



Nijkerkerveen, Deelplan 2

- **Akoestisch onderzoek** -

Gemeente Nijkerk

Nijkerkerveen, Deelplan 2

- **akoestisch onderzoek** -

Gemeente Nijkerk

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Algemeen	1
1.2. Leeswijzer	2
2. Wettelijk kader	3
2.1. Wet geluidhinder	3
2.1.1. Algemeen	3
2.1.2. Geluidszone	3
2.1.3. Plansituatie	4
2.1.4. Normering reconstructie	4
2.2. Geluidbeleid gemeente Nijkerk	6
2.3. Reken- en meetvoorschrift geluid 2012	7
2.3.1. Algemeen	7
2.3.2. Correctie op de berekende geluidsbelasting wegverkeerslawaaï	7
2.3.3. 2 rekenmethodieken	8
3. Akoestisch model	9
3.1. Verkeersgegevens	9
3.2. Overig	10
4. Resultaten	12
4.1. Resultaten	12
4.1.1. Nieuwe woningen	12
4.1.2. Bestaande woningen	15
5. Conclusies	18

Bijlagen

1. Verkeersgegevens wegverkeerslawaaï
 2. Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaaï
 - 3.1 Resultaten wegverkeerslawaaï – nieuwe woningen
 - 3.2 Resultaten wegverkeerslawaaï – bestaande woningen
-

1. Inleiding

1.1. Algemeen

In de kern Nijkerkerveen bestaan plannen om een nieuwe woonwijk te ontwikkelen genaamd "Nijkerkerveen Deelplan 2". Op dit moment wordt gewerkt aan de ruimtelijke onderbouwing van het plan, welke voorziet in de realisatie van 150 woningen. Het plangebied is gelegen aan de noord-westzijde van de kern Nijkerkerveen. De globale ligging is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: *Ligging plangebied*

In het kader van de bestemmingsplanprocedure, die het juridische kader vormt voor deze ontwikkeling, is het op basis van de Wet geluidhinder noodzakelijk een akoestisch onderzoek te verrichten. In principe is het alleen noodzakelijk om de akoestische consequenties van wegen die beschikken over een geluidzone op te nemen in het onderzoek. Dit is alleen het geval voor de Vrouwenweg en de Van Dijkhuizenstraat (buiten de bebouwde kom). Het merendeel van de wegen rondom het plangebied beschikt conform de Wet geluidhinder (Wgh) **niet** over een geluidzone, omdat de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt. Echter het geluidbeleid van de gemeente Nijkerk schrijft voor dat ook de akoestische consequenties ten gevolge van het verkeer op de Van Dijkhuizenstraat (binnen de bebouwde kom), de Nieuwe Kerkstraat, de Westerveenstraat en de Winkelmanstraat in beeld dienen te worden gebracht, omwille van een goede ruimtelijke onderbouwing van het plan. Daarnaast zal ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied een nieuwe weg worden gerealiseerd. In dit onderzoek wordt ook aandacht besteed aan de akoestische consequenties ten gevolge van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg.

Het akoestisch onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Berekenen van de geluidbelastingen op de gevels van de nieuwe woningen ten gevolge van het verkeer op de bestaande wegen;
2. Bepalen van de akoestische consequenties van de nieuwe ontsluitingsweg op de bestaande en nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de 'geluidzone' van de weg;
3. Nagaan of er sprake is van een van een reconstructie in de zin van de Wgh ten gevolge van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de bestaande infrastructuur;

4. In aansluiting op punt 3 zullen ook de akoestisch consequenties van ontwikkeling op de bestaande geluidgevoelige objecten in de directe omgeving worden vastgesteld;
5. Ten slotte worden maatregelen aangegeven indien blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

De gemeente Nijkerk heeft aan BVA Verkeersadviezen gevraagd het benodigde akoestisch onderzoek voor het wegverkeerslawaaï bij het bestemmingsplan uit te voeren. In het voor u liggende rapport zijn de resultaten van deze berekeningen opgenomen.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op het wettelijke kader, de Wet geluidhinder en de daarin opgenomen normen. In hoofdstuk 3 komt de opbouw van het akoestisch model aan de orde. De resultaten worden ten slotte behandeld in hoofdstuk 4.

2. Wettelijk kader

2.1. Wet geluidhinder

2.1.1. Algemeen

Ter bescherming van de burger en leerlingen in Nederland tegen overlast door geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. In deze wet zijn normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.). In de Wgh zijn ook normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen in ruimten binnen gebouwen.

Op basis van de Wgh beschikken veel wegen, spoorwegen en industrieterreinen over een geluidszone. Indien geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen (één van) deze geluidszones is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Dit geldt ook als nieuwe (spoor)wegen of industrieterreinen worden geprojecteerd en zich binnen de (toekomstige) geluidszone geluidgevoelige bestemmingen bevinden of worden geprojecteerd. Ten slotte is een akoestisch onderzoek ook verplicht wanneer wegen, spoorwegen of industrieterreinen die beschikken over een geluidszone worden gewijzigd (bijv. meer rijstroken op een weg, snellere treinen of verplaatsing van de spoorstaven of wijzigingen in bedrijfscategorieën), waardoor negatieve akoestische consequenties mogen worden verwacht.

2.1.2. Geluidszone

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) hoofdstuk VI, afdeling 1 staat dat een weg aan beide zijden beschikt over een geluidszone. Als in deze zone geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd dan dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De breedte van deze zone is afhankelijk van:

- de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied;
- het aantal rijstroken.

In stedelijk gebied worden twee typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 200 meter;
- wegen met drie of meer rijstroken: 350 meter.

In buitenstedelijk gebied worden drie typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 250 meter;
- wegen met drie of vier rijstroken: 400 meter;
- wegen met vijf of meer rijstroken: 600 meter.

De volgende wegen hebben op grond van artikel 74 Wgh geen zone:

- wegen gelegen in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.

2.1.3. Plansituatie

In deze situatie valt het plangebied binnen de 200 meter brede geluidszone van de van de Vrouwenweg en de 250 meter brede geluidzone van de Van Dijkhuizenstraat (buiten de bebouwde kom). Op de Vrouwenweg is een maximumsnelheid van 50 km/uur van toepassing en op de Van Dijkhuizenstraat betreft de maximumsnelheid op het gedeelte buiten de bebouwde kom 60 km/uur. We merken op dat de maximumsnelheid in de toekomstige situatie voor een gedeelte van de Vrouwenweg terug wordt gebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. Hiermee beschikt dit gedeelte van de Vrouwenweg in de toekomstige situatie niet meer over een wettelijke geluidzone. Daarnaast is het plangebied gelegen in de omgeving van de Van Dijkhuizenstraat, Nieuwe Kerkstraat, Westerveenstraat, Winkelmanstraat waarop zoals eerder vermeld, een maximumsnelheid van 30 km/uur van toepassing is. Conform het geluidbeleid van de gemeente Nijkerk worden deze wegen bij het akoestische onderzoek betrokken. We zullen bij de beoordeling van de resultaten ook voor deze wegen dezelfde systematiek hanteren als opgenomen in de Wgh.

Voor nog te projecteren bebouwing (nieuwbouw) is in artikel 82 Wgh opgenomen dat de hoogst toelaatbare geluidsbelasting in principe L_{den} 48 dB (de voorkeursgrenswaarde) bedraagt. Als uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel de voorkeursgrenswaarde zou overschrijden, moet het effect van bron- en/of geluidsbeperkende maatregelen worden onderzocht. Het onderzoek heeft als doel om te bepalen of, en op welke wijze, de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde kan worden teruggebracht.

Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat maatregelen om de geluidsbelasting te beperken tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende effect hebben of om stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële redenen niet acceptabel zijn, dan kan het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) binnen de grenzen van de gemeente een hogere waarde vaststellen.

Voor nieuwe geluidgevoelige bebouwing in binnenstedelijk gebied bedraagt de maximale ontheffingswaarde L_{den} 63 dB ten gevolge van wegverkeerslawaai.

2.1.4. Normering reconstructie

De wijzigingen ten gevolge van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg, vallen onder afdeling 4 (reconstructies) van hoofdstuk VI (zones langs wegen) van de Wgh. In artikel 99 is aangegeven dat niet met de aanleg van een wijziging aan de

weg mag worden gestart alvorens een akoestisch onderzoek is gedaan naar de veranderingen die optreden in de geluidssituatie.

De basis voor de berekeningen wordt gelegd in artikel 100. Hierin wordt gesteld dat de hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie in principe L_{den} 48 dB bedraagt.

Als echter eerder een hogere waarde is vastgesteld (hoger dan L_{den} 48 dB) en ook de heersende waarde hoger is dan L_{den} 48 dB dan geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare:

- de heersende waarde;
- de eerder vastgestelde waarde.

Is er geen hogere waarde vastgesteld maar bedraagt de heersende waarde wel meer dan L_{den} 48 dB, dan geldt de heersende waarde als ten hoogste toelaatbaar. Dit geldt uitsluitend indien de geluidgevoelige bestemming en de weg op 1 januari 2007 aanwezig, in aanleg of geprojecteerd waren.

Vervolgens dient de geluidsbelasting in de toekomstige situatie (veelal 10 jaar na realisatie) te worden berekend zonder het effect van geluidreducerende maatregelen mee te nemen. Wanneer de geluidsbelasting op de gevels van woningen (of andere geluidgevoelige bestemmingen) gelegen binnen de wettelijke geluidszone van de relevante weg, ten gevolge van de wijziging op of aan de weg, in de toekomstige situatie (afgerond) 2 dB of meer hoger is dan de ten hoogste toelaatbare waarde, dan is er sprake van reconstructie volgens de definities uit de Wet geluidhinder (artikel 1 en artikel 100 Wgh).

Als redelijkerwijs mag worden aangenomen dat de reconstructie ook zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting elders, moet ook onderzoek worden verricht langs die betrokken wegen (artikel 99, tweede lid Wgh). De onderzoeksplicht strekt zich in dat geval uit tot een groter gebied.

Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er sprake is van een reconstructie, dan dient getracht te worden door middel van het treffen van maatregelen de geluidsbelasting te beperken tot de voorkeursgrenswaarde. Indien blijkt dat de toepassing van maatregelen (bij voorkeur in de volgorde bron, overdrachtsgebied, ontvanger) onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De maximale waarde waarvoor ontheffing kan worden verleend is afhankelijk van de uitgangswaarde maar bedraagt maximaal L_{den} 68 dB.

In artikel 100a is opgenomen dat de geluidsbelasting na reconstructie niet met meer dan 5 dB mag toenemen ten opzichte van de situatie voor de reconstructie. Een toename van meer dan 5 dB is alleen toegestaan in die gevallen waarin:

- ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting op de gevels van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen en;
- de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van het nemen van maatregelen.

2.2. Geluidbeleid gemeente Nijkerk

De gemeente Nijkerk heeft in haar geluidbeleid (Beleidsregel hogere grenswaarde Wet geluidhinder, 21 juli 2011) onder meer het volgende opgenomen dat voor de onderzochte locatie van toepassing is.

- Bij keuze van maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen dient uitgegaan te worden van de volgende volgorde: Bron, overdrachtsgebied en ontvanger. Onder bronmaatregelen wordt verstaan het laten afnemen van de verkeersomvang of verhardingstype maatregelen, onder maatregelen in het overdrachtsgebied worden veelal geluidsschermen of geluidswallen bedoeld en maatregelen aan de ontvangerkant betekent veelal gevelisolatie.
- Er kunnen ontheffingsgronden zijn om een hogere belasting toe te staan dan de voorkeursgrenswaarden. Deze gronden moeten betrekking hebben op financiële, landschappelijke of verkeerskundige redenen.
- Er kan sprake zijn van een zogenaamde dove gevel. Hieronder wordt verstaan een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en welke een zekere geluidwering dient te bezitten. Ingeval een geluidgevoelige bestemming van een dergelijke gevel is voorzien, behoeft de gevel niet getoetst te worden aan de Wgh. Daarnaast wordt ook onder dove gevel verstaan een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet grenzen aan geluidgevoelige ruimten.
- Per geluidgevoelige bestemming wordt in principe maar 1 dove gevel toegestaan. Uitzondering hierop zijn eind- of hoekgebouwen. In deze situaties mogen 2 dove gevels aanwezig zijn. In geval van het toestaan van 1 of 2 dove gevels dient er minimaal 1 gevel van het gebouw geluidluw te zijn. Onder geluidluw wordt een waarde onder de voorkeursgrenswaarde verstaan.
- Indien de locatie in de geluidszone van zowel wegverkeer als spoorwegverkeer valt, moeten cumulatie-effecten worden bepaald. Dit om te bepalen of geen onaanvaardbare geluidssituaties ontstaan. Niet onaanvaardbaar is hierbij dat aan de volgende drie punten moet worden voldaan:
 - Voor slechts maximaal een geluidsbron kan een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld, zoals toelaatbaar volgens de Wgh. Indien er sprake is van meerdere geluidsbronnen, geldt voor de overige

bronnen een maximum van +5 dB boven de voorkeursgrenswaarde van die geluidsbronnen.

- Bij de realisatie van een geluidgevoelig gebouw, moet voldaan worden aan de eisen uit het Bouwbesluit ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevels.
- Er moet minimaal 1 gevel geluidluw zijn ten gevolge van alle geluidsbronnen.
- Bij nieuwbouw van geluidgevoelige bebouwing zullen ook 30 km/uur-wegen moeten worden opgenomen in een akoestisch onderzoek. Dergelijke wegen hebben geen geluidszone zoals omschreven in de Wgh. Vanuit het gezichtspunt van een goede ruimtelijke ordening is de gemeente van mening dat dergelijke wegen echter wel akoestisch moeten worden getoetst.
- De maximaal te ontheffen waarden wijken niet af van de algemeen geldende waarden. Ook de gemeente hanteert 63 dB als maximale waarde voor het wegverkeerslawaai en 68 dB voor het railverkeerslawaai.

2.3. Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

2.3.1. Algemeen

In artikel 110d van de Wgh is aangegeven dat regels gesteld worden aan de wijze waarop het gemiddelde geluidsniveau over de periode dag, avond en nacht L_{den} dient te worden berekend. Dit wetsartikel is uitgewerkt in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Het L_{den} over een bepaalde periode wordt (vereenvoudigd) weergegeven door:

$$L_{den} = E + C - D$$

Waarin:

E emissiegetal (maat voor de bronsterkte en afhankelijk van maatgevende verkeersintensiteiten, snelheden en wegdektype (= C_{wegdek}));

C correctietermen in verband met optrekend verkeer en reflecties van geluid;

D termen die een verzwakking van de emissie in rekening brengen zoals afstand, luchtdemping, bodemeffect, meteorologische effecten en eventueel de schermwerking.

2.3.2. Correctie op de berekende geluidsbelasting wegverkeerslawaai

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is opgenomen dat in situaties langs wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, de berekende geluidsbelasting op de gevel met 5 dB mag worden gecorrigeerd als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst minder lawaai zal produceren door verdere technische ontwikkelingen en aanscherping van keuringseisen. Voor wegen waarop voornoemde snelheid op 70 km/uur of hoger ligt, bedraagt de toe te passen

correctie 2 dB. De resultaten zoals deze in hoofdstuk 4 worden gepresenteerd zijn conform deze regeling gecorrigeerd.

2.3.3. 2 rekenmethodieken

De berekening van de geluidsbelasting op de gevels dient standaard te worden uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II (SRM-II). In eenvoudige situaties en verkennende studies mag de geluidsbelasting worden berekend met behulp van SRM-I. Omdat met SRM-II wordt gerekend per octaafband is alleen deze methode geschikt voor de berekening van effecten die frequentieafhankelijk zijn zoals afscherming door geluidsschermen, dijklammen en gebouwen of de geluidsreductie van 'stille' verhardingsmaterialen. De berekeningen in het kader van dit akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd conform SRM-II.

3. Akoestisch model

3.1. Verkeersgegevens

Voor het akoestisch onderzoek zijn voor een tweetal situaties de verkeersgegevens bepaald, namelijk: de huidige situatie 2013 en de toekomstige situatie 2024 inclusief Nijkerkerveen deelplan 2.

- *Huidige situatie 2013*

Om de gegevens voor de huidige situatie te achterhalen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Nijkerk dat wij nog in beheer hebben. Het basisjaar dat beschikbaar is in het verkeersmodel betreft 2006. Om te komen tot de huidige situatie 2013 zijn de intensiteiten van het jaar 2006 opgehoogd met een vast percentage van 1% per jaar.

Een overzicht van de verkeersgegevens is weergegeven in tabel 1 (zie nevenstaande pagina). Voor een overzicht van alle gebruikte verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1. De verdeling van het verkeer over de dag en in de verschillende voertuigtypen (licht, middelzwaar en zwaar verkeer) over de te onderscheiden perioden is zo veel als mogelijk ontleend uit de resultaten van het telprogramma, dat wij in opdracht van de gemeente uitvoeren. Indien er voor bepaalde wegen geen telgegevens beschikbaar waren hebben wij op basis van de ervaring met soortgelijke type wegen een inschatting gemaakt van de verdeling van het verkeer over de dag en van de voertuigverdeling.

- *Toekomstige situatie 2024*

Om te komen tot het planjaar 2024 zijn de intensiteiten uit het basisjaar 2013 opgehoogd met een vast groeipcentage van 1% per jaar (autonome verkeersgroei). Vervolgens is de verkeersgeneratie voor de nieuw te realiseren woningen vastgesteld. De extra ritten ten gevolge van de woningen in het plangebied zijn verdeeld over de wegen in en om de kern Nijkerkerveen. Deze stap resulteert in de totale omvang van de verkeersintensiteiten voor het planjaar 2024

In totaal voorziet het plan Nijkerkerveen Deelplan 2 in 145 nieuwbouwwoningen. Hiervan zijn er 116 hoek-/tussenwoningen, 16 twee onder één kap woningen en 13 vrijstaande woningen. Op basis van het type woning, de stedelijkheidsgraad en de ligging (centrum, schil, rest bebouwde kom) is aan de hand van landelijk richtlijnen (CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie") de verkeersgeneratie voor het plangebied bepaald. De totale verkeersgeneratie bedraagt circa 1.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag. Dit betekent dat is gerekend met een gemiddeld kengetal van circa 7,6 ritten per woning.

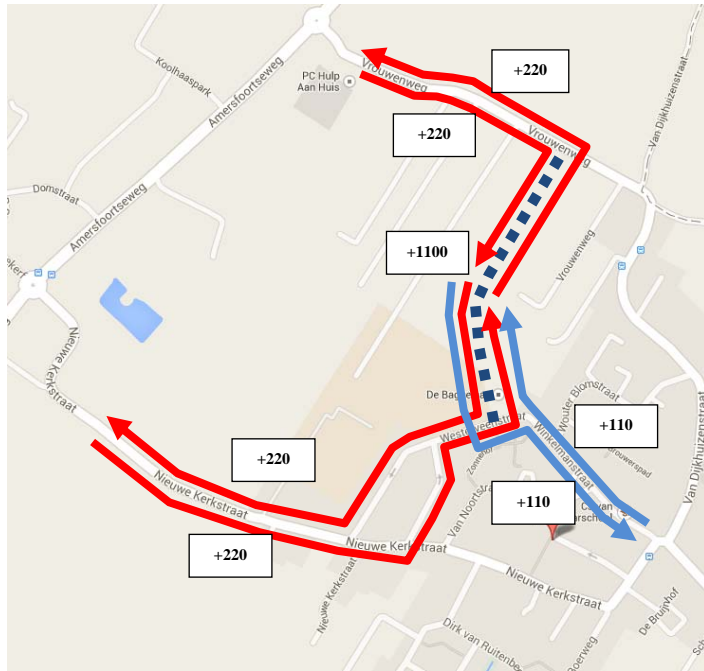
Tabel 1: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek

	01 - Vrouwenweg	02 - Van Dijkhuizenstraat (bubeko)	03 - Van Dijkhuizenstraat (bibeko)	04 - Schoolstraat	05 - Nieuwe Kerkstraat
etmaalintensiteit 2013 (mvt)*	2.680	2.140	2.680-4.290	2.140	800-2.680
etmaalintensiteit 2024 - incl. plan (mvt)*	2.990-3.430	2.990	2.990-4.790	2.390	890-3.430
daguurpercentage	6,77%	6,27%	6,58%	6,84%	6,57%
verdeling verkeer daguur **	88,51% / 6,88% / 4,61%	87,05% / 4,32% / 8,63%	87,86% / 5,69% / 6,45%	85,24% / 8,44% / 6,32%	88,31% / 7,21% / 4,48%
avonduurpercentage	3,31%	4,29%	3,82%	3,10%	3,63%
verdeling verkeer avonduur **	95,6% / 2,56% / 1,84%	90% / 3,33% / 6,67%	95,02% / 1,66% / 3,32%	91,82% / 4,55% / 3,63%	94,44% / 3,24% / 2,32%
nachtuurpercentage	0,69%	0,95%	0,72%	0,69%	0,83%
verdeling verkeer nachtuur **	88,5% / 6,19% / 5,31%	92,45% / 1,89% / 5,66%	92,04% / 2,65% / 5,31%	82,65% / 8,16% / 9,19%	85,43% / 10,05% / 4,52%
snelheid	50 / 30*** km/uur	60 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
verhardingstype	DAB / SMA NL 11***	DAB	SMA 0/6	DAB	DAB
	06 - Winkelmanstraat	07 - Westerveenstraat	08 - Birkenhof	09 - Van Noortstraat	10 - Nieuwe ontsluiting plangebied
etmaalintensiteit 2013 (mvt)*	540	540-800	50	540	n.v.t.
etmaalintensiteit 2024 - incl. plan (mvt)*	820	1.040-1.110	280	820	440-660
daguurpercentage	6,93%	6,93%	6,93%	6,93%	6,93%
verdeling verkeer daguur **	87,14% / 6,47% / 6,39%	87,14% / 6,47% / 6,39%	87,14% / 6,47% / 6,39%	87,14% / 6,47% / 6,38%	87,14% / 6,47% / 6,38%
avonduurpercentage	3,11%	3,11%	3,11%	3,11%	3,11%
verdeling verkeer avonduur **	92,81% / 3,59% / 3,6%	92,81% / 3,59% / 3,6%	92,81% / 3,59% / 3,6%	92,81% / 3,59% / 3,59%	92,81% / 3,59% / 3,59%
nachtuurpercentage	0,55%	0,55%	0,55%	0,55%	0,55%
verdeling verkeer nachtuur **	91,53% / 3,39% / 5,08%	91,53% / 3,39% / 5,08%	91,53% / 3,39% / 5,08%	91,53% / 3,39% / 5,08%	91,53% / 3,39% / 5,08%
snelheid	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
verhardingstype	DAB	DAB	DAB	DAB	Elementenverharding

* motorvoertuigen

** licht, middelzwaar en zwaar verkeer

Hoe de intensiteiten ten gevolge van de extra ritten gaan veranderen in de toekomstige situatie is afhankelijk van de verdeling van het verkeer over het wegennet in en in de directe omgeving van Nijkerkerveen. Vanuit het bestaande verkeersmodel kan worden afgeleid dat circa 20% van de ritten zich binnen de kern Nijkerkerveen (intern verkeer) afwickelen en dat circa 80% van de ritten een bestemming hebben buiten Nijkerkerveen (extern verkeer). Voor alle interne ritten is gesteld dat deze naar het centrum van Nijkerkerveen rijden (Van Noortstraat) en alle externe ritten zijn georiënteerd op de Amersfoortseweg. Van de externe ritten rijdt 50% in noordelijke richting (via Vrouwenweg) en 50% in zuidelijke richting (via Nieuwe Kerkstraat) naar de Amersfoortseweg. Deze uitgangspunten resulteren in de verdeling van het verkeer zoals opgenomen in figuur 2. Op basis van de verdeling van het verkeer over de wegenstructuur in figuur 2 zijn de uiteindelijke intensiteiten voor het planjaar 2024



Figuur 2: verdeling ritten ten gevolge van realisatie plan

vastgesteld. De gehanteerde intensiteiten zijn eveneens in tabel 1 weergegeven.

Uit tabel 1 is af te leiden dat op de Vrouwenweg in de toekomstige situatie een ander type asfaltverharding wordt toegepast, namelijk SMA-NL 11. Ook de maximumsnelheid zal op een gedeelte van de Vrouwenweg wijzigen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Op de locatie van de snelheidsovergang zal een verkeersdrempel worden aangebracht. Op de kruispunten van de nieuwe ontsluitingsweg met de Vrouwenweg/ Westerveenstraat is rekening gehouden met het de realisatie van een plateau. Al deze maatregelen zijn opgenomen in het akoestische model.

3.2. Overig

In het akoestisch model wordt een keuze gemaakt voor het type ondergrond dat in het model wordt gehanteerd (bodemtype). In dit geval is het standaard bodemtype in het akoestisch model ingesteld op een ‘zachte’ ondergrond, dat wil zeggen akoestisch absorberend. Dit betekent dat de gehele ondergrond van het model akoestisch absorberend is, met uitzondering van de in bijlage 2 aangegeven bodemgebieden, deze zijn ‘hard’ en dus akoestisch reflecterend. Het betreft over het algemeen wegen, schoolpleinen, water en parkeerplaatsen.

In het plangebied is geen sprake van relevante hoogteverschillen. De zichthoek in het akoestische model bedraagt 180° en is onderverdeeld in sectorhoeken van 2° . Het maximum aantal reflecties waarmee is gerekend bedraagt 1.

4. Resultaten

In het akoestisch model zijn op alle geluidgevoelige bouwblokken rekenpunten (toetspunten) ingebracht. Deze zogenaamde toetspunten beschikken over verschillende waarneemhoogten (2,0 , 4,0 en 6,0 meter) welke corresponderen met respectievelijk één, twee of drie geluidgevoelige bouwlagen (afhankelijk van het aantal aanwezige geluidgevoelige bouwlagen).

4.1. Resultaten

In de volgende alinea's zijn de resultaten van de resultaten van de verschillende varianten/situaties opgenomen. In principe is hierbij alleen de hoogste geluidbelasting per toetspunt weergegeven. Daarnaast zijn alleen de ontvangerpunten opgenomen die het dichtst bij de geluidbronnen (wegen) zijn gelegen.

4.1.1. *Nieuwe woningen*

- *Geluidbelastingen ten gevolge van bestaande wegen*

Onderzocht dient te worden of er op de gevels van de te realiseren woningen in het planjaar 2024 sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het verkeer op de bestaande wegen. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat dat de geluidbelastingen op de gevels van de nieuwe woningen alleen ten gevolge van het verkeer op de Vrouwenweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijden (zie tabel 2). Dit is het geval voor de toetspunten 222 en 223. Beide woningen zijn gelegen aan de noordzijde van het plangebied dichtbij de Vrouwenweg.

Op de noordgevel van bouwblok 43 is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het verkeer op de Vrouwenweg. Ditzelfde geldt voor de noord- en de westgevel van bouwblok 44. Voor bouwblok 43 en 44 bedraagt de hoogst berekende geluidbelasting respectievelijk circa 51 dB en 52 dB. Voor alle overige bestaande wegen geldt dat er geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de nieuwe woningen.

Tabel 2: Resultaten Vrouwenweg - 2024 in L_{den} (in dB)

Toetspunt	Omschrijving	Waarneemhoogte (m)	Vrouwenweg
222a	Bouwblok - 44 - Noordgevel	4	52
222b	Bouwblok - 44 - Westgevel	4	49
222c	Bouwblok - 44 - Zuidgevel	6	35
222d	Bouwblok - 44 - Oostgevel	6	45
223a	Bouwblok - 43 - Noordgevel	4	50
223b	Bouwblok - 43 - Westgevel	6	45
223c	Bouwblok - 43 - Zuidgevel	6	34
223d	Bouwblok - 43 - Oostgevel	6	45
224a	Bouwblok - 42 - Noordgevel	6	43
224b	Bouwblok - 42 - Westgevel	6	43
224h	Bouwblok - 42 - Zuidgevel	6	37
264a	Bouwblok - 1 - Noordgevel	6	43
264b	Bouwblok - 1 - Oostgevel	6	40
264d	Bouwblok - 1 - Westgevel	6	39

● **Geluidbelasting ten gevolge van nieuwe ontsluitingsweg**

Omwille van een goede ontsluiting van het plangebied wordt een nieuwe weg aangelegd die aan de noordzijde van het plangebied aansluit op de Vrouwenweg en aan de zuidzijde op de Westerveenstraat. De akoestische consequenties van de aanleg van de nieuwe weg zijn voor de te realiseren woningen in beeld gebracht. Bij de toetsing is weer van belang of en zo op welke toetspunten voor de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg wordt overschreden. De resultaten van de berekeningen zijn gepresenteerd in tabel 3. Hierbij zijn alleen toetspunten opgenomen die het dicht op de geluidbron (nieuwe ontsluitingsweg) zijn gelegen.

Uit de resultaten van de berekeningen in tabel 3 blijkt dat geluidbelastingen ten gevolge van het verkeer op de ontsluitingsweg op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt circa 47 dB. Deze geluidbelasting is op meerdere gevels van de woningen in het plangebied berekend.

Tabel 3: Resultaten Ontsluiting plangebied - 2024 in L_{den} (in dB)

Toetspunt	Omschrijving	Waarneem-hoogte (m)	Ontsluitingsweg
222a	Bouwblok - 44 - Noordgevel	4	38
222b	Bouwblok - 44 - Westgevel	4	44
222c	Bouwblok - 44 - Zuidgevel	6	40
224b	Bouwblok - 42 - Westgevel	4	43
224c	Bouwblok - 42 - Westgevel	4	43
224d	Bouwblok - 42 - Westgevel	4	43
225b	Bouwblok - 41 - Westgevel	2	46
226b	Bouwblok - 39 - Westgevel	4	46
227b	Bouwblok - 38 - Westgevel	2	45
227c	Bouwblok - 38 - Zuidgevel	4	42
230b	Bouwblok - 36 - Westgevel	4	43
230c	Bouwblok - 36 - Zuidgevel	4	45
234b	Bouwblok - 32 - Zuidgevel	4	46
235b	Bouwblok - 31 - Zuidgevel	2	47
238b	Bouwblok - 28 - Zuidgevel	6	45
239b	Bouwblok - 27 - Westgevel	4	46
240b	Bouwblok - 26 - Westgevel	4	46
241b	Bouwblok - 25 - Westgevel	4	47
242b	Bouwblok - 24 - Westgevel	4	47
243b	Bouwblok - 23 - Westgevel	4	47
244b	Bouwblok - 22 - Westgevel	4	47
244c	Bouwblok - 22 - Zuidgevel	4	42
245d	Bouwblok - 21 - Zuidgevel	4	41
245e	Bouwblok - 21 - Oostgevel	4	47
245f	Bouwblok - 21 - Oostgevel	4	47
246e	Bouwblok - 20 - Oostgevel	4	47
246f	Bouwblok - 20 - Oostgevel	2	47
248a	Bouwblok - 19 - Noordgevel	2	47
248b	Bouwblok - 19 - Oostgevel	4	43
249a	Bouwblok - 18 - Noordgevel	4	45
250a	Bouwblok - 17 - Noordgevel	4	45
258a	Bouwblok - 7 - Noordgevel	6	42
258b	Bouwblok - 7 - Noordgevel	6	43
258c	Bouwblok - 7 - Noordgevel	4	44
259b	Bouwblok - 6 - Oostgevel	4	45
259c	Bouwblok - 6 - Oostgevel	6	44
259d	Bouwblok - 6 - Oostgevel	6	43
260b	Bouwblok - 5 - Oostgevel	4	45
261b	Bouwblok - 4 - Oostgevel	4	45
262b	Bouwblok - 3 - Oostgevel	4	45
263b	Bouwblok - 2 - Oostgevel	4	45
264a	Bouwblok - 1 - Oostgevel	4	39
264b	Bouwblok - 1 - Noordgevel	4	45

4.1.2. Bestaande woningen

- **Geluidbelasting ten gevolge van nieuwe ontsluitingsweg**

In paragraaf 4.1.1. hebben we geconcludeerd dat het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg niet zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van de nieuwe woningen. Het akoestische effect van de nieuwe ontsluitingsweg is ook bepaald voor de bestaande woning die het dichtst op deze weg is gelegen, namelijk Vrouwenweg 27. De hoogste geluidbelasting is berekend op de oostgevel van Vrouwenweg 27 en bedraagt circa 40 dB. Deze waarde ligt ruim beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

- **Reconstructieberekening nieuwe kruispunten**

De nieuwe ontsluitingsweg sluit in het noorden van het plangebied aan op de Vrouwenweg en in het zuiden op de Westerveenstraat. Door de aanleg van nieuwe kruispunten wordt verwacht dat er negatieve consequenties zijn voor de geluidbelastingen op de bestaande woningen die in de directe omgeving liggen. Om het akoestische effect van deze infrastructurele wijzigingen te bepalen is een reconstructieberekening uitgevoerd.

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, wanneer de geluidsbelasting op de gevels van woningen (of andere geluidgevoelige bestemmingen) gelegen binnen de wettelijke geluidszone van de relevante weg, ten gevolge van de wijziging op of aan de weg, in de toekomstige situatie (afgerond) 2 dB of hoger is dan de hoogste toelaatbare waarde. Omdat alleen de Vrouwenweg (50 km/uur gedeelte) beschikt valt deze ontwikkeling formeel niet onder een reconstructieberekening in de zin van Wgh. Omwille van een goede ruimtelijke onderbouwing van het plan hebben wij dit effect toch meegenomen. Bij de beoordeling hanteren wij de systematiek zoals opgenomen in de Wgh. Om vast te stellen of er inderdaad sprake is van een reconstructie wordt het planjaar 2024 vergeleken met de huidige situatie 2013. Indien de geluidbelasting met meer dan 2 dB toeneemt voor de bestaande woningen is er sprake van een "reconstructie".

Kruispunt Noord

Het reconstructie-effect is berekend op de gevels van de bestaande woningen die het dichtst op het nieuwe kruispunt gelegen zijn, namelijk Vrouwenweg 27 en Vrouwenweg 10. Verwacht mag worden dat het effect voor deze woningen het grootst is. De resultaten voor zowel het basisjaar 2013 als het planjaar 2024 en het verschil tussen beide jaren is weergegeven in tabel 4.

Tabel 4: Bestaande woningen 2013 - 2024 in L_{den} (in dB)

Toetspunt	Omschrijving	Waarneemhoogte (m)	2013	2024	Vershil
014a	Vrouwenweg 27 - Noordgevel	4	55	52	-2,1
014b	Vrouwenweg 27 - Oostgevel	4	49	49	-0,4
014c	Vrouwenweg 27 - Zuidgevel	6	42	43	0,8
022a	Vrouwenweg 10 - Oostgevel	6	50	47	-2,7
022b	Vrouwenweg 10 - Zuidgevel	6	53	50	-3,1
022c	Vrouwenweg 10 - Westgevel	6	48	45	-2,5

Uit de resultaten zoals opgenomen in tabel 4 kunnen we concluderen dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh aangezien het verschil tussen de huidige situatie 2013 en het planjaar 2024 op geen van de gevels van de bestaande woningen groter is dan 2 dB. Op het merendeel van de gevels is zelf sprake van een afname van de geluidbelasting. Deze afname wordt enerzijds veroorzaakt door het toepassen van een stiller type asfaltverharding op de Vrouwenweg is het planjaar 2024 en daarnaast zal de maximumsnelheid terug worden gebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Kruispunt Zuid

Om te bepalen of ten gevolge van de aanleg van het zuidelijke kruispunt sprake is van een reconstructie, is het verschil in de geluidbelasting tussen 2013 en 2024 bepaald op de gevels van Zonnehof 1 en Winkelmanstraat 2. De resultaten zijn opgenomen in tabel 5.

Tabel 5: Bestaande woningen 2013 - 2024 in L_{den} (in dB)

Toetspunt	Omschrijving	Waarneemhoogte (m)	2013	2024	Vershil
187a	Zonnehof 1 - Noordgevel	4	44	48	3,5
187b	Zonnehof 1 - Oostgevel	6	40	44	3,9
188a	Winkelmanstraat 2 - Zuidgevel	4	46	48	2,3
188b	Winkelmanstraat 2 - Westgevel	6	41	44	3,1

Uit de berekeningen blijkt dat voor dit kruispunt er wel sprake is van een (sterke) toename van de geluidbelasting ten gevolge van de infrastructurele wijzigingen. Op alle vier de gevels neemt de geluidbelasting in het planjaar met meer dan 2 dB toe ten opzichte van de huidige situatie. Echter er is geen sprake van een reconstructie omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

- *Toename intensiteiten*

Naast de autonome groei van de intensiteiten op het wegennet in en rondom Nijkerkekerveen tussen 2013 en 2024 is er ook sprake van een “extra groei” van de intensiteiten door de realisatie van de nieuwbouwwoningen. Deze extra groei wordt voorzien op de Vrouwenweg, de Nieuwe Kerkstraat en de Winkelmanstraat/Van Noortstraat (zie ook paragraaf 3.1 Verkeersgegevens - Toekomstige situatie 2024). Om te bepalen of de toename van de intensiteiten leidt tot sterke negatieve akoestische consequenties is voor de bestaande woningen langs de genoemde wegen een reconstructieberekening uitgevoerd. Op de Vrouwenweg is sprake van een (lichte) afname van de geluidbelasting van circa 0,15 dB. Hetgeen wordt veroorzaakt door het toepassen van een stiller type asfaltverharding. Op de Nieuwe Kerkstraat bedraagt de toename van de geluidbelasting circa 1,10 dB en op de Winkelmanstraat/Van Noortstraat bedraagt de toename van de geluidbelasting circa 1,42 dB. De toename van de geluidbelasting ten gevolge van de extra groei van de intensiteiten ligt op alle wegen lager dan 2,0 dB. Daarmee is er nergens sprake van een reconstructiesituatie.

5. Conclusies

De verschillende onderdelen van het akoestische onderzoek hebben uitgewezen dat alleen op de gevels van een tweetal bouwblokken (43 en 44) van de nieuwe woningen sprake is van een hoge geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de Vrouwenweg. We merken op dat deze gevels zijn gelegen langs een weg met (in de toekomstige situatie) een maximumsnelheid van 30 km/uur (Vrouwenweg). In principe beschikt deze weg daarom niet over een geluidzone en worden er dus wettelijk gezien geen normen overschreden. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is deze weg wel betrokken bij het akoestisch onderzoek. Dit sluit ook aan op het geluidbeleid van de gemeente Nijkerk dat voorschrijft dat voor 30 km/uur wegen in principe wel een akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Om ervoor te zorgen dat de geluidbelastingen op de gevels van deze nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde niet meer overschrijden, schrijft de Wgh maatregelen voor in de volgorde bron, overdrachtsgebied en ontvanger. Bij maatregelen aan de bron kan worden gedacht aan een stillere verharding of een lagere maximumsnelheid. Maatregelen in het overdrachtsgebied zijn bijvoorbeeld een geluidswal of een geluidsscherm. Ook is het mogelijk om maatregelen te nemen aan de ontvanger (toepassen dove gevel).

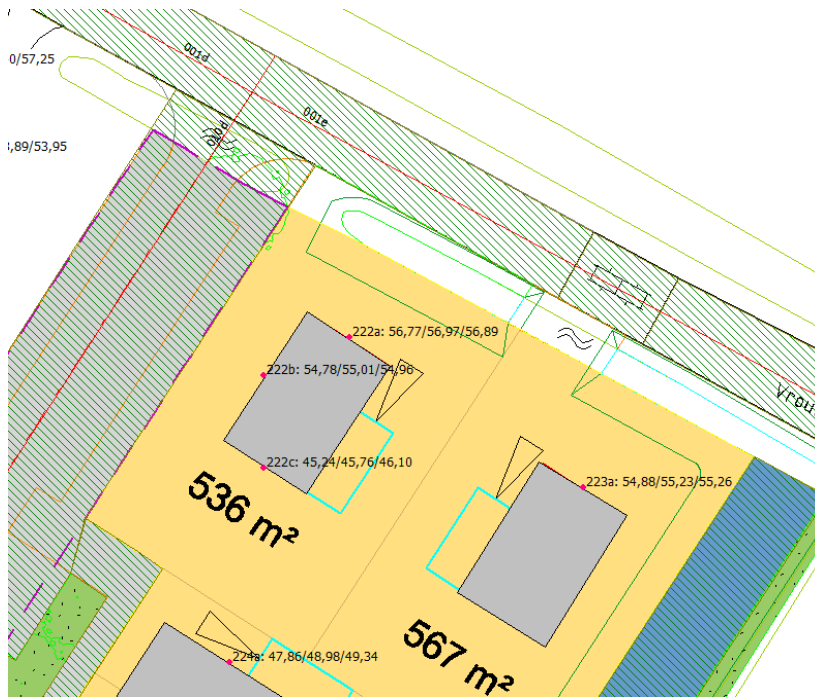
In de toekomstige situatie is op de Vrouwenweg reeds een stiller type verharding toegepast dan in de huidige situatie. Een ander (nog stiller) type asfaltverharding zal het beoogde effect ook niet bewerkstelligen. Daarnaast zal de maximumsnelheid terug worden gebracht tot 30 km/uur. Kortom, er zijn reeds bronmaatregelen voorzien, maar deze hebben niet tot gevolg dat de geluidbelasting wordt teruggebracht tot (of beneden) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van bijvoorbeeld een scherm of een geluidwal zijn om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk.

Ten gevolge van de infrastructurele wijzigingen, het aanleggen van de twee nieuwe kruispunten is er geen sprake een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Hetzelfde geldt voor de toename van de geluidbelasting ten gevolge van het extra verkeer van en naar het plangebied, op de gevels van geluidgevoelige objecten langs bestaande wegen.

● *Vervolg*

Omdat de voorgedragen oplossingen vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, vervoerskundig opzicht niet haalbaar dan wel reëel zijn, kan het college van B&W een hogere grenswaarde verlenen. Wij merken op dat de hogere grenswaardeprocedure onderdeel is van het gemeentelijke geluidbeleid en hierin de kaders voor de verlening van hogere grenswaarden zijn opgenomen. Het plan dient dan ook getoetst te worden binnen de kaders van het gemeentelijk geluidsbeleid om te bepalen of een hogere grenswaarde tot de mogelijkheden behoort.

Daarnaast dient te worden bekeken of er voldoende geluidwering in de gevel kan worden aangebracht om een prettig binnenklimaat in de woningen te creëren. Om de binnenwaarden vast te stellen wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelastingen zonder aftrek van correctie zoals opgenomen is artikel 100g van de Wgh. Een overzicht van deze waarden voor de beide woningen is opgenomen in figuur 3. De resultaten zijn voor alle waarneemhoogten afzonder weergegeven.



Figuur 3: Geluidbelasting excl. correctie art. 100g (in L_{den} in dB)

Bijlagen

Bijlage 1: Verkeersgegevens wegverkeerslawaa

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
Verkeersgegevens - Huidige situatie 2013

Model: Wegverkeerslawaai - 2013

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal	aantal	%nt(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%nt(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%nt(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001a	Vrouweweg	W0	50	50	50	2680,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31	
001b	Vrouweweg	W0	50	50	50	2680,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31	
002a	Van Dijkhuizenstraat	W9b	50	50	50	2140,00	6,40	88,73	5,03	6,24	4,10	91,87	2,44	5,69	0,85	90,20	3,92	5,88	
002b	Van Dijkhuizenstraat	W0	60	60	60	2140,00	6,40	88,73	5,03	6,24	4,10	91,87	2,44	5,69	0,85	90,20	3,92	5,88	
003a	Van Dijkhuizenstraat	W9b	50	50	50	4290,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31	
003b	Van Dijkhuizenstraat	W13	30	30	30	4290,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31	
003c	Van Dijkhuizenstraat	W13	30	30	30	2680,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31	
003d	Van Dijkhuizenstraat	W9b	30	30	30	2680,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31	
005a	Nieuwe Kerkstraat	W9b	30	30	30	1610,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
005b	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	1610,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
005c	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	800,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
005d	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	1610,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
005e	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	1610,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
005f	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	2680,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52	
006a	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
006b	Winkelmanstraat	W0	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
006c	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
006d	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
006e	Winkelmanstraat	W0	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
007a	Westerveenstraat	W0	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
007b	Westerveenstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
007c	Westerveenstraat	W9b	30	30	30	800,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
007d	Westerveenstraat	W0	30	30	30	800,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
008a	Birkenhof	W0	30	30	30	50,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
008b	Birkenhof	W9b	30	30	30	50,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
009a	Van Noortstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
009b	Van Noortstraat	W0	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
009c	Van Noortstraat	W9b	30	30	30	540,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08	
004	Schoolstraat	W9b	30	30	30	2140,00	6,84	85,24	8,44	6,32	3,10	91,82	4,55	3,63	0,69	82,65	8,16	9,19	

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
Verkeersgegevens - Planjaar 2024

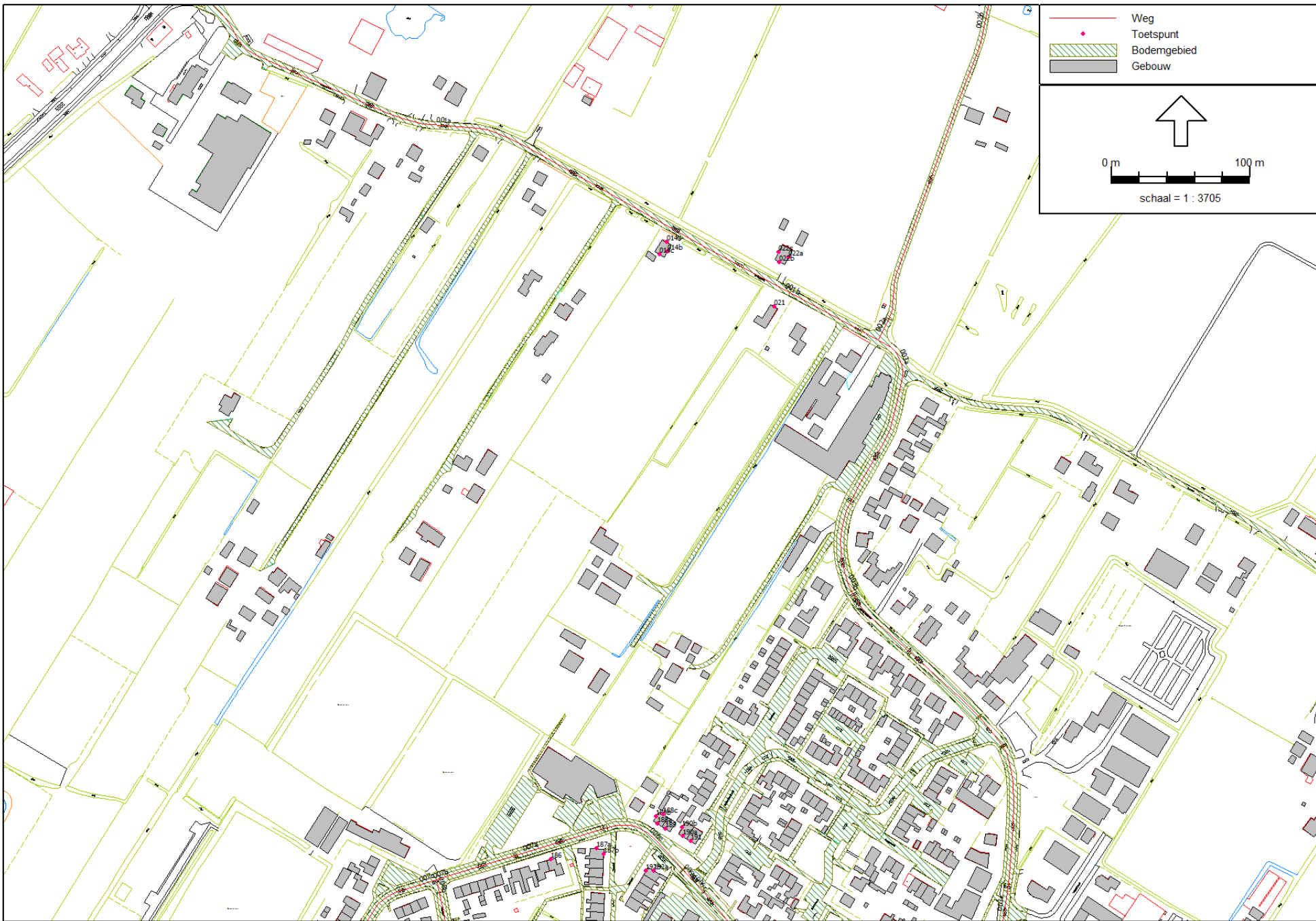
Model: Wegverkeerslawaai - 2024

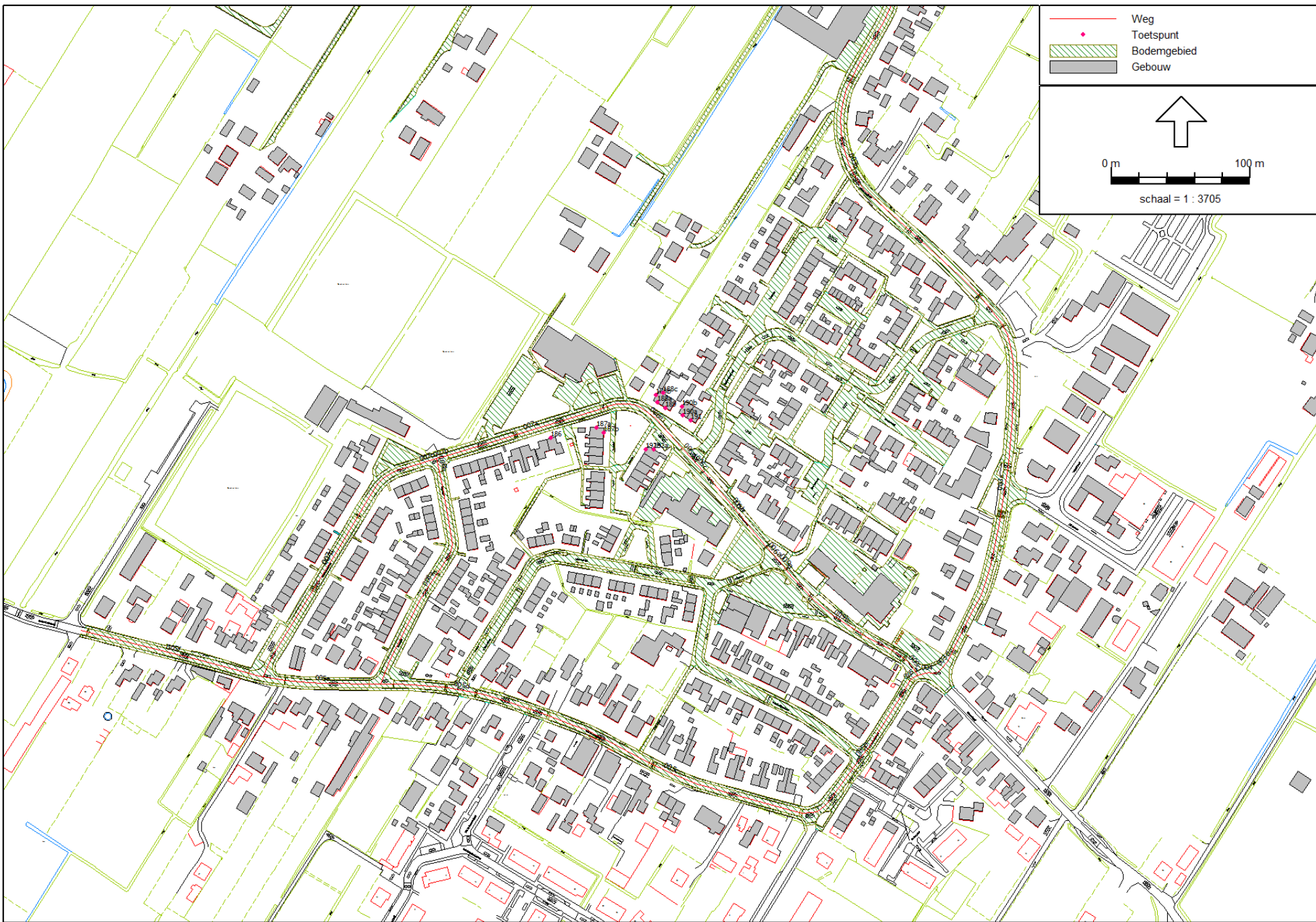
Groep: (hoofdgroep)

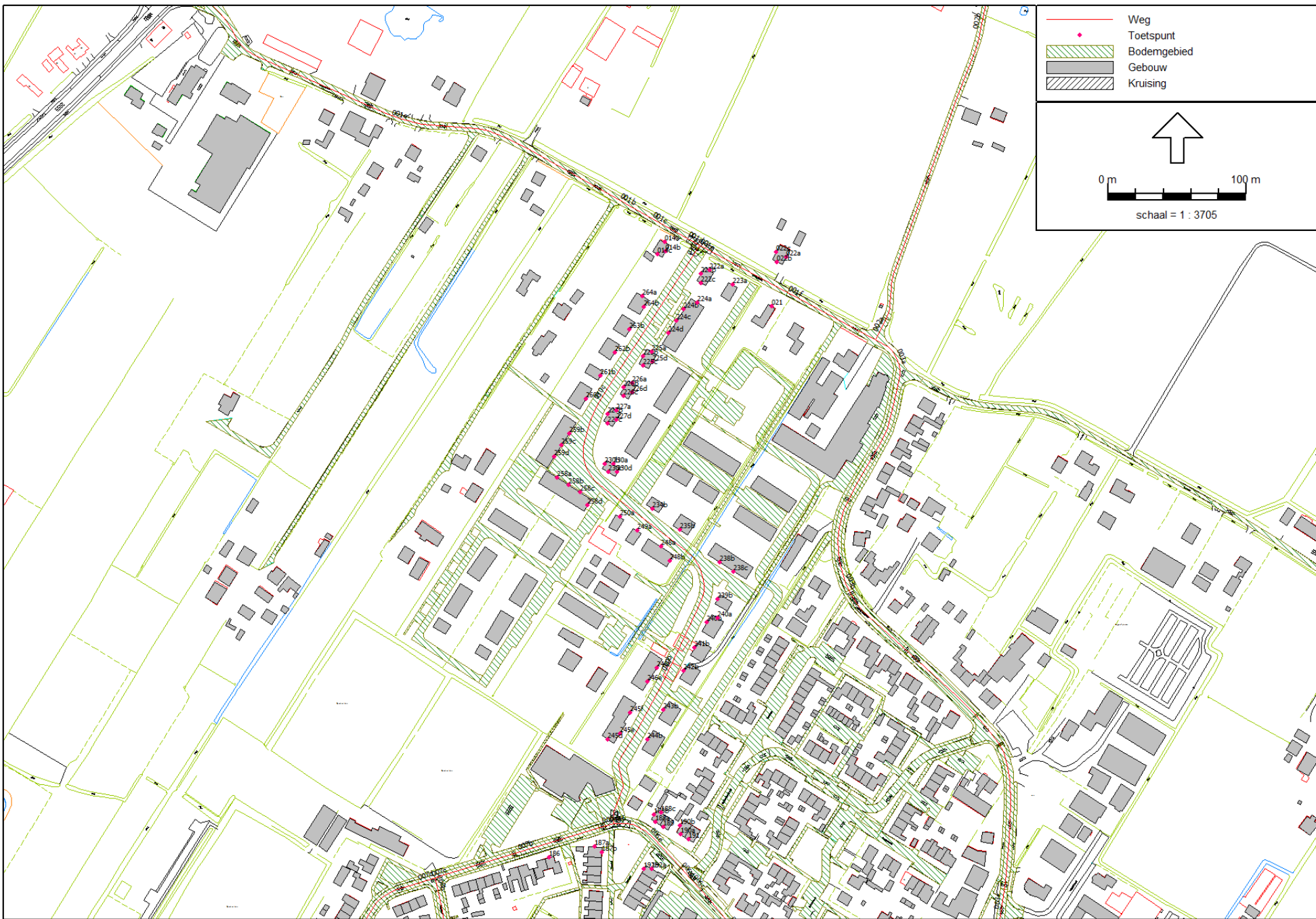
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

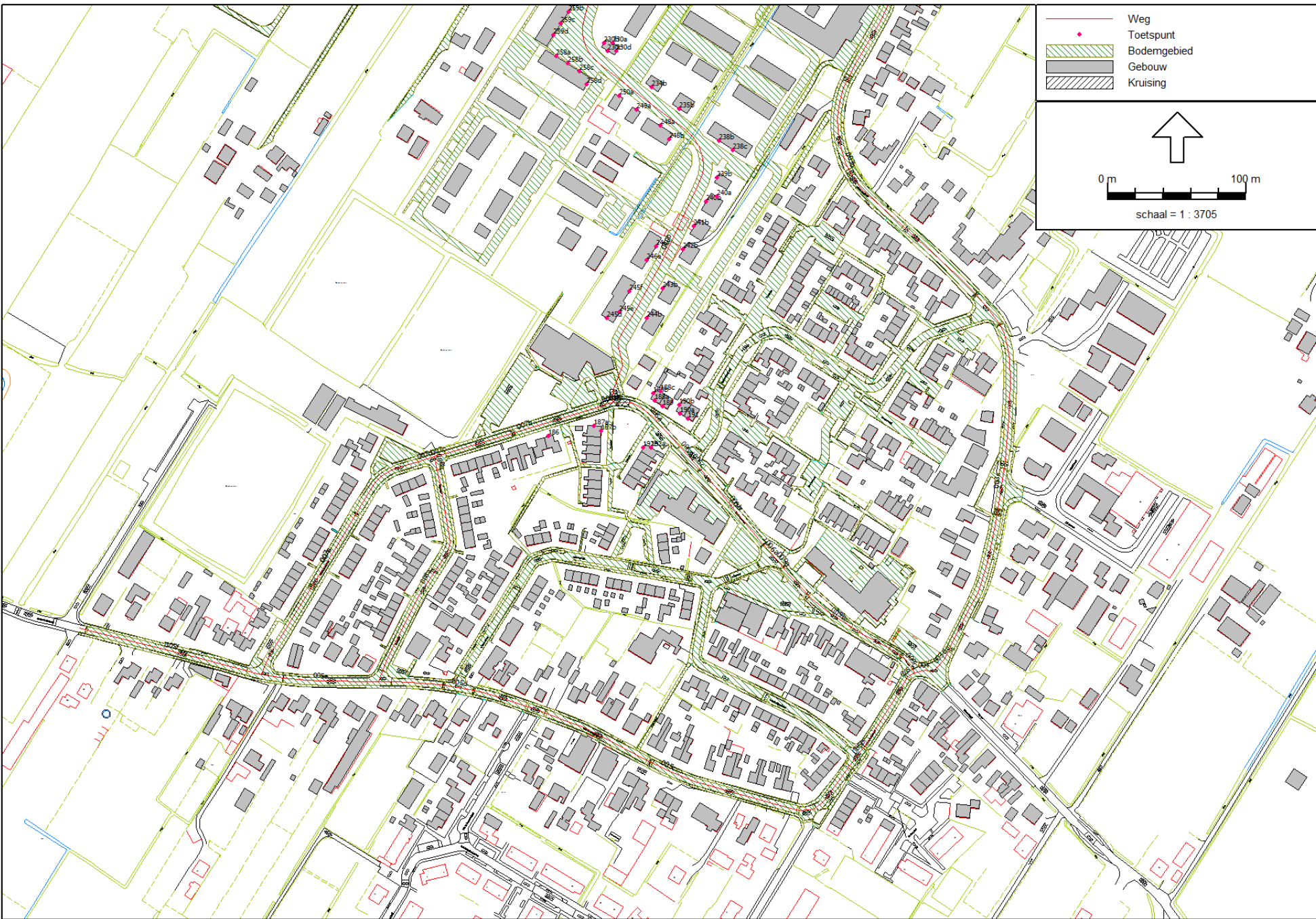
Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%nt(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%nt(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%nt(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001a	Vrouwenweg	W14	50	50	50	3430,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
001b	Vrouwenweg	W9a	30	30	30	3430,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
001c	Vrouwenweg	W14	30	30	30	3430,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
001d	Vrouwenweg	W9a	30	30	30	3430,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
001e	Vrouwenweg	W9a	30	30	30	2990,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
001f	Vrouwenweg	W14	30	30	30	2990,00	6,77	88,51	6,88	4,61	3,31	95,60	2,56	1,84	0,69	88,50	6,19	5,31
002a	Van Dijkhuizenstraat	W9b	30	30	30	2390,00	6,40	88,73	5,03	6,24	4,10	91,87	2,44	5,69	0,85	90,20	3,92	5,88
002b	Van Dijkhuizenstraat	W0	60	60	60	2390,00	6,40	88,73	5,03	6,24	4,10	91,87	2,44	5,69	0,85	90,20	3,92	5,88
003a	Van Dijkhuizenstraat	W9b	30	30	30	4790,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31
003b	Van Dijkhuizenstraat	W13	30	30	30	4790,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31
003c	Van Dijkhuizenstraat	W13	30	30	30	2990,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31
003d	Van Dijkhuizenstraat	W9b	30	30	30	2990,00	6,58	87,86	5,69	6,45	3,82	95,02	1,66	3,32	0,72	92,04	2,65	5,31
005a	Nieuwe Kerkstraat	W9b	30	30	30	1800,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
005b	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	1800,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
005c	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	980,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
005d	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	1800,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
005e	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	2020,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
005f	Nieuwe Kerkstraat	W0	30	30	30	3430,00	6,57	88,31	7,21	4,48	3,63	94,44	3,24	2,32	0,83	85,43	10,05	4,52
006a	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
006b	Winkelmanstraat	W0	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
006c	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
006d	Winkelmanstraat	W9b	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
006e	Winkelmanstraat	W0	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
006f	Winkelmanstraat	W9a	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
007a	Westerveenstraat	W9a	30	30	30	1040,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
007b	Westerveenstraat	W0	30	30	30	1040,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
007c	Westerveenstraat	W9b	30	30	30	1040,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
007d	Westerveenstraat	W9b	30	30	30	1010,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
007e	Westerveenstraat	W0	30	30	30	1010,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
008a	Birkenhof	W0	30	30	30	280,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
008b	Birkenhof	W9b	30	30	30	280,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
009a	Van Noortstraat	W9b	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
009b	Van Noortstraat	W0	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
009c	Van Noortstraat	W9b	30	30	30	820,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
010a	Ontsluiting Plangebied	W9a	30	30	30	660,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
010b	Ontsluiting Plangebied	W0	30	30	30	660,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
010c	Ontsluiting Plangebied	W0	30	30	30	440,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
010d	Ontsluiting Plangebied	W9a	30	30	30	440,00	6,93	87,14	6,47	6,39	3,11	92,81	3,59	3,60	0,55	91,53	3,39	5,08
004	Schoolstraat	W9b	30	30	30	2390,00	6,84	85,24	8,44	6,32	3,10	91,82	4,55	3,63	0,69	82,65	8,16	9,19

Bijlage 2: Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaai









Bijlage 3.1: Resultaten wegverkeerslawaaï – Nieuwe woningen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Vrouwenweg - Plannjaar 2024

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2024
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: Vrouwenweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
222a_A	Bouwbl ok - 44 [4]	2,00	51,36	46,62	41,53	51,46
222a_B	Bouwbl ok - 44 [4]	4,00	51,56	46,78	41,73	51,65
222a_C	Bouwbl ok - 44 [4]	6,00	51,45	46,65	41,62	51,54
222b_A	Bouwbl ok - 44 [3]	2,00	48,47	43,55	38,64	48,54
222b_B	Bouwbl ok - 44 [3]	4,00	48,74	43,79	38,92	48,81
222b_C	Bouwbl ok - 44 [3]	6,00	48,73	43,76	38,90	48,79
222c_A	Bouwbl ok - 44 [2]	2,00	32,39	27,93	22,55	32,54
222c_B	Bouwbl ok - 44 [2]	4,00	33,60	29,12	23,77	33,75
222c_C	Bouwbl ok - 44 [2]	6,00	34,71	30,25	24,87	34,86
223a_A	Bouwbl ok - 43 [4]	2,00	49,41	44,87	39,59	49,55
223a_B	Bouwbl ok - 43 [4]	4,00	49,74	45,15	39,91	49,87
223a_C	Bouwbl ok - 43 [4]	6,00	49,70	45,09	39,87	49,82
224a_A	Bouwbl ok - 42 [9]	2,00	41,12	36,56	31,29	41,25
224a_B	Bouwbl ok - 42 [9]	4,00	42,51	37,88	32,67	42,63
224a_C	Bouwbl ok - 42 [9]	6,00	42,89	38,23	33,06	43,01
224b_A	Bouwbl ok - 42 [6]	2,00	40,91	36,21	31,08	41,02
224b_B	Bouwbl ok - 42 [6]	4,00	42,36	37,57	32,53	42,45
224b_C	Bouwbl ok - 42 [6]	6,00	42,84	38,01	33,01	42,93
224c_A	Bouwbl ok - 42 [2]	2,00	39,62	35,03	29,79	39,75
224c_B	Bouwbl ok - 42 [2]	4,00	40,87	36,18	31,03	40,98
224c_C	Bouwbl ok - 42 [2]	6,00	41,67	36,94	31,84	41,77
224d_A	Bouwbl ok - 42 [5]	2,00	38,01	33,40	28,17	38,13
224d_B	Bouwbl ok - 42 [5]	4,00	39,19	34,48	29,35	39,29
224d_C	Bouwbl ok - 42 [5]	6,00	40,22	35,46	30,38	40,31
225a_A	Bouwbl ok - 41 [2]	2,00	35,92	31,12	26,09	36,01
225a_B	Bouwbl ok - 41 [2]	4,00	37,08	32,20	27,25	37,16
225a_C	Bouwbl ok - 41 [2]	6,00	38,11	33,19	28,27	38,18
225b_A	Bouwbl ok - 41 [1]	2,00	34,14	29,26	24,31	34,22
225b_B	Bouwbl ok - 41 [1]	4,00	35,16	30,23	25,33	35,23
225b_C	Bouwbl ok - 41 [1]	6,00	36,06	31,12	26,24	36,13
225c_A	Bouwbl ok - 41 [4]	2,00	23,98	19,25	14,15	24,08
225c_B	Bouwbl ok - 41 [4]	4,00	25,19	20,36	15,36	25,28
225c_C	Bouwbl ok - 41 [4]	6,00	26,55	21,64	16,71	26,62
225d_A	Bouwbl ok - 41 [3]	2,00	24,46	19,94	14,62	24,60
225d_B	Bouwbl ok - 41 [3]	4,00	25,50	20,94	15,66	25,63
225d_C	Bouwbl ok - 41 [3]	6,00	26,73	22,16	16,90	26,86
226a_A	Bouwbl ok - 39 [1]	2,00	26,94	22,38	17,10	27,07
226a_B	Bouwbl ok - 39 [1]	4,00	28,18	23,57	18,34	28,30
226a_C	Bouwbl ok - 39 [1]	6,00	29,77	25,15	19,93	29,89
226b_A	Bouwbl ok - 39 [4]	2,00	31,09	26,25	21,26	31,17
226b_B	Bouwbl ok - 39 [4]	4,00	32,09	27,17	22,26	32,16
226b_C	Bouwbl ok - 39 [4]	6,00	32,99	28,04	23,15	33,05
226c_A	Bouwbl ok - 39 [3]	2,00	23,14	18,61	13,31	23,28
226c_B	Bouwbl ok - 39 [3]	4,00	23,61	19,00	13,78	23,73
226c_C	Bouwbl ok - 39 [3]	6,00	24,93	20,24	15,10	25,04
226d_A	Bouwbl ok - 39 [2]	2,00	25,21	20,73	15,38	25,36
226d_B	Bouwbl ok - 39 [2]	4,00	26,19	21,65	16,36	26,33
226d_C	Bouwbl ok - 39 [2]	6,00	27,27	22,70	17,43	27,40
227a_A	Bouwbl ok - 38 [3]	2,00	24,58	19,99	14,74	24,70
227a_B	Bouwbl ok - 38 [3]	4,00	25,91	21,27	16,07	26,03
227a_C	Bouwbl ok - 38 [3]	6,00	27,59	22,91	17,75	27,70
227b_A	Bouwbl ok - 38 [2]	2,00	30,25	25,39	20,43	30,33
227b_B	Bouwbl ok - 38 [2]	4,00	31,06	26,11	21,24	31,13
227b_C	Bouwbl ok - 38 [2]	6,00	31,84	26,86	22,01	31,90
227c_A	Bouwbl ok - 38 [1]	2,00	22,77	17,78	12,94	22,83
227c_B	Bouwbl ok - 38 [1]	4,00	23,27	18,28	13,44	23,33
227c_C	Bouwbl ok - 38 [1]	6,00	23,64	18,70	13,80	23,70
227d_A	Bouwbl ok - 38 [4]	2,00	22,66	18,10	12,83	22,79
227d_B	Bouwbl ok - 38 [4]	4,00	23,86	19,23	14,03	23,98
227d_C	Bouwbl ok - 38 [4]	6,00	25,05	20,40	15,22	25,17
230a_A	Bouwbl ok - 36 [2]	2,00	22,44	17,89	12,60	22,57
230a_B	Bouwbl ok - 36 [2]	4,00	23,68	19,10	13,84	23,81
230a_C	Bouwbl ok - 36 [2]	6,00	25,18	20,61	15,34	25,31
230b_A	Bouwbl ok - 36 [1]	2,00	20,46	15,71	10,62	20,56
230b_B	Bouwbl ok - 36 [1]	4,00	22,15	17,43	12,31	22,25
230b_C	Bouwbl ok - 36 [1]	6,00	24,13	19,51	14,28	24,25
230c_A	Bouwbl ok - 36 [4]	2,00	16,89	11,92	7,04	16,95
230c_B	Bouwbl ok - 36 [4]	4,00	18,72	13,82	8,88	18,79
230c_C	Bouwbl ok - 36 [4]	6,00	20,89	16,11	11,05	20,98
230d_A	Bouwbl ok - 36 [3]	2,00	20,04	15,51	10,21	20,18
230d_B	Bouwbl ok - 36 [3]	4,00	21,15	16,59	11,31	21,28
230d_C	Bouwbl ok - 36 [3]	6,00	22,17	17,62	12,33	22,30
234b_A	Bouwbl ok - 32 [4]	2,00	19,63	15,06	9,79	19,76
234b_B	Bouwbl ok - 32 [4]	4,00	20,50	15,87	10,67	20,62
234b_C	Bouwbl ok - 32 [4]	6,00	21,65	17,03	11,81	21,77
235b_A	Bouwbl ok - 31 [4]	2,00	16,14	11,27	6,29	16,21
235b_B	Bouwbl ok - 31 [4]	4,00	18,18	13,34	8,33	18,26
235b_C	Bouwbl ok - 31 [4]	6,00	20,54	15,80	10,69	20,63
238b_A	Bouwbl ok - 28 [10]	2,00	14,56	10,21	4,71	14,72
238b_B	Bouwbl ok - 28 [10]	4,00	16,04	11,72	6,19	16,21
238b_C	Bouwbl ok - 28 [10]	6,00	17,76	13,53	7,92	17,95
238c_A	Bouwbl ok - 28 [9]	2,00	14,24	9,81	4,40	14,39
238c_B	Bouwbl ok - 28 [9]	4,00	15,79	11,40	5,95	15,95
238c_C	Bouwbl ok - 28 [9]	6,00	17,66	13,40	7,81	17,84
239b_A	Bouwbl ok - 27 [4]	2,00	17,14	12,48	7,29	17,25
239b_B	Bouwbl ok - 27 [4]	4,00	19,00	14,39	9,16	19,12
239b_C	Bouwbl ok - 27 [4]	6,00	20,72	16,23	10,88	20,86
240a_A	Bouwbl ok - 26 [2]	2,00	17,55	12,97	7,71	17,68
240a_B	Bouwbl ok - 26 [2]	4,00	19,24	14,64	9,40	19,36
240a_C	Bouwbl ok - 26 [2]	6,00	20,63	16,01	10,79	20,75

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Vrouwenweg - Plannjaar 2024

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2024
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: Vrouwenweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
240b_A	Bouwbl ok - 26 [1]	2,00	17,43	12,69	7,58	17,52
240b_B	Bouwbl ok - 26 [1]	4,00	19,14	14,48	9,30	19,25
240b_C	Bouwbl ok - 26 [1]	6,00	21,58	17,16	11,73	21,73
241b_A	Bouwbl ok - 25 [2]	2,00	16,87	12,16	7,03	16,97
241b_B	Bouwbl ok - 25 [2]	4,00	18,46	13,78	8,62	18,57
241b_C	Bouwbl ok - 25 [2]	6,00	20,16	15,60	10,31	20,29
242b_A	Bouwbl ok - 24 [1]	2,00	16,17	11,35	6,33	16,25
242b_B	Bouwbl ok - 24 [1]	4,00	17,69	12,91	7,85	17,78
242b_C	Bouwbl ok - 24 [1]	6,00	19,07	14,36	9,23	19,17
243b_A	Bouwbl ok - 23 [1]	2,00	14,55	9,57	4,71	14,61
243b_B	Bouwbl ok - 23 [1]	4,00	16,26	11,32	6,42	16,32
243b_C	Bouwbl ok - 23 [1]	6,00	17,99	13,24	8,15	18,09
244b_A	Bouwbl ok - 22 [1]	2,00	14,81	10,03	4,96	14,90
244b_B	Bouwbl ok - 22 [1]	4,00	16,56	11,81	6,71	16,65
244b_C	Bouwbl ok - 22 [1]	6,00	18,63	14,08	8,79	18,76
245d_A	Bouwbl ok - 21 [11]	2,00	12,97	8,47	3,13	13,11
245d_B	Bouwbl ok - 21 [11]	4,00	14,66	10,10	4,81	14,79
245d_C	Bouwbl ok - 21 [11]	6,00	17,42	13,07	7,57	17,58
245e_A	Bouwbl ok - 21 [8]	2,00	11,36	6,54	1,52	11,44
245e_B	Bouwbl ok - 21 [8]	4,00	13,48	8,72	3,64	13,57
245e_C	Bouwbl ok - 21 [8]	6,00	15,66	11,07	5,81	15,78
245f_A	Bouwbl ok - 21 [5]	2,00	13,30	8,65	3,45	13,41
245f_B	Bouwbl ok - 21 [5]	4,00	15,38	10,74	5,53	15,49
245f_C	Bouwbl ok - 21 [5]	6,00	17,42	12,91	7,57	17,56
246e_A	Bouwbl ok - 20 [7]	2,00	14,87	10,28	5,02	14,99
246e_B	Bouwbl ok - 20 [7]	4,00	16,61	12,03	6,76	16,73
246e_C	Bouwbl ok - 20 [7]	6,00	18,33	13,84	8,49	18,47
246f_A	Bouwbl ok - 20 [6]	2,00	14,73	10,03	4,88	14,83
246f_B	Bouwbl ok - 20 [6]	4,00	16,85	12,24	7,01	16,97
246f_C	Bouwbl ok - 20 [6]	6,00	19,05	14,57	9,20	19,19
248a_A	Bouwbl ok - 19 [2]	2,00	18,57	13,82	8,73	18,67
248a_B	Bouwbl ok - 19 [2]	4,00	20,31	15,58	10,47	20,41
248a_C	Bouwbl ok - 19 [2]	6,00	22,12	17,47	12,27	22,23
248b_A	Bouwbl ok - 19 [5]	2,00	18,85	14,28	9,02	18,98
248b_B	Bouwbl ok - 19 [5]	4,00	19,80	15,16	9,96	19,92
248b_C	Bouwbl ok - 19 [5]	6,00	20,94	16,37	11,10	21,07
249a_A	Bouwbl ok - 18 [2]	2,00	20,87	16,21	11,03	20,98
249a_B	Bouwbl ok - 18 [2]	4,00	22,17	17,51	12,33	22,28
249a_C	Bouwbl ok - 18 [2]	6,00	23,38	18,77	13,53	23,50
250a_A	Bouwbl ok - 17 [2]	2,00	25,04	20,48	15,21	25,17
250a_B	Bouwbl ok - 17 [2]	4,00	25,55	20,95	15,71	25,67
250a_C	Bouwbl ok - 17 [2]	6,00	26,18	21,60	16,34	26,31
258a_A	Bouwbl ok - 7 [5]	2,00	28,29	23,16	18,46	28,33
258a_B	Bouwbl ok - 7 [5]	4,00	28,10	23,01	18,27	28,14
258a_C	Bouwbl ok - 7 [5]	6,00	28,26	23,25	18,42	28,31
258b_A	Bouwbl ok - 7 [2]	2,00	25,89	21,02	16,05	25,97
258b_B	Bouwbl ok - 7 [2]	4,00	26,42	21,52	16,58	26,49
258b_C	Bouwbl ok - 7 [2]	6,00	27,00	22,14	17,16	27,08
258c_A	Bouwbl ok - 7 [6]	2,00	21,68	16,90	11,84	21,77
258c_B	Bouwbl ok - 7 [6]	4,00	23,14	18,36	13,30	23,23
258c_C	Bouwbl ok - 7 [6]	6,00	24,74	20,02	14,89	24,84
258d_A	Bouwbl ok - 7 [9]	2,00	16,18	11,39	6,34	16,27
258d_B	Bouwbl ok - 7 [9]	4,00	17,74	12,99	7,89	17,83
258d_C	Bouwbl ok - 7 [9]	6,00	19,14	14,48	9,30	19,25
259b_A	Bouwbl ok - 6 [4]	2,00	29,36	24,34	19,53	29,41
259b_B	Bouwbl ok - 6 [4]	4,00	29,41	24,33	19,58	29,45
259b_C	Bouwbl ok - 6 [4]	6,00	29,73	24,64	19,90	29,77
259c_A	Bouwbl ok - 6 [1]	2,00	29,06	24,04	19,23	29,11
259c_B	Bouwbl ok - 6 [1]	4,00	29,12	24,03	19,29	29,16
259c_C	Bouwbl ok - 6 [1]	6,00	29,33	24,22	19,49	29,37
259d_A	Bouwbl ok - 6 [5]	2,00	27,64	22,65	17,82	27,70
259d_B	Bouwbl ok - 6 [5]	4,00	27,78	22,71	17,95	27,83
259d_C	Bouwbl ok - 6 [5]	6,00	28,01	22,93	18,17	28,05
260b_A	Bouwbl ok - 5 [5]	2,00	30,74	25,92	20,91	30,83
260b_B	Bouwbl ok - 5 [5]	4,00	31,44	26,49	21,61	31,51
260b_C	Bouwbl ok - 5 [5]	6,00	32,22	27,19	22,38	32,27
261b_A	Bouwbl ok - 4 [3]	2,00	31,92	27,11	22,09	32,01
261b_B	Bouwbl ok - 4 [3]	4,00	32,91	27,99	23,08	32,98
261b_C	Bouwbl ok - 4 [3]	6,00	33,71	28,73	23,88	33,77
262b_A	Bouwbl ok - 3 [5]	2,00	33,07	28,28	23,24	33,16
262b_B	Bouwbl ok - 3 [5]	4,00	34,19	29,30	24,36	34,27
262b_C	Bouwbl ok - 3 [5]	6,00	35,17	30,25	25,35	35,24
263b_A	Bouwbl ok - 2 [3]	2,00	35,44	30,83	25,61	35,56
263b_B	Bouwbl ok - 2 [3]	4,00	36,53	31,83	26,70	36,64
263b_C	Bouwbl ok - 2 [3]	6,00	37,46	32,69	27,63	37,56
264a_A	Bouwbl ok - 1 [4]	2,00	40,71	36,34	30,87	40,87
264a_B	Bouwbl ok - 1 [4]	4,00	41,95	37,50	32,12	42,10
264a_C	Bouwbl ok - 1 [4]	6,00	42,72	38,22	32,88	42,86
264b_A	Bouwbl ok - 1 [5]	2,00	37,57	32,91	27,74	37,69
264b_B	Bouwbl ok - 1 [5]	4,00	38,86	34,11	29,03	38,96
264b_C	Bouwbl ok - 1 [5]	6,00	39,78	34,98	29,95	39,87

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Ontsluiting Plangebied - Planjaar 2024

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2024
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: Ontsluiting Plangebied
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
222a_A	Bouwbl ok - 44 [4]	2,00	38,10	33,28	26,22	37,59
222a_B	Bouwbl ok - 44 [4]	4,00	38,17	33,33	26,28	37,66
222a_C	Bouwbl ok - 44 [4]	6,00	38,01	33,14	26,10	37,49
222b_A	Bouwbl ok - 44 [3]	2,00	44,05	39,38	32,28	43,60
222b_B	Bouwbl ok - 44 [3]	4,00	44,13	39,44	32,35	43,67
222b_C	Bouwbl ok - 44 [3]	6,00	43,93	39,24	32,15	43,47
222c_A	Bouwbl ok - 44 [2]	2,00	39,56	34,97	27,85	39,14
222c_B	Bouwbl ok - 44 [2]	4,00	39,89	35,29	28,17	39,47
222c_C	Bouwbl ok - 44 [2]	6,00	39,93	35,31	28,20	39,50
223a_A	Bouwbl ok - 43 [4]	2,00	28,68	23,97	16,87	28,21
223a_B	Bouwbl ok - 43 [4]	4,00	29,87	25,10	18,02	29,38
223a_C	Bouwbl ok - 43 [4]	6,00	29,99	25,18	18,11	29,49
224a_A	Bouwbl ok - 42 [9]	2,00	37,23	32,64	25,51	36,81
224a_B	Bouwbl ok - 42 [9]	4,00	37,69	33,07	25,96	37,26
224a_C	Bouwbl ok - 42 [9]	6,00	37,79	33,16	26,04	37,35
224b_A	Bouwbl ok - 42 [6]	2,00	43,04	38,42	31,31	42,61
224b_B	Bouwbl ok - 42 [6]	4,00	43,32	38,69	31,58	42,89
224b_C	Bouwbl ok - 42 [6]	6,00	43,28	38,64	31,53	42,84
224c_A	Bouwbl ok - 42 [2]	2,00	43,19	38,59	31,47	42,77
224c_B	Bouwbl ok - 42 [2]	4,00	43,49	38,86	31,75	43,06
224c_C	Bouwbl ok - 42 [2]	6,00	43,44	38,80	31,69	43,00
224d_A	Bouwbl ok - 42 [5]	2,00	43,16	38,55	31,44	42,73
224d_B	Bouwbl ok - 42 [5]	4,00	43,48	38,86	31,74	43,05
224d_C	Bouwbl ok - 42 [5]	6,00	43,43	38,79	31,69	42,99
225a_A	Bouwbl ok - 41 [2]	2,00	41,50	36,89	29,78	41,07
225a_B	Bouwbl ok - 41 [2]	4,00	41,75	37,12	30,01	41,32
225a_C	Bouwbl ok - 41 [2]	6,00	41,66	37,03	29,92	41,23
225b_A	Bouwbl ok - 41 [1]	2,00	46,34	41,71	34,60	45,91
225b_B	Bouwbl ok - 41 [1]	4,00	46,32	41,69	34,58	45,89
225b_C	Bouwbl ok - 41 [1]	6,00	46,01	41,37	34,26	45,57
225c_A	Bouwbl ok - 41 [4]	2,00	40,65	36,06	28,93	40,23
225c_B	Bouwbl ok - 41 [4]	4,00	40,93	36,32	29,20	40,50
225c_C	Bouwbl ok - 41 [4]	6,00	40,87	36,26	29,14	40,44
225d_A	Bouwbl ok - 41 [3]	2,00	26,84	22,31	15,17	26,44
225d_B	Bouwbl ok - 41 [3]	4,00	28,17	23,62	16,48	27,76
225d_C	Bouwbl ok - 41 [3]	6,00	28,85	24,27	17,14	28,43
226a_A	Bouwbl ok - 39 [1]	2,00	40,89	36,20	29,18	40,47
226a_B	Bouwbl ok - 39 [1]	4,00	41,13	36,52	29,40	40,70
226a_C	Bouwbl ok - 39 [1]	6,00	41,03	36,42	29,30	40,60
226b_A	Bouwbl ok - 39 [4]	2,00	46,09	41,47	34,36	45,66
226b_B	Bouwbl ok - 39 [4]	4,00	46,11	41,48	34,37	45,68
226b_C	Bouwbl ok - 39 [4]	6,00	45,83	41,20	34,09	45,40
226c_A	Bouwbl ok - 39 [3]	2,00	40,48	35,89	28,77	40,06
226c_B	Bouwbl ok - 39 [3]	4,00	40,72	36,11	28,99	40,29
226c_C	Bouwbl ok - 39 [3]	6,00	40,66	36,04	28,92	40,23
226d_A	Bouwbl ok - 39 [2]	2,00	28,02	23,50	16,35	27,63
226d_B	Bouwbl ok - 39 [2]	4,00	29,29	24,74	17,60	28,88
226d_C	Bouwbl ok - 39 [2]	6,00	30,21	25,63	18,50	29,79
227a_A	Bouwbl ok - 38 [3]	2,00	40,12	35,53	28,40	39,70
227a_B	Bouwbl ok - 38 [3]	4,00	40,38	35,77	28,65	39,95
227a_C	Bouwbl ok - 38 [3]	6,00	40,29	35,67	28,55	39,86
227b_A	Bouwbl ok - 38 [2]	2,00	45,81	41,20	34,08	45,38
227b_B	Bouwbl ok - 38 [2]	4,00	45,78	41,16	34,04	45,35
227b_C	Bouwbl ok - 38 [2]	6,00	45,49	40,86	33,75	45,06
227c_A	Bouwbl ok - 38 [1]	2,00	42,14	37,54	30,42	41,72
227c_B	Bouwbl ok - 38 [1]	4,00	42,37	37,76	30,64	41,94
227c_C	Bouwbl ok - 38 [1]	6,00	42,29	37,67	30,56	41,86
227d_A	Bouwbl ok - 38 [4]	2,00	31,44	26,91	19,77	31,04
227d_B	Bouwbl ok - 38 [4]	4,00	32,87	28,31	21,18	32,46
227d_C	Bouwbl ok - 38 [4]	6,00	33,37	28,79	21,66	32,95
230a_A	Bouwbl ok - 36 [2]	2,00	35,22	30,67	23,53	34,81
230a_B	Bouwbl ok - 36 [2]	4,00	36,19	31,61	24,49	35,78
230a_C	Bouwbl ok - 36 [2]	6,00	36,35	31,77	24,64	35,93
230b_A	Bouwbl ok - 36 [1]	2,00	43,11	38,51	31,39	42,69
230b_B	Bouwbl ok - 36 [1]	4,00	43,36	38,74	31,63	42,93
230b_C	Bouwbl ok - 36 [1]	6,00	43,27	38,64	31,53	42,84
230c_A	Bouwbl ok - 36 [4]	2,00	44,98	40,36	33,25	44,55
230c_B	Bouwbl ok - 36 [4]	4,00	45,09	40,46	33,35	44,66
230c_C	Bouwbl ok - 36 [4]	6,00	44,92	40,29	33,18	44,49
230d_A	Bouwbl ok - 36 [3]	2,00	39,89	35,30	28,18	39,47
230d_B	Bouwbl ok - 36 [3]	4,00	40,36	35,76	28,63	39,93
230d_C	Bouwbl ok - 36 [3]	6,00	40,45	35,84	28,72	40,02
234b_A	Bouwbl ok - 32 [4]	2,00	46,39	41,77	34,66	45,96
234b_B	Bouwbl ok - 32 [4]	4,00	46,45	41,82	34,71	46,02
234b_C	Bouwbl ok - 32 [4]	6,00	46,19	41,56	34,45	45,76
235b_A	Bouwbl ok - 31 [4]	2,00	47,64	43,03	35,91	47,21
235b_B	Bouwbl ok - 31 [4]	4,00	47,63	43,00	35,89	47,20
235b_C	Bouwbl ok - 31 [4]	6,00	47,35	42,72	35,60	46,91
238b_A	Bouwbl ok - 28 [10]	2,00	44,82	40,21	33,09	44,39
238b_B	Bouwbl ok - 28 [10]	4,00	45,05	40,43	33,32	44,62
238b_C	Bouwbl ok - 28 [10]	6,00	45,09	40,46	33,35	44,66
238c_A	Bouwbl ok - 28 [9]	2,00	41,87	37,27	30,15	41,45
238c_B	Bouwbl ok - 28 [9]	4,00	42,31	37,71	30,59	41,89
238c_C	Bouwbl ok - 28 [9]	6,00	42,42	37,80	30,68	41,99
239b_A	Bouwbl ok - 27 [4]	2,00	46,03	41,43	34,31	45,61
239b_B	Bouwbl ok - 27 [4]	4,00	46,20	41,58	34,46	45,77
239b_C	Bouwbl ok - 27 [4]	6,00	46,04	41,42	34,31	45,61
240a_A	Bouwbl ok - 26 [2]	2,00	40,79	36,21	29,08	40,37
240a_B	Bouwbl ok - 26 [2]	4,00	41,20	36,60	29,48	40,78
240a_C	Bouwbl ok - 26 [2]	6,00	41,25	36,64	29,52	40,82

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Ontsluiting Plangebied - Planjaar 2024

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2024
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: Ontsluiting Plangebied
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
240b_A	Bouwbl ok - 26 [1]	2,00	46,79	42,18	35,07	46,36
240b_B	Bouwbl ok - 26 [1]	4,00	46,86	42,24	35,13	46,43
240b_C	Bouwbl ok - 26 [1]	6,00	46,67	42,04	34,93	46,24
241b_A	Bouwbl ok - 25 [2]	2,00	47,10	42,50	35,38	46,68
241b_B	Bouwbl ok - 25 [2]	4,00	47,17	42,56	35,44	46,74
241b_C	Bouwbl ok - 25 [2]	6,00	46,97	42,35	35,23	46,54
242b_A	Bouwbl ok - 24 [1]	2,00	47,27	42,66	35,54	46,84
242b_B	Bouwbl ok - 24 [1]	4,00	47,37	42,75	35,64	46,94
242b_C	Bouwbl ok - 24 [1]	6,00	47,17	42,54	35,43	46,74
243b_A	Bouwbl ok - 23 [1]	2,00	47,49	42,87	35,76	47,06
243b_B	Bouwbl ok - 23 [1]	4,00	47,59	42,97	35,85	47,16
243b_C	Bouwbl ok - 23 [1]	6,00	47,36	42,73	35,62	46,93
244b_A	Bouwbl ok - 22 [1]	2,00	47,49	42,88	35,76	47,06
244b_B	Bouwbl ok - 22 [1]	4,00	47,53	42,91	35,79	47,10
244b_C	Bouwbl ok - 22 [1]	6,00	47,28	42,65	35,54	46,85
245d_A	Bouwbl ok - 21 [11]	2,00	40,65	36,08	28,95	40,24
245d_B	Bouwbl ok - 21 [11]	4,00	41,04	36,45	29,32	40,62
245d_C	Bouwbl ok - 21 [11]	6,00	41,00	36,40	29,28	40,58
245e_A	Bouwbl ok - 21 [8]	2,00	47,40	42,80	35,68	46,98
245e_B	Bouwbl ok - 21 [8]	4,00	47,46	42,85	35,73	47,03
245e_C	Bouwbl ok - 21 [8]	6,00	47,19	42,56	35,45	46,76
245f_A	Bouwbl ok - 21 [5]	2,00	46,86	42,27	35,14	46,44
245f_B	Bouwbl ok - 21 [5]	4,00	47,00	42,40	35,27	46,57
245f_C	Bouwbl ok - 21 [5]	6,00	46,79	42,17	35,05	46,36
246e_A	Bouwbl ok - 20 [7]	2,00	46,98	42,38	35,26	46,56
246e_B	Bouwbl ok - 20 [7]	4,00	47,07	42,45	35,34	46,64
246e_C	Bouwbl ok - 20 [7]	6,00	46,82	42,21	35,09	46,39
246f_A	Bouwbl ok - 20 [6]	2,00	47,92	43,31	36,19	47,49
246f_B	Bouwbl ok - 20 [6]	4,00	47,90	43,28	36,16	47,47
246f_C	Bouwbl ok - 20 [6]	6,00	47,55	42,93	35,81	47,12
248a_A	Bouwbl ok - 19 [2]	2,00	47,49	42,88	35,76	47,06
248a_B	Bouwbl ok - 19 [2]	4,00	47,37	42,75	35,64	46,94
248a_C	Bouwbl ok - 19 [2]	6,00	46,96	42,34	35,23	46,53
248b_A	Bouwbl ok - 19 [5]	2,00	43,07	38,49	31,36	42,65
248b_B	Bouwbl ok - 19 [5]	4,00	43,32	38,72	31,60	42,90
248b_C	Bouwbl ok - 19 [5]	6,00	43,25	38,64	31,52	42,82
249a_A	Bouwbl ok - 18 [2]	2,00	45,71	41,12	33,99	45,29
249a_B	Bouwbl ok - 18 [2]	4,00	45,81	41,21	34,09	45,39
249a_C	Bouwbl ok - 18 [2]	6,00	45,59	40,97	33,86	45,16
250a_A	Bouwbl ok - 17 [2]	2,00	45,33	40,74	33,62	44,91
250a_B	Bouwbl ok - 17 [2]	4,00	45,40	40,78	33,67	44,97
250a_C	Bouwbl ok - 17 [2]	6,00	45,11	40,49	33,38	44,68
258a_A	Bouwbl ok - 7 [5]	2,00	42,22	37,58	30,47	41,78
258a_B	Bouwbl ok - 7 [5]	4,00	42,79	38,14	31,04	42,35
258a_C	Bouwbl ok - 7 [5]	6,00	42,89	38,24	31,14	42,45
258b_A	Bouwbl ok - 7 [2]	2,00	43,43	38,79	31,69	42,99
258b_B	Bouwbl ok - 7 [2]	4,00	43,83	39,20	32,09	43,40
258b_C	Bouwbl ok - 7 [2]	6,00	43,87	39,23	32,12	43,43
258c_A	Bouwbl ok - 7 [6]	2,00	44,58	39,94	32,84	44,14
258c_B	Bouwbl ok - 7 [6]	4,00	44,80	40,16	33,05	44,36
258c_C	Bouwbl ok - 7 [6]	6,00	44,75	40,11	33,00	44,31
258d_A	Bouwbl ok - 7 [9]	2,00	39,72	35,11	28,00	39,29
258d_B	Bouwbl ok - 7 [9]	4,00	39,97	35,36	28,24	39,54
258d_C	Bouwbl ok - 7 [9]	6,00	39,93	35,31	28,20	39,50
259b_A	Bouwbl ok - 6 [4]	2,00	45,31	40,67	33,56	44,87
259b_B	Bouwbl ok - 6 [4]	4,00	45,45	40,80	33,70	45,01
259b_C	Bouwbl ok - 6 [4]	6,00	45,35	40,70	33,60	44,91
259c_A	Bouwbl ok - 6 [1]	2,00	43,97	39,32	32,22	43,53
259c_B	Bouwbl ok - 6 [1]	4,00	44,28	39,64	32,53	43,84
259c_C	Bouwbl ok - 6 [1]	6,00	44,33	39,68	32,58	43,89
259d_A	Bouwbl ok - 6 [5]	2,00	42,66	38,02	30,91	42,22
259d_B	Bouwbl ok - 6 [5]	4,00	43,19	38,55	31,44	42,75
259d_C	Bouwbl ok - 6 [5]	6,00	43,36	38,71	31,61	42,92
260b_A	Bouwbl ok - 5 [5]	2,00	45,67	41,06	33,94	45,24
260b_B	Bouwbl ok - 5 [5]	4,00	45,73	41,10	33,99	45,30
260b_C	Bouwbl ok - 5 [5]	6,00	45,48	40,86	33,74	45,05
261b_A	Bouwbl ok - 4 [3]	2,00	45,82	41,21	34,10	45,39
261b_B	Bouwbl ok - 4 [3]	4,00	45,84	41,22	34,11	45,41
261b_C	Bouwbl ok - 4 [3]	6,00	45,55	40,93	33,81	45,12
262b_A	Bouwbl ok - 3 [5]	2,00	45,52	40,91	33,79	45,09
262b_B	Bouwbl ok - 3 [5]	4,00	45,57	40,94	33,83	45,14
262b_C	Bouwbl ok - 3 [5]	6,00	45,31	40,68	33,57	44,88
263b_A	Bouwbl ok - 2 [3]	2,00	45,39	40,78	33,67	44,96
263b_B	Bouwbl ok - 2 [3]	4,00	45,47	40,85	33,73	45,04
263b_C	Bouwbl ok - 2 [3]	6,00	45,21	40,59	33,47	44,78
264a_A	Bouwbl ok - 1 [4]	2,00	39,28	34,69	27,57	38,86
264a_B	Bouwbl ok - 1 [4]	4,00	39,62	35,01	27,89	39,19
264a_C	Bouwbl ok - 1 [4]	6,00	39,54	34,91	27,80	39,11
264b_A	Bouwbl ok - 1 [5]	2,00	45,29	40,69	33,57	44,87
264b_B	Bouwbl ok - 1 [5]	4,00	45,38	40,76	33,65	44,95
264b_C	Bouwbl ok - 1 [5]	6,00	45,11	40,48	33,37	44,68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3.2: Resultaten wegverkeerslawaaï – bestaande woningen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Noordelijke kruispunt - Huidige situatie 2013

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2013
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
014a_A	Vrouwenweg 27 [4]	2,00	54,21	50,32	44,36	54,46
014a_B	Vrouwenweg 27 [4]	4,00	54,24	50,34	44,40	54,50
014a_C	Vrouwenweg 27 [4]	6,00	54,01	50,10	44,17	54,26
014b_A	Vrouwenweg 27 [1]	2,00	48,80	44,97	38,96	49,07
014b_B	Vrouwenweg 27 [1]	4,00	49,05	45,22	39,21	49,32
014b_C	Vrouwenweg 27 [1]	6,00	49,02	45,18	39,19	49,29
014c_A	Vrouwenweg 27 [2]	2,00	40,27	36,41	30,43	40,53
014c_B	Vrouwenweg 27 [2]	4,00	41,39	37,52	31,53	41,64
014c_C	Vrouwenweg 27 [2]	6,00	41,71	37,82	31,84	41,96
021_A	Vrouwenweg 27a [5]	2,00	52,81	49,01	42,97	53,09
021_B	Vrouwenweg 27a [5]	4,00	53,06	49,28	43,24	53,35
021_C	Vrouwenweg 27a [5]	6,00	53,05	49,29	43,25	53,35
022a_A	Vrouwenweg 10 [1]	2,00	48,23	44,70	38,49	48,60
022a_B	Vrouwenweg 10 [1]	4,00	48,88	45,36	39,13	49,24
022a_C	Vrouwenweg 10 [1]	6,00	49,17	45,68	39,44	49,55
022b_A	Vrouwenweg 10 [2]	2,00	52,16	48,35	42,32	52,43
022b_B	Vrouwenweg 10 [2]	4,00	52,45	48,62	42,61	52,72
022b_C	Vrouwenweg 10 [2]	6,00	52,45	48,63	42,61	52,72
022c_A	Vrouwenweg 10 [3]	2,00	46,96	43,09	37,10	47,21
022c_B	Vrouwenweg 10 [3]	4,00	47,44	43,53	37,57	47,68
022c_C	Vrouwenweg 10 [3]	6,00	47,50	43,60	37,64	47,75

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.30

21-10-2013 9:27:17

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Noordelijk kruispunt - Planjaar 2024

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2024
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
014a_A	Vrouwenweg 27 [4]	2,00	52,13	47,55	42,27	52,25
014a_B	Vrouwenweg 27 [4]	4,00	52,28	47,69	42,44	52,40
014a_C	Vrouwenweg 27 [4]	6,00	52,14	47,52	42,29	52,26
014b_A	Vrouwenweg 27 [1]	2,00	48,50	43,84	38,44	48,54
014b_B	Vrouwenweg 27 [1]	4,00	48,87	44,17	38,80	48,90
014b_C	Vrouwenweg 27 [1]	6,00	48,92	44,21	38,87	48,95
014c_A	Vrouwenweg 27 [2]	2,00	41,35	37,04	30,97	41,35
014c_B	Vrouwenweg 27 [2]	4,00	42,36	38,02	32,02	42,37
014c_C	Vrouwenweg 27 [2]	6,00	42,77	38,42	32,46	42,79
021_A	Vrouwenweg 27a [5]	2,00	49,56	45,30	39,80	49,77
021_B	Vrouwenweg 27a [5]	4,00	49,93	45,66	40,16	50,14
021_C	Vrouwenweg 27a [5]	6,00	50,02	45,77	40,25	50,23
022a_A	Vrouwenweg 10 [1]	2,00	45,31	41,52	35,63	45,64
022a_B	Vrouwenweg 10 [1]	4,00	46,03	42,25	36,35	46,36
022a_C	Vrouwenweg 10 [1]	6,00	46,48	42,77	36,83	46,84
022b_A	Vrouwenweg 10 [2]	2,00	48,96	44,56	39,11	49,12
022b_B	Vrouwenweg 10 [2]	4,00	49,38	44,96	39,53	49,53
022b_C	Vrouwenweg 10 [2]	6,00	49,51	45,08	39,65	49,66
022c_A	Vrouwenweg 10 [3]	2,00	44,21	39,76	34,36	44,36
022c_B	Vrouwenweg 10 [3]	4,00	44,88	40,38	35,04	45,02
022c_C	Vrouwenweg 10 [3]	6,00	45,12	40,58	35,26	45,25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.30

21-10-2013 9:28:40

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
 Resultaten Zuidelijk kruispunt - Huidige situatie 2013

Rapport: Resultaten tabel
 Model: Wegverkeerslawaai - 2013
 LAeq totaal resultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
186_A	Westerveenstraat 61 [1]	2,00	45,79	41,18	34,08	45,37
186_B	Westerveenstraat 61 [1]	4,00	45,82	41,21	34,10	45,39
186_C	Westerveenstraat 61 [1]	6,00	45,60	40,97	33,86	45,17
187a_A	Zonnehof 1 [1]	2,00	44,34	39,76	32,65	43,93
187a_B	Zonnehof 1 [1]	4,00	44,48	39,88	32,78	44,06
187a_C	Zonnehof 1 [1]	6,00	44,36	39,76	32,68	43,95
187b_A	Zonnehof 1 [2]	2,00	39,81	35,26	28,18	39,42
187b_B	Zonnehof 1 [2]	4,00	40,48	35,90	28,83	40,08
187b_C	Zonnehof 1 [2]	6,00	40,76	36,17	29,13	40,36
188a_A	Winkelmanstraat 2 [1]	2,00	46,21	41,58	34,49	45,78
188a_B	Winkelmanstraat 2 [1]	4,00	46,40	41,78	34,67	45,97
188a_C	Winkelmanstraat 2 [1]	6,00	46,26	41,61	34,52	45,82
188b_A	Winkelmanstraat 2 [2]	2,00	41,22	36,62	29,53	40,80
188b_B	Winkelmanstraat 2 [2]	4,00	41,52	36,91	29,83	41,10
188b_C	Winkelmanstraat 2 [2]	6,00	41,52	36,93	29,85	41,11
188c_A	Winkelmanstraat 2 [3]	2,00	22,97	18,62	12,52	22,94
188c_B	Winkelmanstraat 2 [3]	4,00	25,53	21,34	15,19	25,57
188c_C	Winkelmanstraat 2 [3]	6,00	28,39	24,48	18,25	28,55
189_A	Winkelmanstraat 4 [3]	2,00	45,77	41,15	34,05	45,34
189_B	Winkelmanstraat 4 [3]	4,00	46,02	41,41	34,31	45,60
189_C	Winkelmanstraat 4 [3]	6,00	45,95	41,30	34,23	45,52
190a_A	Winkelmanstraat 6 [1]	2,00	44,21	39,59	32,49	43,78
190a_B	Winkelmanstraat 6 [1]	4,00	44,70	40,05	32,97	44,26
190a_C	Winkelmanstraat 6 [1]	6,00	44,83	40,16	33,09	44,39
190b_A	Winkelmanstraat 6 [2]	2,00	38,94	34,35	27,26	38,53
190b_B	Winkelmanstraat 6 [2]	4,00	39,65	35,03	27,98	39,23
190b_C	Winkelmanstraat 6 [2]	6,00	39,97	35,36	28,32	39,56
191_A	Winkelmanstraat 8 [3]	2,00	44,28	39,64	32,54	43,84
191_B	Winkelmanstraat 8 [3]	4,00	44,80	40,14	33,05	44,36
191_C	Winkelmanstraat 8 [3]	6,00	44,94	40,26	33,20	44,50
192a_A	Zonnehof 25 [2]	2,00	44,90	40,26	33,16	44,46
192a_B	Zonnehof 25 [2]	4,00	45,22	40,55	33,47	44,77
192a_C	Zonnehof 25 [2]	6,00	45,19	40,53	33,44	44,75
192b_A	Zonnehof 25 [1]	2,00	38,52	33,98	26,85	38,12
192b_B	Zonnehof 25 [1]	4,00	39,18	34,60	27,51	38,77
192b_C	Zonnehof 25 [1]	6,00	39,29	34,72	27,65	38,89

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek Nijkerkerveen
Resultaten Zuidelijk kruispunt - Planjaar 2024

Rapport: Resultaten tabel
Model: Wegverkeerslawaai - 2024
LAgq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
186_A	Westerveenstraat 61 [1]	2,00	48,69	44,08	36,96	48,26
186_B	Westerveenstraat 61 [1]	4,00	48,75	44,12	37,01	48,32
186_C	Westerveenstraat 61 [1]	6,00	48,53	43,89	36,79	48,09
187a_A	Zonnehof 1 [1]	2,00	47,81	43,17	36,07	47,37
187a_B	Zonnehof 1 [1]	4,00	48,00	43,35	36,26	47,56
187a_C	Zonnehof 1 [1]	6,00	47,90	43,24	36,15	47,46
187b_A	Zonnehof 1 [2]	2,00	43,87	39,20	32,10	43,42
187b_B	Zonnehof 1 [2]	4,00	44,48	39,79	32,71	44,03
187b_C	Zonnehof 1 [2]	6,00	44,70	40,00	32,95	44,25
188a_A	Winkelmanstraat 2 [1]	2,00	48,47	43,82	36,71	48,03
188a_B	Winkelmanstraat 2 [1]	4,00	48,69	44,02	36,95	48,25
188a_C	Winkelmanstraat 2 [1]	6,00	48,58	43,89	36,81	48,13
188b_A	Winkelmanstraat 2 [2]	2,00	44,17	39,52	32,43	43,73
188b_B	Winkelmanstraat 2 [2]	4,00	44,59	39,93	32,84	44,15
188b_C	Winkelmanstraat 2 [2]	6,00	44,64	39,96	32,88	44,19
188c_A	Winkelmanstraat 2 [3]	2,00	29,08	24,53	17,75	28,77
188c_B	Winkelmanstraat 2 [3]	4,00	31,02	26,49	19,76	30,73
188c_C	Winkelmanstraat 2 [3]	6,00	32,54	28,17	21,49	32,34
189_A	Winkelmanstraat 4 [3]	2,00	47,87	43,24	36,14	47,44
189_B	Winkelmanstraat 4 [3]	4,00	48,21	43,57	36,45	47,77
189_C	Winkelmanstraat 4 [3]	6,00	48,16	43,48	36,38	47,71
190a_A	Winkelmanstraat 6 [1]	2,00	46,18	41,56	34,44	45,75
190a_B	Winkelmanstraat 6 [1]	4,00	46,71	42,06	34,95	46,27
190a_C	Winkelmanstraat 6 [1]	6,00	46,83	42,16	35,07	46,38
190b_A	Winkelmanstraat 6 [2]	2,00	40,76	36,16	29,07	40,34
190b_B	Winkelmanstraat 6 [2]	4,00	41,48	36,84	29,77	41,05
190b_C	Winkelmanstraat 6 [2]	6,00	41,80	37,16	30,11	41,38
191_A	Winkelmanstraat 8 [3]	2,00	46,21	41,57	34,46	45,77
191_B	Winkelmanstraat 8 [3]	4,00	46,75	42,07	35,01	46,31
191_C	Winkelmanstraat 8 [3]	6,00	46,90	42,21	35,16	46,45
192a_A	Zonnehof 25 [2]	2,00	46,91	42,28	35,16	46,47
192a_B	Zonnehof 25 [2]	4,00	47,30	42,61	35,52	46,84
192a_C	Zonnehof 25 [2]	6,00	47,29	42,61	35,53	46,84
192b_A	Zonnehof 25 [1]	2,00	41,28	36,70	29,58	40,87
192b_B	Zonnehof 25 [1]	4,00	42,11	37,49	30,39	41,68
192b_C	Zonnehof 25 [1]	6,00	42,32	37,68	30,61	41,89

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geometrie V2.30

21-10-2013 9:29:22