

GIESSENLANDEN
2e ontsluitingsweg Arkel
akoestisch onderzoek



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Giessenlanden

2^e ontsluitingsweg Arkel

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

068900.20150367

projectleider:

mr. S. Lamkadmi

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

planstatus

datum:

11-05-2015

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Reconstructie situaties	5
2.3. Nieuwe situaties	6
2.4. 30 km/h wegen	7
3. Berekeningsuitgangspunten	9
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	9
3.2. Verkeersgegevens	9
3.3. Ruimtelijke gegevens	10
4. Akoestisch onderzoek	11
4.1. Rekenresultaten en beoordeling reconstructiesituaties	11
4.2. Rekenresultaten en beoordeling nieuwe situatie	11
5. Conclusie	13

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens
2. Invoergegevens
3. Rekenresultaten reconstructie situaties
4. Rekenresultaten nieuwe situatie

Door de realisatie van de tweede ontsluitingsweg zullen fysieke aanpassingen aan bestaande wegen plaats vinden. Er is sprake van de volgende relevante akoestische situaties:

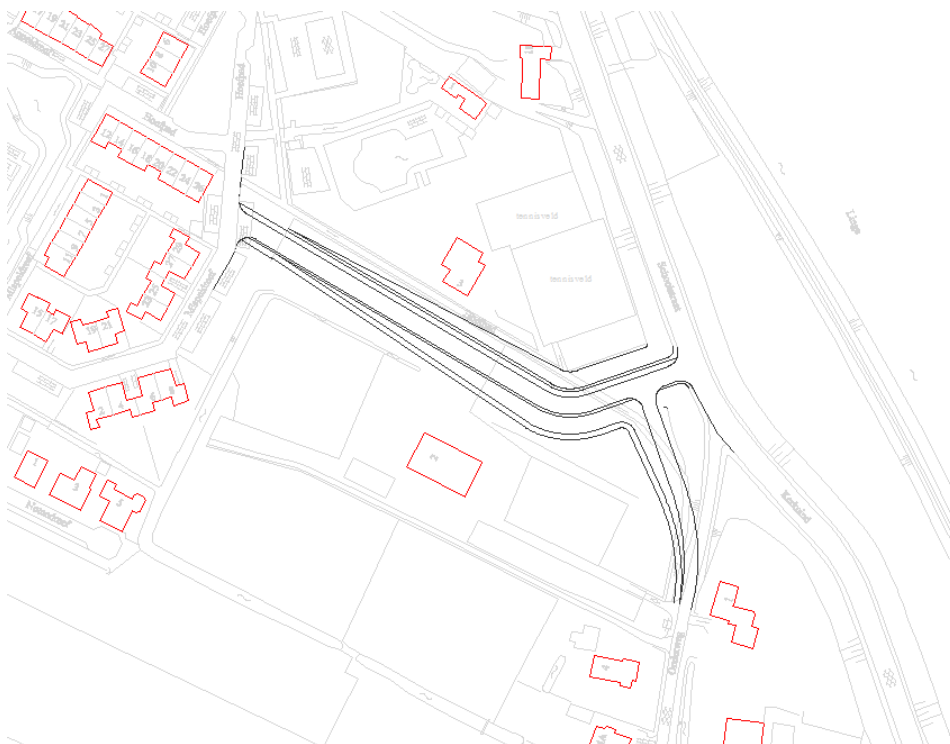
Reconstructie situaties

De nieuwe weg zal aansluiten op de Mispeldreef / Hoefpad en de Schoolstraat, zie figuur 1.1. Deze wegen zullen dan ook fysiek wijzigen. Ook zal de Onderweg worden verlegd. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij fysieke wijzigingen aan een weg met aanliggende geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) een zogenaamd reconstructie onderzoek te worden uitgevoerd.

De Mispeldreef / Hoefpad is een 30 km/h weg en daardoor niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat het akoestisch klimaat aanvaardbaar blijft. Binnen het reconstructiegebied van de wijzigingen aan de Onderweg liggen geluidgevoelige functies. Reconstructie onderzoek is dan ook nodig.

Nieuwe situatie

Het nieuw aan te leggen wegdeel wordt gezien als nieuwe weg in het kader van de Wgh. Om de effecten op de bestaande geluidgevoelige functies in beeld te brengen dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Aangezien de weg een 30 km/h regime zal gaan kennen dient dit onderzoek in het kader van een goede ruimtelijke ordening uitgevoerd te worden.



Figuur 1.1 Tweede ontsluitingsweg

Leeswijzer

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

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone

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

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

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

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

De geluidszone bij reconstructie van wegen strekt zich uit aan weerszijden van de fysieke wijziging aan de weg. De woningen die buiten deze wettelijke reconstructiezone liggen, worden in het kader van het uitstralingseffect meegenomen in het akoestisch onderzoek.

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. Op alle in het rapport genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Reconstructie situaties

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

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

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

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

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

Tabel 2.2 Voorkeursgrenswaarde voor woningen bij reconstructie

situatie	wettelijk regime reconstructie	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
heersende geluidsbelasting ≤ 53 dB	nieuw	48 dB bij < 48 dB of laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 58 dB
heersende geluidsbelasting > 53 dB	bestaand	laagste van: - heersende geluidsbelasting; of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 68 dB

2.3. Nieuwe situaties

In al die gevallen waarin de aanleg van een nieuw wegvak langs bestaande (of nieuwe) geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld een woning) wordt voorzien middels een vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, is sprake van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient als eerste te worden onderzocht of geluidsreducerende maatregelen mogelijk en afdoende zijn om het geluidsniveau te verlagen tot 48 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan. In tabel 2.3 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor bestaande woningen opgenomen bij nieuwe wegaanleg.

Tabel 2.3 Relevante grenswaarden voor woningen bij nieuwe wegaanleg

situatie	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde	
		stedelijk	buitenstedelijk
Bestaande woning	48 dB	63 dB	58 dB

2.4. 30 km/h wegen

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen.

Vanuit dat oogpunt wordt bij reconstructie ernaar gestreefd dat de geluidsbelasting niet met meer dan 2 dB toeneemt en worden bij nieuwe situaties de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

3. Berekeningsuitgangspunten

9

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 2.61 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

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

De verkeersintensiteiten zijn aangeleverd door de gemeente Giessenlanden. In dit akoestisch onderzoek is gebruikgemaakt van de verkeersgegevens voor 2015 (1 jaar voor reconstructie) en 2030, ervan uitgaande dat de reconstructie in 2016 plaats vindt. Het jaar 2030 is hierin worst case aangezien gerekend mag worden voor de situatie 10 jaar na reconstructie.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten in mvt/weekdag (afgerond op 50-tallen)

	2015	2030
Nieuwe weg	--	2.700
Mispeldreef/ Hoefpad	2.100	2.300
Onderweg	2.600	2.900

voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

Voor de voertuigverdeling van het verkeer op de verschillende wegen is de onderstaande verdeling aangehouden.

Tabel 3.2 Voertuigverdeling

	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
% per uur	6.54	3.76	0.81
Lichte mvt	93.46	93.46	93.46
Middelzware mvt	5.08	5.08	5.08
Zware mvt	1.46	1.46	1.46

Verkeerssnelheid

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

Het snelheidsregime op de Onderweg bedraagt 60 km/h. Op de overige wegen is de maximumsnelheid 30 km/h.

Type wegdek

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

De wegdekverharding op de Onderweg bestaat uit asfalt op de overige wegen liggen klinkers.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

1.1. 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 hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Vervolgens zijn de relevante rijlijnen ingevoerd. Het toekomstige ontwerp is aangeleverd door de gemeente. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Rijlijnen

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

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. Er is gerekend op een waarneemhoogte van + 1,5 m, + 4,5 m en +7,5 m.

Sectorhoek en reflecties

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

4.1. Rekenresultaten en beoordeling reconstructiesituaties

Mispeldreef / Hoefpad

De nieuwe weg gaat aansluiten op de Mispeldreef/Hoefpad waardoor deze weg fysiek wijzigt. De weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/h waardoor deze niet gezoneerd is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat sprake blijft van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Binnen het reconstructiegebied liggen de volgende maatgevende bestaande woningen:

- Hoefpad 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24 en 26;
- Mispeldreef 23, 25, 27 en 29.

De geluidsbelastingen als gevolg van de Mispeldreef/ Hoefpad zijn weergegeven in bijlage 3. De maximale toename ten gevolge van het verkeer op de Mispeldreef / Hoefpad bedraagt 0,40 dB. De toename bedraagt niet meer dan afgerond 1,5 dB zodat geen sprake is van een reconstructie situatie. Er is en blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Onderweg

Door de aanleg van de nieuwe weg zal de Onderweg worden verlegd en aansluiting gaan geven op de nieuwe weg in plaats van op de Schoolstraat. Aangezien fysieke wijzigingen aan de weg plaats vinden dient reconstructie onderzoek plaats te vinden. Binnen het wettelijke reconstructiegebied liggen de volgende maatgevende bestaande woningen:

- Onderweg 1, 2, 3, 4, 4a en 4b.

De geluidsbelastingen als gevolg van de Onderweg zijn weergegeven in bijlage 3. De maximale toename ten gevolge van het verkeer op de Onderweg bedraagt 0,87 dB. De toename bedraagt niet meer dan afgerond 1,5 dB zodat geen sprake is van een reconstructie situatie ingevolge de Wgh. Er is en blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

4.2. Rekenresultaten en beoordeling nieuwe situatie

Het nieuw aan te leggen wegdeel wordt gezien als nieuwe weg. Aangezien de weg een maximumsnelheid van 30 km/h krijgt is de weg niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient echter wel aangetoond te worden dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Uit de berekeningen, zie bijlage 4, blijkt dat de maximale geluidsbelasting 48 dB bedraagt. Hierbij wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden en is dus sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat aan de gevels van de langsliggende woningen.

Geconcludeerd wordt dat ten gevolge van de fysieke wijzigingen aan de Mispeldreef/ Hoefpad en de Onderweg geen reconstructiesituaties optreden. Er is en blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat aan de gevels van de bestaande woningen.

Ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg geldt dat eveneens sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat, aangezien de richtwaarde van 48 dB niet wordt overschreden.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerde verkeersgegevens 2015

Model: Akoestisch onderzoek 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2100,00	6,54	3,76	0,81
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2100,00	6,54	3,76	0,81
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2100,00	6,54	3,76	0,81
Onderweg	Onderweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2600,00	6,54	3,76	0,81

Ingevoerde verkeersgegevens 2015

Model: Akoestisch onderzoek 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Onderweg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46

Ingevoerde verkeersgegevens 2030

Model: Akoestisch onderzoek 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2300,00	6,54	3,76	0,81
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2300,00	6,54	3,76	0,81
Mispeldree	Mispeldreef/Hoefpad	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2300,00	6,54	3,76	0,81
Nieuwe weg	Nieuwe weg	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2700,00	6,54	3,76	0,81
Onderweg	Onderweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2900,00	6,54	3,76	0,81

Ingevoerde verkeersgegevens 2030

Model: Akoestisch onderzoek 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

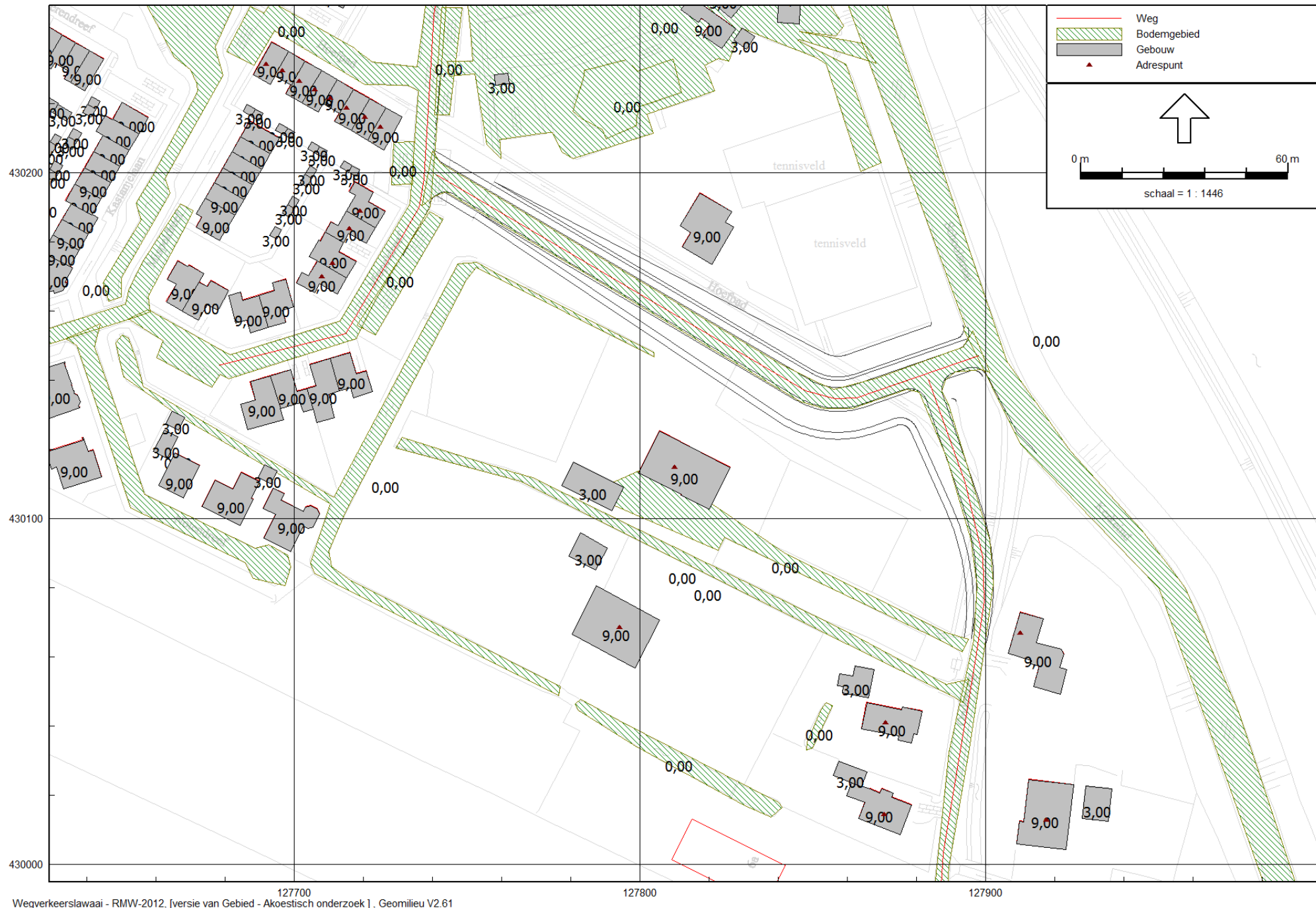
Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Mispeldree	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Nieuwe weg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46
Onderweg	93,46	93,46	93,46	5,08	5,08	5,08	1,46	1,46	1,46

Bijlage 2 Invoergegevens

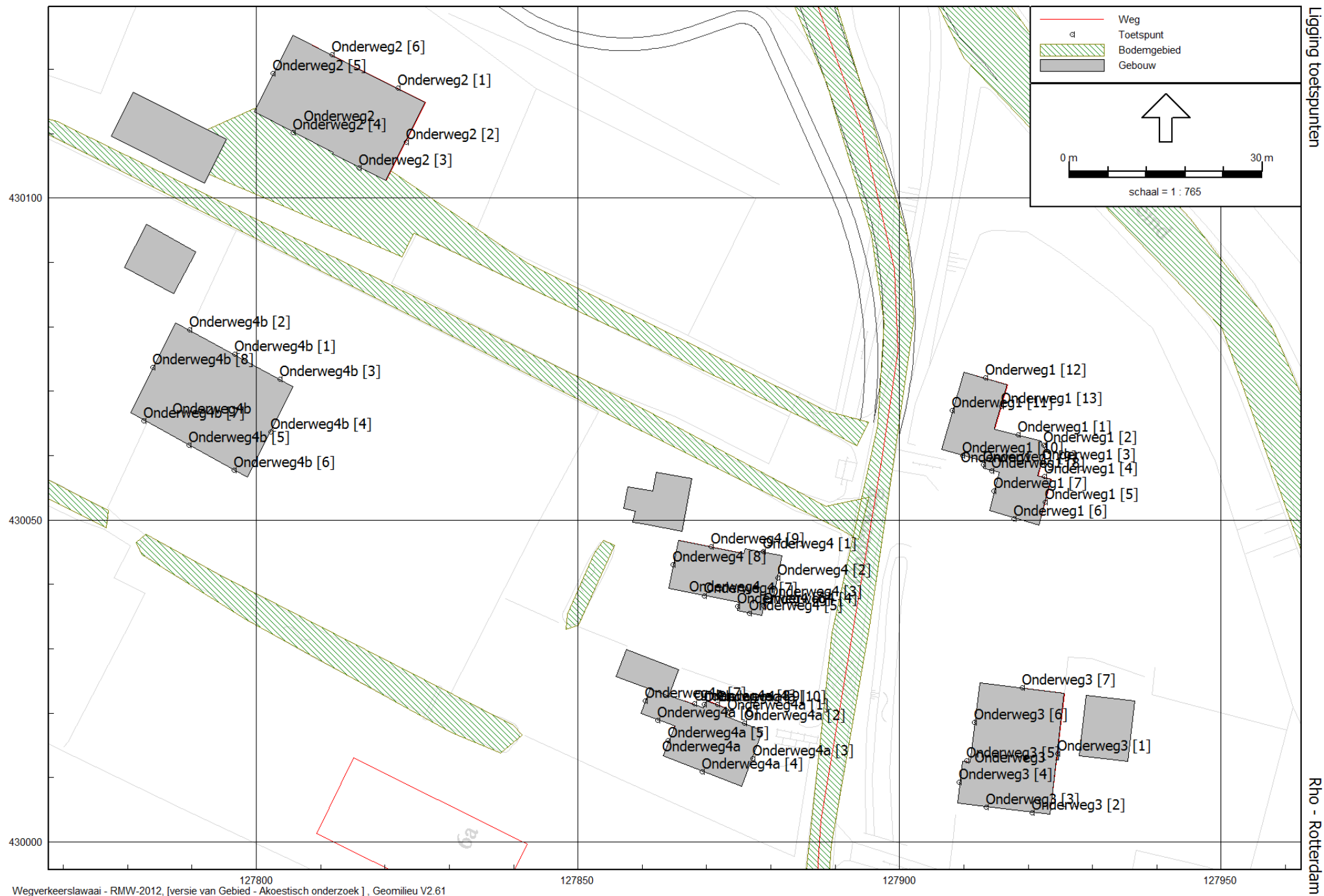
Model informatie

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek 2030

Model eigenschap	
Omschrijving	Akoestisch onderzoek 2030
Verantwoordelijke	rsondorp
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	rsondorp op 4-5-2015
Laatst ingezien door	rsondorp op 12-5-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.61
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
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 woonwijken schermen	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







Ligging toetspunten

Rho - Rotterdam

Toetspunten

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

Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Onderweg3 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg3 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg1 [13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg2 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4 [9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4a [10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Onderweg4b [8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad20 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad20 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad18 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad18 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad18 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad12 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad12 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Toetspunten

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

Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Hoefpad12 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad12 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad12 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad14 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad14 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad24 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad24 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef29 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef27 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad26 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad26 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad26 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad26 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad22 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad22 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad22 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef25 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Mispeldreef23 [7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad16 [1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad16 [2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Hoefpad16 [3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten reconstructie situaties

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Mispeldreef / Hoefpad

Naam	Omschrijving	Hoogte	2015	2030	verschil 2030-2015	toetsingsverschil	reconstructie
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [1]	1,5	16,51	16,9	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [2]	1,5	39,21	39,61	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [3]	1,5	26,1	26,5	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [4]	1,5	30,17	30,56	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [5]	1,5	14,63	15,02	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [1]	4,5	20,16	20,56	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [2]	4,5	41,49	41,89	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [3]	4,5	29,51	29,91	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [4]	4,5	32,67	33,06	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [5]	4,5	16,46	16,86	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [1]	7,5	23,51	23,9	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [2]	7,5	41,69	42,08	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [3]	7,5	31,5	31,89	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [4]	7,5	33,06	33,45	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [5]	7,5	19,01	19,41	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad14_A	Hoefpad14 [1]	1,5	40,99	41,39	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad14_A	Hoefpad14 [2]	1,5	22,08	22,48	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad14_B	Hoefpad14 [1]	4,5	43,04	43,43	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad14_B	Hoefpad14 [2]	4,5	25,56	25,96	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad14_C	Hoefpad14 [1]	7,5	43,2	43,6	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad14_C	Hoefpad14 [2]	7,5	27,29	27,68	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [1]	1,5	42,54	42,93	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [2]	1,5	33,76	34,16	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [3]	1,5	24,74	25,13	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [1]	4,5	44,35	44,74	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [2]	4,5	36,05	36,44	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [3]	4,5	27,17	27,56	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [1]	7,5	44,5	44,89	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [2]	7,5	36,34	36,73	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [3]	7,5	28,33	28,72	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [1]	1,5	44,02	44,41	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [2]	1,5	34,88	35,28	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [3]	1,5	35,52	35,91	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [1]	4,5	45,52	45,92	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [2]	4,5	37,37	37,76	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [3]	4,5	37,89	38,28	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [1]	7,5	45,64	46,04	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [2]	7,5	37,03	37,42	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [3]	7,5	37,88	38,28	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad20_A	Hoefpad20 [1]	1,5	30,95	31,34	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad20_A	Hoefpad20 [2]	1,5	45,64	46,04	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad20_B	Hoefpad20 [1]	4,5	33,49	33,89	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad20_B	Hoefpad20 [2]	4,5	46,74	47,14	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad20_C	Hoefpad20 [1]	7,5	33,82	34,21	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad20_C	Hoefpad20 [2]	7,5	46,79	47,19	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [1]	1,5	47,03	47,43	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [2]	1,5	40,28	40,67	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [3]	1,5	29,07	29,46	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [1]	4,5	47,79	48,19	0,40	0,19	nee
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [2]	4,5	41,32	41,71	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [3]	4,5	31,34	31,74	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [1]	7,5	47,75	48,15	0,40	0,15	nee
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [2]	7,5	41,47	41,87	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [3]	7,5	31,94	32,34	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad24_A	Hoefpad24 [1]	1,5	48,64	49,04	0,40	0,40	nee
Hoefpad24_A	Hoefpad24 [2]	1,5	42,8	43,19	0,39	n.v.t.	nee
Hoefpad24_B	Hoefpad24 [1]	4,5	49,16	49,56	0,40	0,40	nee
Hoefpad24_B	Hoefpad24 [2]	4,5	43,73	44,13	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad24_C	Hoefpad24 [1]	7,5	48,91	49,31	0,40	0,40	nee
Hoefpad24_C	Hoefpad24 [2]	7,5	43,83	44,23	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [1]	1,5	51,11	51,5	0,39	0,39	nee
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [2]	1,5	53,13	53,52	0,39	0,39	nee
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [3]	1,5	52,39	52,79	0,40	0,40	nee
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [4]	1,5	45,71	46,11	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [1]	4,5	51,23	51,63	0,40	0,40	nee
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [2]	4,5	53,1	53,5	0,40	0,40	nee
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [3]	4,5	52,44	52,83	0,39	0,39	nee
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [4]	4,5	46,35	46,75	0,40	n.v.t.	nee
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [1]	7,5	50,6	51	0,40	0,40	nee
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [2]	7,5	52,37	52,77	0,40	0,40	nee
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [3]	7,5	51,9	52,29	0,39	0,39	nee
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [4]	7,5	46,2	46,59	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldreef_A	Mispeldreef23 [1]	1,5	23,48	23,88	0,40	n.v.t.	nee

Mispeldree_A	Mispeldreef23 [2]	1,5	53,98	54,37	0,39	0,39	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [3]	1,5	50,97	51,37	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [4]	1,5	50,83	51,22	0,39	0,39	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [5]	1,5	48,8	49,19	0,39	0,39	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [6]	1,5	36,05	36,45	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [7]	1,5	26,75	27,14	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [1]	1,5	30,48	30,88	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [2]	1,5	31,17	31,57	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [3]	1,5	27,01	27,4	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [4]	1,5	48,66	49,06	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [5]	1,5	49,17	49,57	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [6]	1,5	53,87	54,27	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [1]	1,5	53,73	54,13	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [2]	1,5	49,08	49,48	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [3]	1,5	48,59	48,99	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [4]	1,5	30,79	31,19	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [5]	1,5	27,25	27,64	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [6]	1,5	29,14	29,54	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [1]	1,5	27,69	28,08	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [2]	1,5	25,8	26,2	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [3]	1,5	31,62	32,01	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [4]	1,5	48,07	48,47	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [5]	1,5	50,74	51,14	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [6]	1,5	50,54	50,94	0,40	0,40	nee
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [7]	1,5	53,75	54,15	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [1]	4,5	26,35	26,74	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [2]	4,5	53,81	54,21	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [3]	4,5	51,29	51,68	0,39	0,39	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [4]	4,5	51,11	51,5	0,39	0,39	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [5]	4,5	49,3	49,7	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [6]	4,5	36,98	37,37	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [7]	4,5	27,94	28,33	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [1]	4,5	32,58	32,98	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [2]	4,5	33,15	33,54	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [3]	4,5	28,66	29,06	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [4]	4,5	48,89	49,29	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [5]	4,5	49,33	49,73	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [6]	4,5	53,71	54,1	0,39	0,39	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [1]	4,5	53,57	53,96	0,39	0,39	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [2]	4,5	49,27	49,67	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [3]	4,5	48,83	49,23	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [4]	4,5	29,96	30,36	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [5]	4,5	28,38	28,77	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [6]	4,5	27,64	28,03	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [1]	4,5	29	29,4	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [2]	4,5	28,09	28,49	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [3]	4,5	29,29	29,68	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [4]	4,5	47,88	48,27	0,39	0,27	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [5]	4,5	51,03	51,43	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [6]	4,5	50,83	51,23	0,40	0,40	nee
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [7]	4,5	53,59	53,98	0,39	0,39	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [1]	7,5	29,93	30,33	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [2]	7,5	52,94	53,33	0,39	0,39	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [3]	7,5	50,87	51,27	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [4]	7,5	50,75	51,14	0,39	0,39	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [5]	7,5	49,06	49,46	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [6]	7,5	37,21	37,61	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [7]	7,5	31,34	31,74	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [1]	7,5	34,31	34,71	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [2]	7,5	33,95	34,34	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [3]	7,5	30,99	31,38	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [4]	7,5	48,55	48,95	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [5]	7,5	48,86	49,26	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [6]	7,5	52,83	53,22	0,39	0,39	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [1]	7,5	52,7	53,09	0,39	0,39	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [2]	7,5	48,82	49,22	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [3]	7,5	48,49	48,89	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [4]	7,5	31,92	32,32	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [5]	7,5	32,1	32,49	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [6]	7,5	31,33	31,72	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [1]	7,5	31,53	31,92	0,39	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [2]	7,5	31,08	31,48	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [3]	7,5	31,01	31,41	0,40	n.v.t.	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [4]	7,5	47,65	48,05	0,40	0,05	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [5]	7,5	50,7	51,1	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [6]	7,5	50,4	50,8	0,40	0,40	nee
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [7]	7,5	52,71	53,11	0,40	0,40	nee

Resultaten ten gevolge van het verkeer op de Onderweg

Naam	Omschrijving	Hoogte	2015	2030	verschil 2030-2015	toetsingsverschil	reconstructie
Onderweg1_A	Onderweg1 [1]	1,5	31,33	21,84	-9,49	n.v.t.	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [10]	1,5	50,9	51,41	0,51	0,51	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [11]	1,5	54,59	54,59	0,00	0,00	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [12]	1,5	48,93	48,17	-0,76	-0,76	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [13]	1,5	6,5	6,84	0,34	n.v.t.	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [2]	1,5	37,25	--			
Onderweg1_A	Onderweg1 [3]	1,5	--	--			
Onderweg1_A	Onderweg1 [4]	1,5	19,78	19,84	0,06	n.v.t.	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [5]	1,5	--	--			
Onderweg1_A	Onderweg1 [6]	1,5	46,4	46,97	0,57	n.v.t.	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [7]	1,5	50,09	50,63			
Onderweg1_A	Onderweg1 [8]	1,5	49,95	50,49	0,54	0,54	nee
Onderweg1_A	Onderweg1 [9]	1,5	51,06	51,59	0,53	0,53	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [1]	4,5	33,38	23,31	-10,07	n.v.t.	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [10]	4,5	51,2	51,72	0,52	0,52	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [11]	4,5	54,53	54,64	0,11	0,11	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [12]	4,5	49,17	48,64	-0,53	-0,53	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [13]	4,5	8,73	9,05	0,32	n.v.t.	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [2]	4,5	39,28	--			
Onderweg1_B	Onderweg1 [3]	4,5	--	--			
Onderweg1_B	Onderweg1 [4]	4,5	21,15	21,3	0,15	n.v.t.	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [5]	4,5	--	--			
Onderweg1_B	Onderweg1 [6]	4,5	47,26	47,82	0,56	n.v.t.	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [7]	4,5	50,68	51,23	0,55	0,55	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [8]	4,5	50,54	51,08	0,54	0,54	nee
Onderweg1_B	Onderweg1 [9]	4,5	51,5	52,04	0,54	0,54	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [1]	7,5	33,98	27,11	-6,87	n.v.t.	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [10]	7,5	50,81	51,35	0,54	0,54	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [11]	7,5	53,8	54,05	0,25	0,25	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [12]	7,5	48,76	48,39	-0,37	-0,37	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [13]	7,5	16,1	16,38	0,28	n.v.t.	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [2]	7,5	39,34	--			
Onderweg1_C	Onderweg1 [3]	7,5	--	--			
Onderweg1_C	Onderweg1 [4]	7,5	24,3	24,7	0,40	n.v.t.	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [5]	7,5	--	--			
Onderweg1_C	Onderweg1 [6]	7,5	47,14	47,7	0,56	n.v.t.	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [7]	7,5	50,51	51,07	0,56	0,56	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [8]	7,5	50,33	50,88	0,55	0,55	nee
Onderweg1_C	Onderweg1 [9]	7,5	51,25	51,79	0,54	0,54	nee
Onderweg2_A	Onderweg2 [1]	1,5	32,91	36,51	3,60	n.v.t.	nee
Onderweg2_A	Onderweg2 [2]	1,5	36,76	38,76			
Onderweg2_A	Onderweg2 [3]	1,5	33,28	33,73	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg2_A	Onderweg2 [4]	1,5	31	31,98	0,98	n.v.t.	nee
Onderweg2_A	Onderweg2 [5]	1,5	18,28	20,93	2,65	n.v.t.	nee
Onderweg2_A	Onderweg2 [6]	1,5	31,63	35,05	3,42	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [1]	4,5	34,47	38,3	3,83	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [2]	4,5	38,37	40,48	2,11	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [3]	4,5	34,14	34,57	0,43	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [4]	4,5	32,08	33,01	0,93	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [5]	4,5	19,11	21,8	2,69	n.v.t.	nee
Onderweg2_B	Onderweg2 [6]	4,5	33,06	36,69	3,63	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [1]	7,5	35,68	39,22	3,54	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [2]	7,5	39,41	41,41	2,00	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [3]	7,5	35,21	35,66	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [4]	7,5	33,21	34,1	0,89	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [5]	7,5	19,89	22,35	2,46	n.v.t.	nee
Onderweg2_C	Onderweg2 [6]	7,5	34,14	37,83	3,69	n.v.t.	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [1]	1,5	24,16	24,99	0,83	n.v.t.	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [2]	1,5	42	42,46	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [3]	1,5	44,31	44,77	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [4]	1,5	49,47	50,09	0,62	0,62	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [5]	1,5	48,74	49,52	0,78	0,78	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [6]	1,5	49,18	49,88	0,70	0,70	nee
Onderweg3_A	Onderweg3 [7]	1,5	44,3	44,93	0,63	n.v.t.	nee
Onderweg3_B	Onderweg3 [1]	4,5	--	--			
Onderweg3_B	Onderweg3 [2]	4,5	43,68	44,13			
Onderweg3_B	Onderweg3 [3]	4,5	45,44	45,9	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg3_B	Onderweg3 [4]	4,5	50,25	50,87	0,62	0,62	nee
Onderweg3_B	Onderweg3 [5]	4,5	49,58	50,39	0,81	0,81	nee
Onderweg3_B	Onderweg3 [6]	4,5	50,06	50,77	0,71	0,71	nee
Onderweg3_B	Onderweg3 [7]	4,5	45,74	46,37	0,63	n.v.t.	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [1]	7,5	--	--			

Onderweg3_C	Onderweg3 [2]	7,5	43,62	44,08	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [3]	7,5	45,32	45,77	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [4]	7,5	50,12	50,78	0,66	0,66	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [5]	7,5	49,51	50,38	0,87	0,87	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [6]	7,5	49,95	50,7	0,75	0,75	nee
Onderweg3_C	Onderweg3 [7]	7,5	45,72	46,36	0,64	n.v.t.	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [1]	1,5	49,08	49,6	0,52	0,52	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [2]	1,5	52,75	53,24	0,49	0,49	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [3]	1,5	51,45	51,99	0,54	0,54	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [4]	1,5	51,75	52,26	0,51	0,51	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [5]	1,5	48,29	48,79	0,50	0,50	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [6]	1,5	27,67	26,45	-1,22	n.v.t.	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [7]	1,5	44,17	44,69	0,52	n.v.t.	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [8]	1,5	24,64	25,73	1,09	n.v.t.	nee
Onderweg4_A	Onderweg4 [9]	1,5	46,28	46,85	0,57	n.v.t.	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [1]	4,5	49,33	49,91	0,58	0,58	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [2]	4,5	53,09	53,57	0,48	0,48	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [3]	4,5	51,91	52,43	0,52	0,52	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [4]	4,5	52,16	52,66	0,50	0,50	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [5]	4,5	48,98	49,46	0,48	0,48	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [6]	4,5	29,44	28,26	-1,18	n.v.t.	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [7]	4,5	45,47	45,97	0,50	n.v.t.	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [8]	4,5	27,36	27,94	0,58	n.v.t.	nee
Onderweg4_B	Onderweg4 [9]	4,5	46,42	47,14	0,72	n.v.t.	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [1]	7,5	49,11	49,76	0,65	0,65	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [2]	7,5	52,77	53,25	0,48	0,48	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [3]	7,5	51,67	52,18	0,51	0,51	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [4]	7,5	51,86	52,38	0,52	0,52	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [5]	7,5	48,85	49,3	0,45	0,45	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [6]	7,5	30,55	29,39	-1,16	n.v.t.	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [7]	7,5	45,43	45,93	0,50	n.v.t.	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [8]	7,5	27,4	28,09	0,69	n.v.t.	nee
Onderweg4_C	Onderweg4 [9]	7,5	46,43	47,21	0,78	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [1]	1,5	50,98	51,39	0,41	0,41	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [10]	1,5	48,09	48,5	0,41	0,41	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [2]	1,5	50,16	50,62	0,46	0,46	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [3]	1,5	52,75	53,2	0,45	0,45	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [4]	1,5	45,08	45,51	0,43	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [5]	1,5	19,65	20,27	0,62	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [6]	1,5	18,17	18,62	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [7]	1,5	21,35	22,08	0,73	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [8]	1,5	44,79	45,15	0,36	n.v.t.	nee
Onderweg4a_A	Onderweg4a [9]	1,5	38,67	39,21	0,54	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [1]	4,5	51,51	51,88	0,37	0,37	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [10]	4,5	48,41	48,79	0,38	0,38	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [2]	4,5	50,54	50,97	0,43	0,43	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [3]	4,5	53	53,42	0,42	0,42	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [4]	4,5	45,86	46,29	0,43	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [5]	4,5	20,56	21,26	0,70	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [6]	4,5	20,1	20,54	0,44	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [7]	4,5	25,22	26,98	1,76	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [8]	4,5	44,44	44,69	0,25	n.v.t.	nee
Onderweg4a_B	Onderweg4a [9]	4,5	24,49	25,99	1,50	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [1]	7,5	51,33	51,67	0,34	0,34	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [10]	7,5	48,27	48,62	0,35	0,35	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [2]	7,5	50,28	50,67	0,39	0,39	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [3]	7,5	52,57	52,99	0,42	0,42	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [4]	7,5	45,68	46,12	0,44	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [5]	7,5	19,75	21,53	1,78	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [6]	7,5	24,45	24,9	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [7]	7,5	24,4	26,73	2,33	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [8]	7,5	44,51	44,69	0,18	n.v.t.	nee
Onderweg4a_C	Onderweg4a [9]	7,5	24,04	27,08	3,04	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [1]	1,5	34,61	36,07	1,46	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [2]	1,5	33,43	35,5	2,07	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [3]	1,5	34,97	36,39	1,42	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [4]	1,5	35,53	36,73	1,20	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [5]	1,5	28,49	28,95	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [6]	1,5	29,06	29,51	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [7]	1,5	28,04	28,49	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_A	Onderweg4b [8]	1,5	15,54	15,88	0,34	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [1]	4,5	34,78	36,5	1,72	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [2]	4,5	34,13	35,93	1,80	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [3]	4,5	35,66	37,28	1,62	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [4]	4,5	36,94	38,15	1,21	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [5]	4,5	29,63	30,08	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [6]	4,5	30,27	30,72	0,45	n.v.t.	nee

Onderweg4b_B	Onderweg4b [7]	4,5	28,97	29,42	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_B	Onderweg4b [8]	4,5	16,28	16,62	0,34	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [1]	7,5	36	37,69	1,69	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [2]	7,5	35,22	37	1,78	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [3]	7,5	36,94	38,53	1,59	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [4]	7,5	38,18	39,38	1,20	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [5]	7,5	30,51	30,97	0,46	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [6]	7,5	31,19	31,64	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [7]	7,5	29,82	30,27	0,45	n.v.t.	nee
Onderweg4b_C	Onderweg4b [8]	7,5	17,46	17,83	0,37	n.v.t.	nee

Bijlage 4 Rekenresultaten nieuwe situatie

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [3]	7,50	48,32
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [6]	7,50	48,07
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [3]	4,50	48,04
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [6]	4,50	47,97
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [5]	7,50	47,73
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [5]	4,50	47,66
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [2]	7,50	47,47
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [2]	4,50	47,43
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [6]	1,50	46,77
Onderweg2_C	Onderweg2 [6]	7,50	46,68
Onderweg2_C	Onderweg2 [1]	7,50	46,55
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [2]	1,50	46,51
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [5]	1,50	46,44
Onderweg2_B	Onderweg2 [6]	4,50	46,38
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [3]	1,50	46,36
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [7]	7,50	46,28
Onderweg2_B	Onderweg2 [1]	4,50	46,26
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [7]	4,50	46,22
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [4]	7,50	45,29
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [1]	7,50	45,22
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [4]	4,50	45,18
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [7]	1,50	45,15
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [1]	4,50	45,06
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [4]	1,50	44,58
Onderweg2_A	Onderweg2 [6]	1,50	44,48
Onderweg2_A	Onderweg2 [1]	1,50	44,41
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [5]	7,50	43,73
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [1]	1,50	43,53
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [6]	7,50	43,40
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [5]	4,50	43,15
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [6]	4,50	43,06
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [4]	7,50	42,66
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [2]	7,50	42,63
Onderweg2_C	Onderweg2 [5]	7,50	42,30
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [2]	4,50	42,22
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [4]	4,50	41,91
Onderweg2_B	Onderweg2 [5]	4,50	41,91
Onderweg2_C	Onderweg2 [2]	7,50	41,39
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [5]	1,50	41,13
Onderweg2_B	Onderweg2 [2]	4,50	41,12
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [6]	1,50	41,03
Onderweg2_A	Onderweg2 [5]	1,50	40,68
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [2]	1,50	40,08
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [4]	1,50	39,83
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [3]	7,50	39,08
Onderweg2_A	Onderweg2 [2]	1,50	38,93
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [3]	4,50	38,47
Onderweg1_C	Onderweg1 [11]	7,50	38,38
Onderweg1_C	Onderweg1 [12]	7,50	38,11
Onderweg4b_C	Onderweg4b [1]	7,50	37,31
Onderweg4b_C	Onderweg4b [3]	7,50	37,29
Onderweg4b_C	Onderweg4b [2]	7,50	37,28
Onderweg1_B	Onderweg1 [11]	4,50	37,14
Onderweg1_B	Onderweg1 [12]	4,50	36,88
Onderweg4_C	Onderweg4 [1]	7,50	36,79
Onderweg4_C	Onderweg4 [9]	7,50	36,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [3]	1,50	36,22
Onderweg4b_B	Onderweg4b [3]	4,50	35,76
Onderweg4b_B	Onderweg4b [1]	4,50	35,63
Onderweg4_B	Onderweg4 [1]	4,50	35,59
Onderweg1_A	Onderweg1 [11]	1,50	35,53
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [3]	4,50	35,51
Onderweg4b_B	Onderweg4b [2]	4,50	35,28
Onderweg4_B	Onderweg4 [9]	4,50	35,26
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [3]	7,50	35,25
Onderweg1_A	Onderweg1 [12]	1,50	35,13
Onderweg4b_C	Onderweg4b [8]	7,50	35,11
Onderweg4_C	Onderweg4 [8]	7,50	35,08
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [2]	7,50	35,03
Onderweg3_C	Onderweg3 [5]	7,50	34,95
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [2]	7,50	34,92
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [2]	4,50	34,85
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [2]	7,50	34,71
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [2]	4,50	34,29
Onderweg4_A	Onderweg4 [1]	1,50	34,11
Onderweg3_B	Onderweg3 [5]	4,50	34,04
Onderweg4b_C	Onderweg4b [4]	7,50	34,01
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [2]	7,50	33,94
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [4]	7,50	33,89
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [2]	4,50	33,60
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [4]	4,50	33,59
Onderweg4b_A	Onderweg4b [3]	1,50	33,39
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [3]	1,50	33,37
Onderweg4_B	Onderweg4 [8]	4,50	33,12
Hoefpad24_C	Hoefpad24 [2]	7,50	33,02
Onderweg3_A	Onderweg3 [5]	1,50	32,90
Onderweg3_C	Onderweg3 [6]	7,50	32,87
Onderweg4b_B	Onderweg4b [8]	4,50	32,86
Onderweg4b_A	Onderweg4b [1]	1,50	32,79
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [5]	7,50	32,75
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [3]	7,50	32,73
Onderweg4b_B	Onderweg4b [4]	4,50	32,72
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [2]	1,50	32,67
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [1]	7,50	32,52
Onderweg4a_C	Onderweg4a [7]	7,50	32,52
Hoefpad24_B	Hoefpad24 [2]	4,50	32,49
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [2]	1,50	32,47
Onderweg4_A	Onderweg4 [9]	1,50	32,46
Onderweg3_C	Onderweg3 [4]	7,50	32,21
Onderweg3_C	Onderweg3 [7]	7,50	32,02
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [6]	7,50	31,93
Onderweg3_B	Onderweg3 [6]	4,50	31,93
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [5]	7,50	31,91
Onderweg4b_A	Onderweg4b [2]	1,50	31,54
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [4]	1,50	31,50
Onderweg3_B	Onderweg3 [4]	4,50	31,33
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [3]	4,50	31,29
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [5]	4,50	31,28
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [2]	4,50	31,10
Onderweg3_B	Onderweg3 [7]	4,50	31,09
Onderweg4b_A	Onderweg4b [4]	1,50	31,06
Onderweg4a_C	Onderweg4a [9]	7,50	30,84

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Hoefpad20_C	Hoefpad20 [1]	7,50	30,80
Onderweg3_A	Onderweg3 [6]	1,50	30,72
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [2]	1,50	30,60
Onderweg4a_B	Onderweg4a [7]	4,50	30,50
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [3]	7,50	30,45
Onderweg3_A	Onderweg3 [4]	1,50	30,28
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [1]	4,50	30,22
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [3]	7,50	30,19
Hoefpad24_A	Hoefpad24 [2]	1,50	30,04
Mispeldree_C	Mispeldreef27 [4]	7,50	30,04
Onderweg4a_C	Onderweg4a [8]	7,50	30,01
Onderweg3_A	Onderweg3 [7]	1,50	30,00
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [6]	1,50	29,92
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [5]	1,50	29,87
Hoefpad14_C	Hoefpad14 [2]	7,50	29,86
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [3]	1,50	29,82
Onderweg2_C	Onderweg2 [4]	7,50	29,79
Onderweg1_C	Onderweg1 [2]	7,50	29,49
Onderweg2_C	Onderweg2 [3]	7,50	29,36
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [6]	4,50	29,11
Onderweg2_A	Onderweg2 [4]	1,50	28,95
Onderweg2_B	Onderweg2 [4]	4,50	28,77
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [5]	1,50	28,58
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [1]	7,50	28,56
Onderweg4a_B	Onderweg4a [9]	4,50	28,56
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [3]	7,50	28,29
Onderweg2_B	Onderweg2 [3]	4,50	28,23
Onderweg4a_B	Onderweg4a [8]	4,50	28,18
Onderweg4_C	Onderweg4 [2]	7,50	28,14
Onderweg1_B	Onderweg1 [2]	4,50	28,11
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [7]	7,50	27,87
Onderweg4b_A	Onderweg4b [8]	1,50	27,80
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [6]	7,50	27,72
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [5]	4,50	27,68
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [2]	7,50	27,42
Onderweg2_A	Onderweg2 [3]	1,50	27,34
Onderweg4_B	Onderweg4 [2]	4,50	27,00
Mispeldree_C	Mispeldreef23 [4]	7,50	26,97
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [4]	7,50	26,83
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [3]	7,50	26,52
Onderweg1_A	Onderweg1 [2]	1,50	26,34
Onderweg4a_A	Onderweg4a [8]	1,50	26,28
Mispeldree_B	Mispeldreef27 [4]	4,50	26,22
Onderweg4_C	Onderweg4 [5]	7,50	26,10
Onderweg4_C	Onderweg4 [6]	7,50	26,03
Onderweg4a_C	Onderweg4a [10]	7,50	25,69
Mispeldree_A	Mispeldreef27 [4]	1,50	25,62
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [3]	4,50	25,47
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [3]	1,50	25,46
Onderweg1_C	Onderweg1 [7]	7,50	25,45
Onderweg4_A	Onderweg4 [2]	1,50	25,37
Onderweg4a_A	Onderweg4a [9]	1,50	25,35
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [1]	4,50	25,14
Onderweg4_A	Onderweg4 [6]	1,50	24,82
Onderweg4_A	Onderweg4 [7]	1,50	24,26
Onderweg1_C	Onderweg1 [1]	7,50	24,06

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [3]	4,50	23,99
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [3]	4,50	23,97
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [4]	4,50	23,92
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [2]	1,50	23,92
Hoefpad20_B	Hoefpad20 [1]	4,50	23,88
Onderweg4_A	Onderweg4 [5]	1,50	23,88
Onderweg4_B	Onderweg4 [5]	4,50	23,83
Onderweg1_C	Onderweg1 [9]	7,50	23,60
Onderweg4_A	Onderweg4 [8]	1,50	23,49
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [7]	4,50	23,42
Onderweg4a_C	Onderweg4a [2]	7,50	23,35
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [6]	4,50	23,29
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [2]	4,50	23,26
Onderweg4_B	Onderweg4 [6]	4,50	23,15
Hoefpad14_B	Hoefpad14 [2]	4,50	23,07
Hoefpad26_C	Hoefpad26 [1]	7,50	22,93
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [1]	1,50	22,90
Hoefpad26_B	Hoefpad26 [1]	4,50	22,87
Hoefpad22_C	Hoefpad22 [1]	7,50	22,81
Onderweg4a_B	Onderweg4a [10]	4,50	22,79
Hoefpad14_C	Hoefpad14 [1]	7,50	22,73
Hoefpad26_A	Hoefpad26 [1]	1,50	22,65
Hoefpad24_C	Hoefpad24 [1]	7,50	22,57
Hoefpad14_B	Hoefpad14 [1]	4,50	22,29
Hoefpad16_C	Hoefpad16 [1]	7,50	22,11
Hoefpad22_B	Hoefpad22 [1]	4,50	22,05
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [1]	1,50	21,88
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [3]	1,50	21,86
Hoefpad14_A	Hoefpad14 [1]	1,50	21,81
Hoefpad24_B	Hoefpad24 [1]	4,50	21,78
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [1]	4,50	21,69
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [2]	1,50	21,56
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [7]	1,50	21,48
Mispeldree_C	Mispeldreef25 [1]	7,50	21,40
Onderweg1_B	Onderweg1 [7]	4,50	21,17
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [6]	1,50	21,05
Hoefpad18_C	Hoefpad18 [1]	7,50	21,04
Mispeldree_B	Mispeldreef23 [4]	4,50	21,04
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [1]	1,50	21,02
Hoefpad24_A	Hoefpad24 [1]	1,50	21,00
Onderweg1_C	Onderweg1 [4]	7,50	20,82
Hoefpad16_B	Hoefpad16 [3]	4,50	20,80
Onderweg4a_C	Onderweg4a [5]	7,50	20,70
Hoefpad18_B	Hoefpad18 [1]	4,50	20,68
Hoefpad20_A	Hoefpad20 [1]	1,50	20,63
Hoefpad20_C	Hoefpad20 [2]	7,50	20,49
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [1]	1,50	20,39
Hoefpad18_A	Hoefpad18 [1]	1,50	20,37
Hoefpad22_A	Hoefpad22 [3]	1,50	20,22
Onderweg1_B	Onderweg1 [9]	4,50	20,20
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [3]	1,50	20,15
Hoefpad20_B	Hoefpad20 [2]	4,50	20,13
Onderweg4a_A	Onderweg4a [7]	1,50	20,07
Onderweg4a_A	Onderweg4a [10]	1,50	19,85
Hoefpad20_A	Hoefpad20 [2]	1,50	19,75
Onderweg1_C	Onderweg1 [8]	7,50	19,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Nieuwe weg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Hoefpad14_A	Hoefpad14 [2]	1,50	19,64
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [2]	7,50	19,44
Onderweg1_C	Onderweg1 [10]	7,50	19,34
Onderweg4a_B	Onderweg4a [2]	4,50	19,33
Onderweg4_C	Onderweg4 [7]	7,50	19,04
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [2]	7,50	18,68
Onderweg1_B	Onderweg1 [8]	4,50	18,10
Onderweg1_C	Onderweg1 [6]	7,50	18,02
Mispeldree_A	Mispeldreef23 [4]	1,50	17,87
Onderweg1_A	Onderweg1 [7]	1,50	17,81
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [2]	4,50	17,62
Onderweg1_B	Onderweg1 [10]	4,50	17,57
Onderweg1_B	Onderweg1 [1]	4,50	17,41
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [4]	1,50	17,39
Hoefpad16_A	Hoefpad16 [3]	1,50	17,10
Onderweg1_A	Onderweg1 [9]	1,50	17,04
Onderweg4a_A	Onderweg4a [2]	1,50	16,90
Onderweg1_B	Onderweg1 [6]	4,50	16,57
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [2]	1,50	16,53
Onderweg4_B	Onderweg4 [7]	4,50	16,42
Mispeldree_B	Mispeldreef25 [1]	4,50	16,39
Onderweg3_A	Onderweg3 [1]	1,50	15,84
Onderweg1_A	Onderweg1 [10]	1,50	15,12
Onderweg4_C	Onderweg4 [4]	7,50	15,12
Onderweg1_A	Onderweg1 [8]	1,50	14,71
Onderweg1_B	Onderweg1 [4]	4,50	14,53
Onderweg1_A	Onderweg1 [6]	1,50	14,31
Onderweg1_A	Onderweg1 [1]	1,50	14,12
Onderweg4a_B	Onderweg4a [5]	4,50	14,06
Onderweg4_C	Onderweg4 [3]	7,50	13,90
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [2]	4,50	13,86
Mispeldree_A	Mispeldreef25 [1]	1,50	13,73
Onderweg1_A	Onderweg1 [4]	1,50	12,17
Onderweg4a_A	Onderweg4a [5]	1,50	11,70
Onderweg4a_C	Onderweg4a [1]	7,50	10,96
Onderweg4_B	Onderweg4 [4]	4,50	10,67
Mispeldree_A	Mispeldreef29 [2]	1,50	10,29
Mispeldree_C	Mispeldreef29 [3]	7,50	9,56
Onderweg4_A	Onderweg4 [3]	1,50	8,87
Onderweg4_A	Onderweg4 [4]	1,50	8,41
Onderweg4a_B	Onderweg4a [1]	4,50	8,14
Onderweg4_B	Onderweg4 [3]	4,50	7,90
Mispeldree_B	Mispeldreef29 [3]	4,50	7,56
Onderweg4a_C	Onderweg4a [3]	7,50	7,33
Onderweg4a_A	Onderweg4a [1]	1,50	5,58
Onderweg4a_B	Onderweg4a [3]	4,50	4,81
Onderweg4a_A	Onderweg4a [3]	1,50	2,81
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [1]	1,50	--
Hoefpad12_A	Hoefpad12 [5]	1,50	--
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [1]	4,50	--
Hoefpad12_B	Hoefpad12 [5]	4,50	--
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [1]	7,50	--
Hoefpad12_C	Hoefpad12 [5]	7,50	--
Onderweg1_A	Onderweg1 [13]	1,50	--
Onderweg1_A	Onderweg1 [3]	1,50	--
Onderweg1_A	Onderweg1 [5]	1,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe weg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Onderweg1_B	Onderweg1 [13]	4,50	--
Onderweg1_B	Onderweg1 [3]	4,50	--
Onderweg1_B	Onderweg1 [5]	4,50	--
Onderweg1_C	Onderweg1 [13]	7,50	--
Onderweg1_C	Onderweg1 [3]	7,50	--
Onderweg1_C	Onderweg1 [5]	7,50	--
Onderweg3_A	Onderweg3 [2]	1,50	--
Onderweg3_A	Onderweg3 [3]	1,50	--
Onderweg3_B	Onderweg3 [1]	4,50	--
Onderweg3_B	Onderweg3 [2]	4,50	--
Onderweg3_B	Onderweg3 [3]	4,50	--
Onderweg3_C	Onderweg3 [1]	7,50	--
Onderweg3_C	Onderweg3 [2]	7,50	--
Onderweg3_C	Onderweg3 [3]	7,50	--
Onderweg4a_A	Onderweg4a [4]	1,50	--
Onderweg4a_A	Onderweg4a [6]	1,50	--
Onderweg4a_B	Onderweg4a [4]	4,50	--
Onderweg4a_B	Onderweg4a [6]	4,50	--
Onderweg4a_C	Onderweg4a [4]	7,50	--
Onderweg4a_C	Onderweg4a [6]	7,50	--
Onderweg4b_A	Onderweg4b [5]	1,50	--
Onderweg4b_A	Onderweg4b [6]	1,50	--
Onderweg4b_A	Onderweg4b [7]	1,50	--
Onderweg4b_B	Onderweg4b [5]	4,50	--
Onderweg4b_B	Onderweg4b [6]	4,50	--
Onderweg4b_B	Onderweg4b [7]	4,50	--
Onderweg4b_C	Onderweg4b [5]	7,50	--
Onderweg4b_C	Onderweg4b [6]	7,50	--
Onderweg4b_C	Onderweg4b [7]	7,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen