

Rapport 22310243.R01

Nieuwbouw woning aan de Hearewei te Damwâld

- Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaï -



Rapport 22310243.R01

Nieuwbouw woning aan de Hearewei te Damwâld

- Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaai -

Datum: 22 september 2023

Opdrachtgever: Spoelstra Omgevingsadviseur
Lytse Wei 20
9289 LB Drogeham

Auteur: mevr. ing. S.H. van de Werfhorst

Collegiale toets: dhr. J. Dijkstra (projectleider)

Noorman Hendriks Partners BV

Hoofdvestiging en postadres
Paterswoldseweg 808
9728 BM Groningen

Vestiging Apeldoorn
Laan van Westenenk 162
7336 AV Apeldoorn

T 050 525 09 92
E info@noormanadvies.nl
I www.noormanadvies.nl

Bank rek.nr.
NL05 INGB 0005 9657 21
BTW NL008482627.B01

Inhoud

1 	Inleiding	5
2 	Situatie	5
3 	Wettelijk kader	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Zones langs wegen	7
3.3	Grenswaarden voor woonfuncties binnen zones langs wegen	7
3.4	Cumulatie van verschillende geluidbronnen	8
3.5	Binnenniveaus	9
3.6	Gemeentelijk geluidbeleid	9
4 	Gegevens akoestisch onderzoek	9
4.1	Weg(verkeers)gegevens	9
4.2	Stedenbouwkundige gegevens	10
4.3	Rekenmethode en rekenmodel	10
5 	Resultaten en beoordeling	11
5.1	Algemeen	11
5.2	Geluidbelasting per weg	12
5.3	Maatregelonderzoek en hogere waarde	12
6 	Cumulatie	13
7 	Conclusie	13

Figuren

- 1 Inpassingsplan
- 2 Grafische weergave van het rekenmodel met de ligging van de rekenpunten

Bijlagen

- 1 Verkeersgegevens
- 2 Ingevoerde objecten, bodemgebieden en rekenpunten rekenmodel
- 3 Ingevoerde wegen rekenmodel
- 4 Geluidbelasting per weg
- 5 Cumulatieve geluidbelasting wegverkeer

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar worden gebruikt voor het doel waarvoor het is opgesteld. Niets uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en/of van Noorman Bouw- en milieu-advies. Kwaliteit en verbetering van product en proces zijn bij Noorman Bouw- en milieu-advies gewaarborgd middels een kwaliteitsmanagementsysteem volgens NEN-EN-ISO 9001:2015.

1 | Inleiding

In opdracht van Spoelstra Omgevingsadviseur is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op een nieuw te bouwen woning aan de Hearewei te Damwâld (gemeente Dantumadiel).

Het bouwplan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Bûtengebiet Dantumadiel'. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de te doorlopen planprocedure.

De planlocatie is gelegen binnen de invloedssfeer van diverse wegen. Onderzocht is de te verwachten geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouwwoning vanwege wegverkeerlawaai. De geluidbelasting is vervolgens getoetst aan de grenswaarden als vastgelegd in de Wet geluidhinder.

2 | Situatie

De nieuwbouw betreft een zogenoemde schuurwoning bestaande uit één bouwlaag met een kap. De nieuwe woning is gepland op een onbebouwd perceel gelegen tussen de bestaande woningen aan de Hearewei 41 en 43 te Damwâld. De woning wordt gesitueerd achter op het perceel op een afstand van circa 20 m uit de wegas. De planlocatie ligt buiten de bebouwde kom.

In de nabijheid van de planlocatie liggen de volgende wegen:

- de Hearewei,
- de Finnewei en de
- Singel.

Een overzicht van de huidige situatie met de geplande nieuwbouwwoning is gegeven in afbeelding 1.

Afbeelding 1: Overzicht van de huidige situatie met in het geel (indicatief) de omtrek van de nieuwbouwwoning en in het wit het bouwperceel



Het inpassingsplan is gegeven in figuur 1.

3 | Wettelijk kader

3.1 Algemeen

De nieuw te realiseren woning is een geluidgevoelige bestemming die valt onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder (Wgh). De geluidbelasting vanwege het wegverkeer is getoetst aan de grenswaarden als vastgelegd in deze wet.

3.2 Zones langs wegen

Algemeen

Conform art. 74, lid 1 Wgh bevindt zich aan weerszijden van een weg een geluidzone. Binnen deze zone gelden de grenswaarden volgens de Wet geluidhinder. De wettelijke breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de aard van omgeving (binnen- of buitenstedelijk gebied). Een overzicht is gegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht geluidzones rondom wegen

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

Aan de uiteinden van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg.

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van buitenstedelijk en stedelijk gebied. Het onderscheid tussen buitenstedelijk en stedelijk gebied komt globaal gezien neer op het verschil tussen buiten en binnen de bebouwde kom. Voor rijkswegen en autowegen gelden echter altijd de zone-breedtes en randvoorwaarden als vastgelegd voor buitenstedelijk gebied.

Er is geen sprake van een zone langs een weg als:

- de weg binnen een als woonerf aangeduid gebied ligt óf
- voor de weg een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Situatie plangebied

Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom van Damwâld. In de zin van de Wet geluidhinder is er sprake van een 'buitenstedelijk gebied'. De nieuwbouw is gelegen binnen de geluidzone van de 60 km-wegen de Hearewei, de Finnewei en de Singel.

3.3 Grenswaarden voor woonfuncties binnen zones langs wegen

De grenswaarde voor de geluidbelasting (uitgedrukt als L_{den}) van woonfuncties binnen zones langs wegen bedraagt 48 dB. In bijzondere gevallen, nader aangegeven in artikel 83 Wgh, is een hogere waarde mogelijk. De maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe woonbestemmingen langs bestaande wegen in een buitenstedelijke omgeving bedraagt 53 dB (artikel 83, lid 1 Wgh).

Toetsing

De toetsing aan de grenswaarden als vastgelegd in de Wet geluidhinder dient per afzonderlijke weg te worden uitgevoerd.

Onderzoeksbepalingen

Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het vaststellen van een hogere waarde kan alleen als de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken appartementen tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder

In artikel 110g van de Wet geluidhinder is bepaald dat op het reken- of meetresultaat een aftrek wordt toegepast in verband met het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Voor wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt is deze aftrek 5 dB.

3.4 Cumulatie van verschillende geluidbronnen

Volgens de Wet geluidhinder mag een hogere waarde dan de voorkeurswaarde (48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor spoorwegverkeer en 50 dB(A) voor industrielawaai) alleen worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (artikel 110a, lid 6, Wgh). Of er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting, is ter beoordeling aan burgemeester en wethouders.

De cumulatie van verschillende (soorten) geluidbronnen dient plaats te vinden overeenkomstig de rekensystematiek als beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Bij deze cumulatie mag voor de bijdrage vanwege het wegverkeer geen rekening worden gehouden met de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder.

De nieuwbouwlocatie ligt niet binnen de geluidzone van een conform de Wet geluidhinder gezoned industrieterrein en evenmin binnen de geluidzone van een spoorlijn. In voorliggende situatie moet onder de cumulatieve geluidsbelasting dan ook worden verstaan: de geluidbelasting vanwege de verschillende wegen tezamen.

3.5 Binnenniveaus

Bij het, op basis van de wet, toestaan van een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde is een goede geluidwering van de gevels noodzakelijk. Voor nieuwbouwwoningen dient de karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ van geluidbelaste gevels te voldoen aan de in afdeling 3.1 van het Bouwbesluit gestelde eis:

- $G_{A,k} \geq (\text{geluidbelasting}) - 33 \text{ dB}$ voor verblijfsgebieden en
- $G_{A,k} \geq (\text{geluidbelasting}) - 35 \text{ dB}$ voor verblijfsruimten,

met een minimum van 20 dB [= minimumeis standaard gevels].

Met het voldoen aan de nieuwbouweisen is er sprake van een als goed te beoordelen akoestisch binnenklimaat. De cumulatieve geluidbelasting dient als uitgangspunt te worden gebruikt voor het bepalen van de gevelgeluidwering.

3.6 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Dantumadiel heeft geen specifiek hogere waarden beleid.

4 | Gegevens akoestisch onderzoek

4.1 Weg(verkeers)gegevens

De verkeersintensiteiten van de Hearewei, de Finnewei en de Singel zijn aangeleverd door de gemeente Noardeast-Fryslân (mailbericht van 13 september 2023).

De opgegeven etmaalintensiteit (weekdaggemiddelde) van de Hearewei, tezamen met de bijbehorende uur- en voertuigverdeling heeft betrekking op het prognosejaar 2032 en bedraagt 1971 motorvoertuigen (mvt) per etmaal¹. Voor het in de berekeningen aan te houden prognosejaar 2034 is deze etmaalintensiteit opgehoogd met een door de gemeente aangegeven autonome verkeersgroei van 1% per jaar. Dit resulteert in een weekdaggemiddelde etmaalintensiteit van 2.011 mvt/etmaal.

Voor de Finnewei bedraagt de opgegeven etmaalintensiteit (weekdaggemiddelde) 563 mvt/etmaal in het prognosejaar 2032, met eenzelfde uur- en voertuigverdeling als de Hearewei. Voor het in de berekeningen aan te houden prognosejaar 2034 is deze etmaalintensiteit eveneens opgehoogd met een autonome verkeersgroei van 1% per jaar. Dit resulteert in een weekdaggemiddelde etmaalintensiteit van 574 mvt/etmaal.

¹ Mvt =

De etmaalintensiteit (werkdaggemiddelde, prognosejaar 2030) van de Finnewei is door de gemeente ingeschat. Deze intensiteit is omgerekend naar een weekdaggemiddelde door het toepassen van een omrekeningsfactor van 0,9.

De voor de Singel aangehouden verkeersintensiteit en uur- en voertuigverdeling is gebaseerd op in 2022 uitgevoerde verkeerstellingen. De vastgestelde werkdaggemiddelde verkeersintensiteit van 339 mvt/etmaal is omgerekend naar een weekdaggemiddelde intensiteit (omrekeningsfactor 0,9). Vervolgens is de te verwachten weekdagintensiteit voor het prognosejaar 2034 bepaald, rekening houdend met een autonome groei van 1%. Dit resulteert in een etmaalintensiteit van 343 mvt/etmaal.

Een nader overzicht van de ingevoerde verkeersintensiteiten en -uur- en voertuigverdeling is gegeven in bijlage 1.1 en 1.2.

De maximum rijsnelheid op de te onderzoeken wegen is 60 km/uur. Het wegdektype op de Hearewei en de Finnewei bestaat uit een referentiewegdektype (dicht asfaltbeton DAB of akoestisch gelijkwaardig). De Singel is voorzien van een elementenverharding in keperverband.

4.2 Stedenbouwkundige gegevens

De hoogte van de omliggende bebouwing en overige stedenbouwkundige gegevens zijn ontleend aan online bronnen, waaronder Google Earth (Street View), de actuele topografische kaart en het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

4.3 Rekenmethode en rekenmodel

De modellering en berekening van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de nieuwbouw is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II als beschreven in bijlage III (wegverkeer) van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Bij de uitwerking is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu V2023.1 rev. 2.

Wegen en terreinverhardingen zijn ingevoerd als akoestisch reflecterende bodemgebieden met een bodemfactor $B = 0,0$. Voor het niet-gedefinieerde bodemgebied is, rekening houdend met de omgeving ter plaatse, een bodemfactor van $B = 1,0$ aangehouden (absorberend). Het nieuwbouwperceel blijft overwegend onverhard (absorberend).

Voor de nieuwe woning is uitgegaan van een (nok)hoogte van circa 6,0 meter. De aangehouden beoordelingshoogte (h_o) ten opzichte van het omliggende maaiveldniveau bedraagt: $h_o = 1,5$ m en $h_o = 4,5$ m.

De ingevoerde gebouwen (met nokken), bodemgebieden en rekenpunten zijn opgenomen in bijlage 2. Een overzicht van de ingevoerde wegen is opgenomen in bijlage 3. Een grafische weergave van het rekenmodel en de ligging van de rekenpunten is gegeven in figuur 2.

Een 3D-overzicht van het rekenmodel is gegeven in afbeelding 2.

Afbeelding 2: 3D-weergave van het rekenmodel, gezien vanuit noordelijke richting



5 | Resultaten en beoordeling

5.1 Algemeen

Een overzicht van de vanwege de verschillende wegen berekende geluidniveaus op de gevels van de nieuwbouwwoning (inclusief 5 dB correctie op grond van artikel 110g Wgh) is per weg gegeven in de bijlagen 4.1 t/m 4.3.

5.2 Geluidbelasting per weg

De berekende geluidbelasting vanwege de Hearewei bedraagt ten hoogste $L_{den} = 51$ dB invallend op de nieuwbouwwoning (noordoostgevel). De voorkeursgrenswaarde $L_{den} = 48$ dB wordt hiermee overschreden. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Er dient, in het kader van de Wet geluidhinder, een hogere waarde procedure te worden doorlopen.

Voor de Finnenwei en de Singel voldoet de geluidbelasting (L_{den}) aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.3 Maatregelonderzoek en hogere waarde

Een hogere waarde kan alleen worden verleend indien maatregelen, gericht op het tot de voorkeurswaarde terugbrengen van de geluidbelasting, naar het oordeel van B&W onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Om de geluidbelasting op de nieuwbouwwoning vanwege het wegverkeer op de Hearewei te reduceren zijn de volgende maatregelen in theorie mogelijk:

1. Het in de directe omgeving over een afstand van circa 60 m vervangen van het bestaande asfalt wegdek (dicht asfalt beton DAB) van de Hearewei door geluidreducerend asfalt. Met de asfalttypen 'tweelaags-ZOAB' of 'dunne deklagen type A en B' kan een geluidreductie van 3 à 4 dB worden behaald, waarmee bij de nieuwe woning wel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Gelet op de kosten van het vervangen van het huidige wegdek door een stiller type, afgezet tegen de grootte van het bouwplan (slechts 1 nieuwe woning) is deze maatregel echter uit financieel oogpunt als niet doelmatig te beoordelen.
2. Het verlagen van de snelheid op de Hearewei. Dit is, vanwege het karakter van de weg (doorgaand verkeer buiten de bebouwde kom) en de reeds gematigde maximumsnelheid van 60 km/uur, geen gewenste oplossing en ontmoet bezwaren van verkeerskundige aard.
3. Het toepassen van een volledig gesloten geluidscherm tussen de nieuwbouwwoning en de Hearewei. Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde dient het scherm tenminste 35 m lang en circa 2,5 m hoog te zijn. Los van de in verhouding hoge bouwkosten, is een dergelijk scherm vanuit stedenbouwkundig perspectief niet gewenst.
4. Het vergroten van de afstand tussen de nieuwbouwwoning en de weg is niet uitvoerbaar. De nieuwbouwwoning wordt al achter op het bouwperceel gesitueerd.
5. Het reduceren van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woning met bouwkundige maatregelen. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan loggia's, dove gevels en/of bouwkundige schermen aan de woning. Dergelijke maatregelen zijn als te ingrijpend voor het bouwplan te beoordelen.

Uit voorgaande volgt dat er geen realistische mogelijkheden zijn om de geluidbelasting invallend op de nieuwe woning met bron- en/of overdrachtsmaatregelen te beperken. Ook bouwkundige maatregelen zoals loggia's en schermen aan de woning zijn niet reëel.

Hogere waarde

Voor de woning dient een hogere waarde te worden aangevraagd. De aan te vragen hogere waarde, na correctie conform artikel 110g Wgh, bedraagt maximaal 51 dB voor de Hearewei.

6 | Cumulatie

Als aangegeven in hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' worden in de cumulatieberekening uitsluitend die bronnen betrokken waarvoor geldt dat er sprake is van een relevante blootstelling. Er zijn geen andere bronsoorten (industrie- of railverkeerlawaaï) met een relevante geluidbelasting. In deze situatie is daarom alleen de cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeer van belang.

Een overzicht van de berekende cumulatieve geluidbelasting van de wegen samen, exclusief correctie op grond van artikel 110g Wgh, is gegeven in bijlage 5. De cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeer bedraagt bij de nieuw te bouwen woning ten hoogste $L_{den} = 56$ dB.

Binnenniveau

Om een in akoestische zin acceptabel woon- en leefklimaat binnen de nieuwe woning te waarborgen moet worden voldaan aan een binnenniveau $L_{den} \leq 33$ dB. De gevelgeluidwering dient hiertoe ten minste 23 dB ($56 - 33 = 23$ dB) te bedragen. Voor nieuwbouwwoningen met een steenachtige of hsb-buitenschil en uitgevoerd met mechanische balansventilatie zonder roosters in de ramen bedraagt de te verwachten gevelgeluidwering ten minste 25 dB. Uitgaande van mechanische balansventilatie is een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels voor de woning niet nodig.

7 | Conclusie

In opdracht van Spoelstra Omgevingsadviseur is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op een nieuw te bouwen woning aan de Hearewei te Damwâld (gemeente Dantumadiel).

Uit het onderzoek volgt dat voor de nieuwe woning een hogere waarde procedure dient te worden doorlopen. De nieuwbouw voldoet aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (buitenstedelijk gebied) uit de Wet geluidhinder. Uit het maatregelonderzoek volgt dat maatregelen ter beperking van de geluidbelasting te ingrijpend zijn voor het bouwplan, dan wel niet kostenefficiënt, vanuit stedenbouwkundige perspectief niet wenselijk en/of stuiten op bezwaren van verkeerskundige aard.

De voor de nieuwe woning vast te stellen hogere waarde bedraagt ten hoogste:

- $L_{den} = 51$ dB vanwege de Hearewei.

De geluidbelasting vanwege de overige wegen (Finnewei en Singel) invallend op de nieuwbouwwoning voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} \leq 48$ dB.

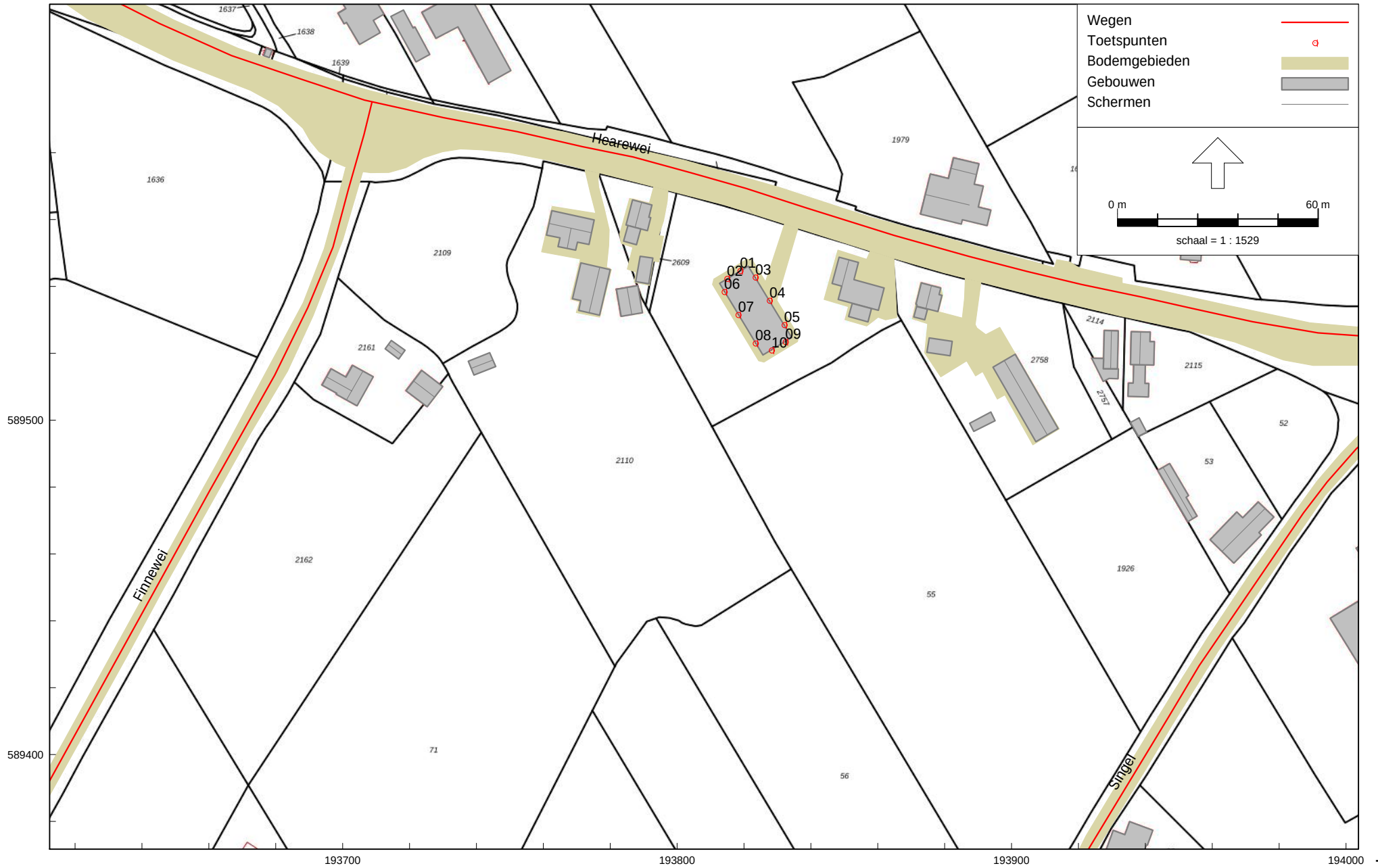
De cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeer op alle wegen samen, exclusief correctie op grond van art. 110g Wgh, bedraagt bij de nieuwe woning ten hoogste $L_{den} = 56$ dB. Om een in akoestische zin acceptabel woon- en leefklimaat binnen de nieuwe woningen te waarborgen moet worden voldaan aan een binnenniveau $L_{den} \leq 33$ dB. De gevelgeluidwering dient hiertoe tenminste 23 dB(A) te bedragen. Voor nieuwbouwwoningen geldt dat deze veelal worden uitgevoerd met volledig mechanische ventilatie zonder roosters in de ramen. De te verwachten gevelgeluidwering bedraagt in dat geval circa 25 dB(A), waarmee aan het vereiste binnenniveau kan worden voldaan. Een nader gevelgeluidweringsonderzoek wordt niet nodig geacht.

Noorman Bouw- en milieu-advies

Figuren

Inpassingsplan





RMG-2012, wegverkeer, [Hearewei - R01, wegverkeer, september 2023], Geomilieu V2023.1 rev 2 Licentiehouder: Noorman Bouw- en milieu-advies

Grafische weergave van het rekenmodel met de ligging van de rekenpunten.

Bijlagen

Verkeersgegevens - 2034

Wegvak	Etmaalintensiteit (mvt/etmaal)	Uurintensiteit (%)			Verdeling (%)		
		periode	uurintensiteit	categorie	dag	avond	nacht
Hearewei (60 km/uur)	2011	dag:	5,5	lichte mvt:	94,8	94,8	94,8
		avond:	5,1	middelzware mvt:	5,1	5,1	5,1
		nacht:	1,5	zware mvt:	0,1	0,1	0,1

Totaal aantal motorvoertuigen

	per uur		per uur	per periode
dagperiode: 07.00 – 19.00 uur	110,6	lichte mvt:	104,9	1258
		middelzware mvt:	5,6	68
		zware mvt:	0,1	1
avondperiode: 19.00 – 23.00 uur	102,6	lichte mvt:	97,2	389
		middelzware mvt:	5,2	21
		zware mvt:	0,1	0
nachtperiode: 23.00 – 07.00 uur	30,2	lichte mvt:	28,6	229
		middelzware mvt:	1,5	12
		zware mvt:	0,0	0

Wegvak	Etmaalintensiteit (mvt/etmaal)	Uurintensiteit (%)			Verdeling (%)		
		periode	uurintensiteit	categorie	dag	avond	nacht
Finnewei (60 km/uur)	574	dag:	5,5	lichte mvt:	94,8	94,8	94,8
		avond:	5,1	middelzware mvt:	5,1	5,1	5,1
		nacht:	1,5	zware mvt:	0,1	0,1	0,1

Totaal aantal motorvoertuigen

	per uur		per uur	per periode
dagperiode: 07.00 – 19.00 uur	31,6	lichte mvt:	29,9	359
		middelzware mvt:	1,6	19
		zware mvt:	0,0	0
avondperiode: 19.00 – 23.00 uur	29,3	lichte mvt:	27,8	111
		middelzware mvt:	1,5	6
		zware mvt:	0,0	0
nachtperiode: 23.00 – 07.00 uur	8,6	lichte mvt:	8,2	65
		middelzware mvt:	0,4	4
		zware mvt:	0,0	0

Verkeersgegevens - 2034

Wegvak	Etmaalintensiteit (mvt/etmaal)	Uurintensiteit			Verdeling		
		(%)			(%)		
		periode	uurintensiteit	categorie	dag	avond	nacht
Singel (60 km/uur)	343	dag:	5,5	lichte mvt:	89,5	89,5	89,5
		avond:	5,1	middelzware mvt:	9,9	9,9	9,9
		nacht:	1,5	zware mvt:	0,6	0,6	0,6
Totaal aantal motorvoertuigen							
	per uur				per uur	per periode	
dagperiode:	18,9			lichte mvt:	16,9	203	
07.00 – 19.00 uur				middelzware mvt:	1,9	22	
				zware mvt:	0,1	1	
avondperiode:	17,5			lichte mvt:	15,7	63	
19.00 – 23.00 uur				middelzware mvt:	1,7	7	
				zware mvt:	0,1	0	
nachtperiode:	5,1			lichte mvt:	4,6	37	
23.00 – 07.00 uur				middelzware mvt:	0,5	4	
				zware mvt:	0,0	0	

Model: R01, wegverkeer, september 2023
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl.	1k
01	Hearewei 41	193848,45	589548,74	5,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
02	Hearewei 41	193852,36	589534,90	2,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
03	Hearewei 39	193878,83	589539,52	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
04	Hearewei 39	193871,60	589533,97	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
05	Hearewei 39	193881,65	589519,27	2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
06	Hearewei 39	193901,08	589519,71	2,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
07	Hearewei 39	193893,81	589502,43	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
08	Hearewei 34	193882,69	589578,45	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
09	Hearewei 37	193927,73	589526,83	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
10	Hearewei 37	193927,52	589518,45	2,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
11	Hearewei 35	193936,37	589511,08	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
12	Hearewei 35	193935,79	589526,45	2,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
13	Hearewei 32	193953,80	589560,57	4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
14	Hearewei 32	193946,62	589557,61	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
15	Hearewei 32	193946,01	589571,80	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
16	Hearewei 35	193937,94	589495,19	1,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
17	Singel 8	193952,74	589469,66	1,80	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
18	Singel 8	193959,38	589464,25	2,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
19	Singel 9	193926,80	589367,41	4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
20	Singel 7	194003,53	589445,71	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
21	Singel 7	194003,07	589461,69	5,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
22	Singel 5	194029,36	589501,80	4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
23	Singel 5	194044,75	589486,26	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
24	Singel 3	194036,73	589511,16	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
25	Singel 3	194051,12	589497,39	4,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
26	Hearewei 31	194066,95	589508,45	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
27	Hearewei 31	194066,31	589508,01	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
28	Hearewei 31	194068,51	589485,42	4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
29	Hearewei 31	194079,85	589479,69	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
30	Hearewei 31	194099,55	589503,12	4,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
31	Hearewei 30	194012,16	589567,20	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
32	Hearewei 30	194035,42	589581,02	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
33	Hearewei 28	194075,88	589546,19	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
34	Hearewei 28	194074,54	589555,79	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
35	Hearewei 28	194069,44	589576,89	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
36	Hearewei 26	194094,74	589564,31	5,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
37	Hearewei 26	194089,28	589576,55	2,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
45	Hearewei 43	193786,69	589565,90	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
46	Hearewei 43	193789,14	589557,18	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
47	Hearewei 43	193792,76	589548,49	2,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
48	Hearewei 43	193788,26	589540,24	2,70	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
49	Hearewei 45	193780,00	589545,02	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
50	Hearewei 45	193775,21	589559,89	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
51	Finnewei 1	193729,93	589510,04	2,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
52	Hearewei 45	193739,25	589513,48	1,60	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
53	Finnewei 1	193718,66	589520,91	2,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
54	Finnewei 1	193702,99	589516,36	2,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
58	Hearewei 36	193750,28	589604,56	4,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
59	Hearewei 36	193726,04	589609,39	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
60	Hearewei 36a	193705,11	589629,43	5,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
61	Hearewei 36a	193704,35	589631,89	3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
62	Hearewei 36a	193678,11	589608,43	4,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
63	Hearewei 40a	193682,39	589659,85	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
64	Hearewei 42	193661,38	589685,23	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
65	Hearewei 42	193655,89	589699,13	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
66	Hearewei 42	193649,02	589699,85	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
67	Hearewei 44	193647,31	589704,29	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
68	Hearewei 44	193638,20	589702,84	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
69	Hearewei 38	193697,99	589693,75	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
72	Hearewei 47a	193608,76	589598,21	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
73	Hearewei 47a	193588,90	589595,90	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
74	Hearewei 47	193598,82	589625,30	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
75	Hearewei 47	193581,07	589617,25	2,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
76	Hearewei 49	193564,99	589632,82	5,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
77	Hearewei 49	193560,44	589634,82	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
78	Hearewei 49	193554,79	589639,03	2,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	
79	Nieuwbouw Hearewei	193834,25	589524,74	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak	Bf
01	nieuwbouw - strook rondom woning	Polygoon	193820,96	589548,20	83,30	403,90	0,00
02	nieuwbouw - oprit	Polygoon	193832,11	589558,65	51,27	92,11	0,00
03	Hearewei	Polygoon	193547,97	589673,72	1217,83	6561,29	0,00
04	Finnewei	Polygoon	193700,90	589575,49	597,45	1305,14	0,00
05	Singel	Polygoon	194017,77	589510,90	625,47	1577,95	0,00
06	Hearewei 39 - erf	Polygoon	193886,16	589542,34	183,53	718,99	0,00
07	Hearewei 43 - erf	Polygoon	193797,26	589568,61	82,33	257,69	0,00
08	Hearewei 45 - erf	Polygoon	193776,72	589573,84	127,26	447,66	0,00
09	Hearewei 41 - erf	Polygoon	193864,83	589548,32	80,62	361,27	0,00

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 1k	Refl.R 1k
01	Hearewei 41	193851,38	589547,94	6,90	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
02	Hearewei 39	193876,05	589540,18	5,50	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
03	Hearewei 39	193897,85	589517,76	4,00	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
04	Hearewei 34	193874,22	589567,50	8,50	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
05	Hearewei 34	193881,94	589575,31	5,70	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
06	Hearewei 37	193929,86	589526,69	6,20	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
07	Hearewei 35	193938,58	589526,35	4,80	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
08	Singel 8	193945,32	589485,85	3,50	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
09	Singel 8	193962,98	589460,77	6,50	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
10	Hearewei 43	193789,39	589565,12	7,00	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
11	Hearewei 43	193785,04	589539,65	3,90	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
12	Hearewei 45	193776,87	589545,74	3,70	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
13	Hearewei 45	193761,75	589558,83	6,10	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
14	Hearewei 45	193768,29	589557,36	--	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
15	Finnewei 1	193721,24	589511,68	4,40	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
16	Hearewei 45	193738,46	589515,52	3,70	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
17	Finnewei 1	193713,74	589522,60	3,50	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
18	Finnewei 1	193701,17	589506,11	6,40	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
19	Finnewei 1	193695,23	589512,94	5,90	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
20	Hearewei 47a	193601,82	589598,04	6,10	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20
21	Hearewei 47	193593,78	589627,61	--	0,00	Relatief	2 dB	Nee	0,20	0,20

Model: R01, wegverkeer, september 2023
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
01	nieuwbouw - noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	nieuwbouw - noordwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	nieuwbouw - noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	nieuwbouw - noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05	nieuwbouw - noordoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06	nieuwbouw - zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07	nieuwbouw - zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08	nieuwbouw - zuidwestgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
09	nieuwbouw - zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
10	nieuwbouw - zuidoostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Lengte	Type	Cpl	Cpl_W	30 km/uur	Hbron	Helling	Wegdek
01	Hearewei	0,00	0,00	Relatief	510,97	Verdeling	False	1,5	False	0,75	0	W0
02	Finnewei	0,00	0,00	Relatief	314,41	Verdeling	False	1,5	False	0,75	0	W0
03	Singel	0,00	0,00	Relatief	322,69	Verdeling	False	1,5	False	0,75	0	W9a

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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))
01	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60
02	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60
03	Elementenverharding in keperverband	60	60	60	60	60	60	60	60	60

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)
01	2011,00	5,50	5,10	1,50	94,80	94,80	94,80	5,10	5,10	5,10	0,10	0,10	0,10	104,85
02	574,00	5,50	5,10	1,50	94,80	94,80	94,80	5,10	5,10	5,10	0,10	0,10	0,10	29,93
03	343,00	5,50	5,10	1,50	89,50	89,50	89,50	9,90	9,90	9,90	0,60	0,60	0,60	16,88

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
01	97,23	28,60	5,64	5,23	1,54	0,11	0,10	0,03	74,90	83,42	89,30
02	27,75	8,16	1,61	1,49	0,44	0,03	0,03	0,01	69,45	77,98	83,86
03	15,66	4,60	1,87	1,73	0,51	0,11	0,10	0,03	76,44	85,74	91,12

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
01	95,03	101,99	98,46	91,65	81,31	74,57	83,10	88,97	94,71	101,66	98,13
02	89,59	96,55	93,01	86,21	75,87	69,12	77,65	83,53	89,26	96,22	92,68
03	92,98	97,25	90,11	84,85	76,12	76,12	85,41	90,79	92,65	96,92	89,79

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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 (D) Totaal
01	91,32	80,98	69,25	77,78	83,66	89,39	96,35	92,81	86,01	75,67	104,58
02	85,88	75,54	63,81	72,34	78,21	83,95	90,90	87,37	80,56	70,22	99,14
03	84,52	75,79	70,80	80,10	85,47	87,34	91,61	84,47	79,21	70,47	100,16

Model: R01, wegverkeer, september 2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal
01		104,25		98,94
02		98,81		93,49
03		99,83		94,52

Rapport: Resultatentabel
Model: R01, wegverkeer, september 2023
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Hearewei
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	46,9	46,6	41,2	49,7
01_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	47,7	47,4	42,1	50,5
02_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	45,7	45,4	40,1	48,5
02_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	47,0	46,7	41,4	49,8
03_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	47,1	46,8	41,4	49,9
03_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	48,0	47,7	42,4	50,8
04_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	45,5	45,1	39,8	48,2
04_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	46,8	46,5	41,1	49,6
05_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	43,0	42,6	37,3	45,8
05_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	44,8	44,4	39,1	47,5
06_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	37,6	37,2	31,9	40,3
06_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	40,0	39,7	34,3	42,8
07_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	36,8	36,5	31,2	39,6
07_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	38,3	38,0	32,7	41,1
08_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	35,1	34,8	29,5	37,9
08_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	36,9	36,5	31,2	39,7
09_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	31,9	31,6	26,2	34,7
09_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	34,4	34,1	28,8	37,2
10_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	32,9	32,5	27,2	35,7
10_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	35,1	34,7	29,4	37,8

Rapport: Resultatentabel
Model: R01, wegverkeer, september 2023
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Finnewei
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	20,8	20,4	15,1	23,5
01_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	26,3	25,9	20,6	29,0
02_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	20,6	20,3	15,0	23,4
02_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	26,4	26,1	20,8	29,2
03_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	7,4	7,0	1,7	10,1
03_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	9,8	9,4	4,1	12,6
04_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	7,8	7,5	2,2	10,6
04_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	3,7	3,4	-1,9	6,5
05_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	9,0	8,7	3,4	11,8
05_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	2,0	1,7	-3,7	4,8
06_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	22,8	22,4	17,1	25,5
06_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	27,2	26,9	21,6	30,0
07_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	23,8	23,4	18,1	26,5
07_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	27,1	26,8	21,5	29,9
08_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	24,7	24,4	19,1	27,5
08_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	27,1	26,7	21,4	29,8
09_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	15,9	15,5	10,2	18,6
09_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	16,0	15,7	10,4	18,8
10_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	15,9	15,6	10,2	18,7
10_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	16,2	15,8	10,5	19,0

Rapport: Resultatentabel
Model: R01, wegverkeer, september 2023
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Singel
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	13,6	13,3	8,0	16,4
01_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	3,4	3,1	-2,2	6,2
02_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	12,6	12,3	6,9	15,4
02_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	1,7	1,4	-4,0	4,5
03_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	22,0	21,7	16,4	24,8
03_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	24,0	23,7	18,4	26,8
04_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	22,9	22,5	17,2	25,7
04_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	24,9	24,5	19,2	27,6
05_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	24,0	23,7	18,3	26,8
05_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	26,5	26,2	20,9	29,3
06_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	20,7	20,4	15,1	23,5
06_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	21,2	20,8	15,5	23,9
07_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	20,7	20,3	15,0	23,4
07_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	21,4	21,0	15,7	24,2
08_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	20,7	20,4	15,1	23,5
08_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	21,6	21,3	16,0	24,4
09_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	26,1	25,8	20,5	28,9
09_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	27,6	27,3	22,0	30,4
10_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	26,2	25,8	20,5	28,9
10_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	27,4	27,1	21,8	30,2

Rapport: Resultatentabel
Model: R01, wegverkeer, september 2023
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten (hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	51,9	51,6	46,3	54,7
01_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	52,8	52,4	47,1	55,5
02_A	nieuwbouw - noordwestgevel	1,50	50,7	50,4	45,1	53,5
02_B	nieuwbouw - noordwestgevel	4,50	52,0	51,7	46,4	54,8
03_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	52,1	51,8	46,5	54,9
03_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	53,0	52,7	47,4	55,8
04_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	50,5	50,2	44,8	53,3
04_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	51,8	51,5	46,2	54,6
05_A	nieuwbouw - noordoostgevel	1,50	48,0	47,7	42,4	50,8
05_B	nieuwbouw - noordoostgevel	4,50	49,8	49,5	44,2	52,6
06_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	42,8	42,5	37,1	45,6
06_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	45,3	44,9	39,6	48,0
07_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	42,1	41,8	36,5	44,9
07_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	43,7	43,4	38,1	46,5
08_A	nieuwbouw - zuidwestgevel	1,50	40,6	40,3	35,0	43,4
08_B	nieuwbouw - zuidwestgevel	4,50	42,4	42,1	36,8	45,2
09_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	38,0	37,7	32,3	40,8
09_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	40,3	40,0	34,7	43,1
10_A	nieuwbouw - zuidoostgevel	1,50	38,8	38,5	33,1	41,6
10_B	nieuwbouw - zuidoostgevel	4,50	40,8	40,5	35,1	43,6