ZOETERMEER

Bestemmingsplan Innovatiefabriek

AKOESTISCH ONDERZOEK

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Zoetermeer

Bestemmingsplan Innovatiefabriek

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

110507.17787.01

projectleider:

ir. R.A. Sips

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp
ing. J. Lauf

planstatus

datum:

Concept: 30-05-2013
Concept 2: 26-09-2013
21-11-2013

opdrachtgever:

Stichting Kenniseconomie en Innovatie Zoetermeer

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

aangesloten bij: VBI INGENIEURS BNSP

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

Inhoud

1. Inleiding blz. 3

2. Toetsingskader 5
- 2.1. Normstelling 5
- 2.2. Nieuwe situaties 6
- 2.3. Gemeentelijk beleid 6

3. Berekeningsuitgangspunten 7
- 3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens 7
- 3.2. Verkeersgegevens 7
- 3.3. Ruimtelijke gegevens 8

4. Akoestisch onderzoek 9
- 4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen 9
- 4.1. Cumulatie 13
- 4.2. Toetsing gemeentelijk beleid 13

5. Conclusie 15

Bijlagen:

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

1. Inleiding

Binnen het plangebied worden een kantoor, horeca, schoolgebouw en kinderdagverblijf mogelijk gemaakt.
Voor geluidsgevoelige functies ((bedrijfs)woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven) dient op grond van de Wet geluidhinder (Wgh), indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone van de wegen A12, Oostweg, Bleiswijkseweg en Werner von Siemensstraat. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh noodzakelijk.

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

2. Toetsingskader

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone
Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg moet worden getoetst. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den}. L_{den} is het jaargemiddelde niveau over de dagperiode (L_{day}), de avondperiode ($L_{evening}$) en de nachtperiode (L_{night}), dit wordt vervolgens gecombineerd tot één getal (L_{den}) (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. In onderstaande tabel is de informatie omtrent de geluidszone voor de wegen rondom het plangebied weergegeven.

Tabel 2.1 Geluidszones wegverkeer

weg	aantal rijstroken	ligging	omvang geluids-zone	afstand tot de ontwikkeling (meters)
Rijksweg A12	6	buitenstedelijk	600	278 m
Oostweg	5	binnen-/buitenstedelijk	350/400	125 m
Bleiswijkseweg	2	binnenstedelijk	200	39 m
Werner von Siemensstraat	1	binnenstedelijk	200	20 m

Bij de tabel wordt de volgende opmerking gemaakt:
- de A12 beschikt ter hoogte van het plangebied over een spitsstrook in beide rijrichtingen. Deze stroken dienen bij de bepaling van de zonebreedte meegeteld te worden als rijstroken in het akoestisch onderzoek.

Op grond van tabel 2.1 blijkt dat de ontwikkeling binnen de wettelijke geluidszone van de rijksweg A12 ligt. De A12 is opgenomen op de Regeling geluidplafondkaart Milieubeheer (RGM), waardoor de bronnen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) vallen. Omdat het hier gaat om nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de zone van wegen, dient getoetst te worden aan de normen van de Wgh. De broninformatie dient ontleend te worden aan het geluidsregister zoals bedoeld in artikel 3.8 lid 2 en 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG 2012).

Artikel 110g Wgh
Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/h of hoger geldt een aftrek van 2 dB.

De representatief te achten snelheid op de A12 wordt ontleend aan het geluidsregister van Rijkswaterstaat en ligt hoger dan 70 km/h. Daarom vindt voor de A12 een aftrek plaats van 2 dB op de berekende geluidsbelasting. Op de Oostweg geldt een maximumsnelheid variërend van 50 tot 80 km/h en derhalve vindt ten aanzien van deze weg een aftrek plaats van 2 dB voor de wegvakken met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer en 5 dB voor de wegvakken met een maximumsnelheid van 50 km/h. Op de Bleiswijkseweg en de Werner von Siemensstraat geldt een snelheidslimiet van 50 km/h. De representatief te achten snelheid ligt daardoor niet hoger dan of gelijk aan 70 km/h. Daarom vindt een aftrek plaats van 5 dB.
Op alle, in de rapportage genoemde, geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidszone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidszone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied, waarvoor een maximale ontheffingswaarde van 53 dB geldt. In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden

	voorkeursgrenswaarde	**maximale ontheffingswaarde**
A12	48 dB	53 dB
Overige wegen	48 dB	63 dB

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

2.3. Gemeentelijk beleid

De gemeente Zoetermeer heeft eigen 'Hogere waarden beleid' (29 september 2009). Hierin zet de gemeente in op gebiedsgerichte aanpak van het akoestische woon- en leefklimaat. Hierbij geldt een splitsing van het toepassen van de wettelijke criteria en de aanvullende voorwaarden gesteld door de gemeente. Om wettelijke criteria te kunnen afwegen wordt een akoestisch-financiële afweging geconcretiseerd. Bij de aanvullende voorwaarden wordt meer nadruk gelegd op het belang van een geluidsluwe buitenruimte. Bij dit alles geldt dat een prioriteit ligt bij geluidsbelastingen boven de 53 dB.

3. Berekeningsuitgangspunten

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.13 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

Gegevens rijksweg A12
De gegevens van de rijksweg A12 zijn ontleend aan het geluidsregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidsregister zijn gegevens opgenomen omtrent het aantal motorvoertuigen per categorie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie, de ligging van de bronregisterlijnen, het type wegdek, afschermende objecten, zoals geluidsschermen, de breedte van de weg en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidsregister, is de ligging van de A12 in het overdrachtsmodel opgenomen.

In het geluidsregister is opgenomen dat de A12 beschikt over geluidsreducerend asfalt in de vorm van enkellaags en 2-laags ZOAB. Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rekensnelheden, dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijsnelheden voor de verschillende type voertuigen. Voor de A12 is hiervoor in het geluidsregister een snelheid van 115 km/h voor lichte voertuigen en 90 km/h voor middelzware en zware voertuigen opgenomen. De A12 voldoet hiermee aan het gestelde in artikel 3.5 lid 2 RMG 2012 (wettelijk toegestane aftrek in verband met het stiller worden van autobanden). Als gevolg hiervan wordt een wettelijke correctie van 1 dB toegepast op de wegdekcorrectiefactoren. Voorts is op basis van het geluidsregister gerekend met een plafondcorrectiewaarde van 0,0 dB als bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. Dit betekent dat het geluidsregister met betrekking tot de A12 uitgaat van verkeersprognoses op grond van recente besluitvorming (Tracé- of Wegaanpassingsbesluit).

Verder is, uitgaande van 2-laags ZOAB, in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.8 van bijlage III van het RMG 2012, uitgegaan van een bodemabsorptiefractie van 0,5 ter plaatse van de A12, met dien verstande dat in een strook van 5 m aan weerszijden van elke rijlijn gerekend wordt met een bodemabsorptiefractie van 0,0.

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

Gegevens overige wegen
De invoergegevens van de overige wegen zijn verkregen van de gemeente Zoetermeer en afgestemd met de heer Effting en de heer de Vries. De intensiteiten zijn gebaseerd op het verkeersmodel van Goudappel Coffeng inclusief nieuwe ontwikkelingen. Voor de voertuigverdeling van het verkeer op de verschillende wegen is eveneens uitgegaan van de verdeling zoals aangeleverd door de gemeente. De wegdekverharding van de Oostweg en de Bleiswijkseweg bestaat uit (geluidsreducerend) asfalt, de wegdekverharding van de Werner von Siemensstraat bestaat uit klinkers in keperverband. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de gehanteerde verkeersgegevens.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Het model is ingekocht bij iDelft. Vervolgens zijn de voor het gebied relevante rijlijnen en de bouwvlakken ingevoerd. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Waarneempunten
De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. Het gebouw heeft een hoogte van 18 m, de aanbouw is 4,3 m. Er is gerekend op de volgende waarneemhoogten; +1,5 m, +4,5 m, +7,5 m, +10,5 m, +13,5 m en +16,5 m.

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

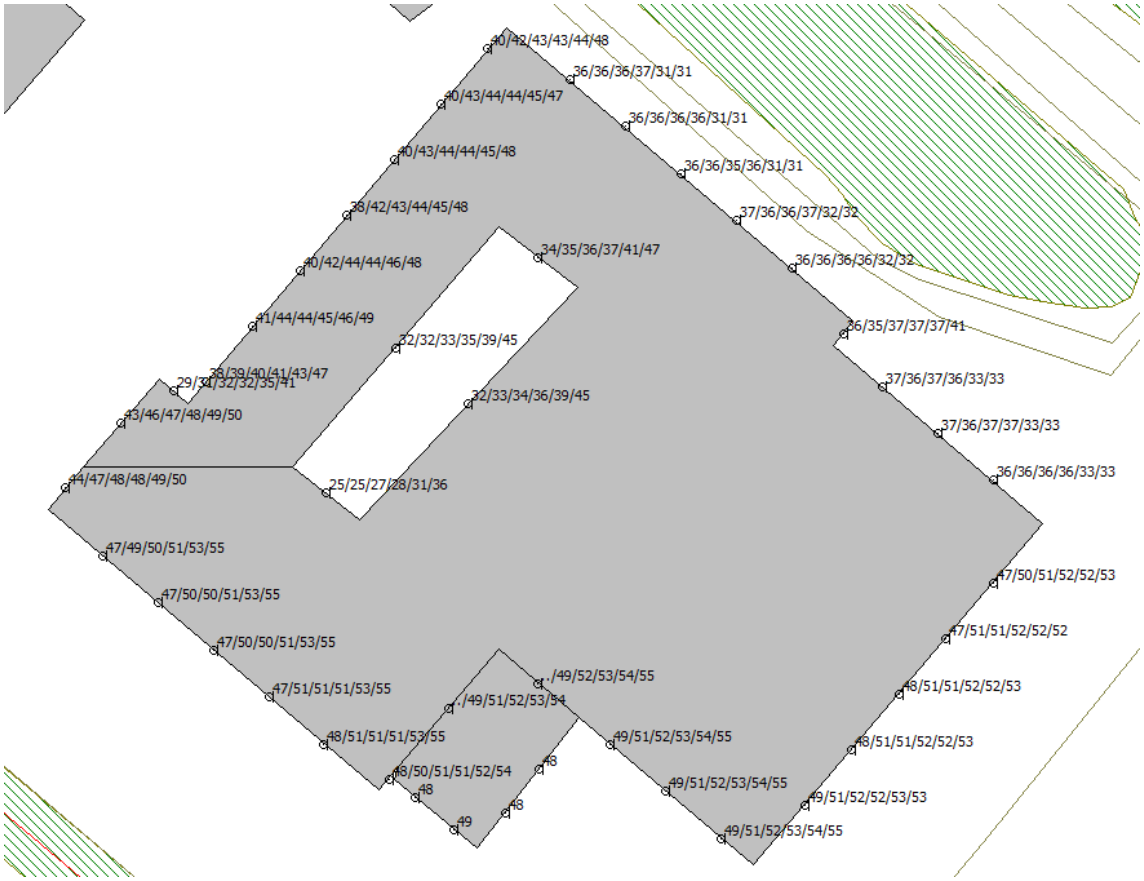
4. Akoestisch onderzoek

4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de A12

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3. De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12 bedraagt 55 dB, zie figuur 4.1. Deze hoge geluidsbelasting komt voor aan de zijde parallel aan de A12. Hierbij worden zowel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Wanneer de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden zijn geluidsgevoelige functies niet zonder meer mogelijk. Een mogelijkheid is om de gevels waar de geluidsbelasting hoger is dan 53 dB als dove gevel uit te voeren. Een dove gevel is een gevel zonder te openen delen.

Voor de overige zijden geldt dat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden.



Figuur 4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van de A12 op de gevel

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Oostweg

De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oostweg op de gevel bedraagt 50 dB, zie figuur 4.2. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, de maximale onthef-fingswaarde van 63 dB niet.

Figuur 4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van de Oostweg op de gevel

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Bleiswijkseweg

Ten gevolge van het verkeer op de Bleiswijkseweg bedraagt de maximale geluidsbelasting 54 dB, zie hiervoor figuur 4.3. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.

Figuur 4.3 Geluidsbelasting ten gevolge van de Bleiswijkseweg op de gevel

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Werner von Siemensstraat
Ten gevolge van het verkeer op de Werner von Siemensstraat bedraagt de maximale geluidsbelasting 50 dB, zie hiervoor figuur 4.4. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.

Figuur 4.4 Geluidsbelasting ten gevolge van de Werner von Siemensstraat op de gevel

Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting
Ten gevolge van het verkeer op alle vier de wegen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Gezien de functies van de wegen als stroomweg en gebiedsontsluitingsweg, is het beperken van de verkeersomvang of het wijzigen van de samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid niet mogelijk/gewenst. Er zijn derhalve overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een ander wegdektype. Op de A12 ligt reeds geluidsreducerend asfalt namelijk, ZOAB. Op de overige wegen kan geluidsreducerend asfalt worden toegepast. Bij het toepassen van Dunne Deklagen B zal de geluidsbelasting met circa 3 dB reduceren. Ten gevolge van de Oostweg en de Bleiswijkseweg wordt dan nog steeds de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden zodat deze maatregel niet doelmatig is. Voor de Werner von Siemensstraat geldt dat de toepassing van geluidsarm asfalt wel zorgt voor een geluidsbelasting die aan de voorkeursgrenswaarde voldoet. Echter geldt dat de kosten die hiermee gemoeid zijn niet opwegen tegen het resultaat, op dezelfde gevels zal echter nog steeds een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden ten gevolge van de overige wegen.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen langs de rijksweg A12, Oostweg, Bleiswijkseweg en de Werner von Siemensstraat zijn niet wenselijk in verband met de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren of dat maatregelen daartoe op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard stuiten. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de maximale ontheffingswaarde niet.

4.1. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Om die reden is de cumulatie van de geluidsbelasting als gevolg van alle wegen inzichtelijk gemaakt, zie bijlage 4.

Conform de regels voor cumulatie zijn de correcties conform artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 niet toegepast. De weergegeven geluidswaarden liggen daardoor hoger dan de eerder gepresenteerde waarden.

De maximale gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 60 dB (zonder aftrek). Deze geluidsbelasting komt voor aan de gevel aan de zijde van de A12. De hoogst optredende geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12 bedraagt aan deze gevel 57 dB zonder aftrek conform artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

Geconcludeerd kan worden dat de gecumuleerde geluidsbelasting leidt tot een geringe toename. Derhalve kan worden gesteld dat de gecumuleerde geluidsbelasting het verlenen van hogere grenswaarden niet in de weg staat.

4.2. Toetsing gemeentelijk beleid

Bij vaststelling van hogere waarden dient aan het gemeentelijk beleid getoetst te worden. De gemeente Zoetermeer stelt voorwaarden voor situaties waarbij de aan te vragen hogere waarde de wettelijke voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB overschrijdt.

Tevens gelden de aanvullende voorwaarden uitsluitend bij woningen. Deze voorwaarden zijn:
- het stedenbouwkundig ontwerp wordt zodanig vormgegeven dat daarbij zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat;
- bij een aanvraag om bouwvergunning moet een akoestisch onderzoek worden gevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde zoals genoemd in het Bouwbesluit;
- bij appartementen en andere woningen dient minimaal 1 verblijfsruimte in de woning aan de geluidsluwe zijde (maximaal 48 dB) te worden gesitueerd;
- aan de geluidsluwe zijde wordt een volwaardige buitenruimte (tuin of balkon) gesitueerd.

De voorkeursgrenswaarde wordt met meer dan 5 dB overschreden ten gevolge van het verkeer op de A12 en de Bleiswijkseweg op de gevel van het gebouw. Ten gevolge van het verkeer op de A12 wordt tevens de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden zodat het realiseren van geluidsgevoelige functies hier al niet zonder meer mogelijk is. De ontwikkeling betreft echter geen woningen en daarom zijn de aanvullende voorwaarden met betrekking tot geluidsluwe zijde en buitenruimte niet van toepassing.

5. Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en de Werner von Siemensstraat wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Ten gevolge van het verkeer op de A12 wordt zelfs de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Deze overschrijding komt voor op delen van de gevel aan de zijde van de A12. Hier is het realiseren van geluidsgevoelige functies niet zonder meer mogelijk. Het toepassen van een dove gevel is een mogelijkheid.

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en de Werner von Siemensstraat zijn mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen bekeken. Geconcludeerd kan worden dat verdere maatregelen niet mogelijk zijn vanwege financiële, stedenbouwkundige en verkeerskundige redenen. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 60 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en staat het vaststellen van hogere waarden niet in de weg.

Er dient dan ook een besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden voorbereid. Een overzicht van de hogere waarden staat in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Ontheffingswaarden

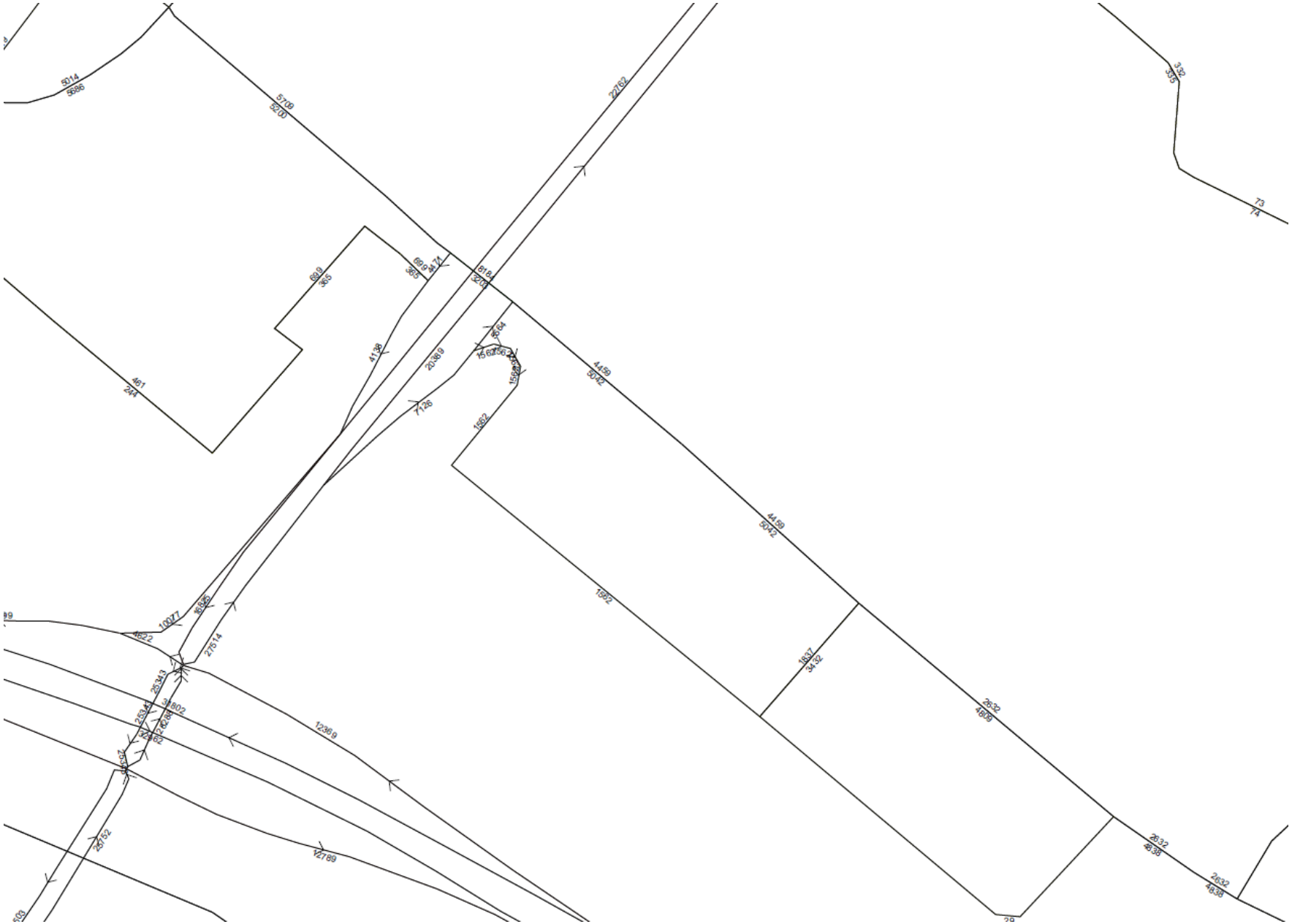
functie	ontheffingswaarde (dB)	bron
schoolgebouw	53 dB	A12
	50 dB	Oostweg
	54 dB	Bleiswijkseweg
	50 dB	Werner von Siemensstraat
kinderdagverblijf	53 dB	A12
	50 dB	Oostweg
	54 dB	Bleiswijkseweg
	50 dB	Werner von Siemensstraat

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens


5014
5686
5709
5700
22762
332
335
73
74
689
365
689
4171
365
614
3206
461
244
4138
20369
8604
15636
1552
7126
1662
4459
5042
4459
5042
1592
1537
3412
2632
4809
2632
4838
2632
4838
1077
8685
4622
27514
25343
25343
1802
12369
12789
25752

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
2787	503419	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2806	503501	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0,00	--	--
2807	503502	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2808	503503	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2809	503504	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2811	503506	0 / 0,000 / 0,000	W1	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2812	503507	0 / 0,000 / 0,000	W2	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
2867	503683	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2868	503684	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0,00	--	--
2869	503685	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	0,00	--	--
2870	503686	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2892	503773	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2915	503856	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2917	503858	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2948	503947	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2950	503949	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
2951	503950	0 / 0,000 / 0,000	W2	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
2952	503951	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2953	503952	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2978	504034	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2981	504037	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	0,00	--	--
2982	504038	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
2984	504040	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
5385	503945	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
5386	503437	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
7220	503947	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	0,00	--	--
9146	504109	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--
9148	504130	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--
9149	504139	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--
9152	504165	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9154	504211	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9157	504219	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--
9160	504319	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9161	504321	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0,00	--	--

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)
2787	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1410,36	749,35	223,53	122,42	20,77	28,24	145,90
2806	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1302,81	637,85	238,73	36,00	5,94	5,88	44,30
2807	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1777,01	944,96	281,40	139,58	23,88	32,23	166,66
2808	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1777,01	944,96	281,40	139,58	23,88	32,23	166,66
2809	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1817,20	890,40	330,40	--	--	--	--
2811	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1302,81	637,85	238,73	36,00	5,94	5,88	44,30
2812	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1345,14	714,93	213,38	47,83	8,22	11,08	56,53
2867	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1476,47	723,45	268,45	--	--	--	--
2868	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1345,14	714,93	213,38	47,83	8,22	11,08	56,53
2869	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1302,81	637,85	238,73	36,00	5,94	5,88	44,30
2870	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1408,33	748,65	223,51	--	--	--	--
2892	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1817,20	890,40	330,40	--	--	--	--
2915	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1777,01	944,96	281,40	139,58	23,88	32,23	166,66
2917	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1815,34	888,57	330,64	130,57	22,29	21,10	160,05
2948	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1475,31	722,14	268,71	106,11	18,11	17,15	130,07
2950	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1345,14	714,93	213,38	47,83	8,22	11,08	56,53
2951	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1302,81	637,85	238,73	36,00	5,94	5,88	44,30
2952	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1775,02	943,58	281,70	--	--	--	--
2953	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1775,02	943,58	281,70	--	--	--	--
2978	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1775,02	943,58	281,70	--	--	--	--
2981	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1345,14	714,93	213,38	47,83	8,22	11,08	56,53
2982	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1815,34	888,57	330,64	130,57	22,29	21,10	160,05
2984	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1302,81	637,85	238,73	36,00	5,94	5,88	44,30
5385	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1815,34	888,57	330,64	130,57	22,29	21,10	160,05
5386	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1817,20	890,40	330,40	--	--	--	--
7220	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1475,31	722,14	268,71	106,11	18,11	17,15	130,07
9146	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1069,00	577,26	--	--	--	--	--
9148	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	203,00	--	--	--	--
9149	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1069,00	577,26	136,00	--	--	--	--
9152	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9154	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9157	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	--	--	--	--	--
9160	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	464,00	250,56	98,00	29,00	7,83	7,00	21,00
9161	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	ZV(A)	ZV(N)
2787	60,65	42,35
2806	16,51	10,99
2807	69,57	48,53
2808	69,57	48,53
2809	--	--
2811	16,51	10,99
2812	23,91	16,62
2867	--	--
2868	23,91	16,62
2869	16,51	10,99
2870	--	--
2892	--	--
2915	69,57	48,53
2917	58,14	39,08
2948	48,04	31,76
2950	23,91	16,62
2951	16,51	10,99
2952	--	--
2953	--	--
2978	--	--
2981	23,91	16,62
2982	58,14	39,08
2984	16,51	10,99
5385	58,14	39,08
5386	--	--
7220	48,04	31,76
9146	--	--
9148	--	--
9149	--	--
9152	21,12	17,00
9154	21,12	17,00
9157	--	--
9160	9,24	7,00
9161	21,12	17,00

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
9162	504322	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	0,00	--	--
9163	504323	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9164	504324	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0,00	--	--
9165	504325	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9166	504327	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9169	504334	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9171	504424	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9175	504529	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9176	504626	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9177	504628	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9181	504637	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	--	--	--	--	--	--	0,00	--	--
9185	504739	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	0,00	--	--
9190	504840	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9191	504841	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9194	504847	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9195	504848	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	0,00	--	--
9345	1	Oostweg 70 km/h uur	W4a	70	70	70	70	70	70	70	70	70	27514,00	6,34	4,32
9346	2	Oostweg 70 km/h uur	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	20389,00	6,34	4,32
9347	3	Oostweg 70 km/uur	W0	70	70	70	70	70	70	70	70	70	7126,00	6,34	4,32
9348	4	Oostweg 50km/uur	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5564,00	6,34	4,32
9349	9	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5209,00	6,41	4,27
9350	10	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4459,00	6,41	4,27
9352	11	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8184,00	6,41	4,27
9353	12	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3203,00	6,41	4,27
9354	13	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5200,00	6,41	4,27
9355	14	Bleiswijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5709,00	6,41	4,27
9356	5	Oostweg 50	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10373,00	6,34	4,32
9357	6	Oostweg 50	W4a	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10373,00	6,34	4,32
9358	7	Oostweg 50km/uur	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4138,00	6,34	4,32
9359	8	Oostweg 50km/uur	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4471,00	6,34	4,32
9360	15	Werner von Siemensstraat	W9a	50	50	50	50	50	50	50	50	50	1562,00	6,41	4,27
9361	16	Werner von Siemensstraat	W9a	50	50	50	50	50	50	50	50	50	1562,00	6,41	4,27
9414	3b	Oostweg 50km/uur	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7126,00	6,34	4,32
9415	2	Oostweg 70	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	20389,00	6,34	4,32

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)
9162	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9163	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9164	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9165	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9166	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	271,00	--	--	18,00	--
9169	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	181,00	--	--	12,00	--
9171	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1069,00	577,26	136,00	135,00	36,45	18,00	97,00
9175	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	--	203,00	54,81	--	145,00
9176	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9177	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	453,00	--	--	30,00	--
9181	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	203,00	--	--	--	--
9185	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1064,00	574,56	225,00	67,00	18,09	15,00	48,00
9190	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1069,00	577,26	--	135,00	36,45	--	97,00
9191	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	203,00	203,00	54,81	27,00	145,00
9194	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	678,00	--	--	46,00	--
9195	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1601,00	864,54	203,00	203,00	54,81	27,00	145,00
9345	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1569,95	1069,74	205,53	130,83	89,15	12,10	43,61
9346	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1163,40	792,72	152,31	96,95	66,06	8,97	32,32
9347	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	406,61	277,06	53,23	33,88	23,09	3,13	11,29
9348	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	317,48	216,33	41,56	26,46	18,03	2,45	8,82
9349	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	300,51	200,18	35,16	20,70	15,79	2,19	12,69
9350	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	257,24	171,36	30,10	17,72	13,52	1,87	10,86
9352	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	472,13	314,51	55,24	32,52	24,81	3,44	19,93
9353	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	184,78	123,09	21,62	12,73	9,71	1,35	7,80
9354	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	299,99	199,84	35,10	20,67	15,76	2,18	12,67
9355	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	329,35	219,40	38,54	22,69	17,31	2,40	13,91
9356	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	591,88	403,30	77,49	49,32	33,61	4,56	16,44
9357	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	591,88	403,30	77,49	49,32	33,61	4,56	16,44
9358	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	236,11	160,89	30,91	19,68	13,41	1,82	6,56
9359	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	255,12	173,83	33,40	21,26	14,49	1,97	7,09
9360	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	90,11	60,03	10,54	6,21	4,74	0,66	3,80
9361	0,75	90,00	90,00	90,00	6,20	7,10	5,60	3,80	2,90	4,40	90,11	60,03	10,54	6,21	4,74	0,66	3,80
9414	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	406,61	277,06	53,23	33,88	23,09	3,13	11,29
9415	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1163,40	792,72	152,31	96,95	66,06	8,97	32,32

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	ZV(A)	ZV(N)
9162	21,12	17,00
9163	21,12	17,00
9164	21,12	17,00
9165	21,12	17,00
9166	--	20,00
9169	--	13,00
9171	42,68	20,00
9175	63,80	--
9176	21,12	17,00
9177	--	33,00
9181	--	--
9185	21,12	17,00
9190	42,68	--
9191	63,80	30,00
9194	--	50,00
9195	63,80	30,00
9345	29,72	10,73
9346	22,02	7,95
9347	7,70	2,78
9348	6,01	2,17
9349	6,45	1,72
9350	5,52	1,47
9352	10,13	2,70
9353	3,97	1,06
9354	6,44	1,72
9355	7,07	1,88
9356	11,20	4,05
9357	11,20	4,05
9358	4,47	1,61
9359	4,83	1,74
9360	1,93	0,52
9361	1,93	0,52
9414	7,70	2,78
9415	22,02	7,95

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
9416	5	Oostweg 70	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	23487,00	6,34	4,32
9417	1	Oostweg 70 km/h uur	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	27514,00	6,34	4,32
9418	6	Oostweg 50	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10373,00	6,34	4,32
9419	5	Oostweg 70	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	23487,00	6,34	4,32
9421	6	Oostweg 70	W4a	70	70	70	70	70	70	70	70	70	17245,00	6,34	4,32
9422	6	Oostweg 70	W12	70	70	70	70	70	70	70	70	70	17245,00	6,34	4,32

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)
9416	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1340,17	913,17	175,45	111,68	76,10	10,33	37,23
9417	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1569,95	1069,74	205,53	130,83	89,15	12,10	43,61
9418	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	591,88	403,30	77,49	49,32	33,61	4,56	16,44
9419	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	1340,17	913,17	175,45	111,68	76,10	10,33	37,23
9421	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	984,00	670,49	128,82	82,00	55,87	7,59	27,33
9422	0,83	90,00	90,00	90,00	7,50	7,50	5,30	2,50	2,50	4,70	984,00	670,49	128,82	82,00	55,87	7,59	27,33

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Item ID	ZV(A)	ZV(N)
9416	25,37	9,16
9417	29,72	10,73
9418	11,20	4,05
9419	25,37	9,16
9421	18,62	6,73
9422	18,62	6,73

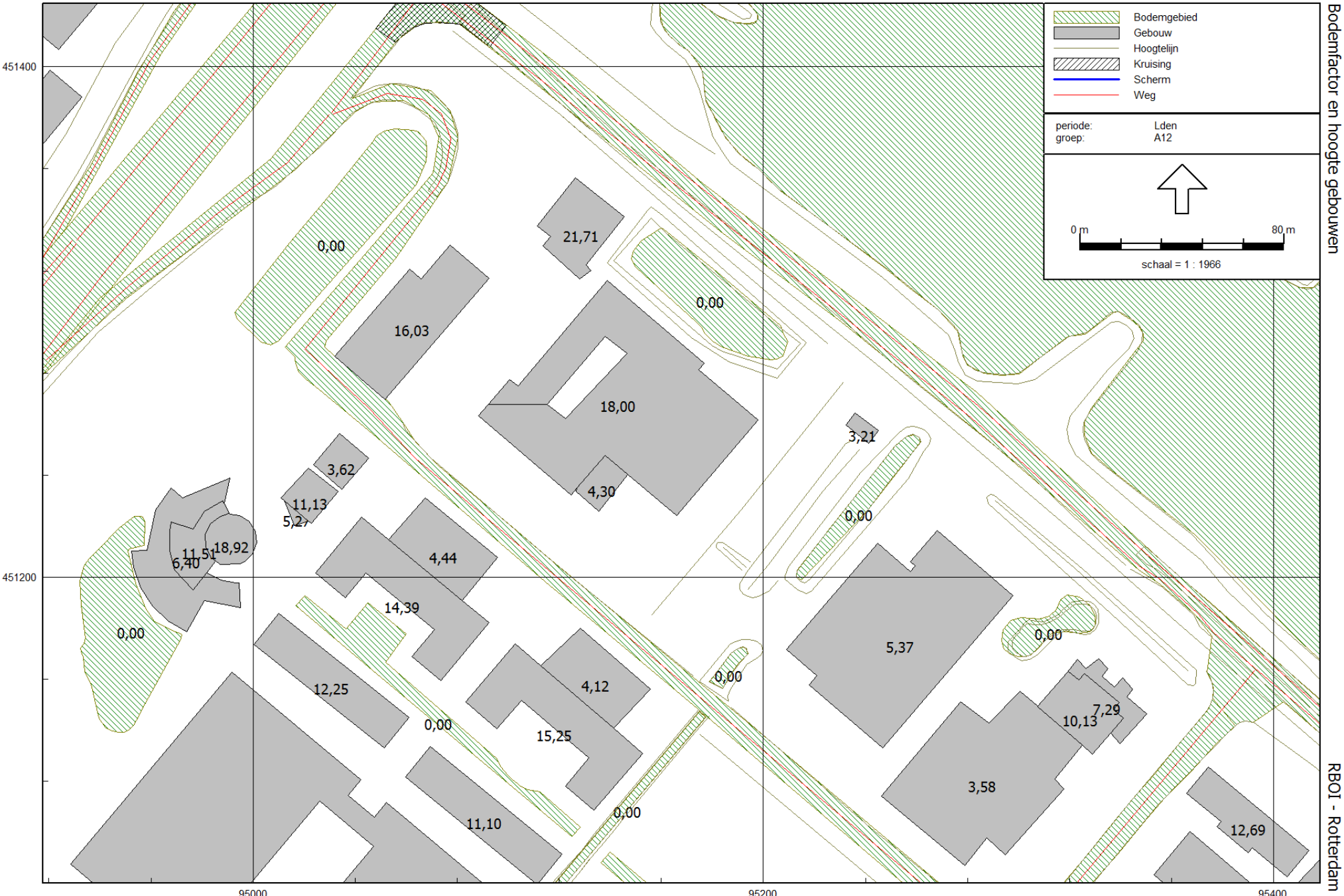
Bijlage 2 Invoergegevens

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Verantwoordelijke	rsondorp
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	rsondorp op 20-2-2013
Laatst ingezien door	rsondorp op 21-11-2013
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.13
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijkschermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Commentaar

Aanpassingen 21 11 2013
Oostweg: snelheid, wegdekverharding en intensiteit
Bleiswijskeweg: intensiteit



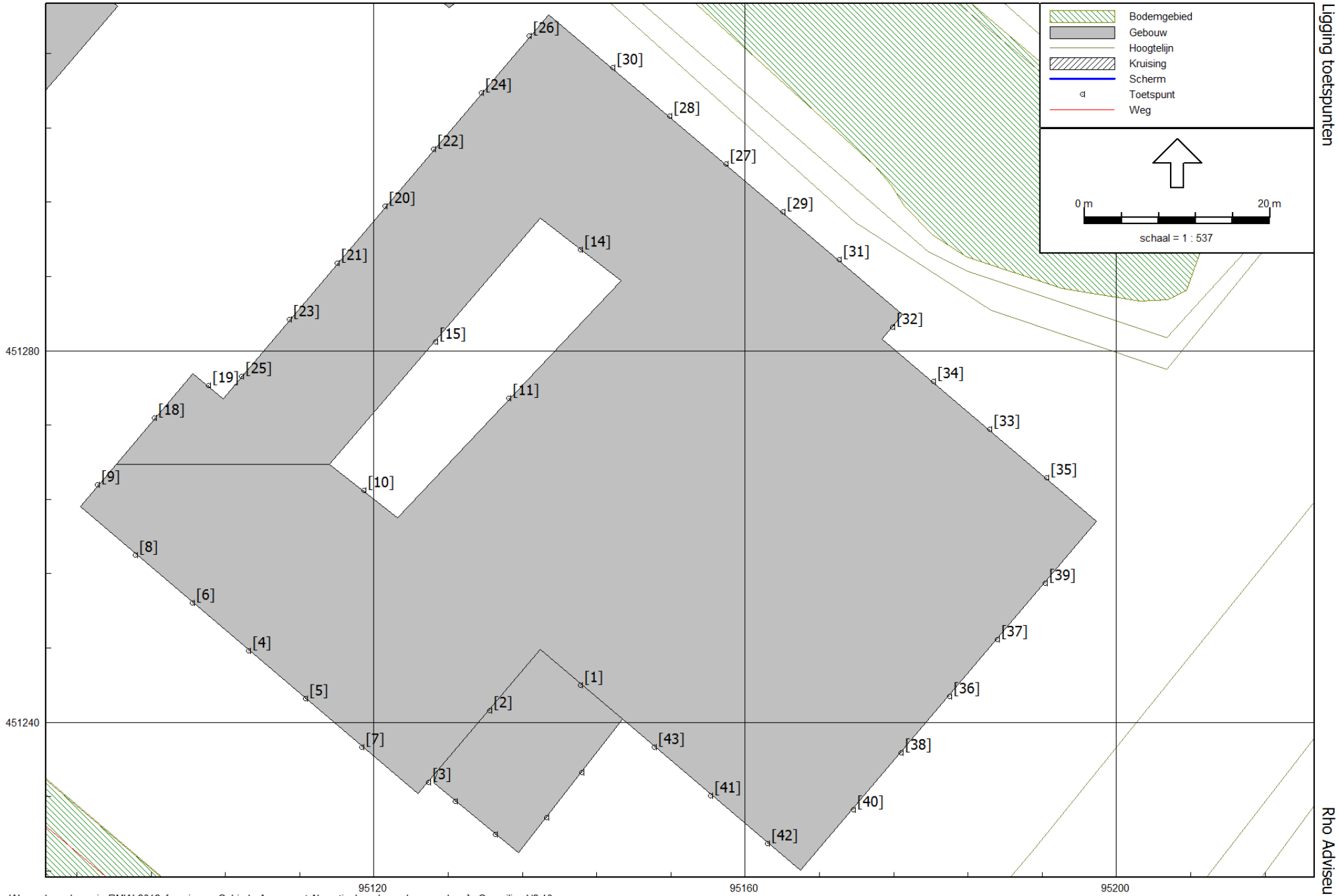
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Gebied - Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer] , Geomilieu V2.13

Bodemfactor en hoogte gebouwen

RBOI - Rotterdam bv

Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

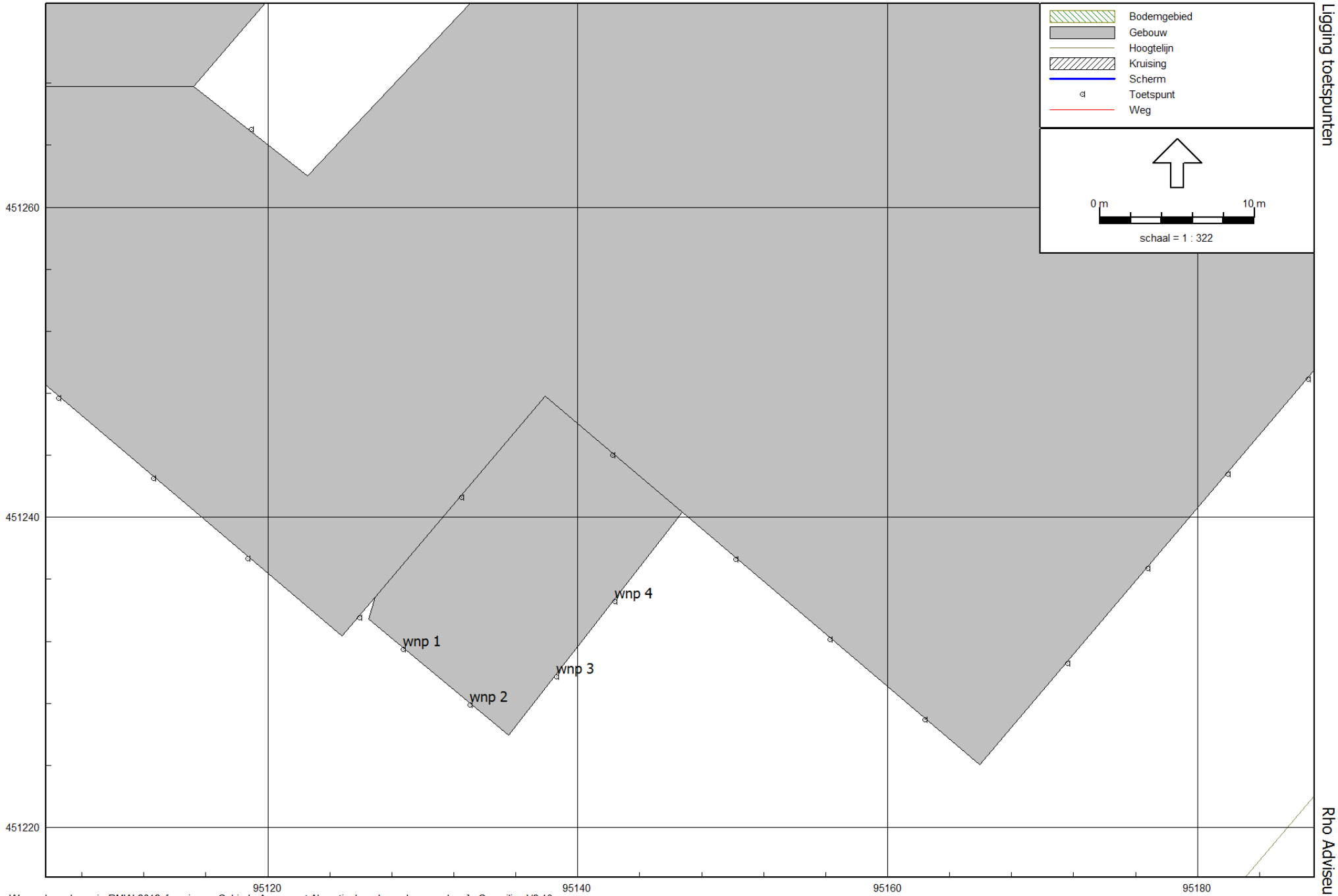
Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
[1]	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[2]	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[3]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[4]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[5]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[6]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[7]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[8]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[9]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[10]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[11]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[14]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[15]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[18]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[19]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[20]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[21]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[22]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[23]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[24]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[25]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[26]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[27]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[28]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[29]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[30]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[31]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[32]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[33]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[34]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[35]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[36]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[37]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[38]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[39]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[40]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[41]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[42]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
[43]	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
	1,50	--	--	--	--	--	Ja
	1,50	--	--	--	--	--	Ja
	1,50	--	--	--	--	--	Ja
	1,50	--	--	--	--	--	Ja



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Gebied - Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer] , Geomilieu V2.13

Ligging toetspunten

Rho Adviseurs



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Gebied - Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer] , Geomilieu V2.13

Ligging toetspunten

Rho Adviseurs

Bijlage 3 Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A12
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[41]	16,50	55
_F	[43]	16,50	55
_F	[42]	16,50	55
_F	[6]	16,50	55
_F	[7]	16,50	55
_F	[8]	16,50	55
_F	[1]	16,50	55
_F	[4]	16,50	55
_F	[5]	16,50	55
_F	[2]	16,50	54
_E	[41]	13,50	54
_E	[42]	13,50	54
_E	[43]	13,50	54
_F	[3]	16,50	54
_E	[1]	13,50	54
_D	[42]	10,50	53
_D	[41]	10,50	53
_F	[40]	16,50	53
_E	[2]	13,50	53
_E	[8]	13,50	53
_D	[43]	10,50	53
_E	[7]	13,50	53
_D	[1]	10,50	53
_E	[6]	13,50	53
_F	[38]	16,50	53
_F	[36]	16,50	53
_E	[4]	13,50	53
_E	[5]	13,50	53
_E	[40]	13,50	53
_F	[39]	16,50	53
_F	[37]	16,50	52
_E	[3]	13,50	52
_E	[38]	13,50	52
_C	[42]	7,50	52
_C	[41]	7,50	52
_E	[36]	13,50	52
_E	[37]	13,50	52
_E	[39]	13,50	52
_C	[43]	7,50	52
_C	[1]	7,50	52
_D	[40]	10,50	52
_D	[2]	10,50	52
_D	[38]	10,50	52
_C	[40]	7,50	52
_D	[37]	10,50	52
_D	[39]	10,50	52
_D	[36]	10,50	52
_C	[38]	7,50	51
_D	[7]	10,50	51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A12
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[37]	7,50	51
_C	[39]	7,50	51
_C	[36]	7,50	51
_C	[2]	7,50	51
_D	[3]	10,50	51
_D	[5]	10,50	51
_B	[42]	4,50	51
_C	[7]	7,50	51
_B	[41]	4,50	51
_B	[40]	4,50	51
_C	[5]	7,50	51
_B	[38]	4,50	51
_B	[43]	4,50	51
_B	[7]	4,50	51
_D	[6]	10,50	51
_D	[4]	10,50	51
_D	[8]	10,50	51
_B	[5]	4,50	51
_B	[37]	4,50	51
_C	[3]	7,50	51
_B	[36]	4,50	51
_F	[18]	16,50	50
_B	[39]	4,50	50
_F	[9]	16,50	50
_C	[4]	7,50	50
_C	[6]	7,50	50
_B	[3]	4,50	50
_B	[4]	4,50	50
_B	[6]	4,50	50
_C	[8]	7,50	50
_B	[8]	4,50	49
_E	[9]	13,50	49
_A	[42]	1,50	49
_B	[1]	4,50	49
_A	[41]	1,50	49
_A	[43]	1,50	49
wnp 2_A		1,50	49
_E	[18]	13,50	49
_B	[2]	4,50	49
_A	[40]	1,50	49
_F	[23]	16,50	49
_F	[21]	16,50	48
_A	[38]	1,50	48
_D	[9]	10,50	48
wnp 4_A		1,50	48
wnp 1_A		1,50	48
_A	[3]	1,50	48
_F	[20]	16,50	48
_C	[9]	7,50	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A12
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
wnp 3_A		1,50	48
_A	[7]	1,50	48
_F	[22]	16,50	48
_D	[18]	10,50	48
_F	[26]	16,50	48
_A	[36]	1,50	48
_A	[37]	1,50	47
_F	[24]	16,50	47
_A	[5]	1,50	47
_F	[25]	16,50	47
_A	[6]	1,50	47
_F	[14]	16,50	47
_A	[39]	1,50	47
_B	[9]	4,50	47
_C	[18]	7,50	47
_A	[4]	1,50	47
_A	[8]	1,50	47
_B	[18]	4,50	46
_E	[23]	13,50	46
_E	[21]	13,50	46
_E	[20]	13,50	45
_E	[22]	13,50	45
_F	[15]	16,50	45
_F	[11]	16,50	45
_D	[23]	10,50	45
_E	[24]	13,50	45
_C	[23]	7,50	44
_D	[21]	10,50	44
_C	[22]	7,50	44
_E	[26]	13,50	44
_A	[9]	1,50	44
_D	[22]	10,50	44
_D	[20]	10,50	44
_C	[24]	7,50	44
_B	[23]	4,50	44
_C	[21]	7,50	44
_D	[24]	10,50	44
_C	[26]	7,50	43
_B	[22]	4,50	43
_C	[20]	7,50	43
_B	[24]	4,50	43
_A	[18]	1,50	43
_E	[25]	13,50	43
_D	[26]	10,50	43
_B	[21]	4,50	42
_B	[26]	4,50	42
_B	[20]	4,50	42
_F	[19]	16,50	41
_F	[32]	16,50	41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A12
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[23]	1,50	41
_E	[14]	13,50	41
_D	[25]	10,50	41
_A	[24]	1,50	40
_A	[22]	1,50	40
_C	[25]	7,50	40
_A	[26]	1,50	40
_A	[21]	1,50	40
_B	[25]	4,50	39
_E	[11]	13,50	39
_E	[15]	13,50	39
_A	[20]	1,50	38
_A	[25]	1,50	38
_D	[14]	10,50	37
_D	[32]	10,50	37
_C	[33]	7,50	37
_D	[29]	10,50	37
_D	[33]	10,50	37
_D	[30]	10,50	37
_C	[32]	7,50	37
_C	[34]	7,50	37
_A	[34]	1,50	37
_A	[33]	1,50	37
_A	[29]	1,50	37
_E	[32]	13,50	37
_D	[34]	10,50	36
_B	[29]	4,50	36
_B	[34]	4,50	36
_C	[35]	7,50	36
_C	[29]	7,50	36
_A	[31]	1,50	36
_D	[35]	10,50	36
_B	[33]	4,50	36
_D	[28]	10,50	36
_A	[35]	1,50	36
_B	[35]	4,50	36
_D	[31]	10,50	36
_B	[28]	4,50	36
_F	[10]	16,50	36
_A	[27]	1,50	36
_A	[28]	1,50	36
_C	[31]	7,50	36
_A	[30]	1,50	36
_C	[14]	7,50	36
_B	[31]	4,50	36
_B	[30]	4,50	36
_B	[27]	4,50	36
_D	[27]	10,50	36
_C	[30]	7,50	36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A12
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[11]	10,50	36
_A	[32]	1,50	36
_C	[28]	7,50	36
_D	[15]	10,50	35
_C	[27]	7,50	35
_E	[19]	13,50	35
_B	[14]	4,50	35
_B	[32]	4,50	35
_A	[14]	1,50	34
_C	[11]	7,50	34
_F	[35]	16,50	33
_E	[35]	13,50	33
_F	[34]	16,50	33
_C	[15]	7,50	33
_F	[33]	16,50	33
_B	[11]	4,50	33
_E	[33]	13,50	33
_E	[34]	13,50	33
_A	[11]	1,50	32
_B	[15]	4,50	32
_F	[31]	16,50	32
_E	[31]	13,50	32
_D	[19]	10,50	32
_F	[29]	16,50	32
_A	[15]	1,50	32
_E	[29]	13,50	32
_C	[19]	7,50	32
_F	[27]	16,50	31
_E	[10]	13,50	31
_E	[27]	13,50	31
_B	[19]	4,50	31
_F	[28]	16,50	31
_E	[28]	13,50	31
_F	[30]	16,50	31
_E	[30]	13,50	31
_A	[19]	1,50	29
_D	[10]	10,50	28
_C	[10]	7,50	27
_B	[10]	4,50	25
_A	[10]	1,50	25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oostweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[24]	16,50	50
_E	[24]	13,50	50
_F	[22]	16,50	50
_D	[24]	10,50	49
_E	[22]	13,50	49
_F	[20]	16,50	49
_F	[25]	16,50	49
_C	[24]	7,50	48
_F	[21]	16,50	48
_F	[19]	16,50	48
_D	[22]	10,50	48
_F	[9]	16,50	48
_E	[20]	13,50	48
_B	[24]	4,50	48
_F	[18]	16,50	48
_C	[22]	7,50	48
_F	[23]	16,50	48
_E	[25]	13,50	48
_E	[19]	13,50	48
_E	[21]	13,50	47
_D	[20]	10,50	47
_B	[22]	4,50	47
_F	[5]	16,50	47
_F	[6]	16,50	47
_D	[19]	10,50	47
_E	[6]	13,50	47
_E	[5]	13,50	47
_F	[8]	16,50	47
_D	[25]	10,50	47
_E	[9]	13,50	47
_A	[24]	1,50	47
_F	[4]	16,50	47
_C	[20]	7,50	47
_E	[4]	13,50	47
_D	[21]	10,50	47
_D	[9]	10,50	46
_E	[23]	13,50	46
_C	[25]	7,50	46
_E	[18]	13,50	46
_F	[7]	16,50	46
_C	[19]	7,50	46
_B	[20]	4,50	46
_E	[8]	13,50	46
_C	[21]	7,50	46
_D	[6]	10,50	46
_F	[31]	16,50	46
_E	[7]	13,50	46
_D	[18]	10,50	46
_D	[5]	10,50	46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oostweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[22]	1,50	46
_F	[33]	16,50	46
_F	[35]	16,50	46
_B	[21]	4,50	46
_E	[31]	13,50	46
_F	[29]	16,50	46
_B	[25]	4,50	46
_D	[4]	10,50	46
_E	[33]	13,50	46
_C	[9]	7,50	46
_D	[8]	10,50	46
_E	[35]	13,50	46
_B	[19]	4,50	46
_D	[23]	10,50	46
_C	[6]	7,50	46
_F	[27]	16,50	46
_F	[34]	16,50	46
_E	[29]	13,50	46
_C	[35]	7,50	46
_C	[33]	7,50	45
_C	[5]	7,50	45
_B	[35]	4,50	45
_D	[31]	10,50	45
_C	[18]	7,50	45
_D	[33]	10,50	45
_D	[35]	10,50	45
_B	[33]	4,50	45
_E	[27]	13,50	45
_C	[31]	7,50	45
_B	[5]	4,50	45
_E	[34]	13,50	45
_C	[23]	7,50	45
_D	[7]	10,50	45
_B	[6]	4,50	45
_C	[4]	7,50	45
_B	[31]	4,50	45
_B	[4]	4,50	45
_D	[29]	10,50	45
_C	[8]	7,50	45
_A	[35]	1,50	45
_D	[27]	10,50	45
_D	[34]	10,50	45
_B	[23]	4,50	45
_C	[29]	7,50	45
_A	[20]	1,50	45
_C	[34]	7,50	45
_B	[34]	4,50	45
_A	[33]	1,50	45
_F	[26]	16,50	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oostweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[9]	4,50	45
_C	[27]	7,50	45
_C	[7]	7,50	45
_B	[8]	4,50	45
_A	[31]	1,50	45
_B	[7]	4,50	45
_B	[29]	4,50	45
_F	[28]	16,50	44
_B	[18]	4,50	44
_A	[34]	1,50	44
_B	[27]	4,50	44
_E	[28]	13,50	44
_A	[21]	1,50	44
_A	[29]	1,50	44
_D	[28]	10,50	44
_A	[27]	1,50	44
_A	[25]	1,50	44
_A	[5]	1,50	43
_C	[28]	7,50	43
_E	[26]	13,50	43
_A	[19]	1,50	43
_B	[28]	4,50	43
_F	[30]	16,50	43
_A	[4]	1,50	43
_A	[23]	1,50	43
_A	[6]	1,50	43
_E	[30]	13,50	43
_A	[7]	1,50	43
_A	[28]	1,50	43
_D	[30]	10,50	42
_C	[30]	7,50	42
_D	[26]	10,50	42
_A	[8]	1,50	42
_B	[30]	4,50	42
_A	[9]	1,50	42
_F	[42]	16,50	42
wnp 2_A		1,50	42
_A	[18]	1,50	42
_C	[26]	7,50	42
_A	[30]	1,50	41
_B	[26]	4,50	41
_E	[42]	13,50	41
_F	[41]	16,50	40
_F	[11]	16,50	40
_A	[26]	1,50	40
_F	[43]	16,50	39
_B	[40]	4,50	39
_D	[42]	10,50	39
_F	[14]	16,50	39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oostweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[38]	4,50	39
wnp 1_A		1,50	38
_E	[41]	13,50	38
_F	[10]	16,50	38
_E	[43]	13,50	38
_C	[42]	7,50	38
_B	[37]	4,50	37
_B	[36]	4,50	37
_B	[42]	4,50	37
_A	[38]	1,50	37
_A	[40]	1,50	37
_A	[37]	1,50	37
_F	[15]	16,50	36
_B	[39]	4,50	36
_D	[41]	10,50	36
_A	[36]	1,50	36
_A	[39]	1,50	36
_F	[1]	16,50	35
_B	[41]	4,50	35
_D	[43]	10,50	35
_C	[40]	7,50	35
_C	[41]	7,50	35
_C	[43]	7,50	35
_B	[43]	4,50	35
_E	[11]	13,50	34
_C	[38]	7,50	34
_C	[37]	7,50	33
_B	[3]	4,50	33
_A	[42]	1,50	33
_D	[40]	10,50	33
_A	[32]	1,50	33
_E	[14]	13,50	33
_E	[1]	13,50	33
_B	[1]	4,50	32
_C	[3]	7,50	32
_A	[41]	1,50	32
_C	[39]	7,50	32
_E	[10]	13,50	32
_E	[15]	13,50	32
_C	[1]	7,50	32
wnp 3_A		1,50	32
_D	[38]	10,50	32
_C	[36]	7,50	31
_D	[3]	10,50	31
_D	[11]	10,50	31
_D	[1]	10,50	31
_C	[2]	7,50	31
_A	[43]	1,50	31
_B	[2]	4,50	30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oostweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[32]	7,50	30
_D	[2]	10,50	30
wnp 4_A		1,50	30
_D	[14]	10,50	30
_B	[32]	4,50	29
_C	[11]	7,50	29
_D	[10]	10,50	29
_E	[40]	13,50	29
_D	[15]	10,50	29
_B	[11]	4,50	28
_A	[3]	1,50	28
_A	[11]	1,50	28
_C	[14]	7,50	28
_E	[3]	13,50	28
_C	[10]	7,50	28
_B	[14]	4,50	27
_D	[37]	10,50	27
_A	[14]	1,50	27
_B	[10]	4,50	27
_C	[15]	7,50	27
_E	[2]	13,50	26
_A	[10]	1,50	26
_D	[36]	10,50	26
_D	[39]	10,50	26
_E	[38]	13,50	26
_B	[15]	4,50	26
_A	[15]	1,50	25
_E	[36]	13,50	24
_F	[3]	16,50	24
_D	[32]	10,50	23
_E	[37]	13,50	20
_E	[39]	13,50	20
_F	[37]	16,50	19
_F	[39]	16,50	19
_F	[36]	16,50	17
_F	[40]	16,50	17
_F	[38]	16,50	16
_E	[32]	13,50	14
_F	[2]	16,50	13
_F	[32]	16,50	7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bleiswijkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[27]	10,50	54
_D	[28]	10,50	54
_C	[27]	7,50	54
_C	[28]	7,50	54
_E	[27]	13,50	54
_D	[29]	10,50	54
_E	[28]	13,50	54
_D	[30]	10,50	54
_C	[29]	7,50	54
_E	[29]	13,50	54
_E	[30]	13,50	53
_F	[27]	16,50	53
_C	[30]	7,50	53
_D	[31]	10,50	53
_F	[28]	16,50	53
_C	[31]	7,50	53
_E	[31]	13,50	53
_F	[29]	16,50	53
_F	[30]	16,50	53
_B	[27]	4,50	53
_B	[28]	4,50	53
_F	[31]	16,50	53
_B	[29]	4,50	53
_B	[30]	4,50	53
_B	[31]	4,50	53
_D	[34]	10,50	53
_E	[34]	13,50	53
_C	[34]	7,50	52
_F	[34]	16,50	52
_D	[33]	10,50	52
_E	[33]	13,50	52
_F	[33]	16,50	52
_C	[33]	7,50	52
_A	[27]	1,50	52
_A	[28]	1,50	52
_A	[29]	1,50	52
_B	[34]	4,50	52
_E	[35]	13,50	52
_D	[35]	10,50	52
_A	[31]	1,50	52
_F	[35]	16,50	52
_A	[30]	1,50	52
_C	[35]	7,50	52
_B	[33]	4,50	52
_D	[32]	10,50	52
_E	[32]	13,50	52
_F	[32]	16,50	52
_C	[32]	7,50	52
_B	[35]	4,50	52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bleiswijkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[32]	4,50	52
_A	[34]	1,50	51
_A	[33]	1,50	50
_A	[32]	1,50	50
_A	[35]	1,50	50
_D	[26]	10,50	49
_E	[26]	13,50	49
_C	[26]	7,50	49
_F	[26]	16,50	49
_B	[26]	4,50	49
_F	[39]	16,50	47
_E	[39]	13,50	47
_A	[26]	1,50	47
_D	[39]	10,50	47
_C	[39]	7,50	47
_F	[37]	16,50	47
_E	[37]	13,50	47
_D	[37]	10,50	47
_D	[24]	10,50	46
_E	[24]	13,50	46
_F	[24]	16,50	46
_B	[39]	4,50	46
_C	[24]	7,50	46
_C	[37]	7,50	46
_F	[36]	16,50	46
_E	[36]	13,50	46
_D	[36]	10,50	46
_B	[24]	4,50	46
_C	[36]	7,50	46
_F	[22]	16,50	46
_F	[38]	16,50	46
_E	[38]	13,50	46
_E	[22]	13,50	45
_D	[22]	10,50	45
_D	[38]	10,50	45
_B	[37]	4,50	45
_C	[22]	7,50	45
_F	[40]	16,50	45
_C	[38]	7,50	45
_E	[40]	13,50	45
_F	[20]	16,50	45
_D	[40]	10,50	45
_E	[20]	13,50	45
_D	[20]	10,50	45
_B	[36]	4,50	44
_B	[22]	4,50	44
_C	[40]	7,50	44
_C	[20]	7,50	44
_A	[24]	1,50	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bleiswijkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[21]	16,50	44
_A	[39]	1,50	44
_F	[19]	16,50	44
_E	[21]	13,50	44
_B	[38]	4,50	44
_F	[25]	16,50	44
_D	[21]	10,50	44
_E	[25]	13,50	44
_E	[19]	13,50	44
_B	[40]	4,50	44
_B	[20]	4,50	43
_C	[21]	7,50	43
_A	[37]	1,50	43
_D	[25]	10,50	43
_D	[19]	10,50	43
_F	[23]	16,50	43
_E	[23]	13,50	43
_A	[22]	1,50	43
_D	[23]	10,50	43
_C	[25]	7,50	43
_A	[36]	1,50	43
_C	[19]	7,50	43
_B	[21]	4,50	43
_A	[38]	1,50	42
_C	[23]	7,50	42
_A	[20]	1,50	42
_A	[40]	1,50	42
_B	[25]	4,50	42
_B	[19]	4,50	42
_B	[23]	4,50	41
_A	[21]	1,50	41
_A	[25]	1,50	40
_A	[19]	1,50	40
_F	[18]	16,50	40
_A	[23]	1,50	40
_E	[18]	13,50	40
_D	[18]	10,50	39
_F	[9]	16,50	39
_E	[9]	13,50	38
_C	[18]	7,50	38
_D	[9]	10,50	38
_B	[18]	4,50	37
_C	[9]	7,50	37
_B	[9]	4,50	36
_A	[18]	1,50	36
_F	[3]	16,50	36
_E	[3]	13,50	35
_A	[9]	1,50	35
_C	[3]	7,50	35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bleiswijkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[42]	4,50	34
_D	[3]	10,50	34
_F	[41]	16,50	34
_F	[42]	16,50	34
_E	[42]	13,50	33
_F	[2]	16,50	33
_F	[43]	16,50	33
_B	[41]	4,50	33
_E	[41]	13,50	33
wnp 3_A		1,50	33
_B	[3]	4,50	32
_F	[10]	16,50	32
_E	[43]	13,50	32
_E	[6]	13,50	32
_E	[2]	13,50	32
_D	[42]	10,50	32
_F	[1]	16,50	32
_B	[43]	4,50	32
_B	[5]	4,50	32
_E	[7]	13,50	32
_D	[41]	10,50	32
_B	[7]	4,50	32
_A	[42]	1,50	32
_D	[6]	10,50	32
_E	[5]	13,50	32
_D	[43]	10,50	32
_F	[6]	16,50	32
_C	[42]	7,50	32
_F	[8]	16,50	32
_F	[7]	16,50	32
_D	[7]	10,50	32
_B	[4]	4,50	32
_D	[2]	10,50	32
_E	[1]	13,50	31
_E	[4]	13,50	31
_F	[11]	16,50	31
_C	[6]	7,50	31
_D	[5]	10,50	31
_C	[41]	7,50	31
_E	[8]	13,50	31
_F	[15]	16,50	31
_B	[6]	4,50	31
_C	[7]	7,50	31
_C	[43]	7,50	31
_B	[8]	4,50	31
_D	[4]	10,50	31
_A	[41]	1,50	31
_C	[5]	7,50	31
_D	[8]	10,50	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bleiswijkseweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[2]	7,50	31
_F	[4]	16,50	30
_D	[1]	10,50	30
_F	[5]	16,50	30
_A	[43]	1,50	30
_B	[2]	4,50	30
_C	[8]	7,50	30
_C	[4]	7,50	30
_A	[7]	1,50	30
_A	[5]	1,50	30
_C	[1]	7,50	29
wnp 4_A		1,50	29
_E	[10]	13,50	29
_A	[4]	1,50	29
_B	[1]	4,50	29
_E	[15]	13,50	28
_E	[11]	13,50	28
_A	[8]	1,50	28
wnp 1_A		1,50	28
_D	[10]	10,50	28
wnp 2_A		1,50	28
_A	[3]	1,50	27
_D	[15]	10,50	27
_C	[10]	7,50	26
_D	[11]	10,50	26
_A	[6]	1,50	26
_C	[15]	7,50	25
_B	[10]	4,50	25
_C	[11]	7,50	25
_F	[14]	16,50	25
_B	[15]	4,50	25
_A	[10]	1,50	24
_B	[11]	4,50	24
_A	[15]	1,50	23
_A	[11]	1,50	23
_E	[14]	13,50	21
_D	[14]	10,50	19
_B	[14]	4,50	18
_C	[14]	7,50	18
_A	[14]	1,50	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Werner von Siemensstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[7]	7,50	50
_D	[4]	10,50	50
_C	[4]	7,50	50
_D	[6]	10,50	50
_C	[6]	7,50	50
_D	[7]	10,50	50
_D	[5]	10,50	50
_C	[5]	7,50	50
_D	[8]	10,50	50
_C	[8]	7,50	50
_E	[7]	13,50	50
_E	[4]	13,50	50
_E	[5]	13,50	50
_E	[6]	13,50	50
_B	[4]	4,50	50
_B	[6]	4,50	50
_B	[7]	4,50	50
_B	[5]	4,50	50
_E	[8]	13,50	50
_B	[8]	4,50	50
_F	[4]	16,50	50
_F	[5]	16,50	50
_F	[7]	16,50	50
_F	[6]	16,50	50
_F	[8]	16,50	50
_A	[7]	1,50	48
_A	[4]	1,50	48
_A	[5]	1,50	48
_A	[6]	1,50	48
_A	[8]	1,50	48
wnp 1_A		1,50	48
wnp 2_A		1,50	48
_D	[3]	10,50	47
_E	[3]	13,50	47
_F	[3]	16,50	47
_C	[3]	7,50	47
_E	[42]	13,50	47
_F	[42]	16,50	47
_E	[41]	13,50	47
_D	[42]	10,50	47
_F	[41]	16,50	47
_D	[41]	10,50	47
_E	[43]	13,50	47
_F	[43]	16,50	47
_D	[43]	10,50	47
_C	[42]	7,50	47
_C	[41]	7,50	47
_E	[2]	13,50	47
_B	[3]	4,50	47

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Werner von Siemensstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[2]	16,50	46
_D	[2]	10,50	46
_E	[1]	13,50	46
_F	[1]	16,50	46
_D	[1]	10,50	46
_D	[9]	10,50	46
_B	[42]	4,50	46
_C	[43]	7,50	46
_C	[9]	7,50	46
_B	[41]	4,50	46
_B	[9]	4,50	46
_C	[2]	7,50	46
_E	[9]	13,50	46
_F	[9]	16,50	46
_B	[43]	4,50	46
_C	[1]	7,50	45
_A	[3]	1,50	45
_D	[18]	10,50	44
_E	[18]	13,50	44
_C	[18]	7,50	44
_A	[9]	1,50	44
wnp 3_A		1,50	44
_A	[42]	1,50	44
_F	[18]	16,50	44
_B	[18]	4,50	44
_A	[41]	1,50	44
wnp 4_A		1,50	44
_A	[43]	1,50	44
_E	[40]	13,50	43
_F	[40]	16,50	43
_D	[40]	10,50	43
_C	[40]	7,50	43
_D	[38]	10,50	43
_F	[38]	16,50	43
_E	[38]	13,50	43
_E	[24]	13,50	42
_D	[24]	10,50	42
_C	[38]	7,50	42
_F	[24]	16,50	42
_D	[22]	10,50	42
_E	[22]	13,50	42
_B	[40]	4,50	42
_F	[22]	16,50	42
_C	[24]	7,50	42
_A	[18]	1,50	42
_C	[22]	7,50	42
_E	[20]	13,50	42
_D	[20]	10,50	42
_F	[20]	16,50	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Werner von Siemensstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_E	[21]	13,50	42
_F	[21]	16,50	42
_D	[21]	10,50	42
_F	[36]	16,50	42
_E	[36]	13,50	42
_D	[36]	10,50	42
_C	[20]	7,50	41
_C	[36]	7,50	41
_E	[23]	13,50	41
_F	[23]	16,50	41
_C	[21]	7,50	41
_D	[23]	10,50	41
_B	[38]	4,50	41
_F	[37]	16,50	41
_D	[37]	10,50	41
_E	[37]	13,50	41
_C	[23]	7,50	41
_B	[24]	4,50	41
_B	[22]	4,50	41
_C	[37]	7,50	41
_F	[39]	16,50	41
_E	[39]	13,50	40
_D	[39]	10,50	40
_A	[40]	1,50	40
_B	[20]	4,50	40
_B	[21]	4,50	40
_B	[36]	4,50	40
_B	[23]	4,50	40
_C	[39]	7,50	40
_B	[1]	4,50	40
_B	[37]	4,50	39
_B	[2]	4,50	39
_A	[38]	1,50	39
_F	[26]	16,50	39
_E	[26]	13,50	39
_A	[24]	1,50	39
_D	[26]	10,50	39
_A	[22]	1,50	39
_B	[39]	4,50	39
_A	[20]	1,50	39
_A	[36]	1,50	39
_A	[21]	1,50	39
_C	[26]	7,50	38
_A	[23]	1,50	38
_F	[25]	16,50	38
_E	[25]	13,50	38
_A	[37]	1,50	38
_D	[25]	10,50	38
_B	[26]	4,50	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Werner von Siemensstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[39]	1,50	37
_C	[25]	7,50	37
_B	[25]	4,50	36
_A	[26]	1,50	36
_A	[25]	1,50	34
_F	[19]	16,50	31
_E	[19]	13,50	31
_F	[14]	16,50	30
_D	[19]	10,50	30
_C	[19]	7,50	29
_F	[32]	16,50	29
_F	[11]	16,50	29
_F	[15]	16,50	29
_B	[19]	4,50	28
_E	[14]	13,50	28
_E	[32]	13,50	28
_D	[32]	10,50	27
_E	[11]	13,50	27
_F	[34]	16,50	27
_A	[19]	1,50	27
_F	[33]	16,50	26
_E	[34]	13,50	26
_E	[15]	13,50	26
_E	[33]	13,50	26
_C	[32]	7,50	26
_D	[14]	10,50	26
_F	[35]	16,50	26
_D	[34]	10,50	26
_D	[33]	10,50	26
_E	[35]	13,50	26
_B	[32]	4,50	25
_C	[34]	7,50	25
_F	[10]	16,50	25
_C	[33]	7,50	25
_F	[31]	16,50	25
_D	[11]	10,50	25
_E	[27]	13,50	25
_D	[35]	10,50	25
_E	[31]	13,50	25
_D	[27]	10,50	25
_F	[27]	16,50	25
_E	[29]	13,50	25
_C	[27]	7,50	25
_F	[28]	16,50	25
_C	[14]	7,50	25
_D	[15]	10,50	25
_A	[32]	1,50	25
_D	[31]	10,50	25
_D	[29]	10,50	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Aangepast Akoestisch onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Werner von Siemensstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[30]	16,50	24
_E	[28]	13,50	24
_B	[27]	4,50	24
_F	[29]	16,50	24
_B	[33]	4,50	24
_C	[35]	7,50	24
_C	[29]	7,50	24
_B	[34]	4,50	24
_C	[31]	7,50	24
_D	[28]	10,50	24
_E	[30]	13,50	24
_B	[29]	4,50	24
_B	[31]	4,50	24
_C	[28]	7,50	24
_D	[30]	10,50	24
_C	[30]	7,50	24
_A	[34]	1,50	24
_A	[27]	1,50	24
_A	[33]	1,50	24
_B	[28]	4,50	24
_C	[11]	7,50	24
_B	[35]	4,50	23
_B	[30]	4,50	23
_A	[31]	1,50	23
_A	[29]	1,50	23
_C	[15]	7,50	23
_B	[14]	4,50	23
_A	[35]	1,50	23
_A	[28]	1,50	23
_A	[30]	1,50	23
_E	[10]	13,50	22
_B	[11]	4,50	22
_A	[14]	1,50	22
_B	[15]	4,50	21
_A	[11]	1,50	20
_A	[15]	1,50	20
_D	[10]	10,50	20
_C	[10]	7,50	18
_B	[10]	4,50	16
_A	[10]	1,50	15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Cumulatie

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_F	[6]	16,50	60
_F	[8]	16,50	60
_F	[7]	16,50	60
_F	[5]	16,50	59
_F	[4]	16,50	59
_D	[27]	10,50	59
_D	[29]	10,50	59
_E	[27]	13,50	59
_C	[27]	7,50	59
_E	[29]	13,50	59
_C	[29]	7,50	59
_D	[31]	10,50	59
_D	[28]	10,50	59
_F	[27]	16,50	59
_E	[31]	13,50	59
_C	[31]	7,50	59
_F	[29]	16,50	59
_C	[28]	7,50	59
_E	[28]	13,50	59
_F	[31]	16,50	59
_F	[28]	16,50	59
_D	[30]	10,50	59
_B	[27]	4,50	59
_B	[29]	4,50	59
_E	[6]	13,50	59
_C	[30]	7,50	59
_E	[30]	13,50	59
_B	[31]	4,50	59
_B	[28]	4,50	59
_E	[5]	13,50	59
_E	[8]	13,50	59
_F	[30]	16,50	59
_E	[4]	13,50	59
_E	[7]	13,50	59
_B	[30]	4,50	59
_F	[42]	16,50	58
_F	[41]	16,50	58
_F	[43]	16,50	58
_D	[5]	10,50	58
_D	[7]	10,50	58
_D	[6]	10,50	58
_D	[34]	10,50	58
_E	[34]	13,50	58
_F	[1]	16,50	58
_C	[5]	7,50	58
_F	[34]	16,50	58
_D	[33]	10,50	58
_D	[4]	10,50	58
_E	[33]	13,50	58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[34]	7,50	58
_D	[8]	10,50	58
_F	[33]	16,50	58
_C	[7]	7,50	58
_C	[33]	7,50	58
_C	[6]	7,50	58
_E	[42]	13,50	58
_E	[35]	13,50	58
_F	[35]	16,50	58
_D	[35]	10,50	58
_B	[34]	4,50	58
_B	[7]	4,50	58
_C	[4]	7,50	58
_A	[27]	1,50	58
_B	[5]	4,50	58
_A	[29]	1,50	58
_E	[41]	13,50	58
_A	[31]	1,50	58
_C	[35]	7,50	58
_F	[3]	16,50	58
_A	[28]	1,50	58
_C	[8]	7,50	58
_B	[33]	4,50	58
_E	[43]	13,50	57
_B	[6]	4,50	57
_F	[2]	16,50	57
_B	[4]	4,50	57
_A	[30]	1,50	57
_B	[35]	4,50	57
_B	[8]	4,50	57
_E	[1]	13,50	57
_F	[24]	16,50	57
_F	[32]	16,50	57
_D	[32]	10,50	57
_E	[32]	13,50	57
_F	[39]	16,50	57
_D	[42]	10,50	57
_C	[32]	7,50	57
_F	[40]	16,50	57
_D	[41]	10,50	57
_F	[37]	16,50	57
_E	[39]	13,50	57
_B	[32]	4,50	57
_F	[36]	16,50	57
_F	[9]	16,50	57
_F	[38]	16,50	57
_D	[43]	10,50	57
_E	[3]	13,50	57
_F	[22]	16,50	57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_E	[40]	13,50	57
_E	[2]	13,50	57
_E	[37]	13,50	57
_F	[26]	16,50	57
_E	[38]	13,50	56
_D	[1]	10,50	56
_E	[36]	13,50	56
_D	[39]	10,50	56
_E	[24]	13,50	56
_C	[42]	7,50	56
_A	[34]	1,50	56
_C	[41]	7,50	56
_F	[18]	16,50	56
_D	[37]	10,50	56
_D	[40]	10,50	56
_F	[20]	16,50	56
_A	[33]	1,50	56
_C	[39]	7,50	56
_D	[38]	10,50	56
_C	[43]	7,50	56
_D	[24]	10,50	56
_D	[36]	10,50	56
_D	[3]	10,50	56
_E	[9]	13,50	56
_C	[40]	7,50	56
_C	[37]	7,50	56
_D	[2]	10,50	56
_F	[21]	16,50	56
_C	[38]	7,50	56
_E	[22]	13,50	56
_C	[1]	7,50	56
_E	[26]	13,50	56
_A	[35]	1,50	56
_C	[36]	7,50	56
_C	[24]	7,50	56
_A	[7]	1,50	56
_D	[9]	10,50	56
_A	[5]	1,50	56
_C	[3]	7,50	56
_B	[42]	4,50	56
_D	[26]	10,50	56
_C	[26]	7,50	55
_F	[23]	16,50	55
wnp 2_A		1,50	55
_A	[6]	1,50	55
_B	[41]	4,50	55
_B	[40]	4,50	55
_A	[4]	1,50	55
_D	[22]	10,50	55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[2]	7,50	55
_A	[32]	1,50	55
_B	[39]	4,50	55
_A	[8]	1,50	55
_C	[9]	7,50	55
_B	[38]	4,50	55
_E	[18]	13,50	55
_E	[20]	13,50	55
_B	[37]	4,50	55
_B	[43]	4,50	55
_B	[24]	4,50	55
_B	[26]	4,50	55
wnp 1_A		1,50	55
_C	[22]	7,50	55
_B	[3]	4,50	55
_B	[36]	4,50	55
_F	[25]	16,50	55
_E	[21]	13,50	55
_D	[18]	10,50	55
_D	[20]	10,50	55
_B	[9]	4,50	55
_B	[22]	4,50	54
_E	[23]	13,50	54
_C	[18]	7,50	54
_C	[20]	7,50	54
_D	[21]	10,50	54
_C	[21]	7,50	54
_A	[24]	1,50	54
_A	[42]	1,50	54
_D	[23]	10,50	53
_F	[19]	16,50	53
_A	[3]	1,50	53
_A	[26]	1,50	53
_E	[25]	13,50	53
_A	[41]	1,50	53
_B	[18]	4,50	53
_B	[20]	4,50	53
_A	[40]	1,50	53
_A	[43]	1,50	53
_A	[38]	1,50	53
_C	[23]	7,50	53
wnp 3_A		1,50	53
_B	[21]	4,50	53
wnp 4_A		1,50	53
_D	[25]	10,50	53
_A	[39]	1,50	53
_A	[37]	1,50	53
_A	[22]	1,50	53
_A	[36]	1,50	53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_E	[19]	13,50	52
_A	[9]	1,50	52
_B	[1]	4,50	52
_B	[23]	4,50	52
_C	[25]	7,50	52
_D	[19]	10,50	52
_B	[2]	4,50	52
_A	[20]	1,50	52
_B	[25]	4,50	51
_C	[19]	7,50	51
_A	[21]	1,50	51
_A	[18]	1,50	51
_B	[19]	4,50	50
_A	[23]	1,50	50
_F	[14]	16,50	50
_A	[25]	1,50	50
_F	[11]	16,50	49
_A	[19]	1,50	49
_F	[15]	16,50	48
_E	[14]	13,50	44
_F	[10]	16,50	44
_E	[11]	13,50	43
_E	[15]	13,50	43
_D	[14]	10,50	41
_D	[11]	10,50	40
_D	[15]	10,50	40
_C	[14]	7,50	39
_E	[10]	13,50	39
_C	[11]	7,50	39
_B	[14]	4,50	38
_A	[14]	1,50	38
_C	[15]	7,50	38
_B	[11]	4,50	38
_A	[11]	1,50	37
_B	[15]	4,50	37
_D	[10]	10,50	37
_A	[15]	1,50	36
_C	[10]	7,50	35
_B	[10]	4,50	34
_A	[10]	1,50	33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen