

## Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

---

### Akoestisch onderzoek wegverkeer

Status	definitief
Versie	002
Rapport	M.2014.1205.00.R001
Datum	16 maart 2015

## Colofon

### Opdrachtgever

6100 AG ECHT

### Contactpersoon

#### Project

Betreft Herbestemming Brouwerij de Ridder, Maastricht

Uw kenmerk Akoestisch onderzoek

-

#### Rapport

Datum M.2014.1205.00.R001

Versie 16 maart 2015

Status 002

definitief

### Uitgevoerd door

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.  
Transportlaan 31  
6163 CX Geleen  
Postbus 640  
6130 AP Sittard

### Informatie

drs. C.L.B. (Clif) op den Camp  
088 346 78 13  
cca@dgmr.nl

### Auteur

drs. C.L.B. (Clif) op den Camp  
088 346 78 13  
cca@dgmr.nl

### Verantwoordelijk

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren  
088 346 78 00  
ks@dgmr.nl

### Verwerkt door

KS|BR

## Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>	
<b>2. Situatie</b>	<b>5</b>	
<b>3. Wettelijk kader</b>	<b>7</b>	
3.1 Wet geluidhinder		7
3.2 Gemeentelijk beleid		8
<b>4. Uitgangspunten</b>	<b>10</b>	
4.1 Omgeving, wegligging en bebouwing		10
4.2 Verkeersgegevens		10
4.3 Rekenmethode en modellering		10
<b>5. Rekenresultaten</b>		<b>12</b>
5.1 Wet geluidhinder		12
5.2 Gemeentelijk beleid		12
<b>6. Conclusie</b>	<b>14</b>	
<b>Bijlagen</b>		
Bijlage 1	Verkeersgegevens	
Bijlage 2	Invoergegevens rekenmodel	
Bijlage 3	Rekenresultaten	

## 1. Inleiding

In opdracht van MVJ Ontwikkelingen B.V. is door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor bestemmingsplan 'de Ridder' in Maastricht. Het onderzoek richt zich op de nieuw te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) binnen het plangebied.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het berekenen van de geluidsbelasting op de gevel van de bouwblokken waar geluidsgevoelige bestemmingen in worden gerealiseerd.

De vragen die in het onderzoek beantwoord moeten worden, luiden derhalve:

- Is ter plaatse van de beoogde woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat vanwege het milieuaspect geluid?
- Leidt geluid tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder?
- Wat is de gecumuleerde geluidsbelasting?

Bij het beantwoorden van deze onderzoeksvragen wordt getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid. Het betreft het onderdeel wegverkeerslawaaai.

Industrielawaai, railverkeerslawaaai en luchtvaartlawaaai zijn binnen het onderzoeksgebied niet relevant.

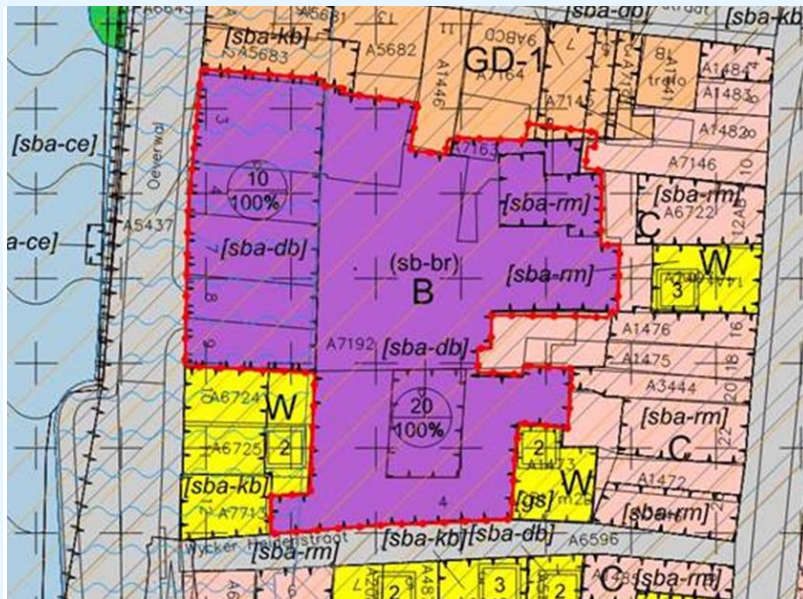
De resultaten uit dit onderzoek kunnen gebruikt worden bij de bestemmingsplanprocedure.

### Leeswijzer

In het rapport wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de situatie. In hoofdstuk 3 wordt het wettelijk kader beschreven. De uitgangspunten volgen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden de rekenresultaten toegelicht.

## 2. Situatie

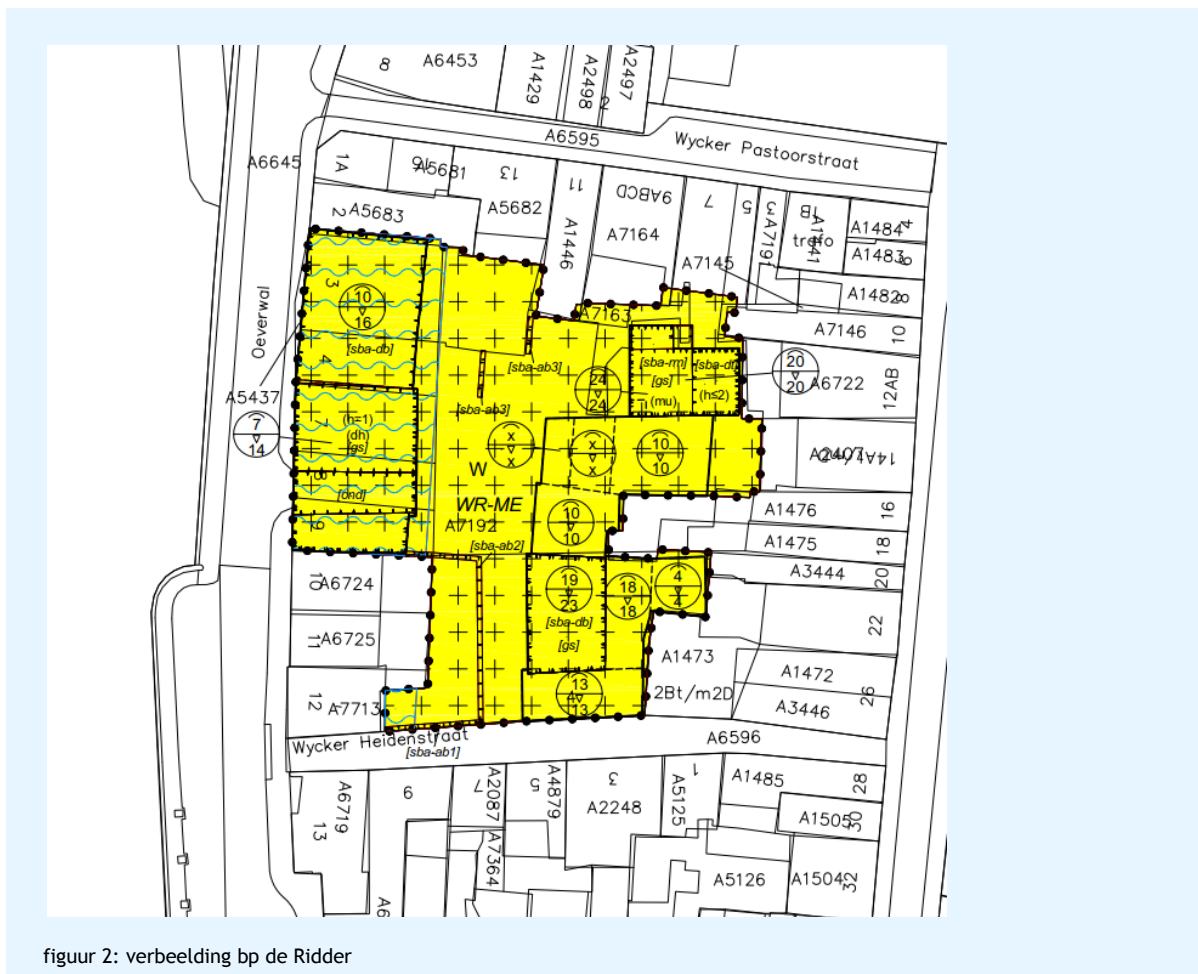
Het plangebied is gelegen in het vigerende bestemmingsplan Centrum (NL.IMRO.0935.gcCentrum-gc01). De begrenzing (rode lijn) van het plangebied is op onderstaande uitsnede van het bestemmingsplan Centrum weergegeven. Het overgrote deel van het plangebied is nu bestemd als 'Bedrijf'.



figuur 1: verbeelding bp Centrum

Binnen de bepalingen van het bovengenoemde bestemmingsplan is het toevoegen van 17 woningen op deze locatie niet mogelijk.

Derhalve wordt een nieuw bestemmingsplan, 'Bestemmingsplan de Ridder (NL.IMRO.0935.bpDeRidder-cc01)', opgesteld om de bouw van deze woningen mogelijk te maken. In onderstaande figuur is de verbeelding van dit nieuwe plan weergegeven.



figuur 2: verbeelding bp de Ridder

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van de Wilhelminabrug/Wilhelminasingel en de Maasboulevard. De direct omliggende wegen, bijvoorbeeld Overwal, zijn niet zoneplichtig (30 km/uur)

Voor de Wilhelminabrug/Wilhelminasingel geldt dat hier in de toekomst een tramlijn aangelegd wordt. Hiermee wordt in het onderzoek rekening gehouden. De intensiteiten van de tram worden overgenomen uit het onderzoek waarvoor het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen Maastricht gemaakt is. De tramlijn zal als onderdeel van het wegverkeer beschouwd worden.

De gebouwen aan de zijde van de Overwal zijn gemeentelijke monumenten, deze blijven behouden. Op het binnenterrein wordt nieuwbouw gerealiseerd.

### 3. Wettelijk kader

#### 3.1 Wet geluidhinder

##### 3.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege wegen bij geluidsgevoelige bestemmingen. De Wgh is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend.

##### 3.1.2 Geluidsgevoelige bestemmingen

Geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wgh zijn:

- Woningen.
- Andere geluidsgevoelige gebouwen.
- Geluidsgevoelige terreinen.

##### 3.1.3 Wegverkeerslawaai

De geluidsbelasting ( $L_{den}$ ) van het wegverkeerslawaai wordt bepaald door het gewogen gemiddelde van de volgende geluidsniveaus:

- Het equivalente geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de dagperiode (07.00-19.00 uur).
- Het equivalente geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de avondperiode (19.00-23.00 uur) + 5 dB.
- Het equivalente geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de nachtperiode (23.00-07.00 uur) + 10 dB.

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer bedraagt 48 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere grenswaarden vastgesteld worden.

Voor zover geen sprake is van specifieke omstandigheden wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex artikel 110g Wgh, alvorens toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt 5 dB voor wegen met een snelheid van 50 km/uur.

##### 3.1.3.1 Omvang geluidszones

In artikel 74 Wgh zijn de geluidszones gedefinieerd. Deze zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

**tabel 1: zonebreedten**

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

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

- Buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door de borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.
- Stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Wegen, die geen zone hebben en waarop de Wgh dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen, die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30km/uur geldt.

### 3.1.3.2 Nieuwbouw geluidsgevoelige bestemmingen

Voor het bestemmingsplan de Ridder is sprake van een stedelijke situatie. De voorkeurswaarde bedraagt hiervoor 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder) en de maximaal toelaatbare hogere geluidsbelasting is 63 dB (artikel 83.2 Wet geluidhinder).

### 3.2 Gemeentelijk beleid

In het kader van het Maastrichtse Hogere grenswaardenbeleid vindt naast toetsing aan de wettelijke grenswaarden ook een gebiedsgerichte beoordeling conform het Natuur en Milieuplan Maastricht 2030 (NMPM 2030) plaats.

Het plangebied is gelegen binnen de gebiedstypering 'Centrum'. Hiervoor geldt een gebiedsgericht geluidsniveau van 43 dB tot maximaal 53 dB Lden. Hierbij wordt opgemerkt dat het niet zo zal/kan zijn dat in een gebied het geluidsniveau overal dezelfde waarde zal hebben. Akoestische differentiatie in het gebied zal aanwezig zijn en mogelijk moeten zijn. De gemiddelde kwaliteit van het gebied zal echter moeten voldoen aan de in het beleid opgenomen waarden.

Geluidsgevoelige bestemmingen die gelegen zijn in de nabijheid van een geluidsbron en waar de voorkeursgrenswaarden wordt overschreden moeten over minimaal één geluidsluwe zijde beschikken en indien aanwezig één geluidsluwe buitenruimte hebben. Geluidsluw betekent hier de laagste waarde die genoemd wordt in de tabel met gebiedsgerichte geluidsniveaus voor het betreffende gebiedstype. Dit houdt in dat bij de stedenbouwkundige invulling van het gebied rekening moet worden gehouden met de geluidsbelasting ter plaatse.

Wanneer de geluidsbelasting vanwege een geluidsbron hoger is dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh dient het plan akoestisch gunstig ingedeeld te worden. Dat wil zeggen dat verblijfsruimten (woon- en slaapkamers en keuken groter dan 11 m<sup>2</sup>), alsmede de tot de woning behorende buitenruimten, voor zover bestemd als verblijfsruimten, niet aan de uitwendige scheidingsconstructie waar de hoogste geluidsbelasting optreedt, zijn gelegen.

Bij 30 km/uur-wegen waarvan uit berekening blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de eerstelijnsbebouwing de voorkeursgrenswaarde overschrijdt gelden ten aanzien van de toetsing dezelfde voorwaarden als bij de wegen gelegen langs de akoestische hoofdwegenstructuur.

In de Wgh worden wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur uitgezonderd van toetsing. Deze wegen hebben dan ook geen zone in de zin van de Wgh. In de praktijk blijkt echter dat woningen gelegen aan 30 km/uur-wegen vaak een hoge geluidsbelasting ondervinden. Dit wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld klinkerbestrating of een hoge intensiteit aan busverkeer als gevolg van een route voor openbaar vervoer.

Op basis van het bovenstaande moeten bij een planbeoordeling de volgende stappen worden doorlopen:

- Stap 1:  
Op basis van het gebiedstype moet bekeken worden of het initiatief past binnen het gebiedstype en of er een toename van de geluidsniveaus of het aantal gehinderden te verwachten is.
- Stap 2:  
toetsen of voldaan wordt aan de Wet geluidhinder. Indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden en het initiatief past binnen het gebiedstype is geen vervolgactie meer noodzakelijk.
- Stap 3:  
Indien de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt overschreden moet getoetst worden of voldaan wordt aan het gewenste gebiedsgerichte geluidsniveau. Wanneer dit niet het geval is kan het plan geen doorgang vinden of aanvullende maatregelen moeten mogelijk zijn zodat alsnog aan het gebiedsgerichte geluidsniveau kan worden voldaan. Dit houdt in dat de gebiedsgerichte geluidsniveaus de maximaal te verlenen hogere grenswaarden zijn.

## 4. Uitgangspunten

### 4.1 Omgeving, wegligging en bebouwing

De geografische omgeving is ingevoerd op basis van ingevlogen hoogtedata (hoogtelijnen en gebouwhoogtes) van iDelft. De bodemgebieden zijn afkomstig uit Top10-bestanden. De wegligging is ingevoerd aan de hand van digitale bestanden van de gemeente Maastricht. De wegligging van de tram is overgenomen uit het akoestisch rekenmodel van Tram Vlaanderen-Maastricht, aangeleverd door de gemeente Maastricht.

### 4.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor het toekomstige peiljaar 2022 zijn aangeleverd door de gemeente Maastricht. Deze zijn afkomstig uit het gemeentelijk verkeersmodel (Promil). De aangeleverde etmaalintensiteiten zijn met een groei van 1,5% per jaar opgehoogd naar het maatgevende jaar 2025. In de onderstaande tabel is een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens opgenomen. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage 1.

**tabel 2: overzicht verkeersgegevens 2025**

weg	2025 [mvt/etm]	wegdek	rijsnelheid [km/uur]
Wilhelminabrug/Wilhelminasingel	182 - 9991	asfalt	50
Maasboulevard	8981	asfalt	50

De, in het rekenmodel opgenomen, geluidsemissies van de tram zijn gebaseerd op respectievelijk 2 trams in de dagperiode, 1,25 trams in de avondperiode en 1,125 trams in de nachtperiode per uur per richting (bron: ruimtelijkeplannen.nl). De rijsnelheid van de tram bedraagt 30 km/uur.

Van de overige (30 km/uur) wegen (bijvoorbeeld Oeverwal) in de directe omgeving van het plan zijn geen gegevens opgenomen in het verkeersmodel. In overleg met de gemeente mogen deze als akoestisch niet relevant beschouwd worden.

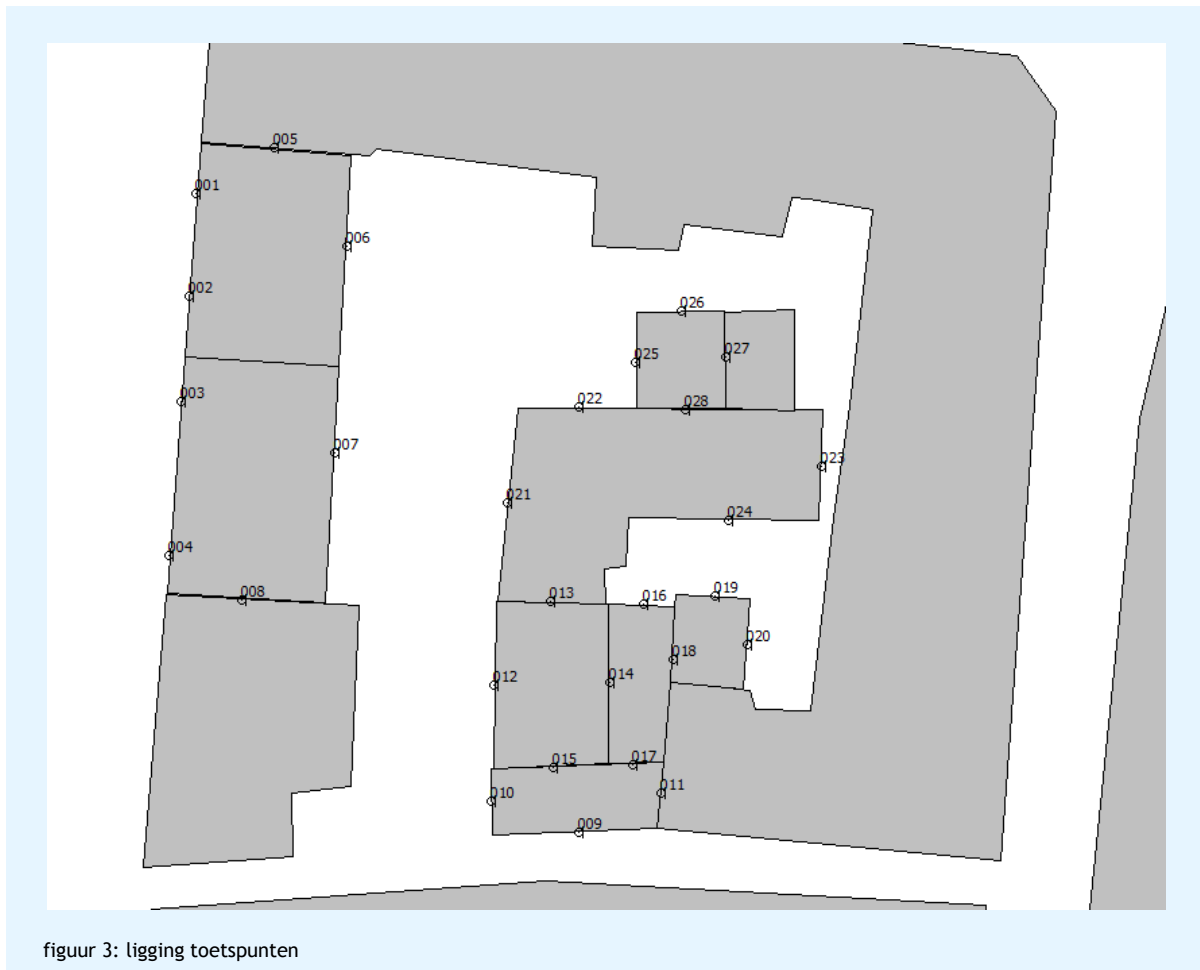
Voor de volledigheid zijn wel de verkeersbewegingen door de planrealisatie in het rekenmodel meegenomen. Hiervoor is voor de Oeverwal uitgegaan van 5,3 bewegingen per woning (totaal ±100 mvt/etmaal). Vanaf de Oeverwal kunnen deze zowel in noordelijke als in zuidelijke richting aan- en afrijden. De wegdekverharding van de Oeverwal bestaat uit elementenverharding en de rijsnelheid bedraagt 30 km/uur.

### 4.3 Rekenmethode en modellering

Overeenkomstig het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) hoofdstuk 3 Weg, zijn de berekeningen uitgevoerd.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het DGMR-computerprogramma Geomilieu (versie 2.61), gebaseerd op standaardrekenmethode II uit het RMG2012. In de berekeningen is met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals afstandsreducties, reflecties, afscherming en bodem- en luchtdemping. Er is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

Binnen het plangebied zijn toetspunten op de gebouwen ingevoerd. In onderstaande figuur is de ligging van de toetspunten weergegeven.



De invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

## 5. Rekenresultaten

### 5.1 Wet geluidhinder

De geluidsbelastingen zijn berekend voor het maatgevende jaar 2025 (10 jaar na realisatie van de woningen) ter plaatse van de bouwgrenzen van het bestemmingsplan. Deze waarden zijn na aftrek van 5 dB conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder.

In onderstaande tabellen zijn voor een aantal maatgevende toetspunten de geluidsbelastingen weergegeven.

**tabel 3: geluidsbelastingen (incl. aftrek artikel 110g Wgh) Wilhelminabrug/Wilhelminasingel (in  $L_{den}$ )**

id.	hoogte [m]	2025 [dB]
001	12.5	40
002	12.5	40
005	12.5	40

**tabel 4: geluidsbelastingen (incl. aftrek artikel 110g Wgh) Maasboulevard (in  $L_{den}$ )**

id.	hoogte [m]	2025 [dB]
004	1.5	40
0012	20	40
003	1.5	40

Vanwege het wegverkeer op de Wilhelminabrug/Wilhelminasingel en de Maasboulevard wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet overschreden. Het beschouwen van maatregelen en het vaststellen van hogere grenswaarden is voor bestemmingsplan de Ridder derhalve niet benodigd.

**tabel 5: geluidsbelastingen (excl. aftrek artikel 110g Wgh) Oeverwal (in  $L_{den}$ )**

id.	hoogte [m]	2025 [dB]
004	1.5	47
003	1.5	47
001	3	46

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Oeverwal bedraagt maximaal 47 dB (exclusief correctie).

De gecumuleerde ongecorrigeerd geluidsbelasting bedraagt maximaal 50 dB (exclusief correctie).

Een volledig overzicht van de (onafgeronde) rekenresultaten is opgenomen in bijlage 3.

### 5.2 Gemeentelijk beleid

Het initiatief betreft de realisatie van woningen binnen de gebiedstypering 'Centrum'.

Voor deze locatie geldt nu een bedrijfsbestemming. Voor de omgeving zal dit niet leiden tot hogere geluidsniveaus. Er zal eerder sprake zijn van lagere geluidsniveaus, omdat er een bedrijf voor weggaat.

Toename van het aantal gehinderden is gezien de optredende geluidsniveaus (zie paragraaf 5.1) niet aan de orde.

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden en tevens wordt er voldaan aan het gebiedsgerichte geluidsniveau van 43-53 dB Lden voor de gebiedstypering 'Centrum'.

Ook kan gesteld worden dat er, gezien de optredende geluidsniveaus (zie paragraaf 5.1), geen nadere eisen volgen ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde en akoestisch gunstig indelen.

## 6. Conclusie

In opdracht van MVJ Ontwikkelingen B.V. is door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor bestemmingsplan 'de Ridder' in Maastricht.

Bestemmingsplan de Ridder maakt de realisatie van 17 woningen mogelijk.

### Wet geluidhinder

Vanwege het wegverkeer op de Wilhelminabrug/Wilhelminasingel en de Maasboulevard wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet overschreden.

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Oeverwal bedraagt maximaal 47 dB (exclusief correctie).

De gecumuleerde ongecorrigeerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 50 dB (exclusief correctie).

### Gemeentelijk beleid


Het initiatief betreft de realisatie van woningen binnen de gebiedstypering 'Centrum'. Geconcludeerd wordt, dat het plan voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid:

- Voor de omgeving zal de wijziging van het bestemmingsplan niet leiden tot hogere geluidsniveaus. Eerder lagere, omdat er een bedrijf voor weggaat.
- Toename van het aantal gehinderden is gezien de optredende geluidsniveaus (zie paragraaf 5.1) niet aan de orde.
- De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden en tevens wordt er voldaan aan het gebiedsgerichte geluidsniveau van 43-53 dB Lden voor de gebiedstypering 'Centrum'.
- Er worden daarom geen nadere eisen gesteld ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde en het akoestisch gunstig indelen.

### Afsluitend

- Voor de beoogde woningen in het bestemmingsplan is sprake van een goed woon- en leefklimaat vanwege het milieuaspect geluid: de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder en voldoet tevens aan de waarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 50 dB zonder de aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.

Deze rapportage kan gebruikt worden als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan de Ridder.



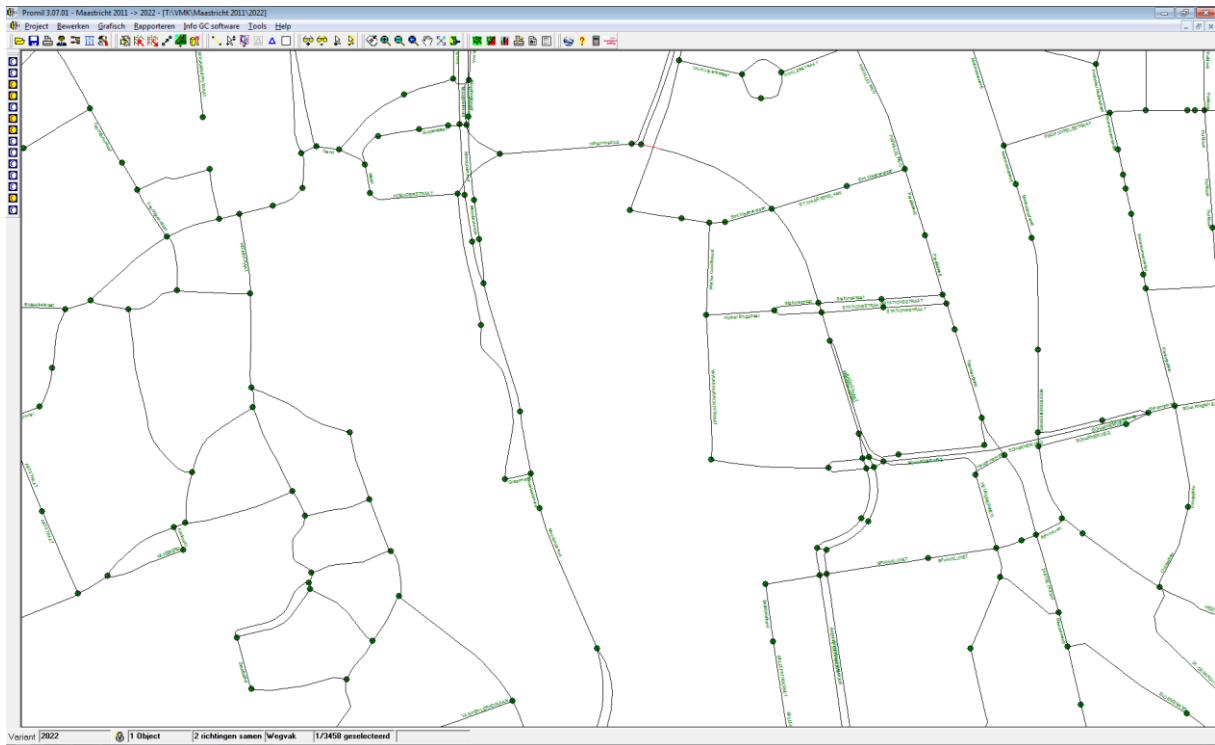
ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren  
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

## Bijlage 1

Titel

Verkeersgegevens

# Verkeersgegevens 2022 Wilhelminasingel



### Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10002270 -- 10008711 | Deel 1 van 3

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

#### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	WILHELMINASINGEL				
Opmerkingen algemeen					
Opmerkingen linkerzijde					
Opmerkingen rechterzijde	2				
Lengte wegvaksegment	30,0	Startpercentage	0,0	Eindpercentage	12,7
Wegdekverharding	Asfalt				
Hoogte wegdek	1,2				
Breedte middenberm	0,0				
Breedte harde middenberm	0,0				
<input type="checkbox"/> Verkeersdrempel					
<input type="checkbox"/> Viaductsegment					

**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10002270 - 10008711 Deel 1 van 3

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype      Wijkontsluitingsweg      Wijkontsluitingsweg

gemeente      Maastricht      Maastricht

categorisering      Buurtontsluitingsweg      Buurtontsluitingsweg

**SNELHEID**      **Absolute uurintensiteiten**

	SNELHEID			Absolute uurintensiteiten								
	Dag	Avond	Nacht	Links			Rechts					
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht
Licht verkeer	50	50	50	Gem. perc. p/uur	6,60	3,60	0,80	6,60	3,60	0,80		
Vrachtverkeer	50	50	50	Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
				Personenauto's	90,90	90,90	90,90	89,88	89,88	89,88		
				Midzwaar vrachtv.	7,74	7,74	7,74	8,60	8,60	8,60		
				Zwaar vrachtv.	1,37	1,37	1,37	1,52	1,52	1,52		
				Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		

**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

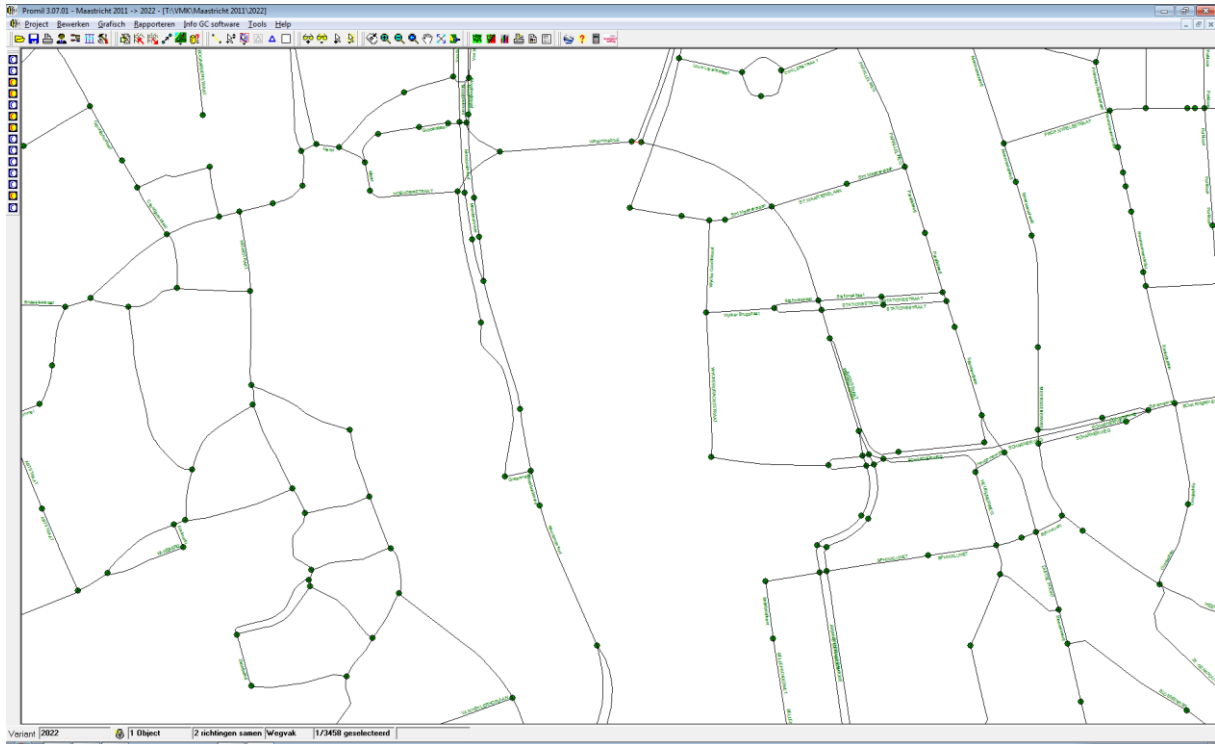
Spiegelen      5372      3903

   5534      4021

Ophoogfactor      1,03

Factor naburige rijlijn(en)      1,00

## Verkeersgegevens 2022 Wilhelminabrug



**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10002270 -- 10009106 | Deel 1 van 11

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | **Verkeersgegevens** | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	Wilhelminabrug
Opmerkingen algemeen	17687653180568_0001
Opmerkingen linkerzijde	
Opmerkingen rechterzijde	6
Lengte wegvaksegment	15,8
Startpercentage	0,0
Eindpercentage	100,0
Wegdekverharding	Asfalt
Hoogte wegdek	0,0
Breedte middenberm	0,0
Breedte harde middenberm	0,0

Verkeersdrempel  
 Viaductsegment

**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10002270 - 10009106 Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype      Wijkontsluitingsweg      Wijkontsluitingsweg

gemeente      Maastricht      Maastricht

categorisering      Buurtontsluitingsweg      Buurtontsluitingsweg

**SNELHEID**      **Absolute uurintensiteiten**

	SNELHEID			Absolute uurintensiteiten						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Links Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht	
Licht verkeer	50	50	50	Gem. perc. p/uur	6,60	3,60	0,80	6,60	3,60	0,80
Vrachtverkeer	50	50	50	Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				Personenauto's	89,16	89,16	89,16	100,00	100,00	100,00
				Midzwaar vrachtv.	9,21	9,21	9,21	0,00	0,00	0,00
				Zwaar vrachtv.	1,63	1,63	1,63	0,00	0,00	0,00
				Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

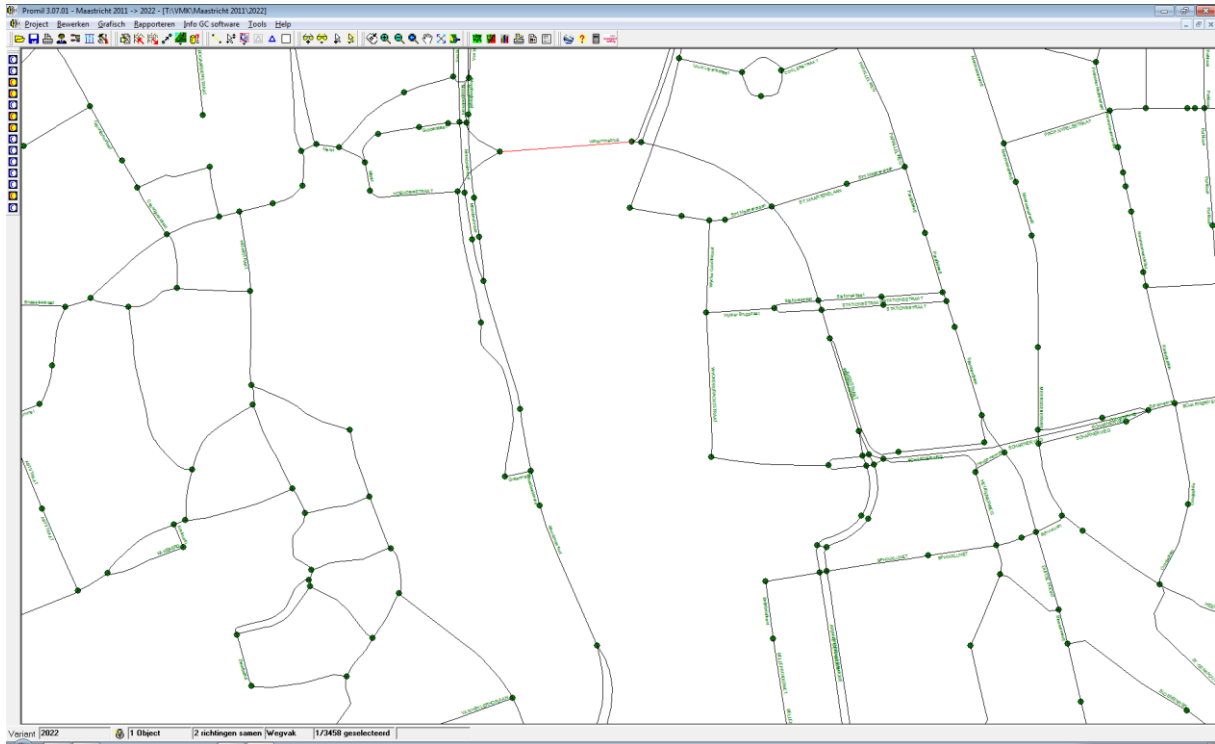
Spiegelen      4184      0

8622      0

Ophoogfactor      1,03

Factor naburige rijlijn(en)      2,00

## Verkeersgegevens 2022 Wilhelminabrug



**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10009106 -- 10009358 | Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	Wilhelminabrug				
Opmerkingen algemeen	17676353180487_0001				
Opmerkingen linkerzijde					
Opmerkingen rechterzijde					
Lengte wegvaksegment	210,9	Startpercentage	0,0	Eindpercentage	100,0
Wegdekverharding	Asfalt				
Hoogte wegdek	4,4				
Breedte middenberm	0,0				
Breedte harde middenberm	0,0				

Verkeersdrempel  
 Viaductsegment


Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10009106 - 10009358 Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype	Wijkontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
gemeente	Maastricht	Maastricht
categorisering	Wijkontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg

**SNELHEID** 

	Dag	Avond	Nacht
Licht verkeer	50	50	50
Vrachtverkeer	50	50	50


**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

Spiegelen

	516	0
	531	0

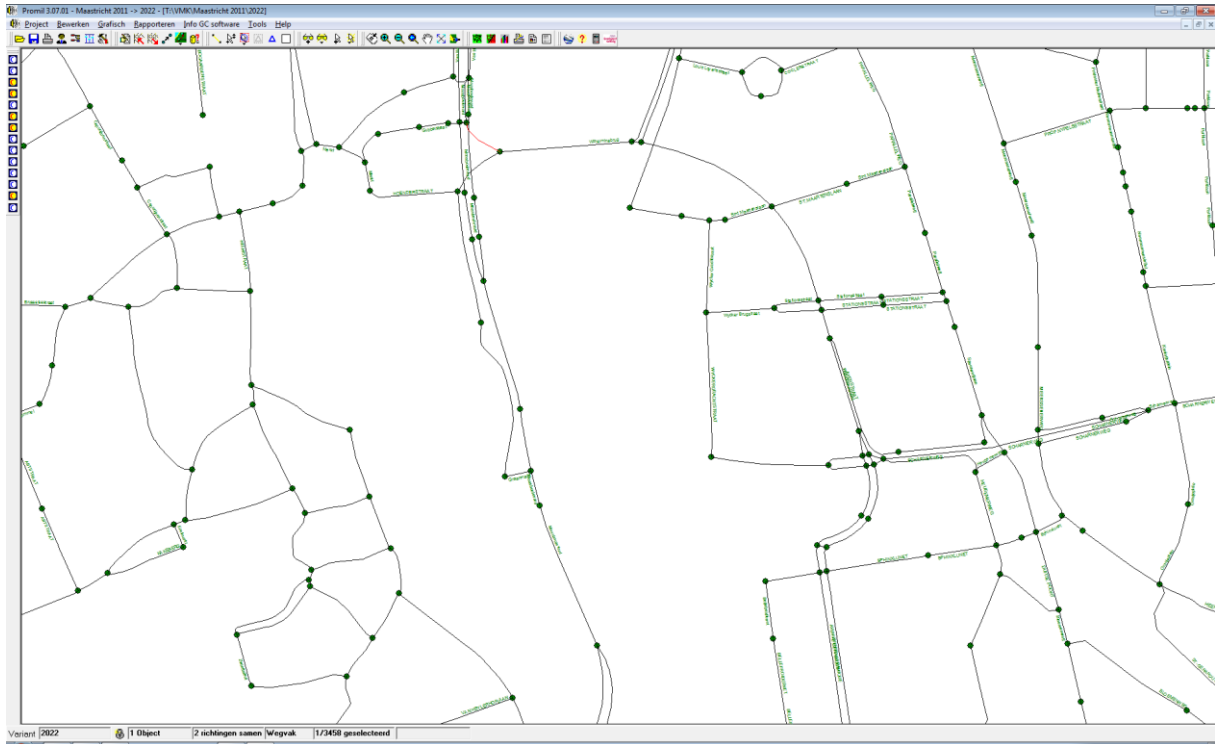
Ophoogfactor: 1,03

Factor naburige rijlijn(en): 1,00

**Absolute uurintensiteiten** 

	Links			Rechts		
	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht
Gem. perc. p/uur	6,60	3,60	0,80	6,60	3,60	0,80
Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Personenauto's	79,11	79,11	79,11	100,00	100,00	100,00
Midzwaar vrachtv.	17,7€	17,7€	17,7€	0,00	0,00	0,00
Zwaar vrachtv.	3,13	3,13	3,13	0,00	0,00	0,00
Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Verkeersgegevens 2022 Wilhelminabrug



**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10009358 -- 10009362 | Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | **Verkeersgegevens** | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	Wilhelminabrug
Opmerkingen algemeen	17662593180589_0001
Opmerkingen linkerzijde	10,40,163
Opmerkingen rechterzijde	
Lengte wegvaksegment	73,6
Startpercentage	0,0
Eindpercentage	100,0
Wegdekverharding	Asfalt
Hoogte wegdek	0,0
Breedte middenberm	0,0
Breedte harde middenberm	0,0

Verkeersdrempel  
 Viaductsegment


Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10009358 - 10009362 Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype	Wijkontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
gemeente	Maastricht	Maastricht
categorisering	Wijkontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg

**SNELHEID** 

	Dag	Avond	Nacht
Licht verkeer	50	50	50
Vrachtverkeer	50	50	50


**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

Spiegelen

	347	0
	358	0

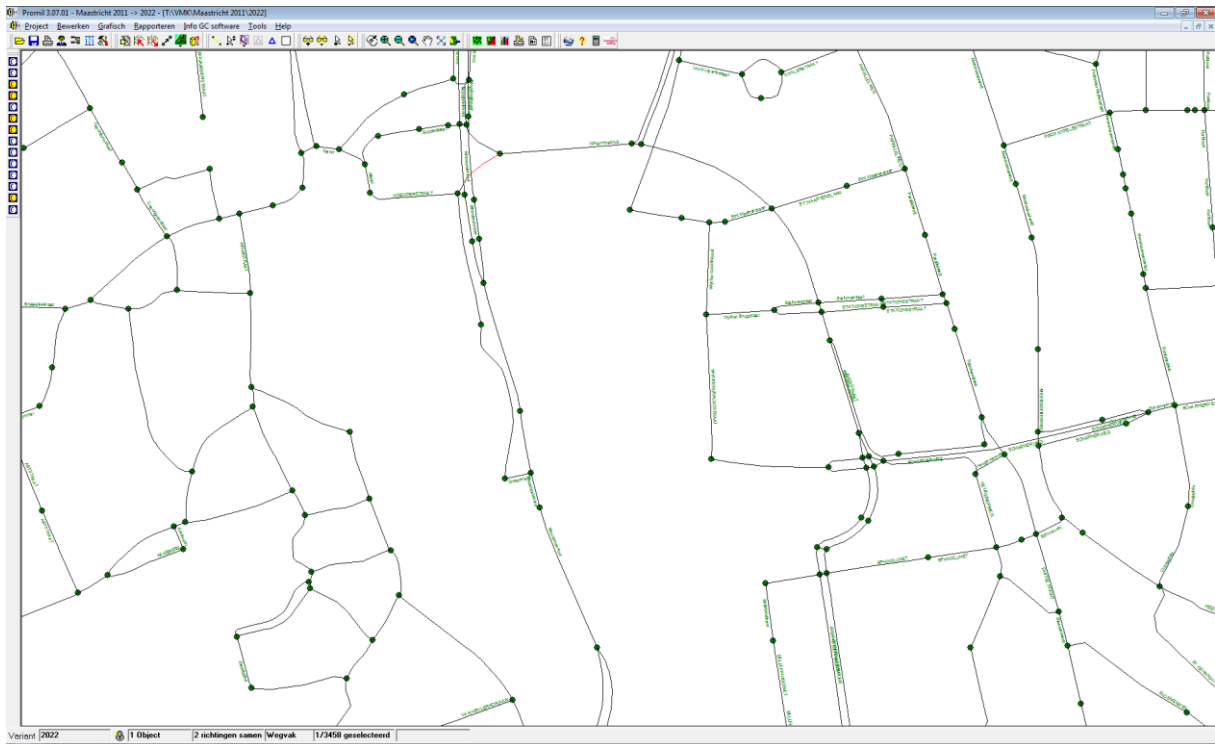
Ophoogfactor: 1,03

Factor naburige rijlijn(en): 1,00

**Absolute uurintensiteiten** 

	Links			Rechts		
	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht
Gem. perc. p/uur	6,60	3,60	0,80	6,60	3,60	0,80
Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Personenauto's	68,96	68,96	68,96	100,00	100,00	100,00
Midzwaar vrachtv.	26,3€	26,3€	26,3€	0,00	0,00	0,00
Zwaar vrachtv.	4,66	4,66	4,66	0,00	0,00	0,00
Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Verkeersgegevens 2002 Wilhelminabrug



**Invoeren inventarisatiegegevens**

Wegvak 10008389 | 10009358 | Deel 2 van 2

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | **Verkeersgegevens** | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	Wilhelminabrug
Opmerkingen algemeen	17661923180150_0002
Opmerkingen linkerzijde	40,163
Opmerkingen rechterzijde	
Lengte wegvaksegment	62,9
Startpercentage	33,3
Eindpercentage	100,0
Wegdekverharding	Asfalt
Hoogte wegdek	0,0
Breedte middenberm	0,0
Breedte harde middenberm	0,0

Verkeersdrempel  
 Viaductsegment


Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10008389 - 10009358 Deel 2 van 2

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype		Wijkontsluitingsweg
gemeente	Maastricht	Maastricht
categorisering		Wijkontsluitingsweg

**SNELHEID** 

	Dag	Avond	Nacht
Licht verkeer	50	50	50
Vrachtverkeer	50	50	50


**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

Spiegelen

	0	169
	0	174

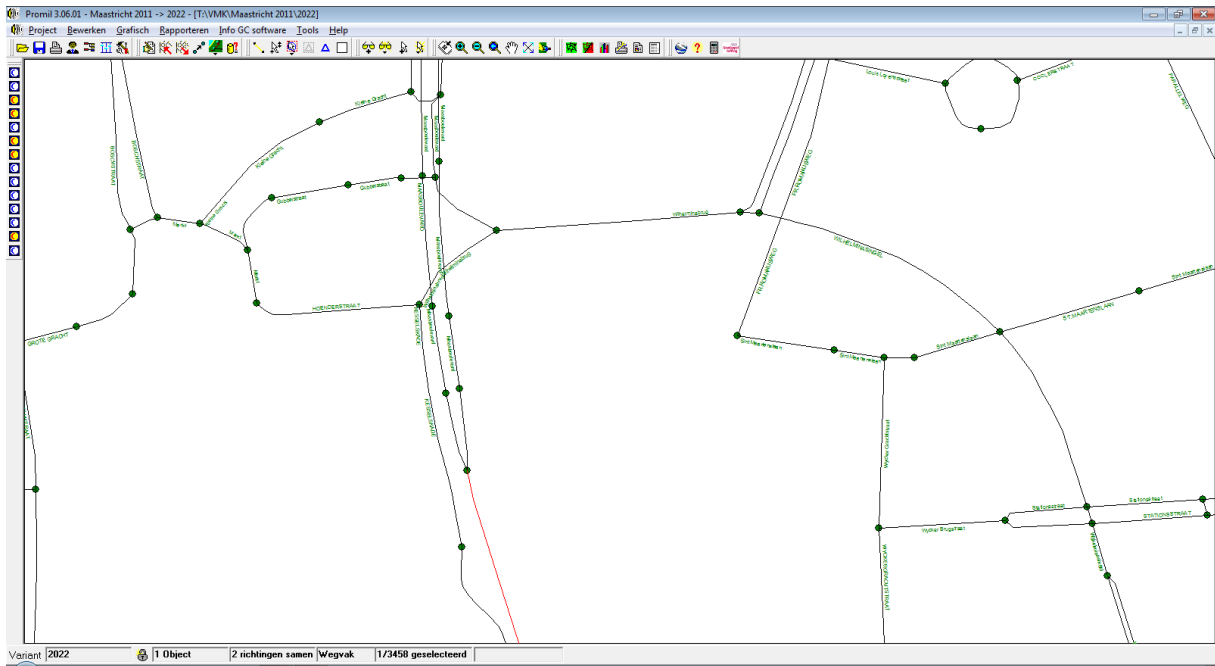
Ophoogfactor 1,03

Factor naburige rijlijn(en) 1,00

**Absolute uurintensiteiten** 

	Links			Rechts		
	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht
Gem. perc. p/uur	0,00	25,00	0,00	6,60	3,60	0,80
Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Personenauto's	100,00	100,00	100,00	99,99	99,99	99,99
Midzwaar vrachtv.	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01
Zwaar vrachtv.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

# Verkeersgegevens 2022 Maasboulevard



### Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10009110 - 10009111 | Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

#### Algemene wegvakgegevens

Naam wegvak	Maasboulevard
Opmerkingen algemeen	
Opmerkingen linkerzijde	
Opmerkingen rechterzijde	1,1b,1c,2,2,2,2a,2b,.62,63,63,63a,64,65
Lengte wegvaksegment	212,5
Startpercentage	0,0
Eindpercentage	100,0
Wegdekverharding	Asfalt
Hoogte wegdek	-3,4
Breedte middenberm	0,0
Breedte harde middenberm	0,0

Verkeersdrempel  
 Viaductsegment


Invoeren inventarisatiegegevens

Wegvak 10009110 - 10009111 Deel 1 van 1

Algemeen | Geluidsinventarisatie | Luchtinventarisatie | Verkeersgegevens | Openbaar vervoer | Leq | Lden | Resultaat lucht

**WegSerie**      **Links**      **Rechts**

linktype	Stadsontsluitingsweg	Stadsontsluitingsweg
gemeente	Maastricht	Maastricht
categorisering	Buurtontsluitingsweg	Buurtontsluitingsweg

**SNELHEID** 

	Dag	Avond	Nacht
Licht verkeer	50	50	50
Vrachtverkeer	50	50	50


**ETM.Intensiteit :**      **Links**      **Rechts**

Spiegelen

	4611	3726
	4750	3839

Ophoogfactor: 1,03

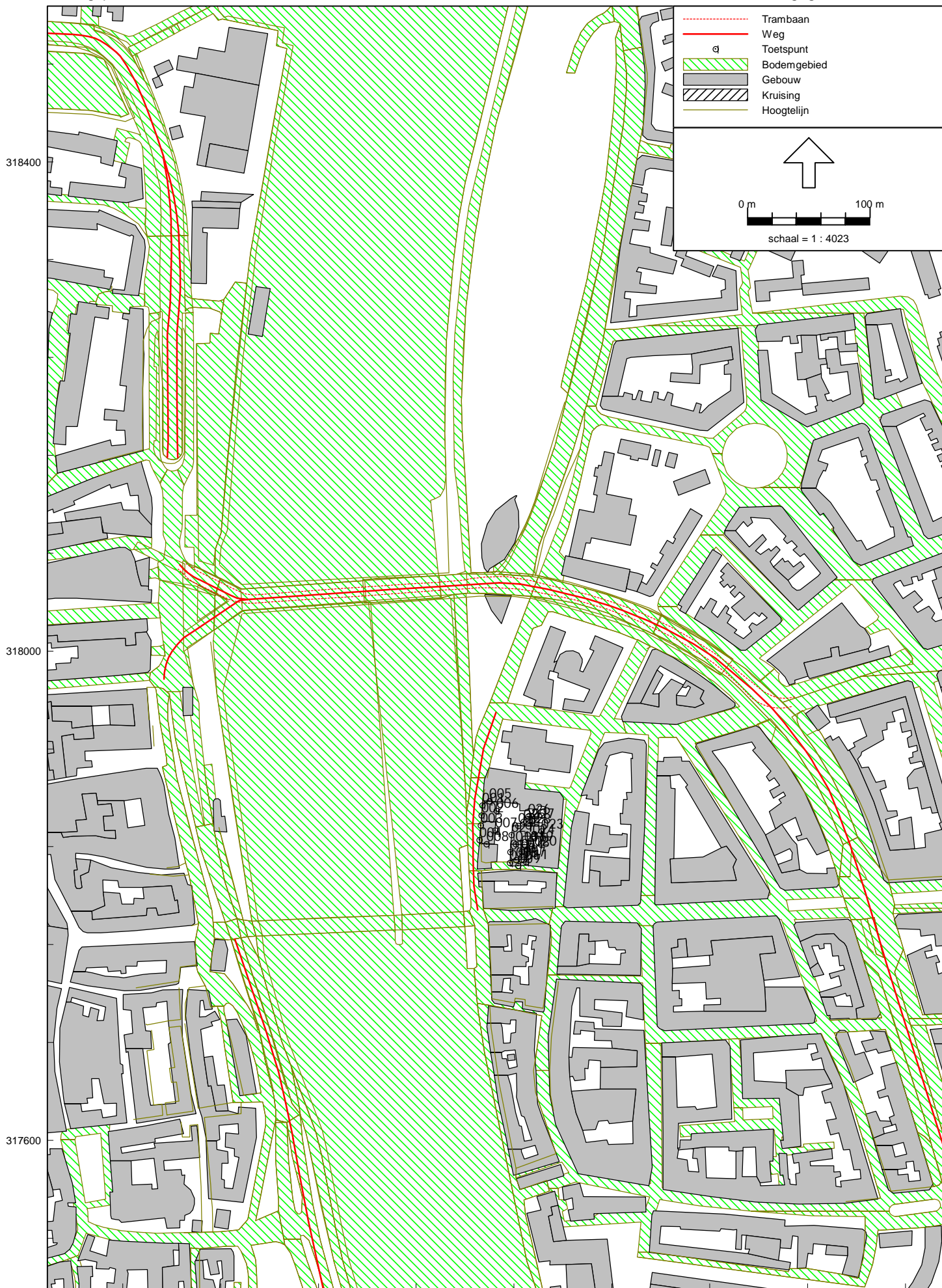
Factor naburige rijlijn(en): 1,00

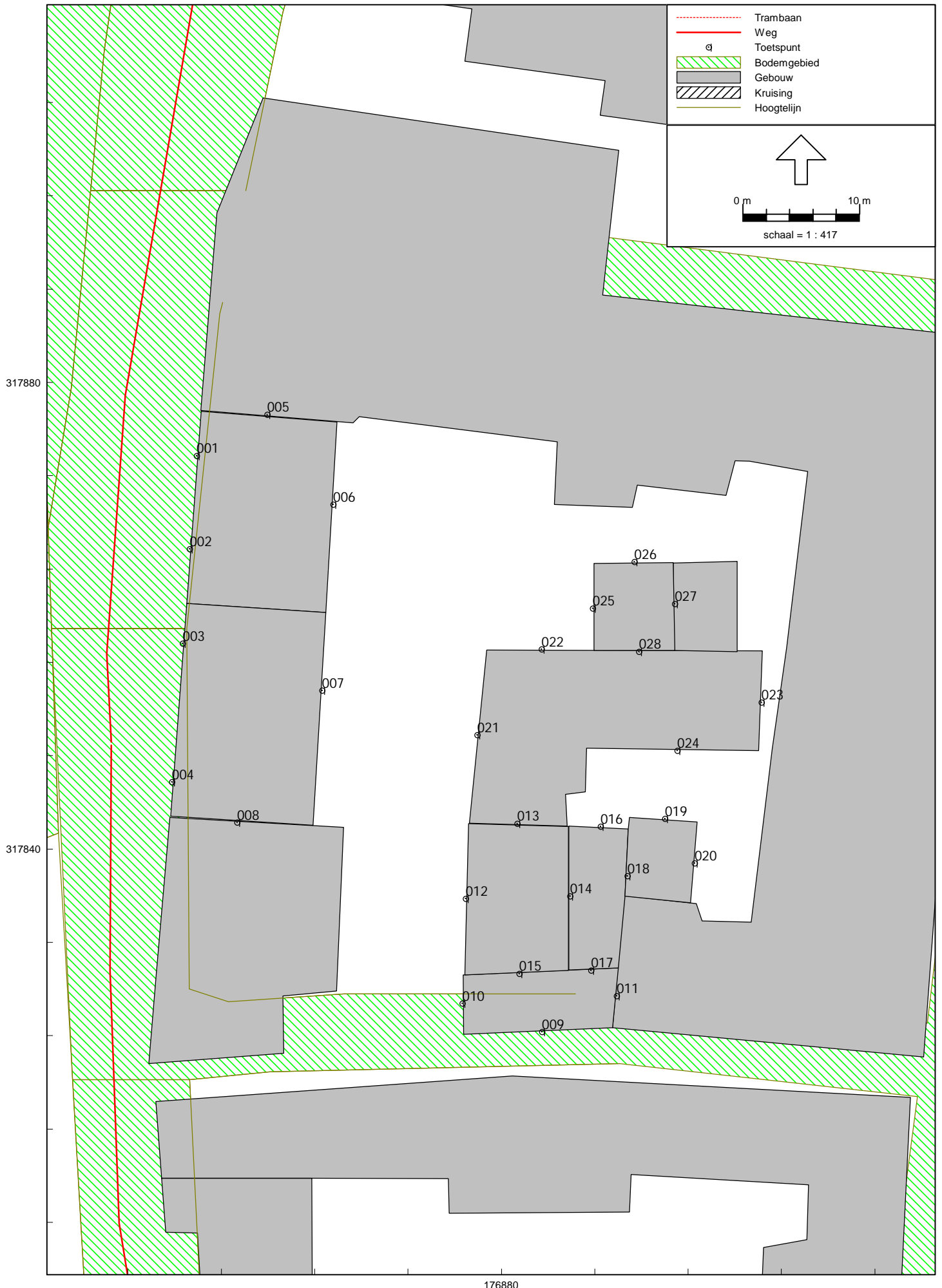
**Absolute uurintensiteiten** 

	Links			Rechts		
	Dag	Avd	Nacht	Dag	Avd	Nacht
Gem. perc. p/uur	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Motoren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Personenauto's	92,48	92,48	92,48	92,68	92,68	92,68
Midzwaar vrachtv.	5,64	5,64	5,64	5,49	5,49	5,49
Zwaar vrachtv.	1,88	1,88	1,88	1,83	1,83	1,83
Bromfietsen/uur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Bijlage 2

Titel Invoergegevens rekenmodel





M.2014.1205.00  
Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

Model: 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaienveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	de ridder	48,00	Relatief	3,00	7,50	12,50	--	--	--	Ja
002	de ridder	48,00	Relatief	3,00	7,50	12,50	--	--	--	Ja
003	de ridder	47,93	Relatief	1,50	7,50	12,50	--	--	--	Ja
004	de ridder	47,76	Relatief	1,50	7,50	12,50	--	--	--	Ja
005	de ridder	48,00	Relatief	--	--	12,50	--	--	--	Ja
006	de ridder	48,00	Relatief	3,00	7,50	12,50	--	--	--	Ja
007	de ridder	48,00	Relatief	1,50	7,50	12,50	--	--	--	Ja
008	de ridder	48,00	Relatief	--	--	12,50	--	--	--	Ja
009	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
010	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
011	de ridder	48,00	Relatief	--	--	10,00	--	--	--	Ja
012	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	10,50	15,00	20,00	Ja
013	de ridder	48,00	Relatief	--	--	--	--	15,00	20,00	Ja
014	de ridder	48,00	Relatief	--	--	--	--	--	20,00	Ja
015	de ridder	48,00	Relatief	--	--	--	--	15,00	20,00	Ja
016	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	10,50	15,00	--	Ja
017	de ridder	48,00	Relatief	--	--	--	--	15,00	--	Ja
018	de ridder	48,00	Relatief	--	--	7,50	10,50	15,00	--	Ja
019	de ridder	48,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
020	de ridder	48,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
021	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	--	--	--	Ja
022	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	--	--	--	Ja
023	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	--	--	--	Ja
024	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	7,50	--	--	--	Ja
025	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	22,50	Ja
026	de ridder	48,00	Relatief	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	22,50	Ja
027	de ridder	48,00	Relatief	--	5,00	10,00	15,00	20,00	22,50	Ja
028	de ridder	48,00	Relatief	--	--	--	15,00	20,00	22,50	Ja

M.2014.1205.00  
Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

Model: 2025  
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)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)
001	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
002	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
003	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
004	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
005	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
006	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
007	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
008	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
009	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
010	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
011	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
012	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
013	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8981,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
014	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
015	Maasboulevard	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4491,00	6,50	3,90	0,80	92,58	92,58	92,58
016	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	374,00	6,60	3,60	0,80	68,96	68,96	68,96
017	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9016,00	6,60	3,60	0,80	89,16	89,16	89,16
018	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	555,00	6,60	3,60	0,80	79,11	79,11	79,11
019	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	182,00	6,60	3,60	0,80	99,99	99,99	99,99
020	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	182,00	6,60	3,60	0,80	99,99	99,99	99,99
021	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	374,00	6,60	3,60	0,80	68,96	68,96	68,96
022	Wilhelminabrug	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	555,00	6,60	3,60	0,80	79,11	79,11	79,11
023	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
024	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
025	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
026	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
027	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
028	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
029	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
030	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
031	Wilhelminasingel	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9991,00	6,60	3,60	0,80	94,89	94,89	94,89
032	Oeverwal	Elementenverharding, niet in keperverband	30	30	30	30	30	30	30	30	30	50,00	6,60	3,60	0,80	100,00	100,00	100,00
033	Oeverwal	Elementenverharding, niet in keperverband	30	30	30	30	30	30	30	30	30	50,00	6,60	3,60	0,80	100,00	100,00	100,00

M.2014.1205.00  
Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

Model: 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
001	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
002	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
003	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
004	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
005	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
006	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
007	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
008	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
009	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
010	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
011	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
012	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
013	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
014	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
015	5,56	5,56	5,56	1,85	1,85	1,85
016	26,38	26,38	26,38	4,66	4,66	4,66
017	9,21	9,21	9,21	1,63	1,63	1,63
018	17,76	17,76	17,76	3,13	3,13	3,13
019	0,01	0,01	0,01	--	--	--
020	0,01	0,01	0,01	--	--	--
021	26,38	26,38	26,38	4,66	4,66	4,66
022	17,76	17,76	17,76	3,13	3,13	3,13
023	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
024	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
025	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
026	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
027	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
028	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
029	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
030	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
031	8,17	8,17	8,17	1,44	1,44	1,44
032	--	--	--	--	--	--
033	--	--	--	--	--	--

Model: 2025  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Hbron	Baan	Type	V	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	AantalP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
07	Trambaan Wilhelminasingel	0,00	--	Relatief	0,20	Asfalt	Bronvermogen	30	--	--	--	--	64,00	79,00	84,00	88,00	88,00	85,00	77,00
08	Trambaan Wilhelminasingel	0,00	--	Relatief	0,20	Asfalt	Bronvermogen	30	--	--	--	--	64,00	79,00	84,00	88,00	88,00	85,00	77,00
09	Trambaan Wilhelminabrug	0,00	--	Relatief	0,20	Asfalt	Bronvermogen	30	--	--	--	--	64,00	79,00	84,00	88,00	88,00	85,00	77,00
10	Trambaan Wilhelminabrug	0,00	--	Relatief	0,20	Asfalt	Bronvermogen	30	--	--	--	--	64,00	79,00	84,00	88,00	88,00	85,00	77,00

M.2014.1205.00  
Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

Model: 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125
07	68,00	62,00	77,00	82,00	86,00	86,00	83,00	75,00	66,00	61,50	76,50	81,50	85,50	85,50	82,50	74,50	65,50	--	--
08	68,00	62,00	77,00	82,00	86,00	86,00	83,00	75,00	66,00	61,50	76,50	81,50	85,50	85,50	82,50	74,50	65,50	--	--
09	68,00	62,00	77,00	82,00	86,00	86,00	83,00	75,00	66,00	61,50	76,50	81,50	85,50	85,50	82,50	74,50	65,50	--	--
10	68,00	62,00	77,00	82,00	86,00	86,00	83,00	75,00	66,00	61,50	76,50	81,50	85,50	85,50	82,50	74,50	65,50	--	--

M.2014.1205.00  
Bestemmingsplan de Ridder, Maastricht

Model: 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
07	--	--	--	--	--	--
08	--	--	--	--	--	--
09	--	--	--	--	--	--
10	--	--	--	--	--	--

### Bijlage 3

Titel	Rekenresultaten
-------	-----------------

Rapport: Resultatentabel  
Model: 2025  
LAgq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: wilhelminabrug/-singel  
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	de ridder	3,00	38,06	35,49	30,26	39,35
001_B	de ridder	7,50	38,62	36,05	30,82	39,91
001_C	de ridder	12,50	38,83	36,28	31,14	40,17
002_A	de ridder	3,00	37,76	35,20	29,97	39,05
002_B	de ridder	7,50	38,27	35,71	30,49	39,57
002_C	de ridder	12,50	38,58	36,01	30,87	39,90
003_A	de ridder	1,50	36,16	33,62	28,63	37,57
003_B	de ridder	7,50	37,31	34,76	29,67	38,67
003_C	de ridder	12,50	37,61	35,06	30,06	39,01
004_A	de ridder	1,50	35,74	33,19	28,21	37,14
004_B	de ridder	7,50	36,94	34,39	29,31	38,30
004_C	de ridder	12,50	37,22	34,67	29,67	38,62
005_C	de ridder	12,50	38,24	35,69	30,68	39,63
006_A	de ridder	3,00	25,25	22,64	16,49	26,16
006_B	de ridder	7,50	27,61	25,00	18,94	28,55
006_C	de ridder	12,50	29,74	27,14	21,32	30,78
007_A	de ridder	1,50	24,03	21,41	15,32	24,95
007_B	de ridder	7,50	27,38	24,77	18,93	28,40
007_C	de ridder	12,50	29,58	26,97	20,91	30,52
008_C	de ridder	12,50	28,22	25,63	19,98	29,33
009_A	de ridder	1,50	21,69	19,07	12,90	22,58
009_B	de ridder	5,00	23,40	20,79	14,68	24,32
009_C	de ridder	10,00	25,93	23,33	17,54	26,98
010_A	de ridder	1,50	19,29	16,72	11,48	20,57
010_B	de ridder	5,00	22,38	19,83	14,90	23,81
010_C	de ridder	10,00	31,13	28,59	23,79	32,62
011_C	de ridder	10,00	32,49	29,90	24,16	33,56
012_A	de ridder	1,50	19,53	16,96	11,65	20,78
012_B	de ridder	5,00	22,57	20,02	14,96	23,94
012_C	de ridder	7,50	28,86	26,30	21,20	30,21
012_D	de ridder	10,50	31,11	28,56	23,68	32,56
012_E	de ridder	15,00	29,99	27,49	23,16	31,72
012_F	de ridder	20,00	32,16	29,69	25,67	34,05
013_E	de ridder	15,00	32,51	29,97	25,19	34,01
013_F	de ridder	20,00	35,13	32,58	27,68	36,57
014_F	de ridder	20,00	34,36	31,73	25,45	35,21
015_E	de ridder	15,00	24,89	22,30	16,65	26,00
015_F	de ridder	20,00	25,25	22,66	16,84	26,29
016_A	de ridder	1,50	22,69	20,08	14,10	23,66
016_B	de ridder	5,00	24,79	22,18	16,30	25,80
016_C	de ridder	7,50	26,59	24,00	18,29	27,67
016_D	de ridder	10,50	30,24	27,68	22,52	31,56
016_E	de ridder	15,00	33,72	31,16	25,98	35,03
017_E	de ridder	15,00	24,50	21,90	16,11	25,55
018_C	de ridder	7,50	28,82	26,22	20,31	29,82
018_D	de ridder	10,50	33,00	30,40	24,47	33,99
018_E	de ridder	15,00	33,19	30,57	24,49	34,12
019_A	de ridder	1,50	22,63	20,02	14,08	23,61
020_A	de ridder	1,50	24,54	21,93	15,78	25,45
021_A	de ridder	1,50	18,81	16,24	11,01	20,10
021_B	de ridder	5,00	21,19	18,65	13,79	22,65
021_C	de ridder	7,50	24,90	22,40	18,10	26,64
022_A	de ridder	1,50	22,06	19,47	13,80	23,16
022_B	de ridder	5,00	23,70	21,13	15,89	24,98
022_C	de ridder	7,50	26,50	23,97	19,33	28,07
023_A	de ridder	1,50	23,56	20,94	14,77	24,45
023_B	de ridder	5,00	26,13	23,52	17,42	27,06
023_C	de ridder	7,50	29,20	26,59	20,60	30,17
024_A	de ridder	1,50	23,22	20,61	14,49	24,14
024_B	de ridder	5,00	25,04	22,43	16,31	25,96
024_C	de ridder	7,50	26,62	24,01	17,99	27,57
025_A	de ridder	1,50	19,11	16,56	11,57	20,51
025_B	de ridder	5,00	21,86	19,34	14,80	23,48
025_C	de ridder	10,00	31,39	28,93	25,06	33,36
025_D	de ridder	15,00	32,36	29,89	26,03	34,33
025_E	de ridder	20,00	33,17	30,70	26,83	35,14
025_F	de ridder	22,50	34,05	31,56	27,37	35,85
026_A	de ridder	1,50	23,46	20,86	14,93	24,45
026_B	de ridder	5,00	25,89	23,29	17,54	26,95
026_C	de ridder	10,00	31,65	29,13	24,58	33,26
026_D	de ridder	15,00	34,82	32,28	27,38	36,26
026_E	de ridder	20,00	36,99	34,42	29,16	38,26
026_F	de ridder	22,50	38,24	35,66	30,19	39,42
027_B	de ridder	5,00	27,43	24,82	18,80	28,38
027_C	de ridder	10,00	31,41	28,81	23,01	32,45
027_D	de ridder	15,00	33,45	30,83	24,73	34,37
027_E	de ridder	20,00	35,52	32,91	26,71	36,41
027_F	de ridder	22,50	36,53	33,90	27,70	37,41
028_D	de ridder	15,00	27,44	24,90	20,14	28,95
028_E	de ridder	20,00	28,64	26,13	21,67	30,30
028_F	de ridder	22,50	28,90	26,39	22,06	30,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: 2025  
LAgg totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: maasboulevard  
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	de ridder	3,00	38,74	36,52	29,64	39,63
001_B	de ridder	7,50	38,49	36,27	29,39	39,38
001_C	de ridder	12,50	38,56	36,34	29,46	39,45
002_A	de ridder	3,00	38,89	36,67	29,79	39,78
002_B	de ridder	7,50	38,67	36,45	29,57	39,56
002_C	de ridder	12,50	38,92	36,70	29,82	39,81
003_A	de ridder	1,50	39,28	37,06	30,18	40,17
003_B	de ridder	7,50	38,98	36,76	29,88	39,87
003_C	de ridder	12,50	39,10	36,88	30,00	39,99
004_A	de ridder	1,50	39,44	37,22	30,34	40,33
004_B	de ridder	7,50	39,01	36,79	29,91	39,90
004_C	de ridder	12,50	39,26	37,04	30,16	40,15
005_C	de ridder	12,50	32,98	30,76	23,88	33,87
006_A	de ridder	3,00	22,95	20,74	13,86	23,84
006_B	de ridder	7,50	27,86	25,64	18,76	28,75
006_C	de ridder	12,50	31,29	29,07	22,19	32,18
007_A	de ridder	1,50	21,01	18,79	11,91	21,90
007_B	de ridder	7,50	26,08	23,86	16,98	26,97
007_C	de ridder	12,50	33,25	31,03	24,15	34,14
008_C	de ridder	12,50	38,84	36,62	29,74	39,73
009_A	de ridder	1,50	20,29	18,07	11,19	21,18
009_B	de ridder	5,00	22,17	19,95	13,07	23,06
009_C	de ridder	10,00	29,84	27,63	20,75	30,73
010_A	de ridder	1,50	21,65	19,43	12,55	22,54
010_B	de ridder	5,00	24,41	22,19	15,31	25,30
010_C	de ridder	10,00	30,25	28,03	21,15	31,14
011_C	de ridder	10,00	30,25	28,03	21,15	31,14
012_A	de ridder	1,50	21,85	19,63	12,75	22,74
012_B	de ridder	5,00	24,64	22,42	15,54	25,53
012_C	de ridder	7,50	27,17	24,95	18,07	28,06
012_D	de ridder	10,50	31,28	29,06	22,18	32,17
012_E	de ridder	15,00	38,52	36,30	29,42	39,41
012_F	de ridder	20,00	39,35	37,13	30,25	40,24
013_E	de ridder	15,00	31,95	29,73	22,85	32,84
013_F	de ridder	20,00	32,39	30,17	23,29	33,28
014_F	de ridder	20,00	24,39	22,17	15,29	25,28
015_E	de ridder	15,00	38,05	35,83	28,95	38,94
015_F	de ridder	20,00	38,81	36,59	29,71	39,70
016_A	de ridder	1,50	20,01	17,79	10,91	20,90
016_B	de ridder	5,00	23,11	20,89	14,01	24,00
016_C	de ridder	7,50	25,62	23,40	16,52	26,51
016_D	de ridder	10,50	29,49	27,27	20,39	30,38
016_E	de ridder	15,00	32,00	29,78	22,90	32,89
017_E	de ridder	15,00	37,75	35,53	28,65	38,64
018_C	de ridder	7,50	27,15	24,93	18,05	28,04
018_D	de ridder	10,50	30,63	28,41	21,53	31,52
018_E	de ridder	15,00	30,05	27,83	20,95	30,94
019_A	de ridder	1,50	20,31	18,09	11,21	21,20
020_A	de ridder	1,50	19,81	17,59	10,71	20,70
021_A	de ridder	1,50	22,60	20,39	13,51	23,49
021_B	de ridder	5,00	25,88	23,66	16,78	26,77
021_C	de ridder	7,50	30,39	28,17	21,29	31,28
022_A	de ridder	1,50	21,16	18,94	12,06	22,05
022_B	de ridder	5,00	24,17	21,95	15,07	25,06
022_C	de ridder	7,50	28,22	26,00	19,12	29,11
023_A	de ridder	1,50	20,41	18,19	11,31	21,30
023_B	de ridder	5,00	23,05	20,83	13,95	23,94
023_C	de ridder	7,50	28,85	26,63	19,75	29,74
024_A	de ridder	1,50	21,37	19,15	12,27	22,26
024_B	de ridder	5,00	24,37	22,16	15,28	25,26
024_C	de ridder	7,50	26,89	24,67	17,79	27,78
025_A	de ridder	1,50	21,58	19,36	12,48	22,47
025_B	de ridder	5,00	24,58	22,36	15,48	25,47
025_C	de ridder	10,00	33,83	31,61	24,73	34,72
025_D	de ridder	15,00	36,41	34,19	27,31	37,30
025_E	de ridder	20,00	37,54	35,32	28,44	38,43
025_F	de ridder	22,50	37,07	34,85	27,97	37,96
026_A	de ridder	1,50	20,61	18,39	11,51	21,50
026_B	de ridder	5,00	24,24	22,02	15,14	25,13
026_C	de ridder	10,00	31,79	29,57	22,69	32,68
026_D	de ridder	15,00	33,53	31,31	24,43	34,42
026_E	de ridder	20,00	33,52	31,30	24,42	34,41
026_F	de ridder	22,50	30,56	28,34	21,46	31,45
027_B	de ridder	5,00	23,89	21,68	14,80	24,78
027_C	de ridder	10,00	30,47	28,25	21,37	31,36
027_D	de ridder	15,00	30,59	28,37	21,49	31,48
027_E	de ridder	20,00	21,47	19,25	12,37	22,36
027_F	de ridder	22,50	5,86	3,64	-3,24	6,75
028_D	de ridder	15,00	31,79	29,57	22,69	32,68
028_E	de ridder	20,00	33,15	30,93	24,05	34,04
028_F	de ridder	22,50	34,10	31,88	25,00	34,99

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: 2025  
LAgq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Oeverwal (30)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	de ridder	3,00	45,55	42,92	36,38	46,31
001_B	de ridder	7,50	44,10	41,46	34,93	44,86
001_C	de ridder	12,50	42,31	39,67	33,14	43,07
002_A	de ridder	3,00	45,53	42,90	36,36	46,29
002_B	de ridder	7,50	44,06	41,42	34,89	44,82
002_C	de ridder	12,50	42,26	39,62	33,09	43,02
003_A	de ridder	1,50	45,76	43,13	36,59	46,52
003_B	de ridder	7,50	43,99	41,36	34,82	44,75
003_C	de ridder	12,50	42,20	39,56	33,03	42,96
004_A	de ridder	1,50	46,38	43,75	37,21	47,14
004_B	de ridder	7,50	44,04	41,41	34,87	44,80
004_C	de ridder	12,50	42,13	39,49	32,96	42,89
005_C	de ridder	12,50	25,58	22,94	16,41	26,34
006_A	de ridder	3,00	7,00	4,36	-2,17	7,76
006_B	de ridder	7,50	8,47	5,83	-0,70	9,23
006_C	de ridder	12,50	8,59	5,96	-0,58	9,35
007_A	de ridder	1,50	8,05	5,42	-1,12	8,81
007_B	de ridder	7,50	10,48	7,85	1,31	11,24
007_C	de ridder	12,50	11,18	8,54	2,01	11,94
008_C	de ridder	12,50	22,63	20,00	13,46	23,39
009_A	de ridder	1,50	21,46	18,82	12,29	22,22
009_B	de ridder	5,00	24,59	21,95	15,42	25,35
009_C	de ridder	10,00	24,44	21,81	15,27	25,20
010_A	de ridder	1,50	19,49	16,85	10,32	20,25
010_B	de ridder	5,00	24,74	22,10	15,57	25,50
010_C	de ridder	10,00	24,78	22,14	15,61	25,54
011_C	de ridder	10,00	6,47	3,83	-2,70	7,23
012_A	de ridder	1,50	12,67	10,04	3,50	13,43
012_B	de ridder	5,00	15,12	12,48	5,95	15,88
012_C	de ridder	7,50	16,50	13,86	7,33	17,26
012_D	de ridder	10,50	17,73	15,09	8,56	18,49
012_E	de ridder	15,00	17,83	15,19	8,66	18,59
012_F	de ridder	20,00	19,26	16,63	10,09	20,02
013_E	de ridder	15,00	14,81	12,17	5,64	15,57
013_F	de ridder	20,00	18,61	15,97	9,44	19,37
014_F	de ridder	20,00	2,64	0,01	-6,53	3,40
015_E	de ridder	15,00	17,95	15,31	8,78	18,71
015_F	de ridder	20,00	21,37	18,73	12,20	22,13
016_A	de ridder	1,50	8,88	6,24	-0,29	9,64
016_B	de ridder	5,00	10,67	8,03	1,50	11,43
016_C	de ridder	7,50	12,08	9,45	2,91	12,84
016_D	de ridder	10,50	12,86	10,22	3,69	13,62
016_E	de ridder	15,00	15,39	12,75	6,22	16,15
017_E	de ridder	15,00	13,83	11,20	4,66	14,59
018_C	de ridder	7,50	8,23	5,59	-0,94	8,99
018_D	de ridder	10,50	6,18	3,55	-2,99	6,94
018_E	de ridder	15,00	2,05	-0,58	-7,12	2,81
019_A	de ridder	1,50	8,21	5,57	-0,96	8,97
020_A	de ridder	1,50	6,61	3,98	-2,56	7,37
021_A	de ridder	1,50	12,30	9,66	3,13	13,06
021_B	de ridder	5,00	14,58	11,95	5,41	15,34
021_C	de ridder	7,50	15,21	12,58	6,04	15,97
022_A	de ridder	1,50	10,53	7,90	1,36	11,29
022_B	de ridder	5,00	12,90	10,26	3,73	13,66
022_C	de ridder	7,50	13,73	11,09	4,56	14,49
023_A	de ridder	1,50	6,64	4,00	-2,53	7,40
023_B	de ridder	5,00	8,62	5,99	-0,55	9,38
023_C	de ridder	7,50	10,07	7,44	0,90	10,83
024_A	de ridder	1,50	8,98	6,34	-0,19	9,74
024_B	de ridder	5,00	10,71	8,07	1,54	11,47
024_C	de ridder	7,50	11,55	8,92	2,38	12,31
025_A	de ridder	1,50	11,80	9,16	2,63	12,56
025_B	de ridder	5,00	14,43	11,80	5,26	15,19
025_C	de ridder	10,00	16,47	13,84	7,30	17,23
025_D	de ridder	15,00	18,83	16,19	9,66	19,59
025_E	de ridder	20,00	21,82	19,18	12,65	22,58
025_F	de ridder	22,50	22,57	19,93	13,40	23,33
026_A	de ridder	1,50	9,54	6,90	0,37	10,30
026_B	de ridder	5,00	12,08	9,45	2,91	12,84
026_C	de ridder	10,00	13,85	11,22	4,68	14,61
026_D	de ridder	15,00	17,51	14,88	8,34	18,27
026_E	de ridder	20,00	21,27	18,63	12,10	22,03
026_F	de ridder	22,50	22,07	19,43	12,90	22,83
027_B	de ridder	5,00	8,47	5,83	-0,70	9,23
027_C	de ridder	10,00	6,72	4,08	-2,45	7,48
027_D	de ridder	15,00	3,10	0,46	-6,07	3,86
027_E	de ridder	20,00	2,04	-0,60	-7,13	2,80
027_F	de ridder	22,50	4,27	1,64	-4,90	5,03
028_D	de ridder	15,00	13,41	10,77	4,24	14,17
028_E	de ridder	20,00	14,49	11,85	5,32	15,25
028_F	de ridder	22,50	12,41	9,78	3,24	13,17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: 2025  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	de ridder	3,00	49,02	46,53	40,26	49,96
001_B	de ridder	7,50	48,52	46,04	39,86	49,49
001_C	de ridder	12,50	48,05	45,60	39,53	49,08
002_A	de ridder	3,00	48,98	46,50	40,21	49,91
002_B	de ridder	7,50	48,45	45,97	39,77	49,42
002_C	de ridder	12,50	48,08	45,63	39,51	49,09
003_A	de ridder	1,50	48,90	46,42	40,07	49,81
003_B	de ridder	7,50	48,27	45,81	39,56	49,23
003_C	de ridder	12,50	47,82	45,39	39,23	48,83
004_A	de ridder	1,50	49,20	46,72	40,32	50,10
004_B	de ridder	7,50	48,21	45,75	39,48	49,16
004_C	de ridder	12,50	47,76	45,33	39,13	48,76
005_C	de ridder	12,50	44,43	41,96	36,55	45,71
006_A	de ridder	3,00	32,28	29,81	23,39	33,17
006_B	de ridder	7,50	35,75	33,35	26,87	36,67
006_C	de ridder	12,50	38,60	36,22	29,79	39,55
007_A	de ridder	1,50	30,81	28,33	21,97	31,72
007_B	de ridder	7,50	34,80	32,37	26,09	35,77
007_C	de ridder	12,50	39,81	37,47	30,84	40,71
008_C	de ridder	12,50	44,23	41,98	35,20	45,13
009_A	de ridder	1,50	29,75	27,28	20,80	30,62
009_B	de ridder	5,00	31,76	29,28	22,83	32,64
009_C	de ridder	10,00	36,60	34,25	27,70	37,52
010_A	de ridder	1,50	29,14	26,76	20,50	30,15
010_B	de ridder	5,00	32,35	29,96	23,82	33,39
010_C	de ridder	10,00	38,89	36,49	30,81	40,10
011_C	de ridder	10,00	39,53	37,07	30,92	40,53
012_A	de ridder	1,50	28,96	26,60	20,33	29,97
012_B	de ridder	5,00	31,83	29,48	23,35	32,90
012_C	de ridder	7,50	36,15	33,73	27,96	37,31
012_D	de ridder	10,50	39,24	36,86	31,03	40,41
012_E	de ridder	15,00	44,10	41,85	35,35	45,10
012_F	de ridder	20,00	45,12	42,86	36,56	46,18
013_E	de ridder	15,00	40,26	37,87	32,19	41,48
013_F	de ridder	20,00	42,00	39,57	34,04	43,25
014_F	de ridder	20,00	39,77	37,19	30,85	40,63
015_E	de ridder	15,00	43,27	41,03	34,21	44,16
015_F	de ridder	20,00	44,02	41,78	34,95	44,91
016_A	de ridder	1,50	29,60	27,13	20,83	30,54
016_B	de ridder	5,00	32,07	29,63	23,34	33,03
016_C	de ridder	7,50	34,17	31,75	25,53	35,17
016_D	de ridder	10,50	37,91	35,50	29,60	39,03
016_E	de ridder	15,00	40,97	38,55	32,73	42,12
017_E	de ridder	15,00	42,96	40,72	33,89	43,85
018_C	de ridder	7,50	36,09	33,64	27,34	37,04
018_D	de ridder	10,50	39,99	37,53	31,25	40,94
018_E	de ridder	15,00	39,91	37,43	31,08	40,82
019_A	de ridder	1,50	29,67	27,20	20,92	30,61
020_A	de ridder	1,50	30,82	28,30	21,97	31,72
021_A	de ridder	1,50	29,21	26,89	20,53	30,22
021_B	de ridder	5,00	32,22	29,92	23,61	33,26
021_C	de ridder	7,50	36,50	34,22	28,02	37,59
022_A	de ridder	1,50	29,70	27,28	21,08	30,70
022_B	de ridder	5,00	32,01	29,62	23,56	33,08
022_C	de ridder	7,50	35,48	33,14	27,26	36,65
023_A	de ridder	1,50	30,29	27,81	21,41	31,19
023_B	de ridder	5,00	32,89	30,41	24,05	33,80
023_C	de ridder	7,50	37,04	34,62	28,21	37,97
024_A	de ridder	1,50	30,44	27,98	21,56	31,34
024_B	de ridder	5,00	32,76	30,33	23,86	33,66
024_C	de ridder	7,50	34,79	32,38	25,92	35,71
025_A	de ridder	1,50	28,62	26,28	20,14	29,69
025_B	de ridder	5,00	31,53	29,20	23,23	32,67
025_C	de ridder	10,00	40,80	38,50	32,92	42,11
025_D	de ridder	15,00	42,87	40,58	34,74	44,09
025_E	de ridder	20,00	43,92	41,63	35,74	45,12
025_F	de ridder	22,50	43,86	41,55	35,72	45,07
026_A	de ridder	1,50	30,31	27,84	21,59	31,27
026_B	de ridder	5,00	33,19	30,75	24,55	34,18
026_C	de ridder	10,00	39,74	37,37	31,75	40,99
026_D	de ridder	15,00	42,25	39,84	34,17	43,46
026_E	de ridder	20,00	43,63	41,17	35,44	44,79
026_F	de ridder	22,50	43,95	41,42	35,76	45,09
027_B	de ridder	5,00	34,03	31,55	25,26	34,96
027_C	de ridder	10,00	38,98	36,55	30,28	39,95
027_D	de ridder	15,00	40,26	37,78	31,41	41,17
027_E	de ridder	20,00	40,69	38,09	31,87	41,58
027_F	de ridder	22,50	41,53	38,91	32,70	42,41
028_D	de ridder	15,00	38,16	35,86	29,62	39,22
028_E	de ridder	20,00	39,48	37,19	31,04	40,58
028_F	de ridder	22,50	40,26	37,97	31,79	41,35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen