijziging kruising	
			1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2		
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
074_A	Batensteinplantsoen 9	1,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
074_B	Batensteinplantsoen 9	4,5	52	52	52	52	52	52	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
075_A	Batensteinplantsoen 11	1,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,4	0,2	0,4	0,2	0,0	0,0
075_B	Batensteinplantsoen 11	4,5	52	52	53	52	53	52	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
076_A	Batensteinplantsoen 13	1,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
076_B	Batensteinplantsoen 13	4,5	52	52	53	53	53	52	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
077_A	Batensteinplantsoen 15	1,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
077_B	Batensteinplantsoen 15	4,5	52	52	53	53	53	53	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
078_A	Batensteinplantsoen 17	1,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,3	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
078_B	Batensteinplantsoen 17	4,5	51	51	52	52	52	52	0,4	0,3	0,2	0,3	0,1	0,0	0,0
079_A	Batensteinplantsoen 19	1,5	50	50	51	50	51	50	0,4	0,3	0,1	0,3	0,2	0,0	0,0
079_B	Batensteinplantsoen 19	4,5	52	52	52	52	52	52	0,4	0,2	0,1	0,3	0,2	0,0	0,0
080_A	Batensteinplantsoen 21	1,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
080_B	Batensteinplantsoen 21	4,5	52	52	52	52	52	52	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
081_A	Batensteinplantsoen 23	1,5	50	50	51	51	51	51	0,5	0,2	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0
081_B	Batensteinplantsoen 23	4,5	52	52	52	52	52	52	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
082_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5	55	56	56	56	56	56	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
082_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5	56	56	56	56	56	56	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
082_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5	56	56	56	56	56	56	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
082_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5	55	56	56	56	56	56	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
083_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5	54	55	55	55	55	55	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
083_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5	55	55	56	56	56	56	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
083_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5	55	55	56	55	56	55	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
083_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5	55	55	55	55	55	55	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
084_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5	52	53	53	53	53	53	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
084_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5	54	54	54	54	54	54	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
084_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5	54	54	54	54	54	54	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
084_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5	54	54	54	54	54	54	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
085_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5	51	52	52	52	52	52	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
085_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5	53	54	54	54	54	54	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
085_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5	53	54	54	54	54	54	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
085_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5	53	54	54	54	54	54	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting					Effect wijziging kruising	
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2	5 - 3	6 - 4
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
086_A	Walraven I-straat 2	1,5	51	51	51	51	51	51	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,0	0,0
086_B	Walraven I-straat 2	4,5	52	53	53	53	53	53	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
086_C	Walraven I-straat 2	7,5	53	53	54	54	54	54	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
087_A	Walraven I-straat 2	1,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,5	0,3	-0,1	0,0
087_B	Walraven I-straat 2	4,5	51	52	52	52	52	52	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
087_C	Walraven I-straat 2	7,5	52	52	53	53	53	53	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
088_A	Herlaerstraat 1	1,5	47	48	48	48	48	48	0,4	0,6	0,4	0,5	0,4	-0,1	0,0
088_B	Herlaerstraat 1	4,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	-0,1	0,0
088_C	Herlaerstraat 1	7,5	50	50	51	51	51	51	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
089_A	Herlaerstraat 1	1,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
089_B	Herlaerstraat 1	4,5	51	52	52	52	52	52	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
089_C	Herlaerstraat 1	7,5	52	52	53	53	53	52	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
090_A	Herlaerstraat 2	1,5	49	50	50	50	50	50	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	-0,1
090_B	Herlaerstraat 2	4,5	51	51	52	52	52	52	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
091_A	Herlaerstraat 3	1,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
091_B	Herlaerstraat 3	4,5	51	51	52	52	52	52	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
092_A	Herlaerstraat 4	1,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	-0,1	0,0
092_B	Herlaerstraat 4	4,5	51	51	52	52	52	52	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
093_A	Herlaerstraat 5	1,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
093_B	Herlaerstraat 5	4,5	51	51	52	52	52	52	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
094_A	Herlaerstraat 6	1,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
094_B	Herlaerstraat 6	4,5	51	51	52	51	52	51	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,0	0,0
095_A	Herlaerstraat 7	1,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
095_B	Herlaerstraat 7	4,5	51	51	51	51	51	51	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,0	0,0
095_C	Herlaerstraat 7	7,5	51	51	52	52	52	52	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
096_A	Herlaerstraat 7	1,5	46	46	46	46	46	46	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,0	0,0
096_B	Herlaerstraat 7	4,5	47	47	48	48	48	48	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
096_C	Herlaerstraat 7	7,5	48	48	48	48	48	48	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
097_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5	47	48	48	48	48	48	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
097_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
097_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
098_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,5	0,6	0,5	0,6
098_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5	51	51	52	52	52	52	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
098_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5	51	51	52	52	52	52	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
099_A	Merenborch 2-36	1,5	44	44	45	44	45	44	0,5	0,4	0,0	0,3	-0,1
099_B	Merenborch 2-36	4,5	44	44	45	45	45	45	0,5	0,6	0,3	0,5	0,2
099_C	Merenborch 2-36	7,5	45	45	46	45	46	45	0,5	0,6	-0,1	0,6	-0,2
099_D	Merenborch 2-36	10,5	45	46	46	45	46	45	0,5	0,5	-0,2	0,4	-0,3
099_E	Merenborch 2-36	13,5	45	45	46	45	46	45	0,5	0,4	-0,2	0,3	-0,4
099_F	Merenborch 2-36	16,5	45	45	46	46	46	46	0,5	0,6	0,4	0,6	0,3
100_A	Merenborch 2-36	1,5	48	49	49	49	49	49	0,4	0,7	0,5	0,3	0,1
100_B	Merenborch 2-36	4,5	49	49	50	50	50	50	0,4	0,7	0,6	0,4	0,3
100_C	Merenborch 2-36	7,5	50	50	51	51	51	50	0,4	0,7	0,4	0,5	0,1
100_D	Merenborch 2-36	10,5	50	50	51	51	51	51	0,4	0,7	0,4	0,4	0,1
100_E	Merenborch 2-36	13,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,7	0,4	0,4	0,1
100_F	Merenborch 2-36	16,5	50	51	51	51	51	51	0,4	0,7	0,5	0,4	0,2
101_A	Merenborch 2-36	1,5	53	53	54	53	53	53	0,4	0,5	0,5	-0,4	-0,4
101_B	Merenborch 2-36	4,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,6	0,5	-0,2	-0,3
101_C	Merenborch 2-36	7,5	54	54	55	55	54	54	0,4	0,6	0,5	-0,1	-0,2
101_D	Merenborch 2-36	10,5	54	55	55	55	54	54	0,4	0,6	0,5	-0,1	-0,3
101_E	Merenborch 2-36	13,5	54	55	55	55	54	54	0,4	0,6	0,5	-0,1	-0,2
101_F	Merenborch 2-36	16,5	54	54	55	55	54	54	0,5	0,6	0,6	-0,1	-0,1
102_A	Merenborch 2-36	1,5	59	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
102_B	Merenborch 2-36	4,5	59	59	60	60	60	60	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
102_C	Merenborch 2-36	7,5	59	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
102_D	Merenborch 2-36	10,5	58	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
102_E	Merenborch 2-36	13,5	58	58	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
102_F	Merenborch 2-36	16,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,1	-0,1
-0,1	-0,1
0,0	-0,1
0,0	-0,1
-0,1	-0,1
-0,1	-0,1
-0,4	-0,4
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,3	-0,3
-0,9	-0,9
-0,7	-0,8
-0,7	-0,7
-0,7	-0,7
-0,7	-0,7
-0,7	-0,7
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
-0,1	-0,1

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting					Effect wijziging kruising	
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2	5 - 3	6 - 4
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
103_A	Merenborch 2-36	1,5	57	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
103_B	Merenborch 2-36	4,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
103_C	Merenborch 2-36	7,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
103_D	Merenborch 2-36	10,5	57	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
103_E	Merenborch 2-36	13,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
103_F	Merenborch 2-36	16,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_A	Merenborch 2-36	1,5	58	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_B	Merenborch 2-36	4,5	59	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_C	Merenborch 2-36	7,5	58	59	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_D	Merenborch 2-36	10,5	58	58	59	59	59	59	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_E	Merenborch 2-36	13,5	58	58	58	58	58	58	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
104_F	Merenborch 2-36	16,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_A	Rijsenborch 1-35	1,5	53	53	54	54	54	54	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_B	Rijsenborch 1-35	4,5	53	54	54	54	54	54	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_C	Rijsenborch 1-35	7,5	53	54	54	54	54	54	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_D	Rijsenborch 1-35	10,5	53	53	54	54	54	54	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_E	Rijsenborch 1-35	13,5	53	53	53	53	53	53	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
105_F	Rijsenborch 1-35	16,5	52	53	53	53	53	53	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
106_A	Rijsenborch 1-35	1,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
106_B	Rijsenborch 1-35	4,5	58	58	58	58	58	58	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
106_C	Rijsenborch 1-35	7,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
106_D	Rijsenborch 1-35	10,5	57	58	58	58	58	58	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
106_E	Rijsenborch 1-35	13,5	57	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
106_F	Rijsenborch 1-35	16,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
107_A	Rijsenborch 1-35	1,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
107_B	Rijsenborch 1-35	4,5	57	57	57	57	57	57	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
107_C	Rijsenborch 1-35	7,5	57	57	57	57	57	57	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
107_D	Rijsenborch 1-35	10,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0
107_E	Rijsenborch 1-35	13,5	56	57	57	57	57	57	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
107_F	Rijsenborch 1-35	16,5	56	56	56	56	56	56	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0

Bijlage 6.1

Samenvatting gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer bij bestaande woningen

Waarden na aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh

Situatie 1 2019 - huidig

Situatie 2 2030 - autonoom zonder ontwikkeling Sluiseiland - huidige wegligging

Situatie 3 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - huidige wegligging

Situatie 4 2030 - met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - huidige wegligging

Situatie 5 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (BP-grenzen) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

Situatie 6 2030 - autonoom met ontwikkeling Sluiseiland (verkaveling) - gewijzigde kruising/rotonde Aimé Bonnastraat-Kanaalweg-Korte Kerkstraat

			Geluidsbelasting situatie						Wijziging geluidsbelasting				
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	1	2	3	4	5	6	2 - 1	3 - 2	4 - 2	5 - 2	6 - 2
			Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
108_A	Bouwvlak met HW	1,5	50	50	51	51	51	51	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3
108_B	Bouwvlak met HW	4,5	52	53	53	53	53	53	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3
108_C	Bouwvlak met HW	7,5	53	53	54	54	54	54	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
109_A	Bouwvlak met HW	1,5	46	46	47	46	47	46	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
109_B	Bouwvlak met HW	4,5	48	49	49	49	49	49	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
109_C	Bouwvlak met HW	7,5	49	50	50	50	50	50	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3
110_A	Bouwvlak met HW	1,5	43	44	44	44	44	44	0,5	0,4	0,1	0,4	0,1
110_B	Bouwvlak met HW	4,5	44	45	45	45	45	45	0,5	0,4	0,1	0,4	0,1
110_C	Bouwvlak met HW	7,5	46	46	46	46	46	46	0,4	0,4	0,2	0,4	0,2

min	-2,5	-1,5	-1,2	-4,5	-4,6
max	0,5	3,5	3,4	3,4	3,4

Effect wijziging kruising	
5 - 3	6 - 4
Lden	Lden
-0,1	-0,1
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0
0,0	0,0

-4,5	-4,5
0,4	0,4

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
001_A	Klooster 22	1,5		40,77	48,00	36,17	-11,83
001_B	Klooster 22	4,5		46,81	48,00	45,57	-2,43
002_A	Klooster 5	1,5		52,41	52,41	52,98	0,57
002_B	Klooster 5	4,5		53,10	53,10	53,69	0,59
002_C	Klooster 5	7,5		53,27	53,27	53,89	0,62
002_D	Klooster 5	10,5		53,30	53,30	53,95	0,65
003_A	Klooster 7	1,5		52,40	52,40	52,94	0,54
003_B	Klooster 7	4,5		53,11	53,11	53,66	0,55
003_C	Klooster 7	7,5		53,29	53,29	53,85	0,56
003_D	Klooster 7	10,5		53,33	53,33	53,91	0,58
004_A	Klooster 9	1,5		52,41	52,41	52,91	0,50
004_B	Klooster 9	4,5		53,13	53,13	53,65	0,52
004_C	Klooster 9	7,5		53,31	53,31	53,84	0,53
004_D	Klooster 9	10,5		53,35	53,35	53,92	0,57
005_A	Klooster 11	1,5		52,41	52,41	52,80	0,39
005_B	Klooster 11	4,5		53,12	53,12	53,55	0,43
005_C	Klooster 11	7,5		53,30	53,30	53,75	0,45
005_D	Klooster 11	10,5		53,35	53,35	53,82	0,47
006_A	Klooster 13	1,5		52,39	52,39	52,70	0,31
006_B	Klooster 13	4,5		53,12	53,12	53,48	0,36
006_C	Klooster 13	7,5		53,31	53,31	53,68	0,37
006_D	Klooster 13	10,5		53,36	53,36	53,76	0,40
007_A	Klooster 15	1,5		52,38	52,38	52,61	0,23
007_B	Klooster 15	4,5		53,13	53,13	53,40	0,27
007_C	Klooster 15	7,5		53,32	53,32	53,61	0,29
007_D	Klooster 15	10,5		53,38	53,38	53,71	0,33
008_A	Klooster 17	1,5		52,23	52,23	52,45	0,22
008_B	Klooster 17	4,5		53,23	53,23	53,46	0,23
008_C	Klooster 17	7,5		53,47	53,47	53,73	0,26
008_D	Klooster 17	10,5		53,54	53,54	53,84	0,30
009_A	Klooster 19	1,5		52,74	52,74	53,05	0,31
009_B	Klooster 19	4,5		53,70	53,70	54,08	0,38
009_C	Klooster 19	7,5		53,94	53,94	54,33	0,39
009_D	Klooster 19	10,5		54,00	54,00	54,42	0,42
010_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		52,43	52,43	53,40	0,97
010_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		53,30	53,30	54,37	1,07
010_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		53,43	53,43	54,51	1,08
010_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		53,46	53,46	54,55	1,09
011_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		53,14	53,14	52,80	-0,34
011_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		54,07	54,07	53,71	-0,36
011_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		54,24	54,24	53,90	-0,34
011_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		54,25	54,25	53,96	-0,29
012_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		48,03	48,03	45,27	-2,76
012_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		49,41	49,41	46,51	-2,90
012_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		49,87	49,87	46,99	-2,88
012_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		49,98	49,98	47,24	-2,74

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
013_A	Walsland 104-106	1,5		50,70	50,70	50,64	-0,06
013_B	Walsland 104-106	4,5		52,07	52,07	51,99	-0,08
013_C	Walsland 104-106	7,5		52,34	52,34	52,34	0,00
013_D	Walsland 104-106	10,5		52,42	52,42	52,44	0,02
014_A	Walsland 104-106	1,5		52,12	52,12	51,20	-0,92
014_B	Walsland 104-106	4,5		53,43	53,43	52,60	-0,83
014_C	Walsland 104-106	7,5		53,69	53,69	53,03	-0,66
014_D	Walsland 104-106	10,5		53,73	53,73	53,13	-0,60
015_A	Walsland 102	1,5		49,15	49,15	46,89	-2,26
015_B	Walsland 102	4,5		50,36	50,36	48,12	-2,24
015_C	Walsland 102	7,5		50,70	50,70	48,83	-1,87
016_A	Walsland 100	1,5		50,66	50,66	49,75	-0,91
016_B	Walsland 100	4,5		51,90	51,90	51,08	-0,82
016_C	Walsland 100	7,5		52,30	52,30	51,73	-0,57
017_A	Walsland 98	1,5		49,05	49,05	47,14	-1,91
017_B	Walsland 98	4,5		50,19	50,19	48,31	-1,88
017_C	Walsland 98	7,5		50,53	50,53	48,95	-1,58
018_A	Walsland 96	1,5		50,60	50,60	49,70	-0,90
018_B	Walsland 96	4,5		51,74	51,74	50,83	-0,91
018_C	Walsland 96	7,5		52,27	52,27	51,59	-0,68
019_A	Walsland 94	1,5		48,60	48,60	46,95	-1,65
019_B	Walsland 94	4,5		49,74	49,74	48,03	-1,71
019_C	Walsland 94	7,5		50,13	50,13	48,72	-1,41
020_A	Walsland 92	1,5		49,21	49,21	47,69	-1,52
020_B	Walsland 92	4,5		50,36	50,36	48,74	-1,62
020_C	Walsland 92	7,5		50,88	50,88	49,56	-1,32
021_A	Walsland 90	1,5		45,71	48,00	42,47	-5,53
021_B	Walsland 90	4,5		46,67	48,00	43,18	-4,82
021_C	Walsland 90	7,5		47,33	48,00	44,16	-3,84
022_A	Walsland 88	1,5		48,97	48,97	48,02	-0,95
022_B	Walsland 88	4,5		50,04	50,04	48,97	-1,07
022_C	Walsland 88	7,5		50,68	50,68	49,82	-0,86
023_A	Walsland 86	1,5		46,83	48,00	44,62	-3,38
023_B	Walsland 86	4,5		47,87	48,00	45,45	-2,55
023_C	Walsland 86	7,5		48,48	48,48	46,29	-2,19
024_A	Walsland 84	1,5		47,80	48,00	46,57	-1,43
024_B	Walsland 84	4,5		48,66	48,66	47,25	-1,41
024_C	Walsland 84	7,5		49,34	49,34	48,06	-1,28
024_D	Walsland 84	10,5		49,65	49,65	48,44	-1,21
025_B	Walsland 82	4,5		48,29	48,29	46,91	-1,38
025_C	Walsland 82	7,5		49,00	49,00	47,70	-1,30
025_D	Walsland 82	10,5		49,36	49,36	48,15	-1,21
026_B	Walsland 80	4,5		48,15	48,15	46,96	-1,19
026_C	Walsland 80	7,5		48,88	48,88	47,72	-1,16
026_D	Walsland 80	10,5		49,33	49,33	48,29	-1,04
027_B	Walsland 78	4,5		49,31	49,31	48,09	-1,22
027_C	Walsland 78	7,5		50,07	50,07	48,83	-1,24
027_D	Walsland 78	10,5		50,55	50,55	49,46	-1,09

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
028_A	Walsland 76	1,5		43,03	48,00	40,90	-7,10
028_B	Walsland 76	4,5		43,28	48,00	40,85	-7,15
028_C	Walsland 76	7,5		43,96	48,00	41,55	-6,45
029_A	Walsland 74	1,5		47,42	48,00	46,11	-1,89
029_B	Walsland 74	4,5		48,13	48,13	46,65	-1,48
029_C	Walsland 74	7,5		48,91	48,91	47,39	-1,52
030_A	Walsland 72	1,5		43,23	48,00	40,84	-7,16
030_B	Walsland 72	4,5		43,42	48,00	40,68	-7,32
030_C	Walsland 72	7,5		44,10	48,00	41,37	-6,63
031_A	Walsland 70	1,5		46,57	48,00	45,08	-2,92
031_B	Walsland 70	4,5		47,15	48,00	45,43	-2,57
031_C	Walsland 70	7,5		47,90	48,00	46,11	-1,89
032_A	Walsland 68	1,5		44,73	48,00	42,70	-5,30
032_B	Walsland 68	4,5		44,98	48,00	42,71	-5,29
032_C	Walsland 68	7,5		45,58	48,00	43,27	-4,73
033_A	Walsland 66	1,5		44,52	48,00	41,36	-6,64
033_B	Walsland 66	4,5		44,96	48,00	41,65	-6,35
033_C	Walsland 66	7,5		45,64	48,00	42,40	-5,60
034_A	Walsland 58-64	1,5		45,98	48,00	44,44	-3,56
034_B	Walsland 58-64	4,5		46,38	48,00	44,60	-3,40
034_C	Walsland 58-64	7,5		47,05	48,00	45,21	-2,79
035_A	Walsland 58-64	1,5		45,52	48,00	44,48	-3,52
035_B	Walsland 58-64	4,5		45,83	48,00	44,55	-3,45
035_C	Walsland 58-64	7,5		46,41	48,00	45,10	-2,90
036_A	Walsland 54-56	1,5		46,33	48,00	45,12	-2,88
036_B	Walsland 54-56	4,5		46,66	48,00	45,28	-2,72
036_C	Walsland 54-56	7,5		47,24	48,00	45,81	-2,19
037_A	Walsland 44	1,5		39,21	48,00	37,58	-10,42
037_B	Walsland 44	4,5		39,20	48,00	37,45	-10,55
037_C	Walsland 44	7,5		39,47	48,00	37,84	-10,16
038_A	Walsland 34	1,5		39,71	48,00	38,37	-9,63
038_B	Walsland 34	4,5		40,19	48,00	38,68	-9,32
038_C	Walsland 34	7,5		40,06	48,00	38,58	-9,42
039_A	Walsland 32	1,5		40,83	48,00	38,42	-9,58
039_B	Walsland 32	4,5		41,20	48,00	38,69	-9,31
039_C	Walsland 32	7,5		41,08	48,00	38,56	-9,44
040_A	Walsland 30	1,5		33,87	48,00	31,11	-16,89
040_B	Walsland 30	4,5		33,79	48,00	31,20	-16,80
040_C	Walsland 30	7,5		33,91	48,00	31,93	-16,07
041_A	Walsland 28	1,5		38,87	48,00	30,32	-17,68
041_B	Walsland 28	4,5		38,87	48,00	30,41	-17,59
041_C	Walsland 28	7,5		38,82	48,00	31,54	-16,46
042_A	Walsland 26	1,5		39,04	48,00	37,90	-10,10
042_B	Walsland 26	4,5		39,38	48,00	37,89	-10,11
042_C	Walsland 26	7,5		39,24	48,00	37,74	-10,26
043_A	Walsland 24	1,5		17,28	48,00	18,65	-29,35
043_B	Walsland 24	4,5		34,38	48,00	23,55	-24,45
043_C	Walsland 24	7,5		34,35	48,00	27,05	-20,95

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
044_A	Walsland 22	1,5		33,09	48,00	29,22	-18,78
044_B	Walsland 22	4,5		32,95	48,00	29,13	-18,87
044_C	Walsland 22	7,5		32,93	48,00	29,70	-18,30
045_A	Walsland 20	1,5		37,26	48,00	25,91	-22,09
045_B	Walsland 20	4,5		37,48	48,00	26,58	-21,42
045_C	Walsland 20	7,5		37,49	48,00	28,03	-19,97
046_A	Walsland 18	1,5		32,71	48,00	29,31	-18,69
046_B	Walsland 18	4,5		32,62	48,00	29,31	-18,69
046_C	Walsland 18	7,5		32,74	48,00	30,15	-17,85
047_A	Walsland 16	1,5		36,85	48,00	25,68	-22,32
047_B	Walsland 16	4,5		37,27	48,00	26,67	-21,33
047_C	Walsland 16	7,5		37,38	48,00	29,00	-19,00
048_A	Walsland 14	1,5		19,91	48,00	20,76	-27,24
048_B	Walsland 14	4,5		24,73	48,00	22,86	-25,14
048_C	Walsland 14	7,5		29,32	48,00	25,32	-22,68
049_A	Walsland 12	1,5		34,37	48,00	29,77	-18,23
049_B	Walsland 12	4,5		35,08	48,00	30,78	-17,22
049_C	Walsland 12	7,5		36,19	48,00	31,21	-16,79
050_A	Walsland 10	1,5		36,83	48,00	32,71	-15,29
050_B	Walsland 10	4,5		36,66	48,00	32,59	-15,41
050_C	Walsland 10	7,5		35,70	48,00	31,45	-16,55
051_A	Walsland 8	1,5		38,58	48,00	34,70	-13,30
051_B	Walsland 8	4,5		38,43	48,00	34,65	-13,35
051_C	Walsland 8	7,5		38,34	48,00	34,96	-13,04
052_A	Walsland 6	1,5		35,32	48,00	26,35	-21,65
052_B	Walsland 6	4,5		34,24	48,00	33,04	-14,96
052_C	Walsland 6	7,5		34,19	48,00	33,02	-14,98
053_A	Walsland 4	1,5		28,50	48,00	24,72	-23,28
053_B	Walsland 4	4,5		27,87	48,00	23,94	-24,06
053_C	Walsland 4	7,5		31,06	48,00	28,62	-19,38
054_A	Walsland 2	1,5		29,47	48,00	29,23	-18,77
054_B	Walsland 2	4,5		34,95	48,00	33,49	-14,51
054_C	Walsland 2	7,5		36,06	48,00	34,54	-13,46
055_A	Lagendijk 55	1,5		36,06	48,00	35,74	-12,26
055_B	Lagendijk 55	4,5		37,18	48,00	35,99	-12,01
055_C	Lagendijk 55	7,5		37,01	48,00	35,84	-12,16
055_D	Lagendijk 55	10,5		36,98	48,00	35,84	-12,16
056_A	Zomerdijk 23	1,5		35,19	48,00	35,19	-12,81
056_B	Zomerdijk 23	4,5		35,26	48,00	35,26	-12,74
056_C	Zomerdijk 23	7,5		35,41	48,00	35,27	-12,73
057_A	Zomerdijk 23	1,5		34,72	48,00	34,21	-13,79
057_B	Zomerdijk 23	4,5		34,74	48,00	34,18	-13,82
061_A	Sluiseiland 8	1,5		38,05	48,00	29,23	-18,77
061_B	Sluiseiland 8	4,5		38,48	48,00	29,83	-18,17
062_A	Sluiseiland 8	1,5		--	48,00	25,22	-22,78
062_B	Sluiseiland 8	4,5		--	48,00	25,48	-22,52
063_A	Sluiseiland 8	1,5		38,34	48,00	38,97	-9,03
063_B	Sluiseiland 8	4,5		38,47	48,00	38,94	-9,06

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
064_A	Sluiseiland 10	1,5		39,85	48,00	40,37	-7,63
064_B	Sluiseiland 10	4,5		40,06	48,00	40,51	-7,49
065_A	Sluiseiland 10	1,5		39,19	48,00	31,58	-16,42
065_B	Sluiseiland 10	4,5		39,39	48,00	31,99	-16,01
066_A	Sluiseiland 12	1,5		41,43	48,00	41,85	-6,15
066_B	Sluiseiland 12	4,5		41,52	48,00	41,92	-6,08
067_A	Sluiseiland 12	1,5		43,17	48,00	42,38	-5,62
067_B	Sluiseiland 12	4,5		43,39	48,00	42,50	-5,50
068_A	Sluiseiland 12	1,5		39,48	48,00	33,60	-14,40
068_B	Sluiseiland 12	4,5		39,81	48,00	33,75	-14,25
069_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		44,69	48,00	45,81	-2,19
069_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		44,95	48,00	46,11	-1,89
070_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		45,63	48,00	46,69	-1,31
070_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		46,38	48,00	47,38	-0,62
071_A	Batensteinplantsoen 3	1,5		45,39	48,00	46,44	-1,56
071_B	Batensteinplantsoen 3	4,5		46,05	48,00	47,05	-0,95
072_A	Batensteinplantsoen 5	1,5		45,10	48,00	46,12	-1,88
072_B	Batensteinplantsoen 5	4,5		45,72	48,00	46,70	-1,30
073_A	Batensteinplantsoen 7	1,5		44,91	48,00	45,95	-2,05
073_B	Batensteinplantsoen 7	4,5		45,43	48,00	46,44	-1,56
074_A	Batensteinplantsoen 9	1,5		40,75	48,00	41,91	-6,09
074_B	Batensteinplantsoen 9	4,5		40,81	48,00	42,02	-5,98
075_A	Batensteinplantsoen 11	1,5		43,00	48,00	44,24	-3,76
075_B	Batensteinplantsoen 11	4,5		43,44	48,00	44,66	-3,34
076_A	Batensteinplantsoen 13	1,5		43,63	48,00	44,75	-3,25
076_B	Batensteinplantsoen 13	4,5		44,05	48,00	45,15	-2,85
077_A	Batensteinplantsoen 15	1,5		43,89	48,00	45,00	-3,00
077_B	Batensteinplantsoen 15	4,5		44,23	48,00	45,36	-2,64
078_A	Batensteinplantsoen 17	1,5		39,72	48,00	40,59	-7,41
078_B	Batensteinplantsoen 17	4,5		40,16	48,00	41,12	-6,88
079_A	Batensteinplantsoen 19	1,5		42,72	48,00	43,61	-4,39
079_B	Batensteinplantsoen 19	4,5		43,10	48,00	44,01	-3,99
080_A	Batensteinplantsoen 21	1,5		43,67	48,00	44,29	-3,71
080_B	Batensteinplantsoen 21	4,5		44,04	48,00	44,69	-3,31
081_A	Batensteinplantsoen 23	1,5		43,74	48,00	44,28	-3,72
081_B	Batensteinplantsoen 23	4,5		44,15	48,00	44,74	-3,26
082_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		41,33	48,00	42,13	-5,87
082_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		41,61	48,00	42,44	-5,56
082_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		41,79	48,00	42,64	-5,36
082_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		42,14	48,00	43,10	-4,90
083_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		38,79	48,00	39,14	-8,86
083_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		39,17	48,00	39,51	-8,49
083_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		39,22	48,00	39,62	-8,38
083_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		39,41	48,00	40,02	-7,98
084_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		33,16	48,00	35,46	-12,54
084_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		33,35	48,00	35,82	-12,18
084_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		33,28	48,00	35,74	-12,26
084_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		33,37	48,00	35,85	-12,15

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
085_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		33,29	48,00	32,00	-16,00
085_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		35,25	48,00	33,98	-14,02
085_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		35,50	48,00	33,99	-14,01
085_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		36,10	48,00	34,25	-13,75
086_A	Walraven I-straat 2	1,5		50,12	50,12	50,97	0,85
086_B	Walraven I-straat 2	4,5		51,90	51,90	52,77	0,87
086_C	Walraven I-straat 2	7,5		52,51	52,51	53,39	0,88
087_A	Walraven I-straat 2	1,5		49,08	49,08	49,97	0,89
087_B	Walraven I-straat 2	4,5		51,04	51,04	51,95	0,91
087_C	Walraven I-straat 2	7,5		51,54	51,54	52,45	0,91
088_A	Herlaerstraat 1	1,5		46,91	48,00	47,84	-0,16
088_B	Herlaerstraat 1	4,5		48,79	48,79	49,72	0,93
088_C	Herlaerstraat 1	7,5		49,37	49,37	50,30	0,93
089_A	Herlaerstraat 1	1,5		49,00	49,00	49,92	0,92
089_B	Herlaerstraat 1	4,5		50,88	50,88	51,80	0,92
089_C	Herlaerstraat 1	7,5		51,32	51,32	52,25	0,93
090_A	Herlaerstraat 2	1,5		48,85	48,85	49,76	0,91
090_B	Herlaerstraat 2	4,5		50,69	50,69	51,62	0,93
091_A	Herlaerstraat 3	1,5		48,75	48,75	49,68	0,93
091_B	Herlaerstraat 3	4,5		50,57	50,57	51,49	0,92
092_A	Herlaerstraat 4	1,5		48,66	48,66	49,53	0,87
092_B	Herlaerstraat 4	4,5		50,45	50,45	51,34	0,89
093_A	Herlaerstraat 5	1,5		48,52	48,52	49,40	0,88
093_B	Herlaerstraat 5	4,5		50,32	50,32	51,22	0,90
094_A	Herlaerstraat 6	1,5		48,45	48,45	49,39	0,94
094_B	Herlaerstraat 6	4,5		50,24	50,24	51,20	0,96
095_A	Herlaerstraat 7	1,5		48,41	48,41	49,33	0,92
095_B	Herlaerstraat 7	4,5		50,18	50,18	51,13	0,95
095_C	Herlaerstraat 7	7,5		50,58	50,58	51,54	0,96
096_A	Herlaerstraat 7	1,5		44,86	48,00	45,73	-2,27
096_B	Herlaerstraat 7	4,5		46,44	48,00	47,36	-0,64
096_C	Herlaerstraat 7	7,5		47,17	48,00	48,03	0,03
097_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		46,67	48,00	47,52	-0,48
097_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		48,32	48,32	49,23	0,91
097_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		48,92	48,92	49,82	0,90
098_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		48,48	48,48	49,46	0,98
098_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		50,38	50,38	51,38	1,00
098_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		50,64	50,64	51,63	0,99

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
099_A	Merenborch 2-36	1,5	57,94	43,19	48,00	42,46	-5,54
099_B	Merenborch 2-36	4,5	57,93	43,48	48,00	42,93	-5,07
099_C	Merenborch 2-36	7,5	57,93	44,07	48,00	43,72	-4,28
099_D	Merenborch 2-36	10,5	57,93	44,69	48,00	44,40	-3,60
099_E	Merenborch 2-36	13,5	57,91	44,44	48,00	43,90	-4,10
099_F	Merenborch 2-36	16,5	57,90	44,54	48,00	44,45	-3,55
100_A	Merenborch 2-36	1,5	58,07	47,91	48,00	48,17	0,17
100_B	Merenborch 2-36	4,5	58,07	48,79	48,79	49,25	0,46
100_C	Merenborch 2-36	7,5	58,08	49,41	49,41	49,97	0,56
100_D	Merenborch 2-36	10,5	58,07	49,76	49,76	50,29	0,53
100_E	Merenborch 2-36	13,5	58,07	49,95	49,95	50,46	0,51
100_F	Merenborch 2-36	16,5	58,07	49,98	49,98	50,51	0,53
101_A	Merenborch 2-36	1,5	58,10	52,40	52,40	52,23	-0,17
101_B	Merenborch 2-36	4,5	58,10	53,43	53,43	53,50	0,07
101_C	Merenborch 2-36	7,5	58,11	53,78	53,78	53,93	0,15
101_D	Merenborch 2-36	10,5	58,11	53,92	53,92	54,04	0,12
101_E	Merenborch 2-36	13,5	58,11	53,94	53,94	54,04	0,10
101_F	Merenborch 2-36	16,5	58,10	53,83	53,83	54,00	0,17
102_A	Merenborch 2-36	1,5	58,07	58,35	58,07	59,04	0,97
102_B	Merenborch 2-36	4,5	58,07	58,58	58,07	59,27	1,20
102_C	Merenborch 2-36	7,5	58,08	58,35	58,08	59,03	0,95
102_D	Merenborch 2-36	10,5	58,08	57,93	57,93	58,62	0,69
102_E	Merenborch 2-36	13,5	58,08	57,46	57,46	58,15	0,69
102_F	Merenborch 2-36	16,5	58,09	56,93	56,93	57,61	0,68
103_A	Merenborch 2-36	1,5	58,07	56,45	56,45	57,14	0,69
103_B	Merenborch 2-36	4,5	58,07	56,87	56,87	57,56	0,69
103_C	Merenborch 2-36	7,5	58,07	56,76	56,76	57,46	0,70
103_D	Merenborch 2-36	10,5	58,07	56,51	56,51	57,20	0,69
103_E	Merenborch 2-36	13,5	58,07	56,15	56,15	56,84	0,69
103_F	Merenborch 2-36	16,5	58,07	55,78	55,78	56,46	0,68
104_A	Merenborch 2-36	1,5	58,08	58,06	58,06	58,76	0,70
104_B	Merenborch 2-36	4,5	58,07	58,39	58,07	59,09	1,02
104_C	Merenborch 2-36	7,5	58,07	58,16	58,07	58,87	0,80
104_D	Merenborch 2-36	10,5	58,08	57,79	57,79	58,50	0,71
104_E	Merenborch 2-36	13,5	58,07	57,33	57,33	58,05	0,72
104_F	Merenborch 2-36	16,5	58,08	56,85	56,85	57,56	0,71

Bijlage 6.2.1 - Reconstructietoets Aime Bonnastraat - Hagenweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
105_A	Rijsenborch 1-35	1,5	58,07	52,73	52,73	53,39	0,66
105_B	Rijsenborch 1-35	4,5	58,07	53,22	53,22	53,89	0,67
105_C	Rijsenborch 1-35	7,5	58,07	53,02	53,02	53,68	0,66
105_D	Rijsenborch 1-35	10,5	58,07	52,74	52,74	53,39	0,65
105_E	Rijsenborch 1-35	13,5	58,07	52,34	52,34	53,04	0,70
105_F	Rijsenborch 1-35	16,5	58,07	51,93	51,93	52,64	0,71
106_A	Rijsenborch 1-35	1,5	58,09	57,08	57,08	57,80	0,72
106_B	Rijsenborch 1-35	4,5	58,09	57,59	57,59	58,30	0,71
106_C	Rijsenborch 1-35	7,5	58,08	57,38	57,38	58,10	0,72
106_D	Rijsenborch 1-35	10,5	58,09	57,03	57,03	57,74	0,71
106_E	Rijsenborch 1-35	13,5	58,09	56,61	56,61	57,33	0,72
106_F	Rijsenborch 1-35	16,5	58,09	56,15	56,15	56,87	0,72
107_A	Rijsenborch 1-35	1,5	58,11	56,03	56,03	56,74	0,71
107_B	Rijsenborch 1-35	4,5	58,10	56,69	56,69	57,39	0,70
107_C	Rijsenborch 1-35	7,5	58,09	56,62	56,62	57,33	0,71
107_D	Rijsenborch 1-35	10,5	58,09	56,38	56,38	57,09	0,71
107_E	Rijsenborch 1-35	13,5	58,09	56,02	56,02	56,74	0,72
107_F	Rijsenborch 1-35	16,5	58,09	55,58	55,58	56,30	0,72
108_A	Bouwvlak met HW	1,5	52,00	49,68	49,68	50,54	0,86
108_B	Bouwvlak met HW	4,5	52,00	51,86	51,86	52,74	0,88
108_C	Bouwvlak met HW	7,5	52,00	52,40	52,00	53,29	1,29
109_A	Bouwvlak met HW	1,5	52,00	45,14	48,00	45,99	-2,01
109_B	Bouwvlak met HW	4,5	52,00	47,63	48,00	48,37	0,37
109_C	Bouwvlak met HW	7,5	52,00	48,56	48,56	49,34	0,78
110_A	Bouwvlak met HW	1,5	52,00	42,95	48,00	43,85	-4,15
110_B	Bouwvlak met HW	4,5	52,00	44,15	48,00	45,05	-2,95
110_C	Bouwvlak met HW	7,5	52,00	45,20	48,00	46,09	-1,91

max 1,29

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
001_A	Klooster 22	1,5		25,28	48,00	20,85	-27,15
001_B	Klooster 22	4,5		23,72	48,00	24,12	-23,88
002_A	Klooster 5	1,5		36,16	48,00	38,55	-9,45
002_B	Klooster 5	4,5		36,67	48,00	39,37	-8,63
002_C	Klooster 5	7,5		37,40	48,00	39,59	-8,41
002_D	Klooster 5	10,5		37,69	48,00	39,70	-8,30
003_A	Klooster 7	1,5		35,91	48,00	38,91	-9,09
003_B	Klooster 7	4,5		36,97	48,00	39,90	-8,10
003_C	Klooster 7	7,5		37,67	48,00	40,11	-7,89
003_D	Klooster 7	10,5		37,92	48,00	40,19	-7,81
004_A	Klooster 9	1,5		36,57	48,00	39,63	-8,37
004_B	Klooster 9	4,5		37,69	48,00	40,54	-7,46
004_C	Klooster 9	7,5		38,34	48,00	40,73	-7,27
004_D	Klooster 9	10,5		38,55	48,00	40,80	-7,20
005_A	Klooster 11	1,5		36,45	48,00	40,16	-7,84
005_B	Klooster 11	4,5		37,71	48,00	40,97	-7,03
005_C	Klooster 11	7,5		38,30	48,00	41,13	-6,87
005_D	Klooster 11	10,5		38,41	48,00	41,15	-6,85
006_A	Klooster 13	1,5		36,47	48,00	40,71	-7,29
006_B	Klooster 13	4,5		37,83	48,00	41,42	-6,58
006_C	Klooster 13	7,5		38,30	48,00	41,52	-6,48
006_D	Klooster 13	10,5		38,31	48,00	41,52	-6,48
007_A	Klooster 15	1,5		36,24	48,00	41,15	-6,85
007_B	Klooster 15	4,5		37,75	48,00	41,77	-6,23
007_C	Klooster 15	7,5		38,04	48,00	41,81	-6,19
007_D	Klooster 15	10,5		38,05	48,00	41,79	-6,21
008_A	Klooster 17	1,5		34,43	48,00	40,71	-7,29
008_B	Klooster 17	4,5		36,18	48,00	41,53	-6,47
008_C	Klooster 17	7,5		36,49	48,00	41,53	-6,47
008_D	Klooster 17	10,5		36,50	48,00	41,50	-6,50
009_A	Klooster 19	1,5		16,11	48,00	39,71	-8,29
009_B	Klooster 19	4,5		21,03	48,00	40,44	-7,56
009_C	Klooster 19	7,5		21,80	48,00	40,42	-7,58
009_D	Klooster 19	10,5		23,00	48,00	40,35	-7,65
010_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		6,44	48,00	32,94	-15,06
010_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		7,30	48,00	33,68	-14,32
010_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		9,71	48,00	33,66	-14,34
010_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		13,58	48,00	33,63	-14,37
011_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		41,89	48,00	44,89	-3,11
011_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		43,16	48,00	45,78	-2,22
011_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		43,32	48,00	45,80	-2,20
011_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		43,35	48,00	45,74	-2,26
012_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		37,45	48,00	40,33	-7,67
012_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		38,96	48,00	41,52	-6,48
012_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		39,01	48,00	41,50	-6,50
012_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		39,04	48,00	41,48	-6,52

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
013_A	Walsland 104-106	1,5		34,72	48,00	41,50	-6,50
013_B	Walsland 104-106	4,5		35,93	48,00	43,12	-4,88
013_C	Walsland 104-106	7,5		36,49	48,00	43,15	-4,85
013_D	Walsland 104-106	10,5		36,59	48,00	43,07	-4,93
014_A	Walsland 104-106	1,5		44,08	48,00	45,74	-2,26
014_B	Walsland 104-106	4,5		44,68	48,00	46,58	-1,42
014_C	Walsland 104-106	7,5		44,76	48,00	46,58	-1,42
014_D	Walsland 104-106	10,5		44,75	48,00	46,51	-1,49
015_A	Walsland 102	1,5		44,94	48,00	45,56	-2,44
015_B	Walsland 102	4,5		45,90	48,00	46,38	-1,62
015_C	Walsland 102	7,5		46,02	48,00	46,45	-1,55
016_A	Walsland 100	1,5		43,19	48,00	44,53	-3,47
016_B	Walsland 100	4,5		43,93	48,00	45,18	-2,82
016_C	Walsland 100	7,5		44,05	48,00	45,23	-2,77
017_A	Walsland 98	1,5		45,61	48,00	45,66	-2,34
017_B	Walsland 98	4,5		46,44	48,00	46,34	-1,66
017_C	Walsland 98	7,5		46,57	48,00	46,42	-1,58
018_A	Walsland 96	1,5		44,27	48,00	44,77	-3,23
018_B	Walsland 96	4,5		44,82	48,00	45,26	-2,74
018_C	Walsland 96	7,5		44,81	48,00	45,27	-2,73
019_A	Walsland 94	1,5		46,27	48,00	45,76	-2,24
019_B	Walsland 94	4,5		46,92	48,00	46,35	-1,65
019_C	Walsland 94	7,5		47,02	48,00	46,43	-1,57
020_A	Walsland 92	1,5		44,72	48,00	44,90	-3,10
020_B	Walsland 92	4,5		45,35	48,00	45,59	-2,41
020_C	Walsland 92	7,5		45,32	48,00	45,63	-2,37
021_A	Walsland 90	1,5		47,39	48,00	45,52	-2,48
021_B	Walsland 90	4,5		47,99	48,00	46,02	-1,98
021_C	Walsland 90	7,5		48,06	48,06	46,12	-1,94
022_A	Walsland 88	1,5		46,36	48,00	45,53	-2,47
022_B	Walsland 88	4,5		46,82	48,00	46,07	-1,93
022_C	Walsland 88	7,5		46,83	48,00	46,14	-1,86
023_A	Walsland 86	1,5		47,13	48,00	45,71	-2,29
023_B	Walsland 86	4,5		47,66	48,00	46,26	-1,74
023_C	Walsland 86	7,5		47,74	48,00	46,38	-1,62
024_A	Walsland 84	1,5		46,83	48,00	45,42	-2,58
024_B	Walsland 84	4,5		47,33	48,00	45,97	-2,03
024_C	Walsland 84	7,5		47,35	48,00	46,05	-1,95
024_D	Walsland 84	10,5		47,27	48,00	46,02	-1,98
025_B	Walsland 82	4,5		47,40	48,00	45,98	-2,02
025_C	Walsland 82	7,5		47,41	48,00	46,06	-1,94
025_D	Walsland 82	10,5		47,33	48,00	46,05	-1,95
026_B	Walsland 80	4,5		47,38	48,00	45,88	-2,12
026_C	Walsland 80	7,5		47,37	48,00	45,94	-2,06
026_D	Walsland 80	10,5		47,28	48,00	45,94	-2,06
027_B	Walsland 78	4,5		47,18	48,00	45,86	-2,14
027_C	Walsland 78	7,5		47,13	48,00	45,93	-2,07
027_D	Walsland 78	10,5		47,14	48,00	46,03	-1,97

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
028_A	Walsland 76	1,5		47,45	48,00	45,49	-2,51
028_B	Walsland 76	4,5		47,92	48,00	45,95	-2,05
028_C	Walsland 76	7,5		47,92	48,00	46,02	-1,98
029_A	Walsland 74	1,5		47,17	48,00	45,60	-2,40
029_B	Walsland 74	4,5		47,59	48,00	46,10	-1,90
029_C	Walsland 74	7,5		47,56	48,00	46,17	-1,83
030_A	Walsland 72	1,5		47,19	48,00	45,33	-2,67
030_B	Walsland 72	4,5		47,63	48,00	45,78	-2,22
030_C	Walsland 72	7,5		47,64	48,00	45,85	-2,15
031_A	Walsland 70	1,5		47,34	48,00	45,66	-2,34
031_B	Walsland 70	4,5		47,82	48,00	46,18	-1,82
031_C	Walsland 70	7,5		47,81	48,00	46,27	-1,73
032_A	Walsland 68	1,5		46,73	48,00	44,92	-3,08
032_B	Walsland 68	4,5		47,10	48,00	45,32	-2,68
032_C	Walsland 68	7,5		47,09	48,00	45,38	-2,62
033_A	Walsland 66	1,5		46,17	48,00	44,34	-3,66
033_B	Walsland 66	4,5		46,72	48,00	44,91	-3,09
033_C	Walsland 66	7,5		46,72	48,00	44,98	-3,02
034_A	Walsland 58-64	1,5		46,70	48,00	44,94	-3,06
034_B	Walsland 58-64	4,5		47,10	48,00	45,38	-2,62
034_C	Walsland 58-64	7,5		47,06	48,00	45,43	-2,57
035_A	Walsland 58-64	1,5		49,99	49,99	48,06	-1,93
035_B	Walsland 58-64	4,5		50,08	50,08	48,19	-1,89
035_C	Walsland 58-64	7,5		49,97	49,97	48,14	-1,83
036_A	Walsland 54-56	1,5		49,97	49,97	47,99	-1,98
036_B	Walsland 54-56	4,5		50,05	50,05	48,12	-1,93
036_C	Walsland 54-56	7,5		49,94	49,94	48,07	-1,87
037_A	Walsland 44	1,5		47,25	48,00	44,95	-3,05
037_B	Walsland 44	4,5		47,59	48,00	45,31	-2,69
037_C	Walsland 44	7,5		47,66	48,00	45,42	-2,58
038_A	Walsland 34	1,5		46,71	48,00	44,27	-3,73
038_B	Walsland 34	4,5		47,74	48,00	45,40	-2,60
038_C	Walsland 34	7,5		47,89	48,00	45,57	-2,43
039_A	Walsland 32	1,5		46,69	48,00	44,28	-3,72
039_B	Walsland 32	4,5		47,69	48,00	45,37	-2,63
039_C	Walsland 32	7,5		47,81	48,00	45,53	-2,47
040_A	Walsland 30	1,5		46,47	48,00	43,93	-4,07
040_B	Walsland 30	4,5		47,45	48,00	44,99	-3,01
040_C	Walsland 30	7,5		47,58	48,00	45,14	-2,86
041_A	Walsland 28	1,5		46,49	48,00	44,07	-3,93
041_B	Walsland 28	4,5		47,49	48,00	45,14	-2,86
041_C	Walsland 28	7,5		47,61	48,00	45,29	-2,71
042_A	Walsland 26	1,5		47,27	48,00	44,82	-3,18
042_B	Walsland 26	4,5		48,15	48,15	45,77	-2,38
042_C	Walsland 26	7,5		48,25	48,25	45,89	-2,36
043_A	Walsland 24	1,5		45,22	48,00	42,66	-5,34
043_B	Walsland 24	4,5		47,05	48,00	44,60	-3,40
043_C	Walsland 24	7,5		47,09	48,00	44,67	-3,33

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
044_A	Walsland 22	1,5		45,26	48,00	42,69	-5,31
044_B	Walsland 22	4,5		47,08	48,00	44,60	-3,40
044_C	Walsland 22	7,5		47,17	48,00	44,72	-3,28
045_A	Walsland 20	1,5		46,16	48,00	43,65	-4,35
045_B	Walsland 20	4,5		47,29	48,00	44,87	-3,13
045_C	Walsland 20	7,5		47,39	48,00	44,99	-3,01
046_A	Walsland 18	1,5		45,67	48,00	43,11	-4,89
046_B	Walsland 18	4,5		46,92	48,00	44,44	-3,56
046_C	Walsland 18	7,5		46,99	48,00	44,53	-3,47
047_A	Walsland 16	1,5		45,89	48,00	43,38	-4,62
047_B	Walsland 16	4,5		47,11	48,00	44,68	-3,32
047_C	Walsland 16	7,5		47,21	48,00	44,80	-3,20
048_A	Walsland 14	1,5		45,06	48,00	42,56	-5,44
048_B	Walsland 14	4,5		46,46	48,00	44,05	-3,95
048_C	Walsland 14	7,5		46,51	48,00	44,13	-3,87
049_A	Walsland 12	1,5		45,16	48,00	42,70	-5,30
049_B	Walsland 12	4,5		46,65	48,00	44,29	-3,71
049_C	Walsland 12	7,5		46,81	48,00	44,48	-3,52
050_A	Walsland 10	1,5		45,28	48,00	42,77	-5,23
050_B	Walsland 10	4,5		46,56	48,00	44,16	-3,84
050_C	Walsland 10	7,5		46,53	48,00	44,20	-3,80
051_A	Walsland 8	1,5		45,83	48,00	43,29	-4,71
051_B	Walsland 8	4,5		46,94	48,00	44,47	-3,53
051_C	Walsland 8	7,5		47,10	48,00	44,65	-3,35
052_A	Walsland 6	1,5		44,40	48,00	41,86	-6,14
052_B	Walsland 6	4,5		45,81	48,00	43,41	-4,59
052_C	Walsland 6	7,5		45,81	48,00	43,54	-4,46
053_A	Walsland 4	1,5		39,37	48,00	37,10	-10,90
053_B	Walsland 4	4,5		43,85	48,00	41,57	-6,43
053_C	Walsland 4	7,5		45,46	48,00	43,19	-4,81
054_A	Walsland 2	1,5		41,14	48,00	38,65	-9,35
054_B	Walsland 2	4,5		44,07	48,00	41,83	-6,17
054_C	Walsland 2	7,5		46,23	48,00	43,95	-4,05
055_A	Lagendijk 55	1,5		45,15	48,00	42,66	-5,34
055_B	Lagendijk 55	4,5		46,72	48,00	44,74	-3,26
055_C	Lagendijk 55	7,5		47,03	48,00	45,08	-2,92
055_D	Lagendijk 55	10,5		46,98	48,00	45,05	-2,95
056_A	Zomerdijk 23	1,5		45,23	48,00	45,89	-2,11
056_B	Zomerdijk 23	4,5		46,58	48,00	46,60	-1,40
056_C	Zomerdijk 23	7,5		46,52	48,00	46,14	-1,86
057_A	Zomerdijk 23	1,5		47,22	48,00	51,29	3,29
057_B	Zomerdijk 23	4,5		46,95	48,00	50,17	2,17
061_A	Sluiseiland 8	1,5		42,33	48,00	40,45	-7,55
061_B	Sluiseiland 8	4,5		43,86	48,00	41,94	-6,06
062_A	Sluiseiland 8	1,5		38,47	48,00	36,43	-11,57
062_B	Sluiseiland 8	4,5		39,62	48,00	37,77	-10,23
063_A	Sluiseiland 8	1,5		25,96	48,00	17,82	-30,18
063_B	Sluiseiland 8	4,5		26,08	48,00	17,87	-30,13

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
064_A	Sluiseiland 10	1,5		27,17	48,00	19,52	-28,48
064_B	Sluiseiland 10	4,5		27,40	48,00	19,50	-28,50
065_A	Sluiseiland 10	1,5		42,30	48,00	40,26	-7,74
065_B	Sluiseiland 10	4,5		44,06	48,00	42,04	-5,96
066_A	Sluiseiland 12	1,5		26,39	48,00	17,05	-30,95
066_B	Sluiseiland 12	4,5		26,56	48,00	17,28	-30,72
067_A	Sluiseiland 12	1,5		40,64	48,00	37,75	-10,25
067_B	Sluiseiland 12	4,5		41,42	48,00	38,65	-9,35
068_A	Sluiseiland 12	1,5		42,82	48,00	40,63	-7,37
068_B	Sluiseiland 12	4,5		44,10	48,00	41,95	-6,05
069_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		30,38	48,00	22,26	-25,74
069_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		30,75	48,00	22,58	-25,42
070_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		33,39	48,00	22,88	-25,12
070_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		33,46	48,00	23,38	-24,62
071_A	Batensteinplantsoen 3	1,5		33,42	48,00	22,07	-25,93
071_B	Batensteinplantsoen 3	4,5		33,50	48,00	23,22	-24,78
072_A	Batensteinplantsoen 5	1,5		33,46	48,00	22,74	-25,26
072_B	Batensteinplantsoen 5	4,5		33,60	48,00	23,59	-24,41
073_A	Batensteinplantsoen 7	1,5		33,42	48,00	23,08	-24,92
073_B	Batensteinplantsoen 7	4,5		33,63	48,00	23,92	-24,08
074_A	Batensteinplantsoen 9	1,5		33,61	48,00	22,00	-26,00
074_B	Batensteinplantsoen 9	4,5		33,72	48,00	22,79	-25,21
075_A	Batensteinplantsoen 11	1,5		33,24	48,00	23,83	-24,17
075_B	Batensteinplantsoen 11	4,5		33,43	48,00	24,46	-23,54
076_A	Batensteinplantsoen 13	1,5		33,09	48,00	23,05	-24,95
076_B	Batensteinplantsoen 13	4,5		33,35	48,00	23,89	-24,11
077_A	Batensteinplantsoen 15	1,5		32,91	48,00	24,20	-23,80
077_B	Batensteinplantsoen 15	4,5		33,19	48,00	25,09	-22,91
078_A	Batensteinplantsoen 17	1,5		32,71	48,00	22,23	-25,77
078_B	Batensteinplantsoen 17	4,5		33,19	48,00	23,68	-24,32
079_A	Batensteinplantsoen 19	1,5		32,58	48,00	24,80	-23,20
079_B	Batensteinplantsoen 19	4,5		33,15	48,00	25,75	-22,25
080_A	Batensteinplantsoen 21	1,5		32,40	48,00	25,11	-22,89
080_B	Batensteinplantsoen 21	4,5		33,21	48,00	26,07	-21,93
081_A	Batensteinplantsoen 23	1,5		31,86	48,00	23,41	-24,59
081_B	Batensteinplantsoen 23	4,5		32,94	48,00	24,42	-23,58
082_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		33,68	48,00	27,17	-20,83
082_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		33,95	48,00	27,54	-20,46
082_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		34,48	48,00	27,98	-20,02
082_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		35,35	48,00	29,18	-18,82
083_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		33,42	48,00	27,50	-20,50
083_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		33,58	48,00	27,71	-20,29
083_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		34,09	48,00	28,30	-19,70
083_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		34,80	48,00	29,51	-18,49
084_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		32,12	48,00	26,17	-21,83
084_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		32,29	48,00	26,38	-21,62
084_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		32,60	48,00	26,80	-21,20
084_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		33,71	48,00	28,29	-19,71

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
085_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		30,85	48,00	25,48	-22,52
085_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		32,69	48,00	27,19	-20,81
085_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		32,52	48,00	26,99	-21,01
085_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		33,15	48,00	27,73	-20,27
086_A	Walraven I-straat 2	1,5		33,53	48,00	28,08	-19,92
086_B	Walraven I-straat 2	4,5		33,90	48,00	28,52	-19,48
086_C	Walraven I-straat 2	7,5		33,66	48,00	28,47	-19,53
087_A	Walraven I-straat 2	1,5		29,99	48,00	25,81	-22,19
087_B	Walraven I-straat 2	4,5		30,93	48,00	26,39	-21,61
087_C	Walraven I-straat 2	7,5		30,76	48,00	26,29	-21,71
088_A	Herlaerstraat 1	1,5		29,68	48,00	26,05	-21,95
088_B	Herlaerstraat 1	4,5		30,63	48,00	26,77	-21,23
088_C	Herlaerstraat 1	7,5		30,74	48,00	26,73	-21,27
089_A	Herlaerstraat 1	1,5		29,45	48,00	26,22	-21,78
089_B	Herlaerstraat 1	4,5		30,51	48,00	26,90	-21,10
089_C	Herlaerstraat 1	7,5		30,37	48,00	26,77	-21,23
090_A	Herlaerstraat 2	1,5		29,62	48,00	26,32	-21,68
090_B	Herlaerstraat 2	4,5		30,52	48,00	26,96	-21,04
091_A	Herlaerstraat 3	1,5		29,75	48,00	26,17	-21,83
091_B	Herlaerstraat 3	4,5		30,44	48,00	26,80	-21,20
092_A	Herlaerstraat 4	1,5		29,64	48,00	25,89	-22,11
092_B	Herlaerstraat 4	4,5		30,31	48,00	26,71	-21,29
093_A	Herlaerstraat 5	1,5		29,40	48,00	25,69	-22,31
093_B	Herlaerstraat 5	4,5		30,20	48,00	26,51	-21,49
094_A	Herlaerstraat 6	1,5		29,14	48,00	25,65	-22,35
094_B	Herlaerstraat 6	4,5		29,98	48,00	26,51	-21,49
095_A	Herlaerstraat 7	1,5		29,03	48,00	25,66	-22,34
095_B	Herlaerstraat 7	4,5		29,80	48,00	26,53	-21,47
095_C	Herlaerstraat 7	7,5		29,68	48,00	26,42	-21,58
096_A	Herlaerstraat 7	1,5		20,46	48,00	11,47	-36,53
096_B	Herlaerstraat 7	4,5		21,12	48,00	12,36	-35,64
096_C	Herlaerstraat 7	7,5		21,54	48,00	13,28	-34,72
097_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		28,98	48,00	25,94	-22,06
097_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		29,88	48,00	26,90	-21,10
097_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		31,37	48,00	28,26	-19,74
098_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		28,24	48,00	25,40	-22,60
098_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		29,28	48,00	26,50	-21,50
098_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		29,19	48,00	26,38	-21,62

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
099_A	Merenborch 2-36	1,5		22,07	48,00	27,06	-20,94
099_B	Merenborch 2-36	4,5		22,07	48,00	26,78	-21,22
099_C	Merenborch 2-36	7,5		22,59	48,00	27,24	-20,76
099_D	Merenborch 2-36	10,5		24,02	48,00	28,11	-19,89
099_E	Merenborch 2-36	13,5		21,75	48,00	27,91	-20,09
099_F	Merenborch 2-36	16,5		5,32	48,00	27,11	-20,89
100_A	Merenborch 2-36	1,5		32,67	48,00	32,91	-15,09
100_B	Merenborch 2-36	4,5		32,47	48,00	32,60	-15,40
100_C	Merenborch 2-36	7,5		32,35	48,00	32,56	-15,44
100_D	Merenborch 2-36	10,5		32,52	48,00	32,86	-15,14
100_E	Merenborch 2-36	13,5		32,81	48,00	33,28	-14,72
100_F	Merenborch 2-36	16,5		33,16	48,00	33,66	-14,34
101_A	Merenborch 2-36	1,5		34,51	48,00	34,66	-13,34
101_B	Merenborch 2-36	4,5		34,20	48,00	34,45	-13,55
101_C	Merenborch 2-36	7,5		34,12	48,00	34,63	-13,37
101_D	Merenborch 2-36	10,5		34,40	48,00	35,09	-12,91
101_E	Merenborch 2-36	13,5		34,80	48,00	35,63	-12,37
101_F	Merenborch 2-36	16,5		35,11	48,00	35,84	-12,16
102_A	Merenborch 2-36	1,5		31,72	48,00	32,26	-15,74
102_B	Merenborch 2-36	4,5		32,05	48,00	32,63	-15,37
102_C	Merenborch 2-36	7,5		32,27	48,00	32,87	-15,13
102_D	Merenborch 2-36	10,5		32,61	48,00	33,35	-14,65
102_E	Merenborch 2-36	13,5		33,06	48,00	33,92	-14,08
102_F	Merenborch 2-36	16,5		33,51	48,00	34,16	-13,84
103_A	Merenborch 2-36	1,5		29,45	48,00	30,58	-17,42
103_B	Merenborch 2-36	4,5		28,70	48,00	29,75	-18,25
103_C	Merenborch 2-36	7,5		28,46	48,00	30,03	-17,97
103_D	Merenborch 2-36	10,5		28,94	48,00	30,60	-17,40
103_E	Merenborch 2-36	13,5		29,49	48,00	31,19	-16,81
103_F	Merenborch 2-36	16,5		29,85	48,00	31,58	-16,42
104_A	Merenborch 2-36	1,5		31,49	48,00	31,57	-16,43
104_B	Merenborch 2-36	4,5		31,23	48,00	31,39	-16,61
104_C	Merenborch 2-36	7,5		30,99	48,00	31,47	-16,53
104_D	Merenborch 2-36	10,5		31,17	48,00	31,79	-16,21
104_E	Merenborch 2-36	13,5		31,48	48,00	32,20	-15,80
104_F	Merenborch 2-36	16,5		31,88	48,00	32,57	-15,43

Bijlage 6.2.2 - Reconstructietoets Kanaalweg-Zomerdijk

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
105_A	Rijsenborch 1-35	1,5		30,27	48,00	29,28	-18,72
105_B	Rijsenborch 1-35	4,5		30,12	48,00	29,09	-18,91
105_C	Rijsenborch 1-35	7,5		29,86	48,00	29,02	-18,98
105_D	Rijsenborch 1-35	10,5		29,97	48,00	29,25	-18,75
105_E	Rijsenborch 1-35	13,5		30,23	48,00	29,60	-18,40
105_F	Rijsenborch 1-35	16,5		30,56	48,00	30,01	-17,99
106_A	Rijsenborch 1-35	1,5		30,28	48,00	30,54	-17,46
106_B	Rijsenborch 1-35	4,5		30,36	48,00	30,62	-17,38
106_C	Rijsenborch 1-35	7,5		30,27	48,00	30,79	-17,21
106_D	Rijsenborch 1-35	10,5		30,50	48,00	31,10	-16,90
106_E	Rijsenborch 1-35	13,5		30,82	48,00	31,51	-16,49
106_F	Rijsenborch 1-35	16,5		31,19	48,00	31,94	-16,06
107_A	Rijsenborch 1-35	1,5		28,06	48,00	28,56	-19,44
107_B	Rijsenborch 1-35	4,5		28,47	48,00	28,94	-19,06
107_C	Rijsenborch 1-35	7,5		28,69	48,00	29,31	-18,69
107_D	Rijsenborch 1-35	10,5		29,26	48,00	29,88	-18,12
107_E	Rijsenborch 1-35	13,5		29,75	48,00	30,37	-17,63
107_F	Rijsenborch 1-35	16,5		30,29	48,00	30,87	-17,13
108_A	Bouwvlak met HW	1,5		30,20	48,00	25,67	-22,33
108_B	Bouwvlak met HW	4,5		31,30	48,00	26,21	-21,79
108_C	Bouwvlak met HW	7,5		31,18	48,00	25,99	-22,01
109_A	Bouwvlak met HW	1,5		28,18	48,00	24,14	-23,86
109_B	Bouwvlak met HW	4,5		29,71	48,00	24,57	-23,43
109_C	Bouwvlak met HW	7,5		29,57	48,00	24,21	-23,79
110_A	Bouwvlak met HW	1,5		22,31	48,00	10,97	-37,03
110_B	Bouwvlak met HW	4,5		22,88	48,00	13,48	-34,52
110_C	Bouwvlak met HW	7,5		24,39	48,00	16,27	-31,73

max 3,29

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
001_A	Klooster 22	1,5		24,14	48,00	20,01	-27,99
001_B	Klooster 22	4,5		21,16	48,00	21,00	-27,00
002_A	Klooster 5	1,5		36,93	48,00	36,70	-11,30
002_B	Klooster 5	4,5		37,67	48,00	37,37	-10,63
002_C	Klooster 5	7,5		37,69	48,00	37,40	-10,60
002_D	Klooster 5	10,5		37,64	48,00	37,35	-10,65
003_A	Klooster 7	1,5		37,84	48,00	37,58	-10,42
003_B	Klooster 7	4,5		38,38	48,00	38,06	-9,94
003_C	Klooster 7	7,5		38,40	48,00	38,08	-9,92
003_D	Klooster 7	10,5		38,34	48,00	38,02	-9,98
004_A	Klooster 9	1,5		39,19	48,00	38,97	-9,03
004_B	Klooster 9	4,5		39,54	48,00	39,26	-8,74
004_C	Klooster 9	7,5		39,54	48,00	39,27	-8,73
004_D	Klooster 9	10,5		39,47	48,00	39,19	-8,81
005_A	Klooster 11	1,5		40,05	48,00	39,80	-8,20
005_B	Klooster 11	4,5		40,31	48,00	40,02	-7,98
005_C	Klooster 11	7,5		40,30	48,00	40,01	-7,99
005_D	Klooster 11	10,5		40,21	48,00	39,91	-8,09
006_A	Klooster 13	1,5		41,06	48,00	40,79	-7,21
006_B	Klooster 13	4,5		41,28	48,00	40,99	-7,01
006_C	Klooster 13	7,5		41,24	48,00	40,96	-7,04
006_D	Klooster 13	10,5		41,13	48,00	40,83	-7,17
007_A	Klooster 15	1,5		42,07	48,00	41,78	-6,22
007_B	Klooster 15	4,5		42,26	48,00	41,97	-6,03
007_C	Klooster 15	7,5		42,19	48,00	41,91	-6,09
007_D	Klooster 15	10,5		42,05	48,00	41,75	-6,25
008_A	Klooster 17	1,5		42,02	48,00	41,56	-6,44
008_B	Klooster 17	4,5		42,31	48,00	41,82	-6,18
008_C	Klooster 17	7,5		42,24	48,00	41,74	-6,26
008_D	Klooster 17	10,5		42,07	48,00	41,56	-6,44
009_A	Klooster 19	1,5		35,93	48,00	32,57	-15,43
009_B	Klooster 19	4,5		36,68	48,00	33,02	-14,98
009_C	Klooster 19	7,5		36,65	48,00	33,03	-14,97
009_D	Klooster 19	10,5		36,61	48,00	33,07	-14,93
010_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		21,07	48,00	21,51	-26,49
010_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		22,64	48,00	23,34	-24,66
010_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		24,41	48,00	24,86	-23,14
010_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		25,68	48,00	26,13	-21,87
011_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		53,23	53,23	53,55	0,32
011_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		52,75	52,75	53,03	0,28
011_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		51,80	51,80	52,04	0,24
011_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		50,74	50,74	50,93	0,19
012_A	Korte Kerkstraat 27	1,5		62,17	62,17	62,64	0,47
012_B	Korte Kerkstraat 27	4,5		59,79	59,79	60,23	0,44
012_C	Korte Kerkstraat 27	7,5		57,91	57,91	58,34	0,43
012_D	Korte Kerkstraat 27	10,5		56,43	56,43	56,85	0,42

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
013_A	Walsland 104-106	1,5		61,93	61,93	62,23	0,30
013_B	Walsland 104-106	4,5		59,62	59,62	59,94	0,32
013_C	Walsland 104-106	7,5		57,72	57,72	58,03	0,31
013_D	Walsland 104-106	10,5		56,22	56,22	56,51	0,29
014_A	Walsland 104-106	1,5		53,76	53,76	54,06	0,30
014_B	Walsland 104-106	4,5		53,18	53,18	53,44	0,26
014_C	Walsland 104-106	7,5		52,11	52,11	52,33	0,22
014_D	Walsland 104-106	10,5		50,96	50,96	51,14	0,18
015_A	Walsland 102	1,5		41,66	48,00	40,66	-7,34
015_B	Walsland 102	4,5		42,14	48,00	41,10	-6,90
015_C	Walsland 102	7,5		42,04	48,00	41,00	-7,00
016_A	Walsland 100	1,5		46,31	48,00	46,20	-1,80
016_B	Walsland 100	4,5		46,62	48,00	46,53	-1,47
016_C	Walsland 100	7,5		46,47	48,00	46,39	-1,61
017_A	Walsland 98	1,5		39,38	48,00	38,11	-9,89
017_B	Walsland 98	4,5		40,07	48,00	38,84	-9,16
017_C	Walsland 98	7,5		40,07	48,00	38,88	-9,12
018_A	Walsland 96	1,5		44,70	48,00	44,71	-3,29
018_B	Walsland 96	4,5		45,45	48,00	45,48	-2,52
018_C	Walsland 96	7,5		45,37	48,00	45,39	-2,61
019_A	Walsland 94	1,5		36,80	48,00	35,37	-12,63
019_B	Walsland 94	4,5		37,77	48,00	36,37	-11,63
019_C	Walsland 94	7,5		37,83	48,00	36,53	-11,47
020_A	Walsland 92	1,5		38,74	48,00	38,11	-9,89
020_B	Walsland 92	4,5		39,90	48,00	39,22	-8,78
020_C	Walsland 92	7,5		39,95	48,00	39,32	-8,68
021_A	Walsland 90	1,5		28,89	48,00	31,10	-16,90
021_B	Walsland 90	4,5		30,71	48,00	32,46	-15,54
021_C	Walsland 90	7,5		31,54	48,00	33,21	-14,79
022_A	Walsland 88	1,5		38,78	48,00	38,62	-9,38
022_B	Walsland 88	4,5		40,07	48,00	39,83	-8,17
022_C	Walsland 88	7,5		40,13	48,00	39,94	-8,06
023_A	Walsland 86	1,5		30,85	48,00	29,74	-18,26
023_B	Walsland 86	4,5		32,02	48,00	30,27	-17,73
023_C	Walsland 86	7,5		32,58	48,00	31,32	-16,68
024_A	Walsland 84	1,5		36,76	48,00	37,02	-10,98
024_B	Walsland 84	4,5		38,18	48,00	38,33	-9,67
024_C	Walsland 84	7,5		38,43	48,00	38,64	-9,36
024_D	Walsland 84	10,5		38,66	48,00	38,94	-9,06
025_B	Walsland 82	4,5		38,38	48,00	38,65	-9,35
025_C	Walsland 82	7,5		38,89	48,00	39,19	-8,81
025_D	Walsland 82	10,5		39,03	48,00	39,38	-8,62
026_B	Walsland 80	4,5		38,52	48,00	38,87	-9,13
026_C	Walsland 80	7,5		39,22	48,00	39,60	-8,40
026_D	Walsland 80	10,5		39,36	48,00	39,76	-8,24
027_B	Walsland 78	4,5		38,51	48,00	38,64	-9,36
027_C	Walsland 78	7,5		39,31	48,00	39,46	-8,54
027_D	Walsland 78	10,5		39,50	48,00	39,68	-8,32

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
028_A	Walsland 76	1,5		29,44	48,00	31,33	-16,67
028_B	Walsland 76	4,5		30,54	48,00	32,22	-15,78
028_C	Walsland 76	7,5		31,67	48,00	33,23	-14,77
029_A	Walsland 74	1,5		32,38	48,00	32,47	-15,53
029_B	Walsland 74	4,5		33,47	48,00	33,39	-14,61
029_C	Walsland 74	7,5		34,32	48,00	34,23	-13,77
030_A	Walsland 72	1,5		29,31	48,00	30,88	-17,12
030_B	Walsland 72	4,5		30,30	48,00	31,60	-16,40
030_C	Walsland 72	7,5		31,19	48,00	32,54	-15,46
031_A	Walsland 70	1,5		30,44	48,00	30,18	-17,82
031_B	Walsland 70	4,5		31,43	48,00	30,96	-17,04
031_C	Walsland 70	7,5		32,44	48,00	32,02	-15,98
032_A	Walsland 68	1,5		29,71	48,00	31,22	-16,78
032_B	Walsland 68	4,5		30,59	48,00	31,81	-16,19
032_C	Walsland 68	7,5		31,34	48,00	32,61	-15,39
033_A	Walsland 66	1,5		23,79	48,00	26,23	-21,77
033_B	Walsland 66	4,5		24,86	48,00	26,54	-21,46
033_C	Walsland 66	7,5		26,19	48,00	27,80	-20,20
034_A	Walsland 58-64	1,5		32,05	48,00	32,69	-15,31
034_B	Walsland 58-64	4,5		32,95	48,00	33,51	-14,49
034_C	Walsland 58-64	7,5		33,84	48,00	34,38	-13,62
035_A	Walsland 58-64	1,5		32,63	48,00	33,31	-14,69
035_B	Walsland 58-64	4,5		33,45	48,00	34,08	-13,92
035_C	Walsland 58-64	7,5		34,24	48,00	34,85	-13,15
036_A	Walsland 54-56	1,5		31,33	48,00	32,15	-15,85
036_B	Walsland 54-56	4,5		32,11	48,00	32,83	-15,17
036_C	Walsland 54-56	7,5		32,89	48,00	33,57	-14,43
037_A	Walsland 44	1,5		12,12	48,00	23,73	-24,27
037_B	Walsland 44	4,5		12,77	48,00	23,68	-24,32
037_C	Walsland 44	7,5		14,05	48,00	23,99	-24,01
038_A	Walsland 34	1,5		17,06	48,00	21,87	-26,13
038_B	Walsland 34	4,5		18,40	48,00	22,59	-25,41
038_C	Walsland 34	7,5		19,14	48,00	22,86	-25,14
039_A	Walsland 32	1,5		16,31	48,00	22,41	-25,59
039_B	Walsland 32	4,5		17,56	48,00	22,84	-25,16
039_C	Walsland 32	7,5		18,10	48,00	22,88	-25,12
040_A	Walsland 30	1,5		9,22	48,00	10,68	-37,32
040_B	Walsland 30	4,5		11,96	48,00	13,02	-34,98
040_C	Walsland 30	7,5		14,86	48,00	15,65	-32,35
041_A	Walsland 28	1,5		8,55	48,00	21,67	-26,33
041_B	Walsland 28	4,5		11,12	48,00	21,80	-26,20
041_C	Walsland 28	7,5		14,88	48,00	22,07	-25,93
042_A	Walsland 26	1,5		16,54	48,00	22,63	-25,37
042_B	Walsland 26	4,5		17,03	48,00	22,71	-25,29
042_C	Walsland 26	7,5		16,41	48,00	22,38	-25,62
043_A	Walsland 24	1,5		7,50	48,00	9,01	-38,99
043_B	Walsland 24	4,5		10,28	48,00	11,48	-36,52
043_C	Walsland 24	7,5		13,00	48,00	14,21	-33,79

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
044_A	Walsland 22	1,5		8,93	48,00	10,08	-37,92
044_B	Walsland 22	4,5		10,87	48,00	11,79	-36,21
044_C	Walsland 22	7,5		12,78	48,00	13,64	-34,36
045_A	Walsland 20	1,5		10,17	48,00	21,26	-26,74
045_B	Walsland 20	4,5		11,39	48,00	21,35	-26,65
045_C	Walsland 20	7,5		12,71	48,00	21,29	-26,71
046_A	Walsland 18	1,5		9,78	48,00	10,54	-37,46
046_B	Walsland 18	4,5		11,88	48,00	12,52	-35,48
046_C	Walsland 18	7,5		12,57	48,00	13,26	-34,74
047_A	Walsland 16	1,5		10,16	48,00	21,80	-26,20
047_B	Walsland 16	4,5		11,89	48,00	21,92	-26,08
047_C	Walsland 16	7,5		13,42	48,00	21,87	-26,13
048_A	Walsland 14	1,5		13,28	48,00	13,92	-34,08
048_B	Walsland 14	4,5		14,49	48,00	15,06	-32,94
048_C	Walsland 14	7,5		11,90	48,00	12,91	-35,09
049_A	Walsland 12	1,5		14,56	48,00	21,66	-26,34
049_B	Walsland 12	4,5		15,56	48,00	21,77	-26,23
049_C	Walsland 12	7,5		13,78	48,00	21,10	-26,90
050_A	Walsland 10	1,5		11,62	48,00	17,03	-30,97
050_B	Walsland 10	4,5		13,33	48,00	17,54	-30,46
050_C	Walsland 10	7,5		12,78	48,00	17,21	-30,79
051_A	Walsland 8	1,5		10,54	48,00	21,04	-26,96
051_B	Walsland 8	4,5		12,36	48,00	21,08	-26,92
051_C	Walsland 8	7,5		13,38	48,00	20,94	-27,06
052_A	Walsland 6	1,5		11,14	48,00	11,51	-36,49
052_B	Walsland 6	4,5		16,91	48,00	15,91	-32,09
052_C	Walsland 6	7,5		13,36	48,00	11,80	-36,20
053_A	Walsland 4	1,5		11,58	48,00	12,65	-35,35
053_B	Walsland 4	4,5		13,16	48,00	14,58	-33,42
053_C	Walsland 4	7,5		15,28	48,00	17,34	-30,66
054_A	Walsland 2	1,5		10,29	48,00	12,52	-35,48
054_B	Walsland 2	4,5		12,71	48,00	18,39	-29,61
054_C	Walsland 2	7,5		16,03	48,00	20,54	-27,46
055_A	Lagendijk 55	1,5		14,40	48,00	14,83	-33,17
055_B	Lagendijk 55	4,5		14,18	48,00	15,60	-32,40
055_C	Lagendijk 55	7,5		13,77	48,00	15,34	-32,66
055_D	Lagendijk 55	10,5		13,40	48,00	15,13	-32,87
056_A	Zomerdijk 23	1,5		19,12	48,00	18,79	-29,21
056_B	Zomerdijk 23	4,5		19,59	48,00	19,31	-28,69
056_C	Zomerdijk 23	7,5		20,12	48,00	19,95	-28,05
057_A	Zomerdijk 23	1,5		13,27	48,00	17,97	-30,03
057_B	Zomerdijk 23	4,5		13,26	48,00	18,17	-29,83
061_A	Sluiseiland 8	1,5		26,66	48,00	26,49	-21,51
061_B	Sluiseiland 8	4,5		26,68	48,00	26,88	-21,12
062_A	Sluiseiland 8	1,5		--	48,00	22,44	-25,56
062_B	Sluiseiland 8	4,5		--	48,00	22,74	-25,26
063_A	Sluiseiland 8	1,5		20,65	48,00	13,12	-34,88
063_B	Sluiseiland 8	4,5		21,31	48,00	13,46	-34,54

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
064_A	Sluiseiland 10	1,5		20,83	48,00	13,45	-34,55
064_B	Sluiseiland 10	4,5		21,77	48,00	13,92	-34,08
065_A	Sluiseiland 10	1,5		25,41	48,00	21,62	-26,38
065_B	Sluiseiland 10	4,5		25,66	48,00	22,63	-25,37
066_A	Sluiseiland 12	1,5		20,81	48,00	14,27	-33,73
066_B	Sluiseiland 12	4,5		21,64	48,00	14,75	-33,25
067_A	Sluiseiland 12	1,5		28,13	48,00	17,19	-30,81
067_B	Sluiseiland 12	4,5		28,63	48,00	18,14	-29,86
068_A	Sluiseiland 12	1,5		25,83	48,00	22,60	-25,40
068_B	Sluiseiland 12	4,5		26,28	48,00	23,08	-24,92
069_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		26,98	48,00	23,10	-24,90
069_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		27,71	48,00	23,76	-24,24
070_A	Batensteinplantsoen 1	1,5		26,19	48,00	19,85	-28,15
070_B	Batensteinplantsoen 1	4,5		26,38	48,00	20,53	-27,47
071_A	Batensteinplantsoen 3	1,5		25,70	48,00	19,65	-28,35
071_B	Batensteinplantsoen 3	4,5		25,96	48,00	20,15	-27,85
072_A	Batensteinplantsoen 5	1,5		24,98	48,00	19,45	-28,55
072_B	Batensteinplantsoen 5	4,5		25,21	48,00	19,94	-28,06
073_A	Batensteinplantsoen 7	1,5		23,82	48,00	16,44	-31,56
073_B	Batensteinplantsoen 7	4,5		24,11	48,00	17,13	-30,87
074_A	Batensteinplantsoen 9	1,5		25,26	48,00	14,50	-33,50
074_B	Batensteinplantsoen 9	4,5		25,66	48,00	16,09	-31,91
075_A	Batensteinplantsoen 11	1,5		25,07	48,00	19,16	-28,84
075_B	Batensteinplantsoen 11	4,5		25,70	48,00	20,19	-27,81
076_A	Batensteinplantsoen 13	1,5		25,04	48,00	16,08	-31,92
076_B	Batensteinplantsoen 13	4,5		25,63	48,00	17,09	-30,91
077_A	Batensteinplantsoen 15	1,5		24,38	48,00	15,71	-32,29
077_B	Batensteinplantsoen 15	4,5		24,86	48,00	16,50	-31,50
078_A	Batensteinplantsoen 17	1,5		22,03	48,00	12,94	-35,06
078_B	Batensteinplantsoen 17	4,5		22,55	48,00	14,46	-33,54
079_A	Batensteinplantsoen 19	1,5		24,08	48,00	14,12	-33,88
079_B	Batensteinplantsoen 19	4,5		24,83	48,00	15,20	-32,80
080_A	Batensteinplantsoen 21	1,5		22,98	48,00	14,94	-33,06
080_B	Batensteinplantsoen 21	4,5		23,80	48,00	15,92	-32,08
081_A	Batensteinplantsoen 23	1,5		25,15	48,00	14,99	-33,01
081_B	Batensteinplantsoen 23	4,5		26,43	48,00	16,14	-31,86
082_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		22,71	48,00	12,83	-35,17
082_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		23,49	48,00	13,79	-34,21
082_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		23,60	48,00	14,32	-33,68
082_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		24,01	48,00	15,73	-32,27
083_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		22,74	48,00	11,86	-36,14
083_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		23,66	48,00	13,05	-34,95
083_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		23,70	48,00	13,61	-34,39
083_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		24,08	48,00	14,09	-33,91
084_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		21,33	48,00	10,49	-37,51
084_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		22,51	48,00	11,73	-36,27
084_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		22,64	48,00	12,36	-35,64
084_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		22,87	48,00	13,44	-34,56

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
085_A	Hof van Batenstein 1 t/m 344	1,5		19,10	48,00	11,50	-36,50
085_B	Hof van Batenstein 1 t/m 344	4,5		22,71	48,00	13,11	-34,89
085_C	Hof van Batenstein 1 t/m 344	7,5		22,76	48,00	13,40	-34,60
085_D	Hof van Batenstein 1 t/m 344	10,5		22,78	48,00	13,62	-34,38
086_A	Walraven I-straat 2	1,5		26,88	48,00	27,10	-20,90
086_B	Walraven I-straat 2	4,5		27,88	48,00	28,23	-19,77
086_C	Walraven I-straat 2	7,5		28,03	48,00	28,39	-19,61
087_A	Walraven I-straat 2	1,5		23,99	48,00	24,38	-23,62
087_B	Walraven I-straat 2	4,5		25,12	48,00	25,63	-22,37
087_C	Walraven I-straat 2	7,5		25,10	48,00	25,59	-22,41
088_A	Herlaerstraat 1	1,5		23,86	48,00	24,42	-23,58
088_B	Herlaerstraat 1	4,5		25,10	48,00	25,57	-22,43
088_C	Herlaerstraat 1	7,5		25,27	48,00	25,56	-22,44
089_A	Herlaerstraat 1	1,5		24,12	48,00	24,69	-23,31
089_B	Herlaerstraat 1	4,5		25,21	48,00	25,65	-22,35
089_C	Herlaerstraat 1	7,5		25,22	48,00	25,44	-22,56
090_A	Herlaerstraat 2	1,5		24,07	48,00	24,73	-23,27
090_B	Herlaerstraat 2	4,5		25,18	48,00	25,69	-22,31
091_A	Herlaerstraat 3	1,5		23,76	48,00	24,53	-23,47
091_B	Herlaerstraat 3	4,5		24,86	48,00	25,52	-22,48
092_A	Herlaerstraat 4	1,5		20,80	48,00	21,28	-26,72
092_B	Herlaerstraat 4	4,5		21,85	48,00	22,45	-25,55
093_A	Herlaerstraat 5	1,5		23,41	48,00	24,20	-23,80
093_B	Herlaerstraat 5	4,5		24,70	48,00	25,41	-22,59
094_A	Herlaerstraat 6	1,5		22,09	48,00	22,91	-25,09
094_B	Herlaerstraat 6	4,5		23,24	48,00	24,05	-23,95
095_A	Herlaerstraat 7	1,5		23,37	48,00	23,80	-24,20
095_B	Herlaerstraat 7	4,5		24,73	48,00	25,08	-22,92
095_C	Herlaerstraat 7	7,5		24,81	48,00	24,99	-23,01
096_A	Herlaerstraat 7	1,5		6,09	48,00	6,92	-41,08
096_B	Herlaerstraat 7	4,5		7,03	48,00	7,89	-40,11
096_C	Herlaerstraat 7	7,5		7,35	48,00	8,21	-39,79
097_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		21,66	48,00	21,64	-26,36
097_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		22,88	48,00	22,66	-25,34
097_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		23,53	48,00	22,96	-25,04
098_A	Jan van Arkelstraat 1	1,5		23,14	48,00	23,12	-24,88
098_B	Jan van Arkelstraat 1	4,5		24,52	48,00	24,25	-23,75
098_C	Jan van Arkelstraat 1	7,5		24,56	48,00	24,11	-23,89

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
099_A	Merenborch 2-36	1,5		14,01	48,00	24,20	-23,80
099_B	Merenborch 2-36	4,5		13,54	48,00	24,09	-23,91
099_C	Merenborch 2-36	7,5		13,37	48,00	24,59	-23,41
099_D	Merenborch 2-36	10,5		14,42	48,00	25,10	-22,90
099_E	Merenborch 2-36	13,5		11,71	48,00	25,62	-22,38
099_F	Merenborch 2-36	16,5		-0,98	48,00	26,03	-21,97
100_A	Merenborch 2-36	1,5		21,17	48,00	27,26	-20,74
100_B	Merenborch 2-36	4,5		21,34	48,00	27,10	-20,90
100_C	Merenborch 2-36	7,5		21,92	48,00	27,64	-20,36
100_D	Merenborch 2-36	10,5		22,56	48,00	28,20	-19,80
100_E	Merenborch 2-36	13,5		23,18	48,00	28,74	-19,26
100_F	Merenborch 2-36	16,5		23,66	48,00	29,20	-18,80
101_A	Merenborch 2-36	1,5		23,53	48,00	26,93	-21,07
101_B	Merenborch 2-36	4,5		23,86	48,00	26,70	-21,30
101_C	Merenborch 2-36	7,5		24,59	48,00	27,34	-20,66
101_D	Merenborch 2-36	10,5		25,30	48,00	27,94	-20,06
101_E	Merenborch 2-36	13,5		26,00	48,00	28,55	-19,45
101_F	Merenborch 2-36	16,5		26,12	48,00	28,81	-19,19
102_A	Merenborch 2-36	1,5		29,64	48,00	30,22	-17,78
102_B	Merenborch 2-36	4,5		29,99	48,00	30,94	-17,06
102_C	Merenborch 2-36	7,5		30,75	48,00	31,68	-16,32
102_D	Merenborch 2-36	10,5		31,48	48,00	31,98	-16,02
102_E	Merenborch 2-36	13,5		31,91	48,00	32,40	-15,60
102_F	Merenborch 2-36	16,5		32,01	48,00	32,54	-15,46
103_A	Merenborch 2-36	1,5		24,97	48,00	23,90	-24,10
103_B	Merenborch 2-36	4,5		24,93	48,00	24,18	-23,82
103_C	Merenborch 2-36	7,5		25,59	48,00	24,88	-23,12
103_D	Merenborch 2-36	10,5		26,32	48,00	25,64	-22,36
103_E	Merenborch 2-36	13,5		27,31	48,00	26,75	-21,25
103_F	Merenborch 2-36	16,5		27,74	48,00	27,19	-20,81
104_A	Merenborch 2-36	1,5		27,66	48,00	27,58	-20,42
104_B	Merenborch 2-36	4,5		28,08	48,00	28,10	-19,90
104_C	Merenborch 2-36	7,5		28,79	48,00	28,82	-19,18
104_D	Merenborch 2-36	10,5		29,63	48,00	29,68	-18,32
104_E	Merenborch 2-36	13,5		30,38	48,00	30,42	-17,58
104_F	Merenborch 2-36	16,5		30,65	48,00	30,67	-17,33

Bijlage 6.2.3 - Reconstructietoets Korte Kerkstraat

Naam	Omschrijving	Hoogte	HW Lden in dB	Lden 2019 (incl aftrek 5 dB)	Grens- waarde Lden in dB	Lden 2030 (incl aftrek 5 dB)	Toename tov Grens- waarde Lden in dB
105_A	Rijsenborch 1-35	1,5		26,89	48,00	26,99	-21,01
105_B	Rijsenborch 1-35	4,5		27,27	48,00	27,44	-20,56
105_C	Rijsenborch 1-35	7,5		27,88	48,00	28,05	-19,95
105_D	Rijsenborch 1-35	10,5		28,56	48,00	28,74	-19,26
105_E	Rijsenborch 1-35	13,5		29,20	48,00	29,37	-18,63
105_F	Rijsenborch 1-35	16,5		29,68	48,00	29,86	-18,14
106_A	Rijsenborch 1-35	1,5		26,37	48,00	26,71	-21,29
106_B	Rijsenborch 1-35	4,5		27,12	48,00	27,83	-20,17
106_C	Rijsenborch 1-35	7,5		27,90	48,00	28,45	-19,55
106_D	Rijsenborch 1-35	10,5		28,76	48,00	29,32	-18,68
106_E	Rijsenborch 1-35	13,5		29,48	48,00	30,01	-17,99
106_F	Rijsenborch 1-35	16,5		30,03	48,00	30,58	-17,42
107_A	Rijsenborch 1-35	1,5		24,22	48,00	23,56	-24,44
107_B	Rijsenborch 1-35	4,5		24,99	48,00	24,72	-23,28
107_C	Rijsenborch 1-35	7,5		25,80	48,00	25,57	-22,43
107_D	Rijsenborch 1-35	10,5		27,18	48,00	27,11	-20,89
107_E	Rijsenborch 1-35	13,5		28,15	48,00	28,15	-19,85
107_F	Rijsenborch 1-35	16,5		28,96	48,00	28,99	-19,01
108_A	Bouwvlak met HW	1,5		25,90	48,00	26,09	-21,91
108_B	Bouwvlak met HW	4,5		27,23	48,00	27,51	-20,49
108_C	Bouwvlak met HW	7,5		27,22	48,00	27,52	-20,48
109_A	Bouwvlak met HW	1,5		26,05	48,00	26,07	-21,93
109_B	Bouwvlak met HW	4,5		26,95	48,00	26,95	-21,05
109_C	Bouwvlak met HW	7,5		26,86	48,00	26,87	-21,13
110_A	Bouwvlak met HW	1,5		9,94	48,00	10,74	-37,26
110_B	Bouwvlak met HW	4,5		12,61	48,00	13,21	-34,79
110_C	Bouwvlak met HW	7,5		16,43	48,00	16,47	-31,53

max 0,47

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \cdot \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{L_n/10} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart- verkeer (Lsl)	scheepvaart- verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
001_A	bestemming vlek A	1,5	53	53	33	33	36	37	53
001_B	bestemming vlek A	4,5	53	53	33	33	37	38	53
001_C	bestemming vlek A	7,5	53	53	33	33	41	42	53
001_D	bestemming vlek A	10,5	52	52	33	33	42	43	53
002_A	bestemming vlek A	1,5	52	52	33	33	35	36	52
002_B	bestemming vlek A	4,5	52	52	33	33	36	37	52
002_C	bestemming vlek A	7,5	52	52	33	33	42	43	52
002_D	bestemming vlek A	10,5	51	51	33	33	42	43	52
003_A	bestemming vlek A	1,5	53	53	40	40	40	41	54
003_B	bestemming vlek A	4,5	54	54	40	40	40	41	54
003_C	bestemming vlek A	7,5	54	54	40	40	41	42	54
003_D	bestemming vlek A	10,5	54	54	40	40	42	43	54
004_A	bestemming vlek A	1,5	53	53	40	40	40	41	54
004_B	bestemming vlek A	4,5	53	53	40	40	40	41	54
004_C	bestemming vlek A	7,5	54	54	40	40	42	43	54
004_D	bestemming vlek A	10,5	53	53	40	40	42	43	54
005_A	bestemming vlek A	1,5	53	53	40	40	40	41	53
005_B	bestemming vlek A	4,5	53	53	40	40	40	41	54
005_C	bestemming vlek A	7,5	53	53	40	40	42	43	54
005_D	bestemming vlek A	10,5	53	53	40	40	42	43	54
006_A	bestemming vlek A	1,5	52	52	41	41	40	41	53
006_B	bestemming vlek A	4,5	53	53	41	41	40	41	53
006_C	bestemming vlek A	7,5	53	53	41	41	41	42	54
006_D	bestemming vlek A	10,5	53	53	41	41	41	42	53
007_A	bestemming vlek A	1,5	49	49	45	45	40	41	51
007_B	bestemming vlek A	4,5	50	50	45	45	40	41	51
007_C	bestemming vlek A	7,5	50	50	45	45	40	41	52
007_D	bestemming vlek A	10,5	50	50	45	45	40	41	52
008_A	bestemming vlek A	1,5	48	48	45	45	40	41	51
008_B	bestemming vlek A	4,5	49	49	45	45	40	41	51
008_C	bestemming vlek A	7,5	49	49	45	45	41	42	51
008_D	bestemming vlek A	10,5	50	50	45	45	40	41	51
009_A	bestemming vlek A	1,5	48	48	45	45	40	41	50
009_B	bestemming vlek A	4,5	48	48	45	45	40	41	50
009_C	bestemming vlek A	7,5	49	49	45	45	40	41	51
009_D	bestemming vlek A	10,5	49	49	45	45	40	41	51
009_E	bestemming vlek A	13,5	49	49	45	45	40	41	51
010_E	bestemming vlek A	13,5	47	47	40	40	40	41	48
011_E	bestemming vlek A	13,5	46	46	40	40	40	41	48
012_A	bestemming vlek A	1,5	50	50	33	33	34	35	51
012_B	bestemming vlek A	4,5	51	51	33	33	35	36	51
012_C	bestemming vlek A	7,5	50	50	33	33	35	36	51
012_D	bestemming vlek A	10,5	50	50	33	33	42	43	51
012_E	bestemming vlek A	13,5	49	49	33	33	40	41	50
013_F	bestemming vlek A	16,5	45	45	40	40	40	41	47
014_F	bestemming vlek A	16,5	44	44	40	40	40	41	47
015_A	bestemming vlek A	1,5	51	51	33	33	34	35	51
015_B	bestemming vlek A	4,5	51	51	33	33	34	35	51
015_C	bestemming vlek A	7,5	50	50	33	33	34	35	50
015_D	bestemming vlek A	10,5	49	49	33	33	35	36	50
015_E	bestemming vlek A	13,5	49	49	33	33	39	40	49
015_F	bestemming vlek A	16,5	48	48	33	33	40	41	49
016_A	bestemming vlek A	1,5	48	48	33	33	34	35	48
016_B	bestemming vlek A	4,5	48	48	33	33	34	35	49
016_C	bestemming vlek A	7,5	48	48	33	33	34	35	48
016_D	bestemming vlek A	10,5	48	48	33	33	34	35	48
016_E	bestemming vlek A	13,5	47	47	33	33	38	39	48
016_F	bestemming vlek A	16,5	46	46	33	33	40	41	48
017_A	bestemming vlek A	1,5	35	35	40	40	20	21	41
017_B	bestemming vlek A	4,5	36	36	40	40	21	22	42
017_C	bestemming vlek A	7,5	36	36	40	40	21	22	42
017_D	bestemming vlek A	10,5	37	37	40	40	22	23	42
017_E	bestemming vlek A	13,5	37	37	40	40	39	40	44
017_F	bestemming vlek A	16,5	37	37	40	40	40	41	44

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)} \right]$$

$L^*n = L^*VL, L^*RL, L^*IL$ en/of L^*LL

$n = VL, RL, IL$ en LL

$L^*VL = 1,00L_{vl} + 0,00$

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

$L^*RL = 0,95L_{rl} - 1,40$

railverkeerslawaai

$L^*IL = 1,00L_{il} + 1,00$

industrielawaai

$L^*LL = 0,98L_{ll} + 7,03$

luchtvaartlawaai

$L^*SL = 1,00L_{sl} + 0,00$

scheepvaartlawaai

met

$L_{vl} =$ geluidsbelasting wegverkeerslawaai

$L_{rl} =$ geluidsbelasting railverkeerslawaai

$L_{il} =$ geluidsbelasting industrielawaai

$L_{ll} =$ geluidsbelasting luchtvaartlawaai

$L_{sl} =$ geluidsbelasting scheepvaartlawaai

L_{cum} omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

$L_{vl,cum} = 1,00L_{cum} + 0,00$

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

$L_{rl,cum} = 1,05L_{cum} + 1,47$

railverkeerslawaai

$L_{il,cum} = 1,00L_{cum} - 1,00$

industrielawaai

$L_{ll,cum} = 1,02L_{cum} - 7,17$

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer ($L^*VL = 1,00 \times L_{vl} + 0,00$)	scheepvaart- verkeer (Lsl)	scheepvaart- verkeer ($L^*SL = 1,00 \times L_{sl} + 0,00$)	industrie (Lil)	industrie ($L^*IL = 1,00 \times L_{il} + 1,00$)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
018_A	bestemming vlek A	1,5	37	37	40	40	21	22	42
018_B	bestemming vlek A	4,5	37	37	40	40	21	22	42
018_C	bestemming vlek A	7,5	37	37	40	40	21	22	42
018_D	bestemming vlek A	10,5	38	38	40	40	22	23	42
018_E	bestemming vlek A	13,5	38	38	40	40	39	40	44
018_F	bestemming vlek A	16,5	38	38	40	40	40	41	45
019_A	bestemming vlek A	1,5	47	47	45	45	39	40	50
019_B	bestemming vlek A	4,5	47	47	45	45	39	40	50
019_C	bestemming vlek A	7,5	48	48	45	45	39	40	50
019_D	bestemming vlek A	10,5	48	48	45	45	39	40	50
019_E	bestemming vlek A	13,5	48	48	45	45	40	41	50
019_F	bestemming vlek A	16,5	48	48	45	45	40	41	50
020_A	bestemming vlek A	1,5	47	47	45	45	39	40	50
020_B	bestemming vlek A	4,5	48	48	45	45	39	40	50
020_C	bestemming vlek A	7,5	48	48	45	45	39	40	50
020_D	bestemming vlek A	10,5	48	48	45	45	39	40	50
020_E	bestemming vlek A	13,5	49	49	45	45	40	41	51
020_F	bestemming vlek A	16,5	49	49	45	45	40	41	51
021_A	bestemming vlek B	1,5	49	49	38	38	36	37	50
021_B	bestemming vlek B	4,5	50	50	38	38	36	37	51
021_C	bestemming vlek B	7,5	51	51	38	38	35	36	51
021_D	bestemming vlek B	10,5	51	51	38	38	41	42	52
022_A	bestemming vlek B	1,5	49	49	45	45	30	31	50
022_B	bestemming vlek B	4,5	52	52	45	45	30	31	53
022_C	bestemming vlek B	7,5	53	53	45	45	27	28	53
022_D	bestemming vlek B	10,5	53	53	45	45	41	42	54
023_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	48	48	31	32	52
023_B	bestemming vlek B	4,5	53	53	48	48	31	32	55
023_C	bestemming vlek B	7,5	54	54	48	48	30	31	55
023_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	41	42	55
024_A	bestemming vlek B	1,5	51	51	48	48	40	41	53
024_B	bestemming vlek B	4,5	54	54	48	48	40	41	55
024_C	bestemming vlek B	7,5	54	54	48	48	41	42	55
024_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	41	42	56
025_A	bestemming vlek B	1,5	51	51	48	48	40	41	53
025_B	bestemming vlek B	4,5	53	53	48	48	40	41	55
025_C	bestemming vlek B	7,5	54	54	48	48	41	42	55
025_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	41	42	55
026_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	48	48	40	41	53
026_B	bestemming vlek B	4,5	53	53	48	48	40	41	54
026_C	bestemming vlek B	7,5	54	54	48	48	40	41	55
026_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	42	43	55
027_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	48	48	39	40	52
027_B	bestemming vlek B	4,5	53	53	48	48	39	40	54
027_C	bestemming vlek B	7,5	54	54	48	48	40	41	55
027_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	42	43	55
028_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	48	48	38	39	52
028_B	bestemming vlek B	4,5	53	53	48	48	38	39	54
028_C	bestemming vlek B	7,5	53	53	48	48	39	40	55
028_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	42	43	55
029_A	bestemming vlek B	1,5	47	47	48	48	35	36	51
029_B	bestemming vlek B	4,5	52	52	48	48	36	37	54
029_C	bestemming vlek B	7,5	53	53	48	48	36	37	54
029_D	bestemming vlek B	10,5	54	54	48	48	42	43	55
030_A	bestemming vlek B	1,5	48	48	45	45	36	37	50
030_B	bestemming vlek B	4,5	50	50	45	45	37	38	52
030_C	bestemming vlek B	7,5	51	51	45	45	39	40	52
030_D	bestemming vlek B	10,5	52	52	45	45	42	43	53
031_A	bestemming vlek B	1,5	49	49	38	38	--	0	49
031_B	bestemming vlek B	4,5	50	50	38	38	--	0	51
031_C	bestemming vlek B	7,5	51	51	38	38	--	0	51
031_D	bestemming vlek B	10,5	51	51	38	38	42	43	52
032_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	38	38	--	0	50
032_B	bestemming vlek B	4,5	51	51	38	38	--	0	51

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{L_n/10} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
032_C	bestemming vlek B	7,5	52	52	38	38	--	0	52
032_D	bestemming vlek B	10,5	52	52	38	38	42	43	53
033_A	bestemming vlek B	1,5	49	49	38	38	--	0	50
033_B	bestemming vlek B	4,5	51	51	38	38	--	0	51
033_C	bestemming vlek B	7,5	51	51	38	38	--	0	51
033_D	bestemming vlek B	10,5	51	51	38	38	42	43	52
034_A	bestemming vlek B	1,5	50	50	38	38	--	0	50
034_B	bestemming vlek B	4,5	51	51	38	38	--	0	51
034_C	bestemming vlek B	7,5	52	52	38	38	--	0	52
034_D	bestemming vlek B	10,5	52	52	38	38	41	42	52
035_A	bestemming vlek B	1,5	49	49	38	38	--	0	49
035_B	bestemming vlek B	4,5	50	50	38	38	--	0	50
035_C	bestemming vlek B	7,5	51	51	38	38	--	0	51
035_D	bestemming vlek B	10,5	51	51	38	38	41	42	52
036_A	bestemming vlek C	1,5	51	51	38	38	--	0	51
036_B	bestemming vlek C	4,5	51	51	38	38	--	0	52
036_C	bestemming vlek C	7,5	52	52	38	38	--	0	52
036_D	bestemming vlek C	10,5	52	52	38	38	41	42	53
037_A	bestemming vlek C	1,5	51	51	38	38	36	37	51
037_B	bestemming vlek C	4,5	51	51	38	38	36	37	52
037_C	bestemming vlek C	7,5	52	52	38	38	36	37	52
037_D	bestemming vlek C	10,5	52	52	38	38	42	43	53
038_A	bestemming vlek C	1,5	51	51	38	38	36	37	51
038_B	bestemming vlek C	4,5	51	51	38	38	36	37	52
038_C	bestemming vlek C	7,5	52	52	38	38	36	37	52
038_D	bestemming vlek C	10,5	52	52	38	38	42	43	52
039_A	bestemming vlek C	1,5	51	51	38	38	37	38	51
039_B	bestemming vlek C	4,5	51	51	38	38	36	37	51
039_C	bestemming vlek C	7,5	51	51	38	38	36	37	52
039_D	bestemming vlek C	10,5	52	52	38	38	42	43	52
040_A	bestemming vlek C	1,5	42	42	45	45	--	0	47
040_B	bestemming vlek C	4,5	49	49	45	45	--	0	50
040_C	bestemming vlek C	7,5	50	50	45	45	--	0	51
040_D	bestemming vlek C	10,5	51	51	45	45	42	43	53
041_A	bestemming vlek C	1,5	44	44	48	48	44	45	51
041_B	bestemming vlek C	4,5	53	53	48	48	44	45	55
041_C	bestemming vlek C	7,5	54	54	48	48	44	45	55
041_D	bestemming vlek C	10,5	54	54	48	48	43	44	56
042_A	bestemming vlek C	1,5	44	44	48	48	43	44	51
042_B	bestemming vlek C	4,5	53	53	48	48	43	44	55
042_C	bestemming vlek C	7,5	54	54	48	48	43	44	55
042_D	bestemming vlek C	10,5	54	54	48	48	43	44	56
043_A	bestemming vlek C	1,5	44	44	48	48	43	44	51
043_B	bestemming vlek C	4,5	53	53	48	48	43	44	55
043_C	bestemming vlek C	7,5	54	54	48	48	43	44	55
043_D	bestemming vlek C	10,5	54	54	48	48	43	44	56
044_A	bestemming vlek C	1,5	45	45	48	48	43	44	51
044_B	bestemming vlek C	4,5	53	53	48	48	43	44	55
044_C	bestemming vlek C	7,5	54	54	48	48	43	44	55
044_D	bestemming vlek C	10,5	55	55	48	48	43	44	56
045_A	bestemming vlek C	1,5	39	39	45	45	--	0	46
045_B	bestemming vlek C	4,5	47	47	45	45	--	0	49
045_C	bestemming vlek C	7,5	48	48	45	45	--	0	50
045_D	bestemming vlek C	10,5	48	48	45	45	37	38	50
046_A	bestemming vlek D	1,5	57	57	48	48	44	45	57
046_B	bestemming vlek D	4,5	59	59	48	48	44	45	59
046_C	bestemming vlek D	7,5	59	59	48	48	44	45	60
046_D	bestemming vlek D	10,5	59	59	48	48	44	45	60
047_A	bestemming vlek D	1,5	57	57	48	48	44	45	58
047_B	bestemming vlek D	4,5	60	60	48	48	44	45	60
047_C	bestemming vlek D	7,5	60	60	48	48	44	45	60
047_D	bestemming vlek D	10,5	60	60	48	48	44	45	60
048_A	bestemming vlek D	1,5	63	63	45	45	44	45	63
048_B	bestemming vlek D	4,5	64	64	45	45	44	45	64

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland



Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)} \right]$$

$L^*n =$ L^*VL, L^*RL, L^*IL en/of L^*LL
 $n =$ VL, RL, IL en LL
 $L^*VL =$ $1,00L_v + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $L^*RL =$ $0,95L_r - 1,40$ railverkeerslawaai
 $L^*IL =$ $1,00L_i + 1,00$ industriellawaai
 $L^*LL =$ $0,98L_l + 7,03$ luchtvaartlawaai
 $L^*SL =$ $1,00L_s + 0,00$ scheepvaartlawaai

met
 $L_v =$ geluidsbelasting wegverkeerslawaai
 $L_r =$ geluidsbelasting railverkeerslawaai
 $L_i =$ geluidsbelasting industriellawaai
 $L_l =$ geluidsbelasting luchtvaartlawaai
 $L_s =$ geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

$L_{vl,cum} =$ $1,00L_{cum} + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $L_{rl,cum} =$ $1,05L_{cum} + 1,47$ railverkeerslawaai
 $L_{il,cum} =$ $1,00L_{cum} - 1,00$ industriellawaai
 $L_{ll,cum} =$ $1,02L_{cum} - 7,17$ luchtvaartlawaai

			Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
Toets-punt	Adres	Hoogte	wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL = 1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart- verkeer (Lsl)	scheepvaart- verkeer (L*SL = 1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL = 1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
048_C	bestemming vlek D	7,5	64	64	45	45	44	45	64
048_D	bestemming vlek D	10,5	64	64	45	45	44	45	64
049_A	bestemming vlek D	1,5	60	60	38	38	--	0	60
049_B	bestemming vlek D	4,5	62	62	38	38	--	0	62
049_C	bestemming vlek D	7,5	62	62	38	38	--	0	62
049_D	bestemming vlek D	10,5	62	62	38	38	--	0	62
050_A	bestemming vlek D	1,5	59	59	38	38	36	37	59
050_B	bestemming vlek D	4,5	60	60	38	38	36	37	61
050_C	bestemming vlek D	7,5	61	61	38	38	36	37	61
050_D	bestemming vlek D	10,5	61	61	38	38	38	39	61
051_A	bestemming vlek D	1,5	58	58	38	38	--	0	58
051_B	bestemming vlek D	4,5	60	60	38	38	--	0	60
051_C	bestemming vlek D	7,5	60	60	38	38	--	0	60
051_D	bestemming vlek D	10,5	60	60	38	38	--	0	60
052_A	bestemming vlek D	1,5	57	57	38	38	36	37	57
052_B	bestemming vlek D	4,5	59	59	38	38	36	37	59
052_C	bestemming vlek D	7,5	59	59	38	38	36	37	59
052_D	bestemming vlek D	10,5	59	59	38	38	38	39	59
053_A	bestemming vlek D	1,5	56	56	38	38	--	0	56
053_B	bestemming vlek D	4,5	58	58	38	38	--	0	58
053_C	bestemming vlek D	7,5	58	58	38	38	--	0	58
053_D	bestemming vlek D	10,5	58	58	38	38	--	0	58
054_A	bestemming vlek D	1,5	55	55	38	38	--	0	55
054_B	bestemming vlek D	4,5	57	57	38	38	--	0	57
054_C	bestemming vlek D	7,5	57	57	38	38	--	0	57
054_D	bestemming vlek D	10,5	58	58	38	38	--	0	58
055_A	bestemming vlek D	1,5	55	55	38	38	--	0	55
055_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	38	38	--	0	56
055_C	bestemming vlek D	7,5	57	57	38	38	--	0	57
055_D	bestemming vlek D	10,5	57	57	38	38	--	0	57
056_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	38	38	36	37	54
056_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	38	38	36	37	56
056_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	38	38	36	37	56
056_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	38	38	37	38	56
057_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	38	38	36	37	54
057_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	38	38	36	37	55
057_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	38	38	36	37	56
057_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	38	38	37	38	56
058_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	38	38	36	37	54
058_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	38	38	36	37	55
058_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	38	38	36	37	55
058_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	38	38	37	38	56
059_A	bestemming vlek D	1,5	53	53	38	38	36	37	53
059_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	38	38	36	37	54
059_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	38	38	36	37	55
059_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	38	38	37	38	55
060_A	bestemming vlek D	1,5	53	53	38	38	35	36	53
060_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	38	38	36	37	54
060_C	bestemming vlek D	7,5	54	54	38	38	36	37	54
060_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	38	38	37	38	55
061_A	bestemming vlek D	1,5	52	52	38	38	35	36	52
061_B	bestemming vlek D	4,5	53	53	38	38	36	37	53
061_C	bestemming vlek D	7,5	54	54	38	38	35	36	54
061_D	bestemming vlek D	10,5	54	54	38	38	37	38	54
062_A	bestemming vlek D	1,5	52	52	38	38	36	37	52
062_B	bestemming vlek D	4,5	53	53	38	38	36	37	53
062_C	bestemming vlek D	7,5	53	53	38	38	35	36	53
062_D	bestemming vlek D	10,5	54	54	38	38	37	38	54
063_A	bestemming vlek D	1,5	51	51	38	38	36	37	52
063_B	bestemming vlek D	4,5	52	52	38	38	36	37	53
063_C	bestemming vlek D	7,5	53	53	38	38	35	36	53
063_D	bestemming vlek D	10,5	53	53	38	38	37	38	54
064_A	bestemming vlek D	1,5	52	52	38	38	36	37	52
064_B	bestemming vlek D	4,5	52	52	38	38	36	37	53

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log [\sum_{n=1}^{10} (L^n/n/10)]$$

Lⁿ = L^{*VL}, L^{*RL}, L^{*IL} en/of L^{*LL}

n= VL, RL, IL en LL

L^{*VL} = 1,00L_{vi} + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L^{*RL} = 0,95L_{rl} - 1,40

railverkeerslawaai

L^{*IL} = 1,00L_{li} + 1,00

industrielawaai

L^{*LL} = 0,98L_{li} + 7,03

luchtvaartlawaai

L^{*SL} = 1,00L_{sl} + 0,00

scheepvaartlawaai

met

L_{vi} = geluidsbelasting wegverkeerslawaai

L_{rl} = geluidsbelasting railverkeerslawaai

L_{li} = geluidsbelasting industrielawaai

L_{li} = geluidsbelasting luchtvaartlawaai

L_{sl} = geluidsbelasting scheepvaartlawaai

L_{cum} omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

L_{vi,cum} = 1,00L_{cum} + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L_{rl,cum} = 1,05L_{cum} + 1,47

railverkeerslawaai

L_{li,cum} = 1,00L_{cum} - 1,00

industrielawaai

L_{li,cum} = 1,02L_{cum} - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (L _{vi})	wegverkeer (L ^{*VL} = 1,00 x L _{vi} +0,00)	scheepvaart-verkeer (L _{sl})	scheepvaart-verkeer (L ^{*SL} = 1,00 x L _{sl} +0,00)	industrie (L _{li})	industrie (L ^{*IL} = 1,00 x L _{li} +1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
064_C	bestemming vlek D	7,5	53	53	38	38	35	36	53
064_D	bestemming vlek D	10,5	53	53	38	38	37	38	53
065_A	bestemming vlek D	1,5	51	51	38	38	36	37	52
065_B	bestemming vlek D	4,5	52	52	38	38	36	37	52
065_C	bestemming vlek D	7,5	53	53	38	38	35	36	53
065_D	bestemming vlek D	10,5	53	53	38	38	37	38	53
066_A	bestemming vlek D	1,5	51	51	38	38	36	37	52
066_B	bestemming vlek D	4,5	52	52	38	38	36	37	52
066_C	bestemming vlek D	7,5	52	52	38	38	35	36	53
066_D	bestemming vlek D	10,5	53	53	38	38	37	38	53
067_A	bestemming vlek D	1,5	51	51	38	38	36	37	52
067_B	bestemming vlek D	4,5	52	52	38	38	36	37	52
067_C	bestemming vlek D	7,5	52	52	38	38	35	36	53
067_D	bestemming vlek D	10,5	53	53	38	38	37	38	53
068_A	bestemming vlek D	1,5	42	42	45	45	28	29	47
068_B	bestemming vlek D	4,5	46	46	45	45	28	29	49
068_C	bestemming vlek D	7,5	47	47	45	45	29	30	49
068_D	bestemming vlek D	10,5	47	47	45	45	32	33	50
069_A	bestemming vlek D	1,5	50	50	48	48	43	44	53
069_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	48	48	43	44	55
069_C	bestemming vlek D	7,5	54	54	48	48	43	44	56
069_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
070_A	bestemming vlek D	1,5	52	52	48	48	43	44	54
070_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	48	48	43	44	55
070_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
070_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
071_A	bestemming vlek D	1,5	52	52	48	48	43	44	54
071_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	48	48	43	44	55
071_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
071_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
072_A	bestemming vlek D	1,5	53	53	48	48	43	44	54
072_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	48	48	43	44	56
072_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
072_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
073_A	bestemming vlek D	1,5	53	53	48	48	43	44	55
073_B	bestemming vlek D	4,5	54	54	48	48	43	44	56
073_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
073_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
074_A	bestemming vlek D	1,5	53	53	48	48	43	44	55
074_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	48	48	43	44	56
074_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
074_D	bestemming vlek D	10,5	55	55	48	48	43	44	56
075_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	48	48	43	44	55
075_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	48	48	43	44	56
075_C	bestemming vlek D	7,5	55	55	48	48	43	44	56
075_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	48	48	43	44	57
076_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	48	48	43	44	55
076_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	48	48	43	44	56
076_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	48	48	43	44	57
076_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	48	48	43	44	57
077_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	48	48	43	44	55
077_B	bestemming vlek D	4,5	55	55	48	48	43	44	56
077_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	48	48	43	44	57
077_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	48	48	43	44	57
078_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	48	48	43	44	56
078_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	48	48	43	44	57
078_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	48	48	43	44	57
078_D	bestemming vlek D	10,5	56	56	48	48	43	44	57
079_A	bestemming vlek D	1,5	54	54	48	48	44	45	56
079_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	48	48	44	45	57
079_C	bestemming vlek D	7,5	56	56	48	48	43	44	57
079_D	bestemming vlek D	10,5	57	57	48	48	44	45	57
080_A	bestemming vlek D	1,5	55	55	48	48	44	45	56
080_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	48	48	44	45	57

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland



Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^{10} (L^n/n/10) \right]$$

$L^n =$ L^*VL, L^*RL, L^*IL en/of L^*LL
 $n =$ VL, RL, IL en LL
 $L^*VL =$ 1,00Lvl + 0,00 verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $L^*RL =$ 0,95Lrl - 1,40 railverkeerslawaai
 $L^*IL =$ 1,00Lil + 1,00 industrielawaai
 $L^*LL =$ 0,98Lli + 7,03 luchtvaartlawaai
 $L^*SL =$ 1,00Lsl + 0,00 scheepvaartlawaai

met
 $Lvl =$ geluidsbelasting wegverkeerslawaai
 $Lrl =$ geluidsbelasting railverkeerslawaai
 $Lil =$ geluidsbelasting industrielawaai
 $Lli =$ geluidsbelasting luchtvaartlawaai
 $Lsl =$ geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

$Lvl,cum =$ 1,00Lcum + 0,00 verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $Lrl,cum =$ 1,05Lcum + 1,47 railverkeerslawaai
 $Lil,cum =$ 1,00Lcum - 1,00 industrielawaai
 $Lli,cum =$ 1,02Lcum - 7,17 luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL = 1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL = 1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL = 1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
080_C	bestemming vlek D	7,5	57	57	48	48	44	45	57
080_D	bestemming vlek D	10,5	57	57	48	48	44	45	58
081_A	bestemming vlek D	1,5	55	55	48	48	44	45	56
081_B	bestemming vlek D	4,5	56	56	48	48	44	45	57
081_C	bestemming vlek D	7,5	57	57	48	48	44	45	58
081_D	bestemming vlek D	10,5	57	57	48	48	44	45	58
082_A	bestemming vlek D	1,5	55	55	48	48	44	45	56
082_B	bestemming vlek D	4,5	57	57	48	48	44	45	58
082_C	bestemming vlek D	7,5	57	57	48	48	44	45	58
082_D	bestemming vlek D	10,5	57	57	48	48	44	45	58
083_A	bestemming vlek D	1,5	56	56	48	48	44	45	57
083_B	bestemming vlek D	4,5	57	57	48	48	44	45	58
083_C	bestemming vlek D	7,5	58	58	48	48	44	45	58
083_D	bestemming vlek D	10,5	58	58	48	48	44	45	58
084_A	bestemming vlek D	1,5	56	56	48	48	44	45	57
084_B	bestemming vlek D	4,5	58	58	48	48	44	45	58
084_C	bestemming vlek D	7,5	58	58	48	48	44	45	59
084_D	bestemming vlek D	10,5	58	58	48	48	44	45	59
085_A	bestemming vlek D	1,5	56	56	48	48	44	45	57
085_B	bestemming vlek D	4,5	58	58	48	48	44	45	59
085_C	bestemming vlek D	7,5	59	59	48	48	44	45	59
085_D	bestemming vlek D	10,5	59	59	48	48	44	45	59
086_A	bestemming vlek E	1,5	60	60	45	45	34	35	60
086_B	bestemming vlek E	4,5	61	61	45	45	31	32	61
086_C	bestemming vlek E	7,5	61	61	45	45	28	29	61
086_D	bestemming vlek E	10,5	61	61	45	45	28	29	61
086_E	bestemming vlek E	13,5	60	60	45	45	29	30	61
086_F	bestemming vlek E	16,5	60	60	45	45	33	34	60
087_A	bestemming vlek E	1,5	59	59	45	45	30	31	59
087_B	bestemming vlek E	4,5	60	60	45	45	30	31	60
087_C	bestemming vlek E	7,5	60	60	45	45	28	29	60
087_D	bestemming vlek E	10,5	60	60	45	45	29	30	60
087_E	bestemming vlek E	13,5	60	60	45	45	29	30	60
087_F	bestemming vlek E	16,5	59	59	45	45	33	34	60
088_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
088_B	bestemming vlek E	4,5	58	58	49	49	46	47	59
088_C	bestemming vlek E	7,5	58	58	49	49	46	47	59
088_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	47	48	58
088_E	bestemming vlek E	13,5	57	57	49	49	47	48	58
088_F	bestemming vlek E	16,5	57	57	49	49	47	48	58
089_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
089_B	bestemming vlek E	4,5	58	58	49	49	46	47	59
089_C	bestemming vlek E	7,5	58	58	49	49	46	47	58
089_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	47	48	58
089_E	bestemming vlek E	13,5	57	57	49	49	47	48	58
089_F	bestemming vlek E	16,5	57	57	49	49	48	49	58
090_F	bestemming vlek E	16,5	53	53	45	45	48	49	55
091_F	bestemming vlek E	16,5	54	54	45	45	48	49	56
092_A	bestemming vlek E	1,5	61	61	39	39	37	38	62
092_B	bestemming vlek E	4,5	61	61	39	39	37	38	61
092_C	bestemming vlek E	7,5	61	61	39	39	38	39	61
092_D	bestemming vlek E	10,5	60	60	39	39	38	39	60
092_E	bestemming vlek E	13,5	60	60	39	39	39	40	60
092_F	bestemming vlek E	16,5	60	60	39	39	39	40	60
093_A	bestemming vlek E	1,5	62	62	39	39	37	38	62
093_B	bestemming vlek E	4,5	62	62	39	39	37	38	62
093_C	bestemming vlek E	7,5	61	61	39	39	37	38	61
093_D	bestemming vlek E	10,5	61	61	39	39	37	38	61
093_E	bestemming vlek E	13,5	61	61	39	39	37	38	61
093_F	bestemming vlek E	16,5	61	61	39	39	38	39	61
094_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
094_B	bestemming vlek E	4,5	58	58	49	49	46	47	59
094_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
094_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	47	48	58

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^{10} 10^{(L^*n/10)} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
095_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
095_B	bestemming vlek E	4,5	58	58	49	49	47	48	59
095_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
095_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	47	48	58
096_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
096_B	bestemming vlek E	4,5	58	58	49	49	47	48	58
096_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
096_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	47	48	58
097_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	59
097_B	bestemming vlek E	4,5	57	57	49	49	47	48	58
097_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
097_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	48	49	58
098_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	58
098_B	bestemming vlek E	4,5	57	57	49	49	47	48	58
098_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
098_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	48	49	58
099_A	bestemming vlek E	1,5	58	58	49	49	46	47	58
099_B	bestemming vlek E	4,5	57	57	49	49	47	48	58
099_C	bestemming vlek E	7,5	57	57	49	49	47	48	58
099_D	bestemming vlek E	10,5	57	57	49	49	48	49	58
100_A	bestemming vlek E	1,5	53	53	45	45	45	46	54
100_B	bestemming vlek E	4,5	53	53	45	45	46	47	55
100_C	bestemming vlek E	7,5	53	53	45	45	47	48	55
100_D	bestemming vlek E	10,5	53	53	45	45	48	49	55
101_A	bestemming vlek E	1,5	52	52	45	45	43	44	54
101_B	bestemming vlek E	4,5	53	53	45	45	45	46	54
101_C	bestemming vlek E	7,5	53	53	45	45	46	47	55
101_D	bestemming vlek E	10,5	53	53	45	45	47	48	55
102_A	bestemming vlek E	1,5	52	52	45	45	41	42	53
102_B	bestemming vlek E	4,5	53	53	45	45	42	43	54
102_C	bestemming vlek E	7,5	53	53	45	45	44	45	54
102_D	bestemming vlek E	10,5	53	53	45	45	47	48	55
103_A	bestemming vlek E	1,5	54	54	45	45	41	42	55
103_B	bestemming vlek E	4,5	53	53	45	45	42	43	54
103_C	bestemming vlek E	7,5	52	52	45	45	43	44	54
103_D	bestemming vlek E	10,5	52	52	45	45	47	48	54
104_A	bestemming vlek E	1,5	60	60	39	39	37	38	60
104_B	bestemming vlek E	4,5	59	59	39	39	38	39	59
104_C	bestemming vlek E	7,5	58	58	39	39	41	42	58
104_D	bestemming vlek E	10,5	58	58	39	39	41	42	58
105_A	bestemming vlek E	1,5	60	60	39	39	36	37	61
105_B	bestemming vlek E	4,5	59	59	39	39	38	39	59
105_C	bestemming vlek E	7,5	59	59	39	39	41	42	59
105_D	bestemming vlek E	10,5	58	58	39	39	40	41	58
106_A	bestemming vlek E	1,5	61	61	39	39	36	37	61
106_B	bestemming vlek E	4,5	60	60	39	39	38	39	60
106_C	bestemming vlek E	7,5	59	59	39	39	41	42	59
106_D	bestemming vlek E	10,5	59	59	39	39	40	41	59
107_A	bestemming vlek E	1,5	61	61	39	39	37	38	61
107_B	bestemming vlek E	4,5	60	60	39	39	38	39	60
107_C	bestemming vlek E	7,5	60	60	39	39	40	41	60
107_D	bestemming vlek E	10,5	59	59	39	39	40	41	59
108_A	bestemming vlek E	1,5	61	61	39	39	37	38	61
108_B	bestemming vlek E	4,5	60	60	39	39	38	39	60
108_C	bestemming vlek E	7,5	60	60	39	39	39	40	60
108_D	bestemming vlek E	10,5	60	60	39	39	40	41	60
109_A	bestemming vlek E	1,5	61	61	39	39	37	38	61
109_B	bestemming vlek E	4,5	61	61	39	39	38	39	61
109_C	bestemming vlek E	7,5	60	60	39	39	39	40	60
109_D	bestemming vlek E	10,5	60	60	39	39	40	41	60
110_A	bestemming vlek F	1,5	55	55	45	45	41	42	55
110_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	45	45	43	44	56
110_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	45	45	43	44	56
110_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	45	45	41	42	56

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{L_n/10} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

			Geluidsbelasting per bronsoort							
Toets-punt	Adres	Hoogte	wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	cumulatie Lvl,cum	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]	
111_A	bestemming vlek F	1,5	53	53	45	45	40	41	54	
111_B	bestemming vlek F	4,5	54	54	45	45	41	42	54	
111_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	45	45	42	43	55	
111_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	45	45	40	41	54	
112_A	bestemming vlek F	1,5	54	54	45	45	36	37	55	
112_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	45	45	37	38	55	
112_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	45	45	38	39	55	
112_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	45	45	43	44	56	
113_A	bestemming vlek F	1,5	55	55	45	45	34	35	55	
113_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	45	45	36	37	56	
113_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	45	45	36	37	56	
113_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	45	45	39	40	56	
114_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	46	47	58	
114_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	49	49	48	49	58	
114_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	48	49	58	
114_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	49	49	49	50	58	
115_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
115_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	49	49	48	49	58	
115_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	48	49	58	
115_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	49	49	49	50	58	
116_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
116_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	49	49	48	49	58	
116_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	48	49	58	
116_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	49	49	49	50	57	
117_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
117_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	49	49	48	49	58	
117_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	48	49	57	
117_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	49	49	49	50	57	
118_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
118_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	49	49	48	49	58	
118_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	48	49	57	
118_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	49	49	49	50	57	
119_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
119_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	49	49	48	49	58	
119_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	49	50	57	
119_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	49	49	49	50	57	
120_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	49	49	47	48	58	
120_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	49	49	48	49	58	
120_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	49	49	49	50	57	
120_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	49	49	49	50	57	
121_A	bestemming vlek F	1,5	57	57	50	50	47	48	58	
121_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	50	50	48	49	58	
121_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	49	50	57	
121_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	50	50	50	51	57	
122_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	47	48	58	
122_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	50	50	48	49	58	
122_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	49	50	57	
122_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	50	50	50	51	57	
123_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	47	48	58	
123_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	50	50	49	50	58	
123_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	49	50	57	
123_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	50	50	50	51	57	
124_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	48	49	58	
124_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	50	50	49	50	58	
124_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	49	50	57	
124_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	50	50	50	51	57	
125_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	48	49	58	
125_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	50	50	49	50	57	
125_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	50	51	57	
125_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	50	50	50	51	57	
126_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	48	49	58	
126_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	50	50	49	50	57	
126_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	50	50	50	51	57	
126_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	50	50	50	51	57	

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland



Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log [\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)}]$$

$L^*n =$ L^*VL, L^*RL, L^*IL en/of L^*LL
 $n =$ VL, RL, IL en LL
 $L^*VL =$ $1,00L_v + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $L^*RL =$ $0,95L_{rl} - 1,40$ railverkeerslawaai
 $L^*IL =$ $1,00L_{il} + 1,00$ industrielawaai
 $L^*LL =$ $0,98L_{ll} + 7,03$ luchtvaartlawaai
 $L^*SL =$ $1,00L_{sl} + 0,00$ scheepvaartlawaai

met

$L_v =$ geluidsbelasting wegverkeerslawaai
 $L_{rl} =$ geluidsbelasting railverkeerslawaai
 $L_{il} =$ geluidsbelasting industrielawaai
 $L_{ll} =$ geluidsbelasting luchtvaartlawaai
 $L_{sl} =$ geluidsbelasting scheepvaartlawaai

L_{cum} omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

$L_v, cum =$ $1,00L_{cum} + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)
 $L_{rl}, cum =$ $1,05L_{cum} + 1,47$ railverkeerslawaai
 $L_{il}, cum =$ $1,00L_{cum} - 1,00$ industrielawaai
 $L_{ll}, cum =$ $1,02L_{cum} - 7,17$ luchtvaartlawaai

			Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
Toets-punt	Adres	Hoogte	wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL = 1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart- verkeer (Lsl)	scheepvaart- verkeer (L*SL = 1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL = 1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
127_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	48	49	58
127_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	50	50	49	50	57
127_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	50	50	50	51	57
127_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	50	50	51	52	57
128_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	50	50	48	49	58
128_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	50	50	49	50	57
128_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	50	50	50	51	57
128_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	50	50	51	52	57
129_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	51	51	48	49	58
129_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	51	51	49	50	57
129_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	51	51	50	51	57
129_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	51	51	51	52	57
130_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	51	51	49	50	58
130_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	51	51	50	51	57
130_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	51	51	50	51	57
130_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	51	51	51	52	57
131_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	51	51	49	50	58
131_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	51	51	50	51	57
131_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	51	51	50	51	57
131_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	51	51	51	52	57
132_A	bestemming vlek F	1,5	56	56	51	51	49	50	58
132_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	51	51	50	51	57
132_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	51	51	51	52	57
132_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	51	51	51	52	57
133_A	bestemming vlek F	1,5	49	49	48	48	47	48	53
133_B	bestemming vlek F	4,5	49	49	48	48	48	49	54
133_C	bestemming vlek F	7,5	49	49	48	48	49	50	54
133_D	bestemming vlek F	10,5	48	48	48	48	50	51	54
134_A	bestemming vlek F	1,5	47	47	48	48	45	46	52
134_B	bestemming vlek F	4,5	47	47	48	48	46	47	52
134_C	bestemming vlek F	7,5	47	47	48	48	47	48	53
134_D	bestemming vlek F	10,5	47	47	48	48	49	50	53
135_A	bestemming vlek F	1,5	49	49	48	48	43	44	52
135_B	bestemming vlek F	4,5	49	49	48	48	43	44	52
135_C	bestemming vlek F	7,5	48	48	48	48	44	45	52
135_D	bestemming vlek F	10,5	48	48	48	48	48	49	53
136_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	41	41	40	41	59
136_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	41	41	41	42	56
136_C	bestemming vlek F	7,5	53	53	41	41	39	40	54
136_D	bestemming vlek F	10,5	52	52	41	41	42	43	53
137_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	41	41	40	41	59
137_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	41	41	40	41	56
137_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	41	41	39	40	54
137_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	41	41	41	42	53
138_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	41	41	40	41	59
138_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	41	41	40	41	56
138_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	41	41	39	40	54
138_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	41	41	42	43	53
139_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	41	41	39	40	59
139_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	41	41	40	41	56
139_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	41	41	38	39	54
139_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	41	41	41	42	53
140_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	40	40	39	40	59
140_B	bestemming vlek F	4,5	55	55	40	40	40	41	56
140_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	39	40	54
140_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	40	40	41	42	53
141_A	bestemming vlek F	1,5	58	58	40	40	39	40	59
141_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56
141_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	39	40	54
141_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	40	40	41	42	54
142_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59
142_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56
142_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	39	40	54
142_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	40	40	41	42	54

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

			Geluidsbelasting per bronsoort							
Toets-punt	Adres	Hoogte	wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	cumulatie Lvl,cum	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]	
143_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59	
143_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56	
143_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	40	41	55	
143_D	bestemming vlek F	10,5	53	53	40	40	41	42	54	
144_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	39	40	59	
144_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56	
144_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	41	42	55	
144_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	40	40	41	42	54	
145_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59	
145_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56	
145_C	bestemming vlek F	7,5	54	54	40	40	40	41	55	
145_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	40	40	41	42	54	
146_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59	
146_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	39	40	56	
146_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	40	40	40	41	55	
146_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	40	40	41	42	54	
147_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59	
147_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56	
147_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	40	40	40	41	55	
147_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	40	40	41	42	55	
148_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	40	40	38	39	59	
148_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	40	40	40	41	56	
148_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	40	40	40	41	55	
148_D	bestemming vlek F	10,5	54	54	40	40	41	42	55	
149_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	38	39	59	
149_B	bestemming vlek F	4,5	56	56	39	39	39	40	57	
149_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	39	39	39	40	55	
149_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	39	39	41	42	55	
150_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	38	39	59	
150_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	39	39	39	40	57	
150_C	bestemming vlek F	7,5	55	55	39	39	39	40	56	
150_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	39	39	41	42	55	
151_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	38	39	59	
151_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	39	39	39	40	57	
151_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	39	39	39	40	56	
151_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	39	39	40	41	55	
152_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	37	38	59	
152_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	39	39	38	39	57	
152_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	39	39	38	39	56	
152_D	bestemming vlek F	10,5	55	55	39	39	40	41	56	
153_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	37	38	59	
153_B	bestemming vlek F	4,5	57	57	39	39	38	39	57	
153_C	bestemming vlek F	7,5	56	56	39	39	38	39	56	
153_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	39	39	40	41	56	
154_A	bestemming vlek F	1,5	59	59	39	39	37	38	60	
154_B	bestemming vlek F	4,5	58	58	39	39	38	39	58	
154_C	bestemming vlek F	7,5	57	57	39	39	39	40	57	
154_D	bestemming vlek F	10,5	56	56	39	39	40	41	56	
155_A	bestemming vlek G	1,5	49	49	45	45	44	45	52	
155_B	bestemming vlek G	4,5	49	49	45	45	45	46	52	
155_C	bestemming vlek G	7,5	48	48	45	45	46	47	52	
155_D	bestemming vlek G	10,5	47	47	45	45	45	46	51	
156_A	bestemming vlek G	1,5	47	47	45	45	43	44	50	
156_B	bestemming vlek G	4,5	47	47	45	45	44	45	51	
156_C	bestemming vlek G	7,5	47	47	45	45	45	46	51	
156_D	bestemming vlek G	10,5	47	47	45	45	46	47	51	
157_A	bestemming vlek G	1,5	51	51	48	48	44	45	53	
157_B	bestemming vlek G	4,5	51	51	48	48	45	46	53	
157_C	bestemming vlek G	7,5	50	50	48	48	46	47	54	
157_D	bestemming vlek G	10,5	50	50	48	48	47	48	54	
158_A	bestemming vlek G	1,5	56	56	51	51	49	50	58	
158_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	50	51	57	
158_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	51	52	57	
158_D	bestemming vlek G	10,5	53	53	51	51	52	53	57	

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
159_A	bestemming vlek G	1,5	56	56	51	51	49	50	58
159_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	51	51	50	51	57
159_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	51	52	57
159_D	bestemming vlek G	10,5	53	53	51	51	52	53	57
160_A	bestemming vlek G	1,5	56	56	51	51	50	51	58
160_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
160_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	51	52	57
160_D	bestemming vlek G	10,5	53	53	51	51	52	53	57
161_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
161_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
161_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
161_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	52	53	57
162_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
162_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
162_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
162_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
163_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
163_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
163_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
163_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
164_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
164_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
164_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
164_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
165_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
165_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
165_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
165_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
166_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
166_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
166_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
166_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
167_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
167_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
167_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
167_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
168_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
168_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	52	53	58
168_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	52	53	57
168_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
169_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
169_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	52	53	58
169_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
169_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
170_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
170_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	52	53	58
170_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
170_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
171_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
171_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	52	53	58
171_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
171_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
172_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	50	51	59
172_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	52	53	58
172_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
172_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
173_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	42	43	58
173_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	42	43	55
173_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	41	42	53
173_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	41	41	44	45	52
174_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	42	43	58
174_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	55
174_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	40	41	53
174_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	41	41	44	45	53

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland


Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{(L^*n/10)} \right]$$

L*n = L*VL, L*RL, L*IL en/of L*LL

n= VL, RL, IL en LL

L*VL= 1,00Lvl + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

L*RL= 0,95Lrl - 1,40

railverkeerslawaai

L*IL= 1,00Lil + 1,00

industrielawaai

L*LL= 0,98Lll + 7,03

luchtvaartlawaai

L*SL= 1,00Lsl + 0,00

scheepvaartlawaai

met

Lvl= geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Lrl= geluidsbelasting railverkeerslawaai

Lil= geluidsbelasting industrielawaai

Lll= geluidsbelasting luchtvaartlawaai

Lsl= geluidsbelasting scheepvaartlawaai

Lcum omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

Lvl,cum= 1,00Lcum + 0,00

verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

Lrl,cum= 1,05Lcum + 1,47

railverkeerslawaai

Lil,cum= 1,00Lcum - 1,00

industrielawaai

Lll,cum= 1,02Lcum - 7,17

luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL =1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart-verkeer (Lsl)	scheepvaart-verkeer (L*SL =1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL =1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
175_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	42	43	58
175_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	55
175_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	40	41	53
175_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	41	41	43	44	52
176_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	42	43	58
176_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	55
176_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
176_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	41	41	43	44	52
177_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	42	43	58
177_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	40	41	55
177_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
177_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	41	41	43	44	52
178_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
178_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	40	41	55
178_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
178_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	52
179_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
179_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	40	41	55
179_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
179_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	52
180_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
180_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	40	41	55
180_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
180_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
181_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
181_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	40	41	55
181_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	53
181_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
182_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
182_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	55
182_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	54
182_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
183_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	40	41	58
183_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	55
183_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	54
183_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
184_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	40	41	58
184_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	56
184_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	54
184_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
185_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	58
185_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	56
185_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	54
185_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
186_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	41	41	41	42	59
186_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	41	41	41	42	56
186_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	41	41	39	40	54
186_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	41	41	42	43	53
187_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	49	50	59
187_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
187_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
187_D	bestemming vlek G	10,5	52	52	51	51	53	54	57
187_E	bestemming vlek G	13,5	51	51	51	51	54	55	57
188_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	49	50	59
188_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	51	51	51	52	58
188_C	bestemming vlek G	7,5	53	53	51	51	53	54	58
188_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	51	51	53	54	57
188_E	bestemming vlek G	13,5	50	50	51	51	54	55	57
189_A	bestemming vlek G	1,5	57	57	51	51	49	50	59
189_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	51	51	52	53	58
189_C	bestemming vlek G	7,5	52	52	51	51	53	54	57
189_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	51	51	53	54	57
189_E	bestemming vlek G	13,5	50	50	51	51	54	55	57
190_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	48	48	48	49	59

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidsbelastingen Lvl,cum ter plaatse van bestemmingsgrenzen BP Sluiseiland



Energetische sommatie geluidsbelastingsoorten genormeerd op verkeerslawaai.

$$L_{cum} = 10 \log \left[\sum_{n=1}^N 10^{L_n/10} \right]$$

$L^*n = L^*VL, L^*RL, L^*IL$ en/of L^*LL

$n = VL, RL, IL$ en LL

$L^*VL = 1,00L_{vl} + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

$L^*RL = 0,95L_{rl} - 1,40$ railverkeerslawaai

$L^*IL = 1,00L_{il} + 1,00$ industrielawaai

$L^*LL = 0,98L_{ll} + 7,03$ luchtvaartlawaai

$L^*SL = 1,00L_{sl} + 0,00$ scheepvaartlawaai

met

$L_{vl} =$ geluidsbelasting wegverkeerslawaai

$L_{rl} =$ geluidsbelasting railverkeerslawaai

$L_{il} =$ geluidsbelasting industrielawaai

$L_{ll} =$ geluidsbelasting luchtvaartlawaai

$L_{sl} =$ geluidsbelasting scheepvaartlawaai

L_{cum} omrekening naar de bronsoort waarvoor een beoordeling plaatsvindt.

$L_{vl,cum} = 1,00L_{cum} + 0,00$ verkeerslawaai (waarden zonder toepassing aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder)

$L_{rl,cum} = 1,05L_{cum} + 1,47$ railverkeerslawaai

$L_{il,cum} = 1,00L_{cum} - 1,00$ industrielawaai

$L_{ll,cum} = 1,02L_{cum} - 7,17$ luchtvaartlawaai

Toets-punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting per bronsoort						cumulatie Lvl,cum
			wegverkeer (Lvl)	wegverkeer (L*VL = 1,00 x Lvl+0,00)	scheepvaart- verkeer (Lsl)	scheepvaart- verkeer (L*SL = 1,00 x Lsl+0,00)	industrie (Lil)	industrie (L*IL = 1,00 x Lil+1,00)	
Naam	Omschrijving	[m]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Lden [dB]	Letm [dB(A)]	Letm [dB(A)]	Lden [dB]
190_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	48	48	51	52	57
190_C	bestemming vlek G	7,5	50	50	48	48	52	53	56
190_D	bestemming vlek G	10,5	48	48	48	48	52	53	55
190_E	bestemming vlek G	13,5	46	46	48	48	53	54	56
191_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	48	48	48	49	59
191_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	48	48	50	51	56
191_C	bestemming vlek G	7,5	51	51	48	48	51	52	55
191_D	bestemming vlek G	10,5	49	49	48	48	51	52	55
191_E	bestemming vlek G	13,5	46	46	48	48	52	53	55
192_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	45	45	47	48	59
192_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	45	45	50	51	56
192_C	bestemming vlek G	7,5	51	51	45	45	51	52	55
192_D	bestemming vlek G	10,5	49	49	45	45	51	52	54
192_E	bestemming vlek G	13,5	46	46	45	45	52	53	54
193_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	34	34	42	43	58
193_B	bestemming vlek G	4,5	54	54	34	34	43	44	55
193_C	bestemming vlek G	7,5	52	52	34	34	44	45	53
193_D	bestemming vlek G	10,5	50	50	34	34	43	44	51
193_E	bestemming vlek G	13,5	49	49	34	34	43	44	50
194_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	34	34	42	43	58
194_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	34	34	43	44	55
194_C	bestemming vlek G	7,5	52	52	34	34	42	43	53
194_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	34	34	42	43	51
194_E	bestemming vlek G	13,5	50	50	34	34	42	43	51
195_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	34	34	42	43	58
195_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	34	34	43	44	55
195_C	bestemming vlek G	7,5	52	52	34	34	42	43	53
195_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	34	34	42	43	52
195_E	bestemming vlek G	13,5	50	50	34	34	42	43	51
196_A	bestemming vlek G	1,5	58	58	34	34	42	43	58
196_B	bestemming vlek G	4,5	55	55	34	34	43	44	55
196_C	bestemming vlek G	7,5	52	52	34	34	42	43	53
196_D	bestemming vlek G	10,5	51	51	34	34	41	42	52
196_E	bestemming vlek G	13,5	50	50	34	34	43	44	51
6e verdieping									
013_A	bestemming vlek A	19,5	49	49	40	40	40	41	50
014_A	bestemming vlek A	19,5	48	48	40	40	40	41	49
015_A	bestemming vlek A	19,5	47	47	33	33	40	41	48
016_A	bestemming vlek A	19,5	46	46	33	33	40	41	47
017_A	bestemming vlek A	19,5	37	37	40	40	40	41	44
018_A	bestemming vlek A	19,5	38	38	40	40	40	41	45
019_A	bestemming vlek A	19,5	48	48	45	45	40	41	51
020_A	bestemming vlek A	19,5	49	49	45	45	40	41	51
086_A	bestemming vlek E	19,5	60	60	45	45	47	48	60
087_A	bestemming vlek E	19,5	59	59	45	45	48	49	60
088_A	bestemming vlek E	19,5	57	57	49	49	48	49	58
089_A	bestemming vlek E	19,5	57	57	49	49	48	49	58
090_A	bestemming vlek E	19,5	54	54	45	45	48	49	56
091_A	bestemming vlek E	19,5	55	55	45	45	48	49	56
092_A	bestemming vlek E	19,5	60	60	39	39	48	49	60
093_A	bestemming vlek E	19,5	60	60	39	39	47	48	61

KuiperCompagnons B.V.

kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

Bezoekadres

Van Nelle Ontwerpfabriek
Gebouw Thee, ingang 4
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam

Postadres

Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

KUIPER
COMPAGNONS

