

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Realisatie 5 woningen
Ommerweg 14, Zuidwolde

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI REALISATIE 5 WONINGEN, OMMERWEG 14, ZUIDWOLDE

Status: Definitief
Datum: 24-07-2023
Projectnummer: 2021-452



Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16
7609 RG ALMELO

Vestiging Zwolle
Dr. Van Wiechenweg 2
8025 BZ ZWOLLE

Vestiging Utrecht
Euclideslaan 265
3584 BV UTRECHT

T: 0546-45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Wettelijk kader	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Zone langs wegen	5
2.3 Grenswaarden	5
2.4 Berekenen geluidsbelasting	6
2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid	6
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	7
3.1 Situatie projectgebied	7
3.2 Verkeersgegevens	8
Hoofdstuk 4 Resultaten	9
4.1 Berekeningen	9
4.2 Geluidsbelasting	9
4.3 Hogere Waarde	10
4.4 Maatregelen reductie geluidbelasting	10
4.3.1 Bronmaatregelen	10
4.3.2 Overdrachtsmaatregelen	10
4.3.3 Gevelmaatregelen	10
4.3.4 Conclusie maatregelen	11
Hoofdstuk 5 Conclusie	12
Bijlagen	13
Bijlage 1 Itemeigenschappen	13
Bijlage 2 Rekenmodel	15
Bijlage 3 Resultatentabellen	16

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel aan de Ommerweg 14 te Zuidwolde (gemeente De Wolden). Op het perceel bevindt zich een vervallen woonboerderij met verschillende bijgebouwen. Het voornemen bestaat om de bestaande bebouwing te slopen en op de locatie vijf nieuwe woningen te realiseren.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van de kern Zuidwolde (rode ster) en ten opzichte van de directe omgeving (rode omlijning) opgenomen



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: PDOK)

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het benodigd de geluidbelasting ter plaatse van de te realiseren woningen te toetsen aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voorliggend onderzoek heeft uitsluitend betrekking op het aspect wegverkeerslawaai. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, wijzigingsplan, uitwerkingsplan of bij het voorbereiden van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Doel van dit onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevel van een geluidsgevoelig object als gevolg van de weg te bepalen. Onderzoek is enkel noodzakelijk indien een geluidsgevoelige bestemming zich binnen de wettelijke geluidszone van een weg bevindt. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de wettelijke geluidszone van wegen.

2.2 Zone langs wegen

Artikel 74.1 van de Wgh bepaalt dat wegen een wettelijke geluidszone hebben. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of in buiten stedelijk gebied is gelegen. In tabel 1 worden de wettelijke geluidszones weergegeven.

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buiten stedelijk gebied
1 of 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	350 m	600 m

Tabel 1 Wettelijke geluidszones wegen (Bron: wetten.overheid.nl).

De wettelijke geluidszone bevindt zich aan weerszijde van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- en fietspaden en vluchtstroken behoren niet tot de weg.

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woning(en). Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald. De L_{den} -waarde is het energetisch en naar tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- Het geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- Het geluidsniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- Het geluidsniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidsbelasting dient aan de voorkeurswaarde en indien nodig aan de uiterste grenswaarde van de Wgh worden getoetst.

Op basis van artikel 74.2 van de Wgh gelden de in tabel 1 opgenomen zones niet voor:

- Wegen die als woonerf zijn aangeduid;
- Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Het feit dat er voor de hiervoor genoemde gevallen geen wettelijke geluidszone geldt, betekent niet dat een akoestisch onderzoek automatisch niet benodigd is. Indien vooraf aangenomen kan worden dat niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB kan worden voldaan, dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidsbelasting van de weg kan hierdoor meegenomen worden in de belangenafweging in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.

2.3 Grenswaarden

In de Wgh worden eisen gesteld aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op gevels van nog niet geprojecteerde woningen of gebouwen die binnen de geluidszone van een weg liggen. Met niet geprojecteerde woningen of gebouwen worden bedoeld:

‘woningen of gebouwen waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht niet toelaat’.

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting door wegverkeer bedraagt 48 dB. Bij een hogere geluidsbelasting kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Voor een hogere waarde geldt een maximum, afhankelijk van de ligging van een geluidsgevoelig object.

In tabel 2 is de hoogst mogelijke grenswaarde voor woningen als gevolg van wegverkeerslawaai weergegeven.

Locatie woning	Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai
Stedelijk gebied	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)
Buitenstedelijk gebied	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)

Tabel 2 Hoogst mogelijke grenswaarde wegverkeerslawaai (Bron: wetten.overheid.nl)

Het vaststellen van een hogere waarde is enkel mogelijk indien maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Hierbij moet afgewogen worden of de cumulatieve geluidsbelasting (het totaal van de geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk) niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet bij de bouwvergunningsaanvraag aangetoond worden dat aan de gestelde geluidseisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan zoals in artikel 3.1 van het bouwbesluit en in artikel 4.4 van het Besluit geluidhinder genoemd wordt.

2.4 Berekenen geluidsbelasting

De geluidsbelasting moet per weg afzonderlijk berekend worden en aan de voorkeurswaarde getoetst worden. Voordat de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde van 48 dB getoetst wordt, mag de berekende geluidsbelasting op basis van artikel 110g van de Wgh, aangevuld met artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, worden verminderd. Reden hiervoor is de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen steeds verder af zal nemen. De geluidsbelasting mag in de volgende situaties worden verminderd met:

- 5 dB voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/uur;

Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer mag de geluidsbelasting worden verminderd met:

- 4 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 57 dB bedraagt;
- 3 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor overige geluidsbelasting.

Uit uitspraak 201304862/3/R2 van de Raad van State blijkt dat het voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur eveneens is toegestaan de geluidsbelasting met 5 dB te verminderen. Bij lagere snelheden wordt de geluidsemissie voornamelijk door motorgeluid veroorzaakt, bandengeluid speelt een minder grote rol. Toekomstige geluidsreductie is in de toekomst voornamelijk te verwachten door het gebruik van stillere motoren. De aftrek van 5 dB kan daardoor ook toegepast worden bij snelheden van 30 km/uur of minder.

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente De Wolden beschikt niet over een eigen geluidbeleid en in voorliggend onderzoek wordt dan ook de Wet geluidhinder gevolgd.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie projectgebied

Het voornemen is om de bestaande bebouwing te slopen en hiervoor in de plek 5 woningen te realiseren in de vorm van drie rijwoningen en een twee-onder-één-kapwoning.

Het exacte ontwerp staat nog niet vast en daarom is voor de bouwhoogte aangesloten bij de bebouwing in de omgeving. De aangehouden bouwhoogte is 9 meter, waarbij er vanuit is gegaan dat er mogelijk verblijfsruimten op zowel de begane grond, eerste verdieping en tweede verdieping gerealiseerd zullen worden.

In afbeelding 3.1 is ter impressie het situatieoverzicht van het projectgebied weergegeven met de gehanteerde nummering van de woningen.



Afbeelding 3.1 Situatieoverzicht (Bron: Mikis Maathuis)

Het projectgebied ligt binnen de wettelijke zone van de Ommerweg en de Slagendijk. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur op deze wegen.

Naast deze 50 km/uur wegen liggen er ook enkele 30 km/uur wegen nabij het projectgebied. Deze wegen kennen geen wettelijke geluidszone, maar in het kader van goede ruimtelijke ordening kunnen deze wegen worden meegenomen in het onderzoek. In dit geval liggen er uitsluitend erftoegangswegen in de nabije omgeving van het projectgebied. Doordat er hier een lage verkeerintensiteit is, wordt er geen relevante geluidbelasting afkomstig van de wegen verwacht. Deze wegen zijn dan ook niet meegenomen in voorliggend onderzoek.

In onderstaande tabel is weergegeven welke uitgangspunten voor het hierbij behorende rekenmodel zijn gehanteerd.

Locatie projectgebied	Stedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai	63 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidsbelasting	5 dB

Tabel 3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

3.2 Verkeersgegevens

De weg- en verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Zuidwolde. Het betreffen gegevens afkomstig van tellingen uit respectievelijk het jaar 2018 en 2021. De telgegevens zijn omgerekend naar de etmaalintensiteiten. Om tot het prognosejaar 2033 te komen is gerekend met een jaarlijkse autonome groei van 1,5 %.

In bijlage 1 zijn de aangeleverde gegevens weergegeven.

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

De overdrachtsberekening voor de wegen is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

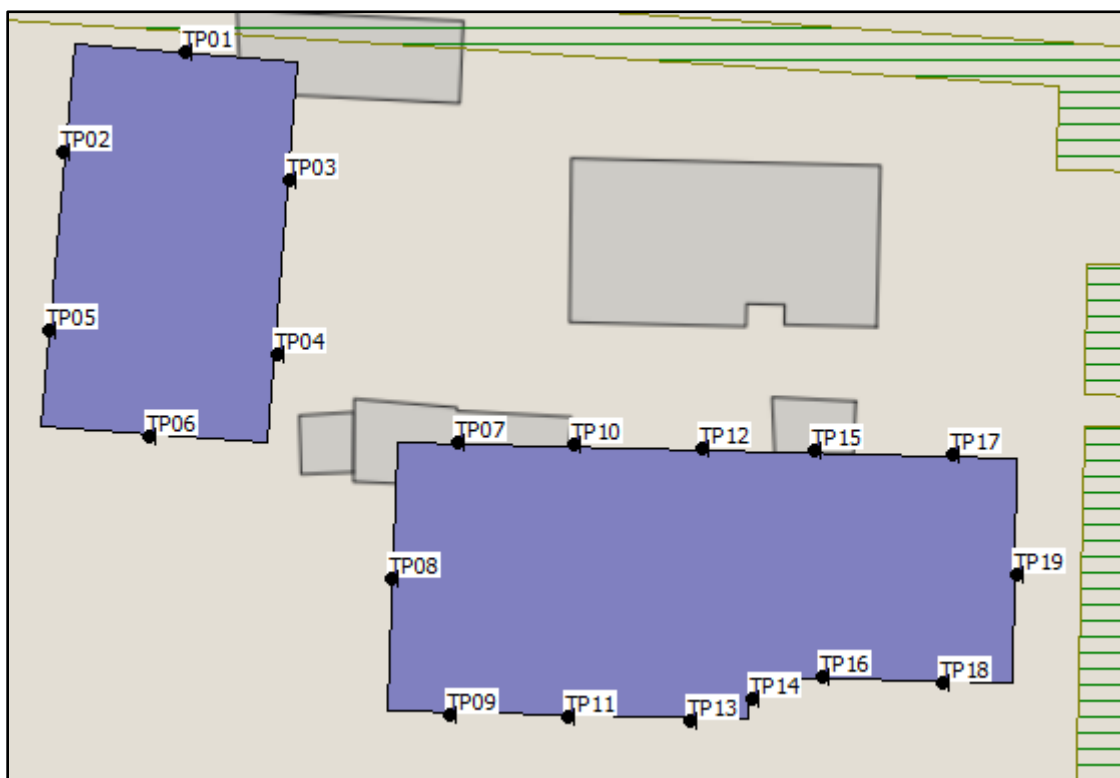
Bij de berekening is uitgegaan van een standaard bodemfactor van 0,0 (akoestisch hard). In het model zijn de volgende zaken opgenomen:

- wegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte;
- zachte bodemgebieden;
- rekenpunten op 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter op de gevels van de te realiseren woningen.

In bijlage 2 zijn uitsneden van het rekenmodel weergegeven en in bijlage 3 zijn de itemeigenschappen weergegeven

4.2 Geluidsbelasting

Om de geluidbelasting te berekenen zijn er 19 toetspunten geplaatst op de verschillende gevels op drie waarneemhoogtes. In afbeelding 4.1 zijn deze toetspunten weergegeven. Alle resultatentabellen zijn in bijlage 4 toegevoegd.



De geluidbelasting ten gevolge van de Slagendijk (50 km/uur), inclusief reductie, bedraagt hoogstens 32 dB. Met deze waarde wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting ten gevolge van de Ommerweg bedraagt, inclusief reductie, hoogstens 50 dB ter plaatse van woning 5 (toetspunt 19). Met deze waarde wordt niet voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder.

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt, exclusief reductie, hoogstens 55 dB.

4.3 Hogere Waarde

Een hogere waarde als gevolg van wegverkeerslawaai afkomstig van de Ommerweg is in voorliggend geval benodigd. Afwijken van de voorkeurswaarde is alleen mogelijk als bron- en overdrachtsmaatregelen kunnen rekenen op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of landschappelijke aard en een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd kan worden.

In de volgende paragraaf worden mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren onderzocht.

4.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Om de geluidbelasting te reduceren kan gebruik worden gemaakt van bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen, zoals in het vervolg van deze paragraaf beschreven.

4.3.1 Bronmaatregelen

Het geluid van een voertuig wordt veroorzaakt door het motorgeluid en het geluid van de banden. Vooral vrachtwagens zijn de afgelopen jaren veel stiller geworden. In het rekenmodel is hier al rekening mee gehouden. Daarnaast is de verwachting dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Hier wordt rekening mee gehouden door de in paragraaf 2.4 beschreven aftrek toe te passen. De initiatiefnemer van het bouwplan waar voorliggend onderzoek voor wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het geluid van voertuigen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer ook geen invloed op de samenstelling van het verkeer, de verkeersintensiteit en het snelheidsregime.

Een aanpassing van het wegdektype kan zorgen voor een reductie van het bandengeluid van voertuigen. Het huidige wegdek betreft SMA-NL8. Dit is reeds een geluidsreducerend wegdek. Wanneer het wegdek wordt vervangen door DGD-B kan de geluidbelasting met circa 4 dB verder afnemen en dit zorgt voor een geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde. De kosten van het aanleggen van DGD-B wegdek zijn echter relatief hoog, namelijk €40,83/m². Minstens 3.000 m² aan wegdek zal vervangen moeten worden voor dit project. Dit resulteert in €122.490,- voor de vervanging voor het wegdek. Daarnaast zijn de onderhoudskosten voor DGD-B wegdek hoger dan van SMA-NL8. De kosten per jaar voor DGD-B wegdek bedraagt in onderhavige situatie € 12.960,- (€4,32/m²), terwijl dit voor het huidige wegdek € 9.600,- (€3,20/m²) bedraagt. Deze kosten zijn erg hoog voor het reduceren van de geluidbelasting van één woning.

4.3.2 Overdrachtsmaatregelen

Een grotere afstand tussen de gevel en de weg zorgt voor een lagere geluidsbelasting op de gevel. Om een lagere geluidsbelasting van 2 dB te realiseren moet de afstand tussen de gevel en de weg met 50% worden vergroot. Om aan de voorkeurswaarde te kunnen voldoen dienen de woningen, dusdanig ver van de Ommerweg te worden gerealiseerd, dat dit stedenbouwkundig onwenselijk is. Het plaatsen van een geluidsscherm is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt tevens onwenselijk. Daarnaast brengt het plaatsen van een geluidsscherm hoge kosten met zich mee. Overdrachtsmaatregelen zijn dan ook niet doelmatig.

4.3.3 Gevelmaatregelen

Als een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan dient het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd te worden. Artikel 110 lid g van de Wgh bepaalt dat de aftrek bij het vaststellen van de noodzakelijk geluidwering 0 dB bedraagt. De cumulatieve geluidsbelasting exclusief aftrek bedraagt hoogstens 55 dB. Er is dan ook een gevelwering van minimaal 22 dB benodigd om ter plaatse van alle woningen aan de binnenwaarde van 33 dB te kunnen voldoen. Mogelijke maatregelen zijn: HR++ glas, voorzetwanden of rockwool-isolatiemateriaal in combinatie met mechanische ventilatie. Voor deze maatregelen geldt dat hiermee circa 20 dB aan geluidwering of absorptie kan worden behaald bovenop de karakteristieke gevelwering van 20 dB, waardoor het binnenniveau (33 dB) behaald kan worden.

4.3.4 Conclusie maatregelen

De bron- en overdrachtsmaatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoende ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Gevelmaatregelen zijn het meest doelmatig en met een gevelwering van minstens 22 dB wordt het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Er kan dan ook een hogere waarde worden verleend voor woning 5 ter plaatse van toetspunt 19.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet bij de bouwvergunningsaanvraag aangetoond worden dat aan de gestelde geluidseisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan zoals in artikel 3.1 van het bouwbesluit en in artikel 4.4 van het Besluit geluidhinder genoemd wordt.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel aan de Ommerweg 14 te Zuidwolde (gemeente De Wolden). Op het perceel bevindt zich een vervallen woonboerderij met verschillende bijgebouwen. Het voornemen bestaat om de bestaande bebouwing te slopen en op de locatie vijf nieuwe woningen te realiseren.

De geluidbelasting ten gevolge van de Slagendijk (50 km/uur), inclusief reductie, bedraagt hoogstens 32 dB. Met deze waarde wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting ten gevolge van de Ommerweg bedraagt, inclusief reductie, hoogstens 50 dB ter plaatse van woning 5 (toetspunt 19). Met deze waarde wordt niet voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder.

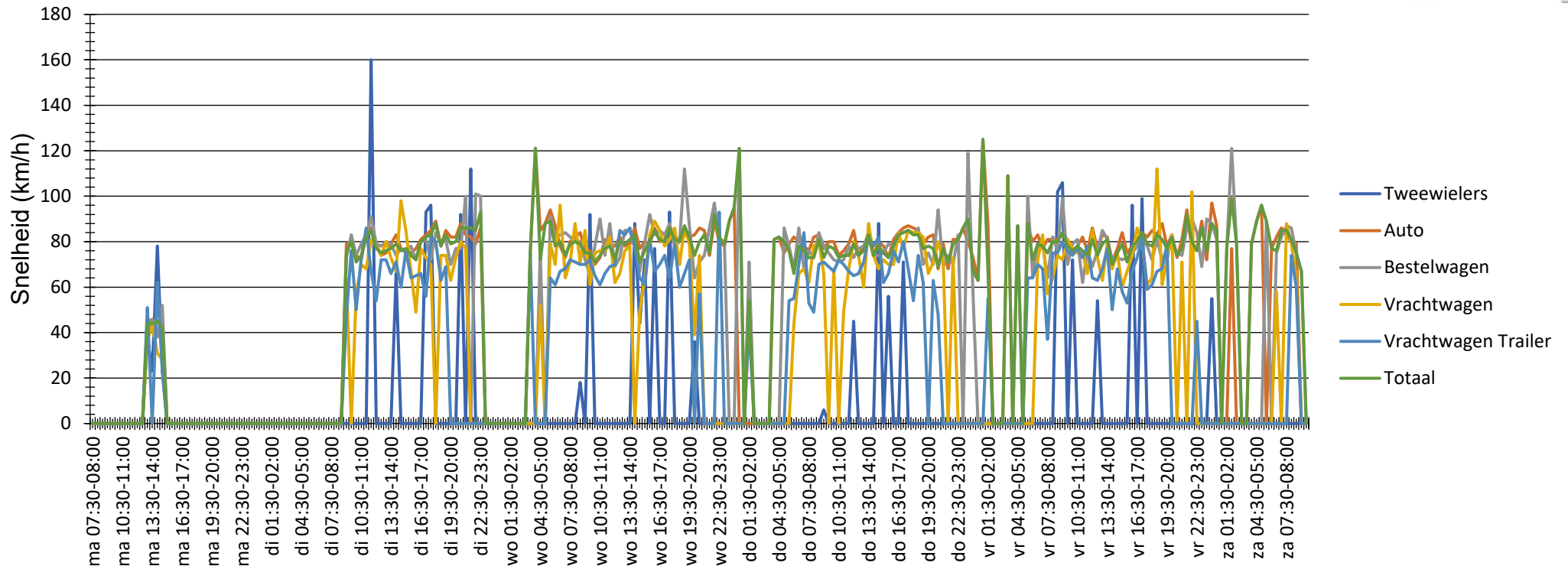
De bron- en overdrachtsmaatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoende ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Gevelmaatregelen zijn het meest doelmatig en met een gevelwering van minstens 22 dB wordt het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Er kan dan ook een hogere waarde van worden verleend voor woning 5 ter plaatse van toetspunt 19.

Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de te realiseren woningen aangaande het aspect wegverkeerslawaaï.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Verkeersgegevens

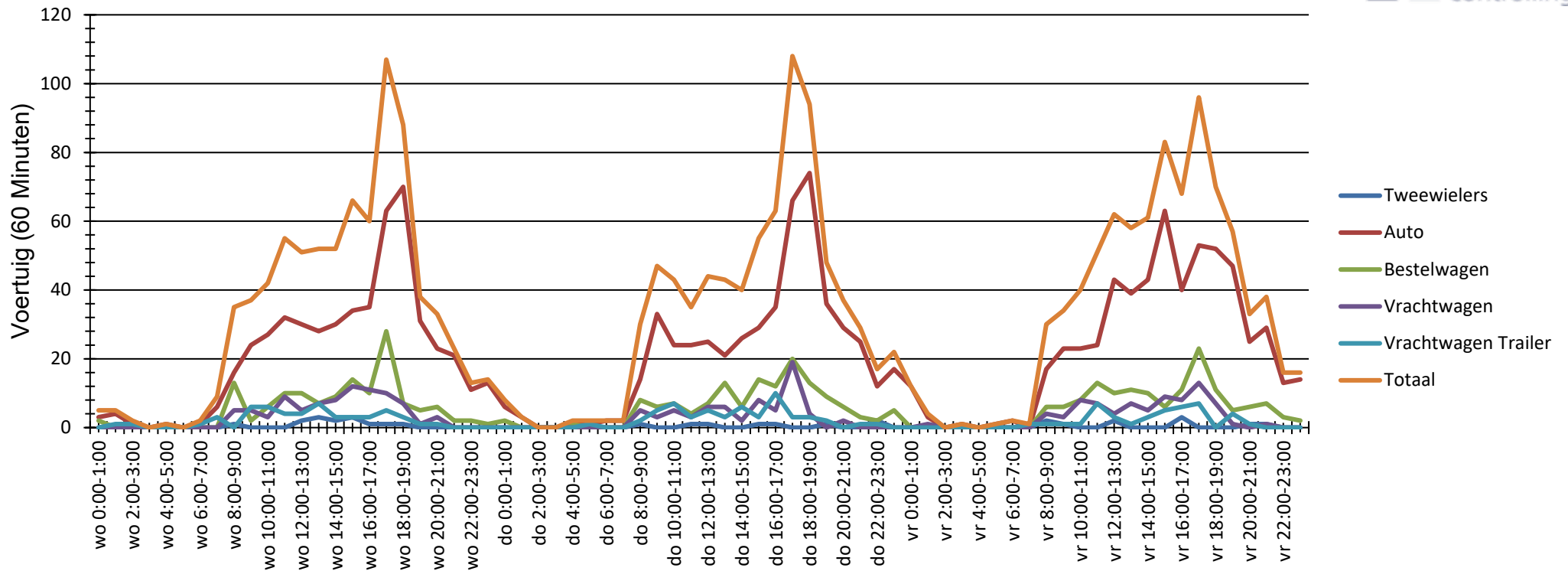
Verloop Gemiddelde snelheid



Evaluatie periode maandag 4 oktober 2021,07:30 - zaterdag 9 oktober 2021,10:00								
Snelheidslimiet		60 km/h		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Snelheidsovertredingen		88,25 %		Tweewielers	51	67	160	100
Gemiddelde Afstand		103,99 s		Auto	2880	78	163	93
Druk verkeer		8,26 %		Bestelwagen	833	78	144	91
GDV		876		Vrachtwagen	389	71	130	87
GJV		319740		Vrachtwagen Trailer	316	68	108	81
Aandeel zwaar vervoer		15,78 %						
Rijrichting		Beide richtingen		Totaal	4469	77	163	92
Bewerker:								
Commentaar:								
Locatie: Zuidwolde, Ommerweg thv 86								
Richting aankomende voertuigen:								
Richting weggrijdende voertuigen:								

Pagina 1 - 1

Verloop Aantal voertuigen



Evaluatie periode woensdag 7 november 2018,0:00 - zaterdag 10 november 2018,0:00				
Snelheidslimiet		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]
56 km/h				
Snelheidsovertredingen				V85 [km/h]
0,08 %				
Gemiddelde Afstand				
74,27 s				
Druk verkeer				
10,63 %				
GDV				
799				
GJV				
291635				
Aandeel zwaar vervoer				
15,85 %				
Rijrichting				
Aankomend				
Bewerker:		Totaal		
Commentaar:		2398	37	60
Locatie:				
Slagendijk				
Richting aankomende voertuigen:				
ri Hoofdstraat				
Richting weggrijdende voertuigen:				
ri bedrijventerrein				

Bijlage 2 Rekenmodel

520200



Bijlage 3 Itemeigenschappen

Modeleigenschappen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	gkikkert
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	gkikkert op 23-6-2022
Laatst ingezien door	gkikkert op 16-8-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.1 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Itemeigenschappen

Model:	eerste model										
	versie van Gebied - Gebied										
Groep:	(hoofdgroep)										
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer										
Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
Ommerweg		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--
Slagendijk		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--

Itemeigenschappen

Model:	eerste model									
	versie van Gebied - Gebied									
Groep:	(hoofdgroep)									
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer									
Naam	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
Ommerweg	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Slagendijk	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--

Itemeigenschappen

Model:	eerste model										
	versie van Gebied - Gebied										
Groep:	(hoofdgroep)										
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer										
Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	
Ommerweg	50	50	50	--	1048,00	6,90	3,10	0,60	--	--	
Slagendijk	50	50	50	--	986,01	6,90	3,10	0,60	--	--	

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)
Ommerweg	--	--	--	84,22	84,22	84,22	--	8,60	8,60	8,60	--	7,15
Slagendijk	--	--	--	83,90	83,90	83,90	--	9,81	9,81	9,81	--	6,26

Itemeigenschappen

Model:	eerste model											
	versie van Gebied - Gebied											
Groep:	(hoofdgroep)											
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer											
Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	
Ommerweg	7,15	7,15	--	--	--	--	--	60,90	27,36	5,30	--	
Slagendijk	6,26	6,26	--	--	--	--	--	57,08	25,65	4,96	--	

Itemeigenschappen

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63
Ommerweg	6,22	2,79	0,54	--	5,17	2,32	0,45	--	76,40
Slagendijk	6,67	3,00	0,58	--	4,26	1,91	0,37	--	76,07

Itemeigenschappen

Model:	eerste model									
	versie van Gebied - Gebied									
Groep:	(hoofdgroep)									
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer									
Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	
Ommerweg	83,86	91,15	94,91	99,66	96,41	89,76	81,70	72,93	80,39	
Slagendijk	83,61	90,93	94,50	99,33	96,11	89,46	81,42	72,59	80,13	

Itemeigenschappen

Model:	eerste model									
	versie van Gebied - Gebied									
Groep:	(hoofdgroep)									
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer									
Naam	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	
Ommerweg	87,67	91,43	96,18	92,93	86,29	78,23	65,80	73,25	80,54	
Slagendijk	87,45	91,02	95,85	92,63	85,98	77,95	65,46	73,00	80,32	

Itemeigenschappen

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
Ommerweg	84,30	89,05	85,80	79,15	71,10	--	--	--
Slagendijk	83,89	88,72	85,50	78,85	70,81	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Ommerweg	--	--	--	--	--
Slagendijk	--	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
TP01	Woning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP02	Woning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP03	Woning 1	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP04	Woning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP05	Woning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP06	Woning 2	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP07	Woning 3	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP08	Woning 3	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP09	Woning 3	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP10	Woning 4	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP11	Woning 4	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP12	Woning 5	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP13	Woning 5	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP14	Woning 5	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP15	Woning 6	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP16	Woning 6	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP17	Woning 7	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP18	Woning 7	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
TP19	Woning 7	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Itemeigenschaften

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Itemeigenschaften

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.		Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente
97	Bergingen		3,00	0,00	Relatief				
98	Nieuwe woningen		9,00	0,00	Relatief				
99	Nieuwe woningen		9,00	0,00	Relatief				
3	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	3,00	0,00	Relatief				
4	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
5	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
6	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
7	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
8	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
9	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
10	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
13	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
24	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
26	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
28	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
29	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
45	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
46	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
52	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,20	0,00	Relatief				
53	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	6,00	0,00	Relatief				
62	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
63	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
68	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	6,50	0,00	Relatief				
69	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	3,00	0,00	Relatief				
70	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,50	0,00	Relatief				
71	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,40	0,00	Relatief				
72	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
74	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	3,00	0,00	Relatief				
78	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,00	0,00	Relatief				
79	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
81	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
83	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,00	0,00	Relatief				
86	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
87	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
88	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
89	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	8,00	0,00	Relatief				
90	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	9,00	0,00	Relatief				
91	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	7,00	0,00	Relatief				
96	3dbag_v210908_fd2cee53_1987	pand	3,00	0,00	Relatief				

Itemeigenschappen

Model: eerste model
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
97	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96	0	0	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Itemeigenschappen

Model: eerste model
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
97	0,80	0,80
98	0,80	0,80
99	0,80	0,80
3	0,80	0,80
4	0,80	0,80
5	0,80	0,80
6	0,80	0,80
7	0,80	0,80
8	0,80	0,80
9	0,80	0,80
10	0,80	0,80
13	0,80	0,80
24	0,80	0,80
26	0,80	0,80
28	0,80	0,80
29	0,80	0,80
45	0,80	0,80
46	0,80	0,80
52	0,80	0,80
53	0,80	0,80
62	0,80	0,80
63	0,80	0,80
68	0,80	0,80
69	0,80	0,80
70	0,80	0,80
71	0,80	0,80
72	0,80	0,80
74	0,80	0,80
78	0,80	0,80
79	0,80	0,80
81	0,80	0,80
83	0,80	0,80
86	0,80	0,80
87	0,80	0,80
88	0,80	0,80
89	0,80	0,80
90	0,80	0,80
91	0,80	0,80
96	0,80	0,80

Bijlage 4 Resultatentabellen

Resultatentabel Ommerdijk (incl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Ommerweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP01_A	225543,93	520062,03	1,50	36,00
TP01_B	225543,93	520062,03	4,50	38,67
TP01_C	225543,93	520062,03	7,50	40,04
TP02_A	225538,47	520057,47	1,50	23,19
TP02_B	225538,47	520057,47	4,50	25,57
TP02_C	225538,47	520057,47	7,50	28,91
TP03_A	225548,71	520056,18	1,50	41,47
TP03_B	225548,71	520056,18	4,50	43,41
TP03_C	225548,71	520056,18	7,50	44,02
TP04_A	225548,10	520048,35	1,50	40,92
TP04_B	225548,10	520048,35	4,50	43,04
TP04_C	225548,10	520048,35	7,50	43,53
TP05_A	225537,76	520049,38	1,50	25,00
TP05_B	225537,76	520049,38	4,50	26,47
TP05_C	225537,76	520049,38	7,50	28,06
TP06_A	225542,30	520044,61	1,50	27,11
TP06_B	225542,30	520044,61	4,50	27,96
TP06_C	225542,30	520044,61	7,50	29,63
TP07_A	225556,23	520044,34	1,50	42,10
TP07_B	225556,23	520044,34	4,50	43,85
TP07_C	225556,23	520044,34	7,50	44,18
TP08_A	225553,25	520038,20	1,50	26,88
TP08_B	225553,25	520038,20	4,50	28,77
TP08_C	225553,25	520038,20	7,50	30,54
TP09_A	225555,87	520032,03	1,50	36,50
TP09_B	225555,87	520032,03	4,50	38,51
TP09_C	225555,87	520032,03	7,50	39,69
TP10_A	225561,52	520044,21	1,50	42,85
TP10_B	225561,52	520044,21	4,50	44,45
TP10_C	225561,52	520044,21	7,50	44,78
TP11_A	225561,24	520031,90	1,50	38,12
TP11_B	225561,24	520031,90	4,50	39,88
TP11_C	225561,24	520031,90	7,50	40,95
TP12_A	225567,28	520044,06	1,50	44,32
TP12_B	225567,28	520044,06	4,50	45,62
TP12_C	225567,28	520044,06	7,50	45,87
TP13_A	225566,78	520031,76	1,50	39,92
TP13_B	225566,78	520031,76	4,50	41,17
TP13_C	225566,78	520031,76	7,50	42,15
TP14_A	225569,56	520032,71	1,50	43,21
TP14_B	225569,56	520032,71	4,50	44,78
TP14_C	225569,56	520032,71	7,50	45,52
TP15_A	225572,41	520043,93	1,50	45,30
TP15_B	225572,41	520043,93	4,50	46,26
TP15_C	225572,41	520043,93	7,50	46,39
TP16_A	225572,76	520033,56	1,50	43,45
TP16_B	225572,76	520033,56	4,50	44,69
TP16_C	225572,76	520033,56	7,50	45,03
TP17_A	225578,64	520043,78	1,50	46,88
TP17_B	225578,64	520043,78	4,50	47,39
TP17_C	225578,64	520043,78	7,50	47,39
TP18_A	225578,21	520033,42	1,50	44,65
TP18_B	225578,21	520033,42	4,50	45,31
TP18_C	225578,21	520033,42	7,50	45,35
TP19_A	225581,54	520038,39	1,50	49,18
TP19_B	225581,54	520038,39	4,50	49,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Ommerdijk (incl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Ommerweg
Groepsreductie: Ja

Naam				
Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP19_C	225581,54	520038,39	7,50	49,54

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Slagendijk (incl. 5dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Slagendijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP01_A	225543,93	520062,03	1,50	19,32
TP01_B	225543,93	520062,03	4,50	21,53
TP01_C	225543,93	520062,03	7,50	27,53
TP02_A	225538,47	520057,47	1,50	5,11
TP02_B	225538,47	520057,47	4,50	10,02
TP02_C	225538,47	520057,47	7,50	14,56
TP03_A	225548,71	520056,18	1,50	24,92
TP03_B	225548,71	520056,18	4,50	26,15
TP03_C	225548,71	520056,18	7,50	31,77
TP04_A	225548,10	520048,35	1,50	23,19
TP04_B	225548,10	520048,35	4,50	24,42
TP04_C	225548,10	520048,35	7,50	29,85
TP05_A	225537,76	520049,38	1,50	22,06
TP05_B	225537,76	520049,38	4,50	22,64
TP05_C	225537,76	520049,38	7,50	18,03
TP06_A	225542,30	520044,61	1,50	19,25
TP06_B	225542,30	520044,61	4,50	19,94
TP06_C	225542,30	520044,61	7,50	20,76
TP07_A	225556,23	520044,34	1,50	25,63
TP07_B	225556,23	520044,34	4,50	26,89
TP07_C	225556,23	520044,34	7,50	31,76
TP08_A	225553,25	520038,20	1,50	18,52
TP08_B	225553,25	520038,20	4,50	20,17
TP08_C	225553,25	520038,20	7,50	26,61
TP09_A	225555,87	520032,03	1,50	11,26
TP09_B	225555,87	520032,03	4,50	19,91
TP09_C	225555,87	520032,03	7,50	21,18
TP10_A	225561,52	520044,21	1,50	29,19
TP10_B	225561,52	520044,21	4,50	30,02
TP10_C	225561,52	520044,21	7,50	31,37
TP11_A	225561,24	520031,90	1,50	11,89
TP11_B	225561,24	520031,90	4,50	22,32
TP11_C	225561,24	520031,90	7,50	23,44
TP12_A	225567,28	520044,06	1,50	29,15
TP12_B	225567,28	520044,06	4,50	29,99
TP12_C	225567,28	520044,06	7,50	30,75
TP13_A	225566,78	520031,76	1,50	12,58
TP13_B	225566,78	520031,76	4,50	23,69
TP13_C	225566,78	520031,76	7,50	24,84
TP14_A	225569,56	520032,71	1,50	20,71
TP14_B	225569,56	520032,71	4,50	20,99
TP14_C	225569,56	520032,71	7,50	22,29
TP15_A	225572,41	520043,93	1,50	30,68
TP15_B	225572,41	520043,93	4,50	31,20
TP15_C	225572,41	520043,93	7,50	31,95
TP16_A	225572,76	520033,56	1,50	22,40
TP16_B	225572,76	520033,56	4,50	-4,39
TP16_C	225572,76	520033,56	7,50	1,99
TP17_A	225578,64	520043,78	1,50	29,06
TP17_B	225578,64	520043,78	4,50	29,99
TP17_C	225578,64	520043,78	7,50	30,81
TP18_A	225578,21	520033,42	1,50	23,85
TP18_B	225578,21	520033,42	4,50	--
TP18_C	225578,21	520033,42	7,50	--
TP19_A	225581,54	520038,39	1,50	28,57
TP19_B	225581,54	520038,39	4,50	29,49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Slagendijk (incl. 5dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Slagendijk
Groepsreductie: Ja

Naam				
Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP19_C	225581,54	520038,39	7,50	30,08

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel cumulatieve geluidbelasting (excl. reductie)

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

Naam Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP01_A	225543,93	520062,03	1,50	41,09
TP01_B	225543,93	520062,03	4,50	43,75
TP01_C	225543,93	520062,03	7,50	45,28
TP02_A	225538,47	520057,47	1,50	28,25
TP02_B	225538,47	520057,47	4,50	30,69
TP02_C	225538,47	520057,47	7,50	34,06
TP03_A	225548,71	520056,18	1,50	46,56
TP03_B	225548,71	520056,18	4,50	48,50
TP03_C	225548,71	520056,18	7,50	49,27
TP04_A	225548,10	520048,35	1,50	46,00
TP04_B	225548,10	520048,35	4,50	48,10
TP04_C	225548,10	520048,35	7,50	48,72
TP05_A	225537,76	520049,38	1,50	31,78
TP05_B	225537,76	520049,38	4,50	32,97
TP05_C	225537,76	520049,38	7,50	33,47
TP06_A	225542,30	520044,61	1,50	32,76
TP06_B	225542,30	520044,61	4,50	33,60
TP06_C	225542,30	520044,61	7,50	35,16
TP07_A	225556,23	520044,34	1,50	47,19
TP07_B	225556,23	520044,34	4,50	48,94
TP07_C	225556,23	520044,34	7,50	49,43
TP08_A	225553,25	520038,20	1,50	32,47
TP08_B	225553,25	520038,20	4,50	34,33
TP08_C	225553,25	520038,20	7,50	37,01
TP09_A	225555,87	520032,03	1,50	41,52
TP09_B	225555,87	520032,03	4,50	43,57
TP09_C	225555,87	520032,03	7,50	44,75
TP10_A	225561,52	520044,21	1,50	48,03
TP10_B	225561,52	520044,21	4,50	49,60
TP10_C	225561,52	520044,21	7,50	49,98
TP11_A	225561,24	520031,90	1,50	43,13
TP11_B	225561,24	520031,90	4,50	44,95
TP11_C	225561,24	520031,90	7,50	46,03
TP12_A	225567,28	520044,06	1,50	49,45
TP12_B	225567,28	520044,06	4,50	50,74
TP12_C	225567,28	520044,06	7,50	51,00
TP13_A	225566,78	520031,76	1,50	44,93
TP13_B	225566,78	520031,76	4,50	46,25
TP13_C	225566,78	520031,76	7,50	47,23
TP14_A	225569,56	520032,71	1,50	48,23
TP14_B	225569,56	520032,71	4,50	49,79
TP14_C	225569,56	520032,71	7,50	50,54
TP15_A	225572,41	520043,93	1,50	50,45
TP15_B	225572,41	520043,93	4,50	51,40
TP15_C	225572,41	520043,93	7,50	51,55
TP16_A	225572,76	520033,56	1,50	48,49
TP16_B	225572,76	520033,56	4,50	49,69
TP16_C	225572,76	520033,56	7,50	50,03
TP17_A	225578,64	520043,78	1,50	51,95
TP17_B	225578,64	520043,78	4,50	52,47
TP17_C	225578,64	520043,78	7,50	52,48
TP18_A	225578,21	520033,42	1,50	49,69
TP18_B	225578,21	520033,42	4,50	50,31
TP18_C	225578,21	520033,42	7,50	50,35
TP19_A	225581,54	520038,39	1,50	54,22
TP19_B	225581,54	520038,39	4,50	54,72

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel cumulatieve geluidbelasting (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam				
Toetspunt	X	Y	Hoogte	Lden
TP19_C	225581,54	520038,39	7,50	54,59

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen