



Gouda

Voormalig weeshuiscomplex

Bijlage onderzoek wegverkeerslawaaï



Rho

**—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Gouda

Weeshuiscomplex

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:
20171270

projectleider:
M.F. Bleeker Msc

auteur(s):
ing. R. Meijs

planstatus

datum:
07-03-2018

opdrachtgever:
White House Development b.v.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Resultaten onderzoeken	11
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	11
4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet-gezoneerde wegen	12
4.3. Cumulatie	14
4.4. Maatregelenonderzoek	15
5. Conclusie	17

Bijlagen:

1	Verkeersgegevens
2	Invoergegevens
3	Rekenresultaten gezoneerde wegen
4	Rekenresultaten niet-gezoneerde wegen
5	Gecumuleerde geluidbelasting

Het plangebied bestaat uit het voormalige weeshuiscomplex aan de Spieringstraat in Gouda. Het voornemen bestaat uit de transformatie van het gebouw met bestemmingen voor wonen, een hotel, horecafaciliteiten en culturele – en publieksgerichte dienstverlenende functies.

Woningen zijn geluidgevoelige functies waarvoor het akoestisch klimaat aannemelijk dient worden gemaakt. Akoestisch onderzoek is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk indien de woningen zijn gelegen binnen de geluidzone van gezoneerde wegen. Wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of hoger zijn gezoneerd. Het plangebied met de nieuwe woningen is gelegen in de geluidzone van de Fluwelensingel.

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening bepaald of ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg, Jeruzalemstraat en Spieringstraat (30 km/u wegen) sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De directe omgeving van de ontwikkeling is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Plangebied met de directe omgeving

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het onderzoek beschreven. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidzone wegen

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/u wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

De breedte van de geluidzone wordt hierbij gemeten vanaf de kant van de weg (aan weerszijden van de weg).

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

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

Dosismaat L_{den}

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidwaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 Rmg 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

De toegestane aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is op alle genoemde geluidbelastingen toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied.

Voorliggende ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt in Gouda, hiervoor geldt een binnenstedelijke ligging. Voor nieuwe woningen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De ontwikkeling betreft een transformatie van het huidige weeshuiscomplex. Voor de geluidbelasting op vervangende nieuwbouw geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB. De grenswaarden zijn opgenomen in tabel 2.2.

Wegen zonder wettelijke geluidzone

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

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 68 dB als maximaal aanvaardbare waarde. In voorliggende situatie geldt ten gevolge van het verkeer op de interne wegen een richtwaarde van 48 dB en uiterste grenswaarde van 68 dB.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden

Gezoneerde wegen	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Fluwelensingel	48 dB	68 dB
Niet gezoneerde wegen	richtwaarde	maximaal aanvaardbare waarde
Groeneweg	48 dB	68 dB
Jeruzalemstraat	48 dB	68 dB
Spieringstraat	48 dB	68 dB

3. Berekeningsuitgangspunten

7

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.30 van DGMR.

De geluidbelasting als gevolg van verkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en (spoor)weg (geluidafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de (spoor)weg (geluidoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

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

In het akoestisch onderzoek is voor de gezoneerde wegen gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het Regionale Verkeers- en Milieumodel Midden-Holland (RVMH), welke zijn aangeleverd door de omgevingsdienst Midden-Holland. De verkeersgegevens zijn van het jaar 2027 en doorberekend naar de planhorizon, 10 jaar na planvoornemen. Met een autonoom groeipercentage van 1% per jaar zijn de intensiteiten doorgerekend naar het jaar 2028. De verkeersintensiteiten zijn opgenomen in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten (mvt/weekdagemaal)

Wegen	Weekdag 2027	Weekdag 2028*
Fluwelensingel (ten noorden van de Doelenstraat)	6.850	6.900
Fluwelensingel (ten zuiden van de Doelenstraat)	7.650	7.750
Groeneweg	400	400
Jeruzalemstraat	400	400
Spieringstraat	400	400

* afgerond op 50-tallen

Voertuigcategorieën

De voertuig- en etmaalverdelingen van de bronnen zijn aangeleverd door de omgevingsdienst Midden-Holland en zijn afkomstig van het RVMH. De gehanteerde verdelingen zijn opgenomen in bijlage 1.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is over het algemeen de wettelijke toegestane rijsnelheid. In tabel 3.2 zijn de gehanteerde snelheden voor de wegen in het model weergegeven.

Tabel 3.2 Maximum snelheden

Gezoneerde wegen	Snelheid
Fluwelensingel	50
Niet gezoneerde wegen	
Groeneweg	30
Jeruzalemstraat	30
Spieringstraat	30

Type wegdek

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

De verharding van de Fluwelensingel bestaat uit dicht asfaltbeton, de overige 30 km/u wegen bestaan uit elementenverharding in keperverband.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de ingevoerde verkeersgegevens.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit kadastrale kaarten, luchtfoto's en google streetview.

In verband met het stedelijke karakter van het onderzoeksgebied is de ondergrond van het rekenmodel standaard op een hard, reflecterend bodemgebied ($B_f=0$) gezet en is onder absorberende bodem een zachte ondergrond ($B_f=1$) gemodelleerd, zoals vereist in het Reken- en meetvoorschrift.

Rijlijnen

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

Toetspunten

De toetshoogten zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidgevoelige objecten. Uit de weergave van het stedenbouwkundig ontwerp is op te maken dat de verdiepingen bestaan uit verschillende hoogten. De appartementen zijn circa 3 meter hoog. Toetspunten zijn gesitueerd op +1,5 meter hoogte van iedere verdiepingsvloer.

Daarnaast wordt de mogelijkheid open gehouden om in een nader te bepalen deel een woning te realiseren. Om deze reden zijn op iedere gevel van het gebouw toetspunten geplaatst.

De toetspunten op de woningen zijn gesitueerd in het noordelijk deel (W-N) en in het zuidelijk deel (W-Z). Op de maatschappelijke bestemming zijn toetspunten in het noordelijk deel (M-N) en zuidelijk deel (M-Z) gesitueerd op de gevels. Een overzicht van de toetspunten (naam en ligging) is opgenomen in bijlage 2.

Sectorhoek en reflecties

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

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de voornaamste invoergegevens. In figuur 3.1 is een weergave van de modellering weergegeven.



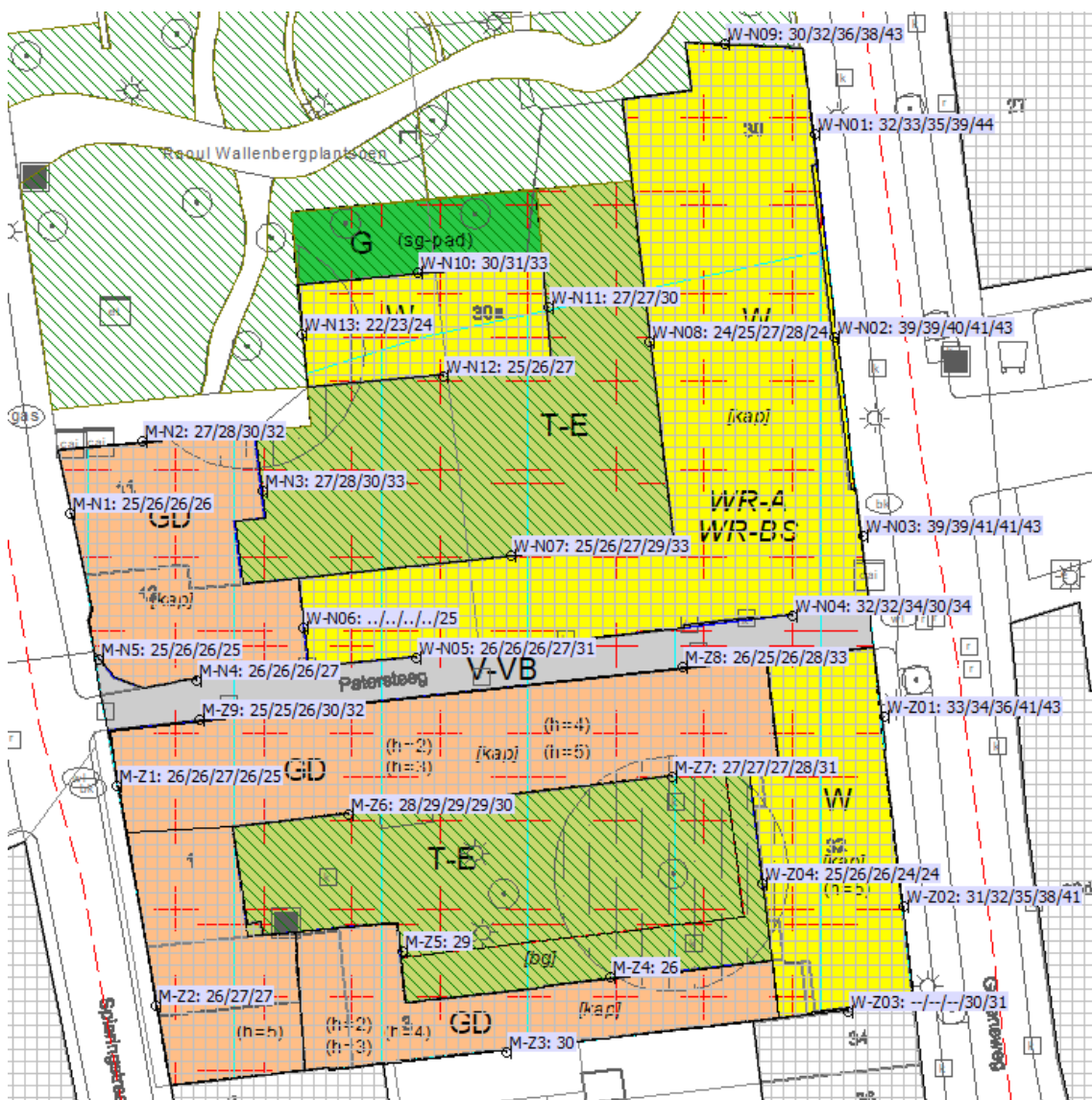
Figuur 3.1 Overzicht modellering

In het volgende hoofdstuk wordt de geluidbelasting op basis van bovenstaande uitgangspunten berekend.

4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezonde wegen

Fluwelensingel

De geluidbelasting op de woningen bedraagt ten hoogste 44 dB ten gevolge van het verkeer op de Fluwelensingel. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden, zie figuur 4.1. Ook op de maatschappelijke bestemmingen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.



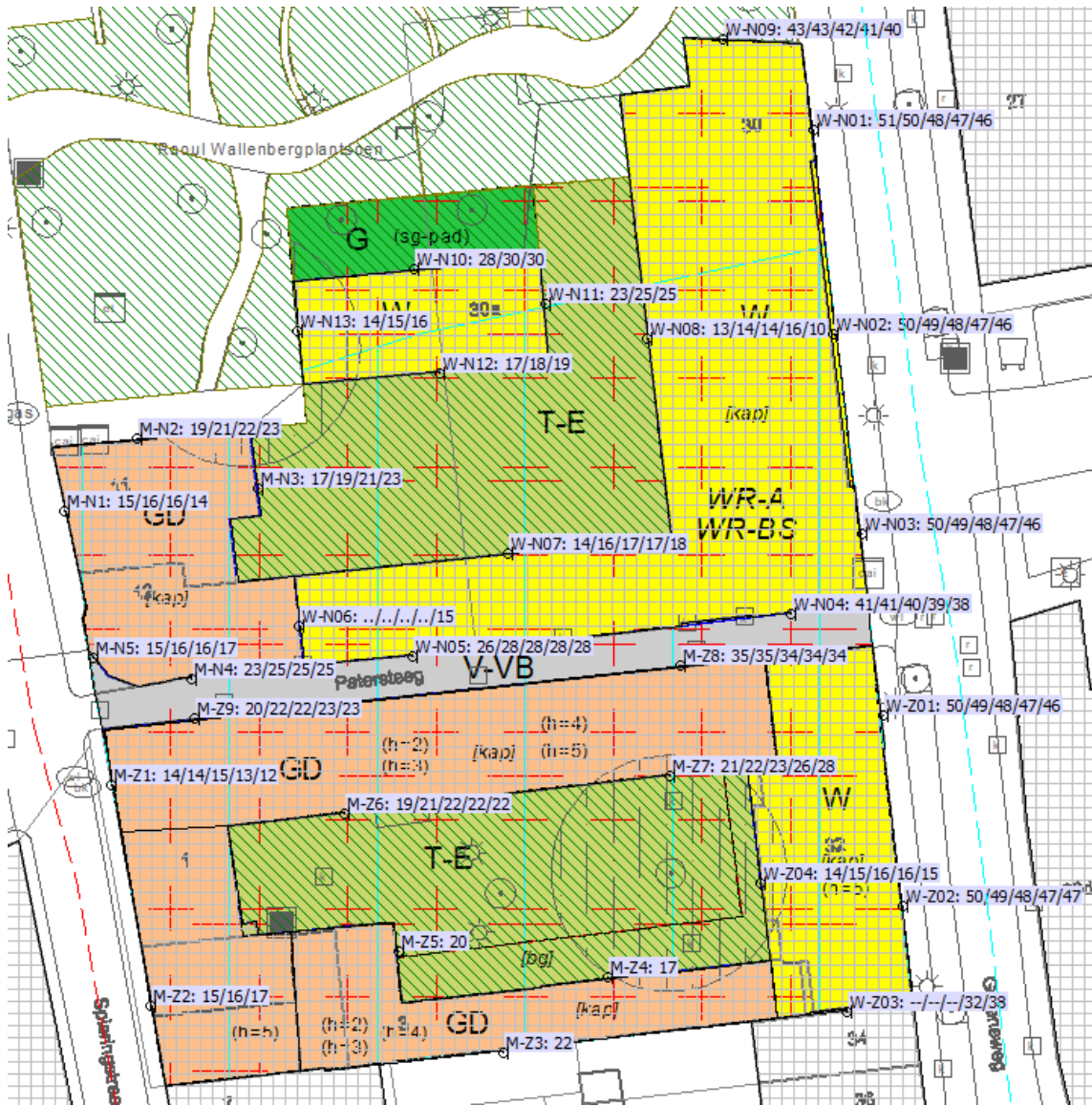
Figuur 4.1 Geluidbelasting ten gevolge van de Fluwelensingel, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

De geluidbelasting van de gezonde wegen is per toetspunt opgenomen in bijlage 3.

4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet-gezoneerde wegen

Groeneweg

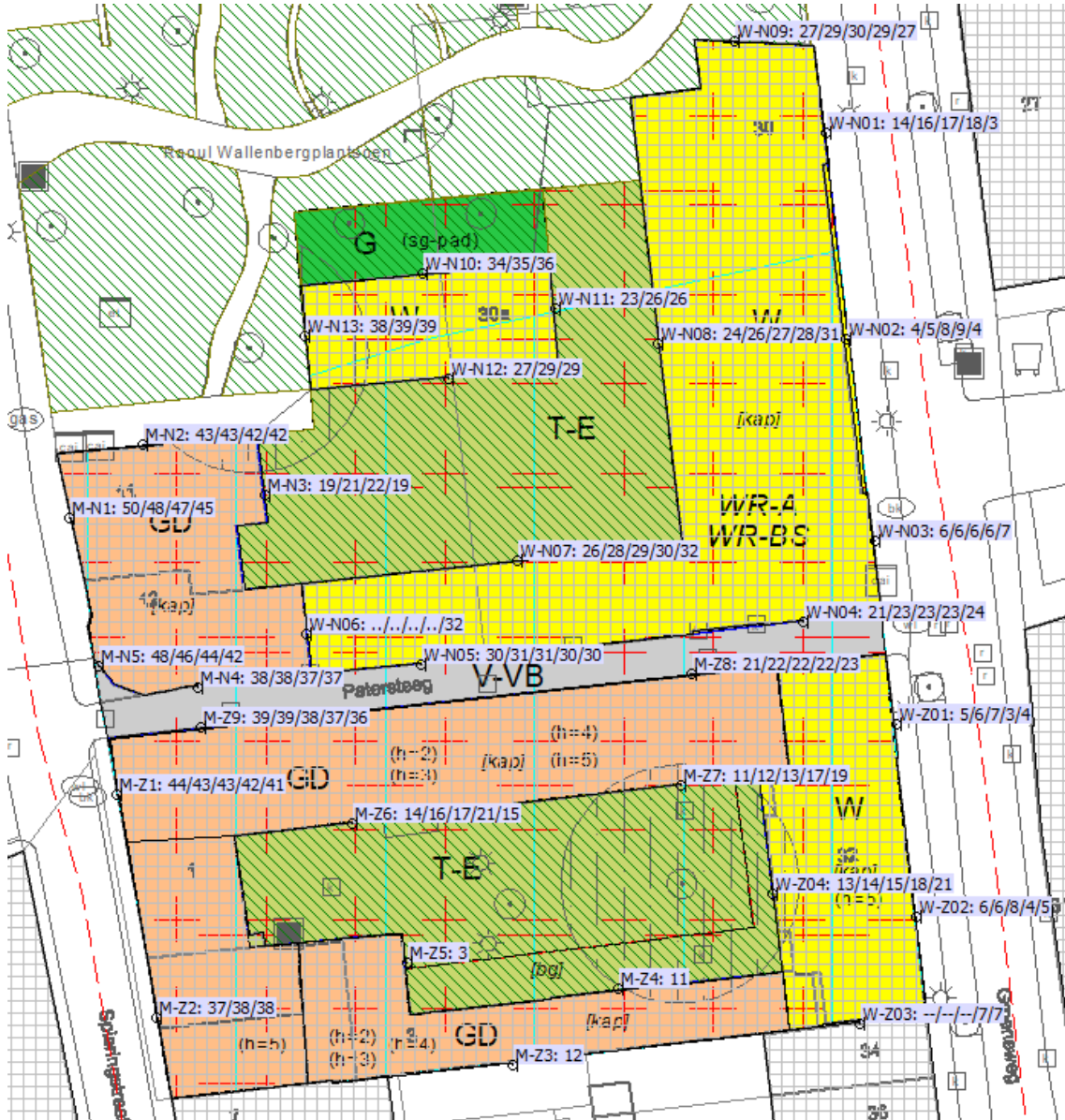
De geluidbelasting op de woningen ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg bedraagt ten hoogste 51 dB. De richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB niet, zie figuur 4.2. De richtwaarde op de maatschappelijke bestemmingen wordt niet overschreden.



Figuur 4.2 Geluidbelasting ten gevolge van de Groeneweg, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Jeruzalemstraat

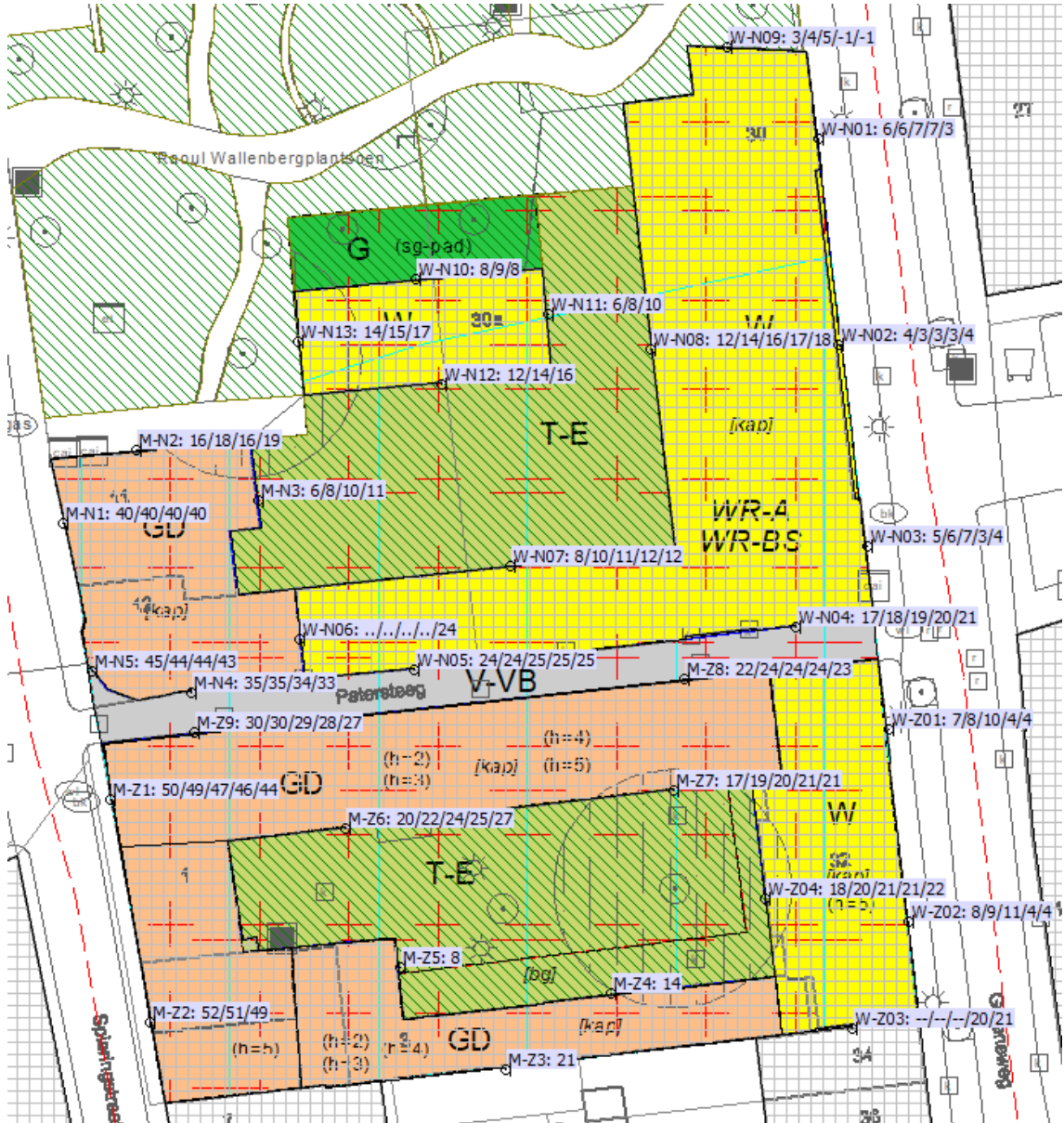
De geluidbelasting op de woningen bedraagt ten hoogste 39 dB ten gevolge van het verkeer op de Jeruzalemstraat. De richtwaarde van 48 dB wordt hier niet overschreden. De geluidbelasting op de maatschappelijke bestemmingen bedraagt ten hoogste 50 dB, waarbij de richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, d maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB echter niet, zie figuur 4.3.



Figuur 4.3 Geluidbelasting ten gevolge van de Jeruzalemstraat, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Spieringstraat

De geluidbelasting op de woningen bedraagt ten hoogste 26 dB ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat. De geluidbelasting op de maatschappelijke bestemmingen bedraagt ten hoogste 52 dB, de richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB niet. De geluidbelasting is weergegeven in figuur 4.4.



Figuur 4.4 Geluidbelasting ten gevolge van de Spieringstraat, inclusief aftrek artikel 110g Wgh

De geluidbelasting van de niet-gezoneerde wegen is per toetspunt opgenomen in bijlage 3.

4.3. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen, indien ten gevolge van meer dan één bron een hogere waarde is berekend. In voorliggende situatie is geen sprake van een overschrijding ten gevolge van een gezoneerde weg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de niet-gezoneerde wegen gecumuleerd. De correcties uit artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 zijn hier niet van toepassing.

De gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek artikel 110g van de Wgh bedraagt ten hoogste 52 dB. De hoogste geluidbelasting van één enkele bron bedraagt tevens 52 dB, berekent ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat. Er is dus geen sprake van een significante toename van 1,5 dB of meer door de gecumuleerde geluidbelasting.

In bijlage 5 zijn de rekenresultaten van de cumulatieberekening voor wegverkeerslawaaï opgenomen. Hierbij is geen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh toegepast.

4.4. Maatregelenonderzoek

De richtwaarde van 48 dB wordt op het plangebied wordt overschreden ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg, Jeruzalemstraat en Spieringstraat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn reducerende maatregelen ten gevolge van het verkeer op deze wegen onderzocht.

De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Allereerst is gekeken naar mogelijkheden om maatregelen aan de bron te nemen. Er zijn een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Deze maatregel stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De wegen zijn uitgevoerd als erftoegangswegen en zijn reeds van de laagste wegcategorie voorzien.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding. In voorliggende situatie zou dat een asfalt verharding zijn, wat gezien de verblijfsfunctie van de weg niet haalbaar is.

De tweede vorm van maatregelen die genomen kunnen worden zijn maatregelen die invloed hebben op het overdrachtsgebied.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidafschermdende voorzieningen zijn een scherm of wal. Dergelijke geluidafschermdende voorzieningen zijn in stedelijk gebied niet toepasbaar en stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Maatregelen door middel van het vergroten van de afstand zijn niet mogelijk, omdat het grotendeels een transformatie van een bestaand gebouw betreft.

Geconcludeerd kan worden dat maatregelen om de geluidbelasting vanwege de niet-gezoneerde wegen te reduceren redelijkerwijs niet mogelijk en/of gewenst zijn vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of vervoerskundige aard. Aangezien de uiterste grenswaarde van 68 dB niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Het plangebied bestaat uit het voormalige weeshuiscomplex aan de Spieringstraat in Gouda. Het voornemen bestaat uit de transformatie van het gebouw met bestemmingen voor wonen, een hotel, horecafaciliteiten en culturele – en publieksgerichte dienstverlenende functies.

Woningen zijn geluidgevoelige functies waarvoor het akoestisch klimaat aannemelijk dient worden gemaakt. Akoestisch onderzoek is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk indien de woningen zijn gelegen binnen de geluidzone van gezoneerde wegen. Wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of hoger zijn gezoneerd. Het plangebied met de nieuwe woningen is gelegen in de geluidzone van de Fluwelensingel. Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening bepaald of ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg, Jeruzalemstraat en Spieringstraat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Om de mogelijkheid open te houden om in een nader te bepalen deel van het gebouw een extra woning te realiseren, is iedere gevel van het gebouw getoetst op wegverkeerslawaaï.

Uit de modelresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden door de gezoneerde weg Fluwelensingel. De geluidbelasting bedraagt maximaal 44 dB. Ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen wordt de richtwaarde van 48 dB door alle bronnen overschreden. De geluidbelasting bedraagt maximaal 52 dB ten gevolge van de Spieringstraat. De gecumuleerde geluidbelasting leidt niet tot een significante toename in vergelijking met de hoogste geluidbelasting van één enkele bron.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren als gevolg van de overschrijding van de richtwaarde van 48 dB zijn onderzocht. Geconcludeerd is dat maatregelen redelijkerwijs niet mogelijk en/of gewenst zijn vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of vervoerskundige aard. Aangezien de uiterste grenswaarde van 68 dB niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

Verkeersgegevens

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

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1
Fluwelensingel	4880	1	16:21, 6 mrt 2018	-119	2	Fluwelensi	Fluwelensingel	Polylijn	108935,67	446811,34
Fluwelensingel	4893	1	16:21, 6 mrt 2018	-145	2	Fluwelensi	Fluwelensingel	Polylijn	108868,30	447337,59
Fluwelensingel	4894	1	16:21, 6 mrt 2018	-147	2	Fluwelensi	Fluwelensingel	Polylijn	108912,25	447003,31
Fluwelensingel	4895	1	16:21, 6 mrt 2018	-149	2	Fluwelensi	Fluwelensingel	Polylijn	108908,91	447032,75
Fluwelensingel	4896	1	16:21, 6 mrt 2018	-151	2	Fluwelensi	Fluwelensingel	Polylijn	108887,43	447214,47
Groeneweg	4906	2	13:52, 6 mrt 2018	-211	2	Groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108810,78	446981,52
Groeneweg	4907	2	13:52, 6 mrt 2018	-173	2	groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108798,41	447018,12
Groeneweg	4908	2	13:52, 6 mrt 2018	-175	2	groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108778,37	447100,97
Groeneweg	4909	2	15:16, 6 mrt 2018	-177	2	Groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108774,42	447133,23
Groeneweg	4910	2	15:16, 6 mrt 2018	-179	2	groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108771,84	447147,80
Groeneweg	4911	2	13:52, 6 mrt 2018	-181	2	groeneweg	Groeneweg	Polylijn	108764,16	447229,55
Spieringstraat	4924	3	13:52, 6 mrt 2018	-209	2	spiering	Spieringstraat	Polylijn	108711,80	447128,84
Jeruzalemstraat	4923	4	14:38, 6 mrt 2018	-207	2	Jeruzalem	Jeruzalemstraat	Polylijn	108698,73	447218,14

Verkeersgegevens

Model: Weeshuis
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.
Fluwelensingel	108912,25	447003,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Fluwelensingel	108880,31	447275,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Fluwelensingel	108908,91	447032,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Fluwelensingel	108887,43	447214,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Fluwelensingel	108880,31	447275,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108798,53	447017,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108778,42	447100,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108774,43	447133,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108771,84	447147,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108764,16	447229,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Groeneweg	108758,60	447261,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Spieringstraat	108727,70	447050,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Jeruzalemstraat	108711,80	447128,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief

Verkeersgegevens

Model: Weeshuis
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
Fluwelensingel	7	193,46	193,46	6,57	105,95	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Fluwelensingel	6	63,93	63,93	6,01	28,25	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Fluwelensingel	2	29,63	29,63	29,63	29,63	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Fluwelensingel	3	182,99	182,99	69,99	113,00	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Fluwelensingel	3	61,14	61,14	18,93	42,21	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0
Groeneweg	3	38,46	38,46	19,23	19,23	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Groeneweg	6	87,34	87,34	2,47	31,23	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Groeneweg	3	32,38	32,38	14,14	18,24	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Groeneweg	2	14,73	14,73	14,73	14,73	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Groeneweg	4	82,16	82,16	6,23	39,64	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Groeneweg	2	32,84	32,84	32,84	32,84	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Spieringstraat	7	79,90	79,90	4,57	29,82	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a
Jeruzalemstraat	6	90,34	90,34	8,42	32,02	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W9a

Verkeersgegevens

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

Groep	Wegdek.	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
Fluwelensingel	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Fluwelensingel	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Fluwelensingel	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Fluwelensingel	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Fluwelensingel	Referentiewegdek	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Groeneweg	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Spieringstraat	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
Jeruzalemstraat	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30

Verkeersgegevens

Model: Weeshuis
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Crow965	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
Fluwelensingel	--	50	50	50	--	False	7750,00	6,48	3,54	1,01	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	50	50	50	--	False	6900,00	6,49	3,52	1,01	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	50	50	50	--	False	6900,00	6,49	3,52	1,01	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	50	50	50	--	False	6900,00	6,49	3,52	1,01	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	50	50	50	--	False	6900,00	6,49	3,52	1,01	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Spieringstraat	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--
Jeruzalemstraat	--	30	30	30	--	True	400,00	7,00	2,61	0,70	--	--	--	--	--

Verkeersgegevens

Model: Weeshuis
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
Fluwelensingel	89,88	94,51	89,01	--	8,94	4,85	9,71	--	1,18	0,64	1,28	--	--	--	--	--	451,38	259,29
Fluwelensingel	88,64	93,80	87,68	--	9,58	5,23	10,39	--	1,78	0,97	1,93	--	--	--	--	--	396,94	227,82
Fluwelensingel	88,53	93,73	87,56	--	9,80	5,36	10,63	--	1,66	0,91	1,81	--	--	--	--	--	396,45	227,65
Fluwelensingel	88,53	93,73	87,56	--	9,80	5,36	10,63	--	1,66	0,91	1,81	--	--	--	--	--	396,45	227,65
Fluwelensingel	88,53	93,73	87,56	--	9,80	5,36	10,63	--	1,66	0,91	1,81	--	--	--	--	--	396,45	227,65
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Groeneweg	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Spieringstraat	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09
Jeruzalemstraat	97,14	96,62	96,65	--	2,13	2,52	2,50	--	0,73	0,86	0,85	--	--	--	--	--	27,20	10,09

Verkeersgegevens

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

Groep	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
Fluwelensingel	69,67	--	44,90	13,31	7,60	--	5,93	1,76	1,00	--	83,05	90,70	97,82	101,42
Fluwelensingel	61,10	--	42,90	12,70	7,24	--	7,97	2,36	1,35	--	82,89	90,56	97,74	101,23
Fluwelensingel	61,02	--	43,89	13,02	7,41	--	7,43	2,21	1,26	--	82,88	90,57	97,76	101,21
Fluwelensingel	61,02	--	43,89	13,02	7,41	--	7,43	2,21	1,26	--	82,88	90,57	97,76	101,21
Fluwelensingel	61,02	--	43,89	13,02	7,41	--	7,43	2,21	1,26	--	82,88	90,57	97,76	101,21
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Groeneweg	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Spieringstraat	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55
Jeruzalemstraat	2,71	--	0,60	0,26	0,07	--	0,20	0,09	0,02	--	76,45	80,90	88,42	88,55

Verkeersgegevens

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

Groep	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k
Fluwelensingel	107,31	104,06	97,35	88,62	110,28	79,31	86,63	93,26	98,04	104,42	101,04	94,29	84,81
Fluwelensingel	106,93	103,69	96,99	88,43	109,95	79,02	86,38	93,11	97,72	103,96	100,60	93,85	84,52
Fluwelensingel	106,92	103,69	96,99	88,44	109,95	79,03	86,40	93,14	97,71	103,96	100,60	93,85	84,53
Fluwelensingel	106,92	103,69	96,99	88,44	109,95	79,03	86,40	93,14	97,71	103,96	100,60	93,85	84,53
Fluwelensingel	106,92	103,69	96,99	88,44	109,95	79,03	86,40	93,14	97,71	103,96	100,60	93,85	84,53
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Groeneweg	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Spieringstraat	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20
Jeruzalemstraat	91,91	85,22	80,10	74,02	95,55	72,41	76,96	84,72	84,40	87,70	81,05	75,95	70,20

Verkeersgegevens

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

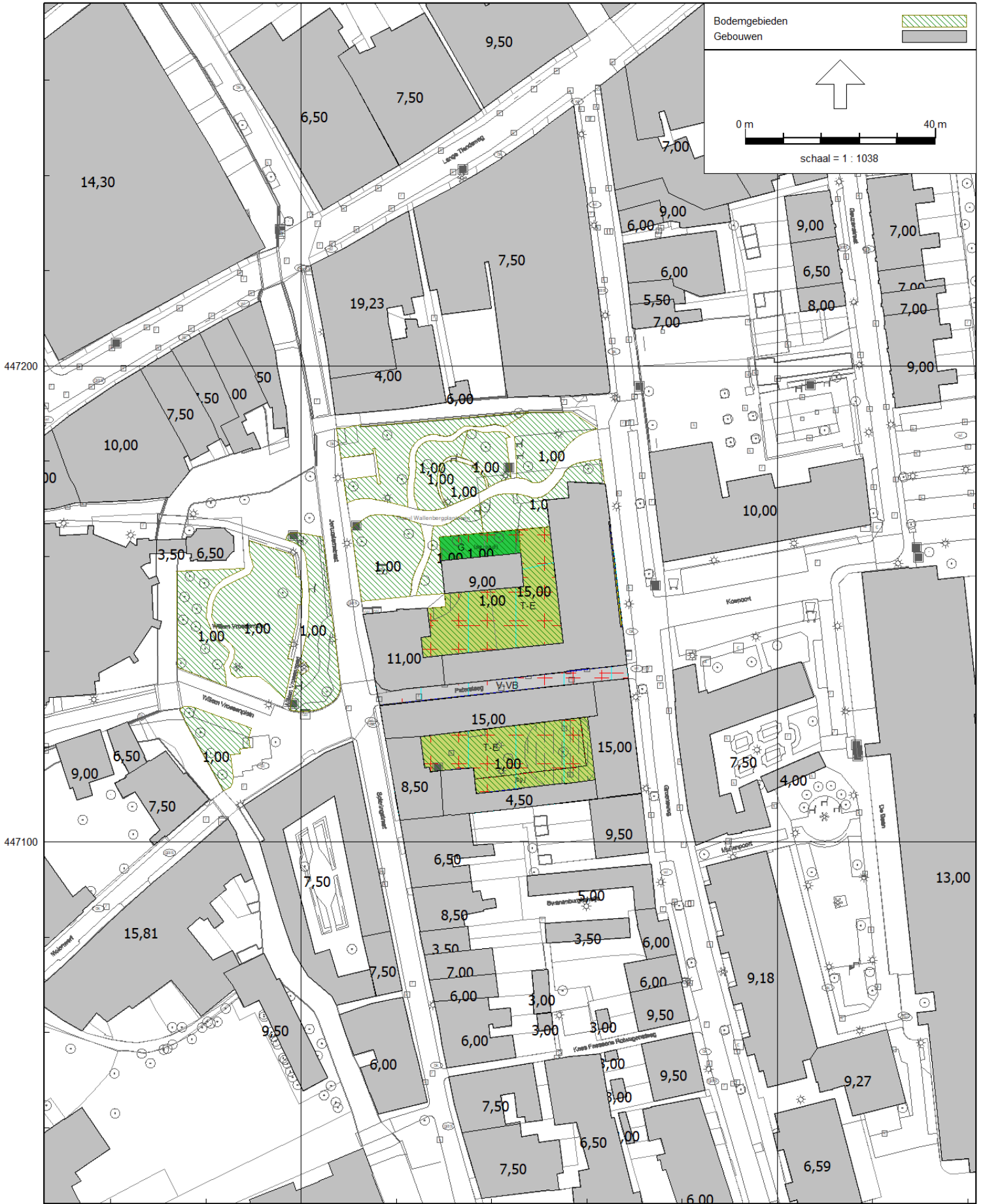
Groep	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125
Fluwelensingel	107,19	75,16	82,86	90,03	93,48	99,29	96,06	89,35	80,73	102,30	--	--
Fluwelensingel	106,77	75,00	82,71	89,94	93,29	98,90	95,69	89,00	80,55	101,96	--	--
Fluwelensingel	106,77	75,00	82,73	89,97	93,28	98,90	95,69	89,00	80,56	101,96	--	--
Fluwelensingel	106,77	75,00	82,73	89,97	93,28	98,90	95,69	89,00	80,56	101,96	--	--
Fluwelensingel	106,77	75,00	82,73	89,97	93,28	98,90	95,69	89,00	80,56	101,96	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Groeneweg	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Spierringstraat	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--
Jeruzalemstraat	91,48	66,68	71,23	78,97	78,67	81,98	75,33	70,23	64,46	85,75	--	--

Verkeersgegevens

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

Groep	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
Fluwelensingel	--	--	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	--	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	--	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	--	--	--	--	--	--
Fluwelensingel	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Groeneweg	--	--	--	--	--	--	--
Spieringstraat	--	--	--	--	--	--	--
Jeruzalemstraat	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2 Invoergegevens

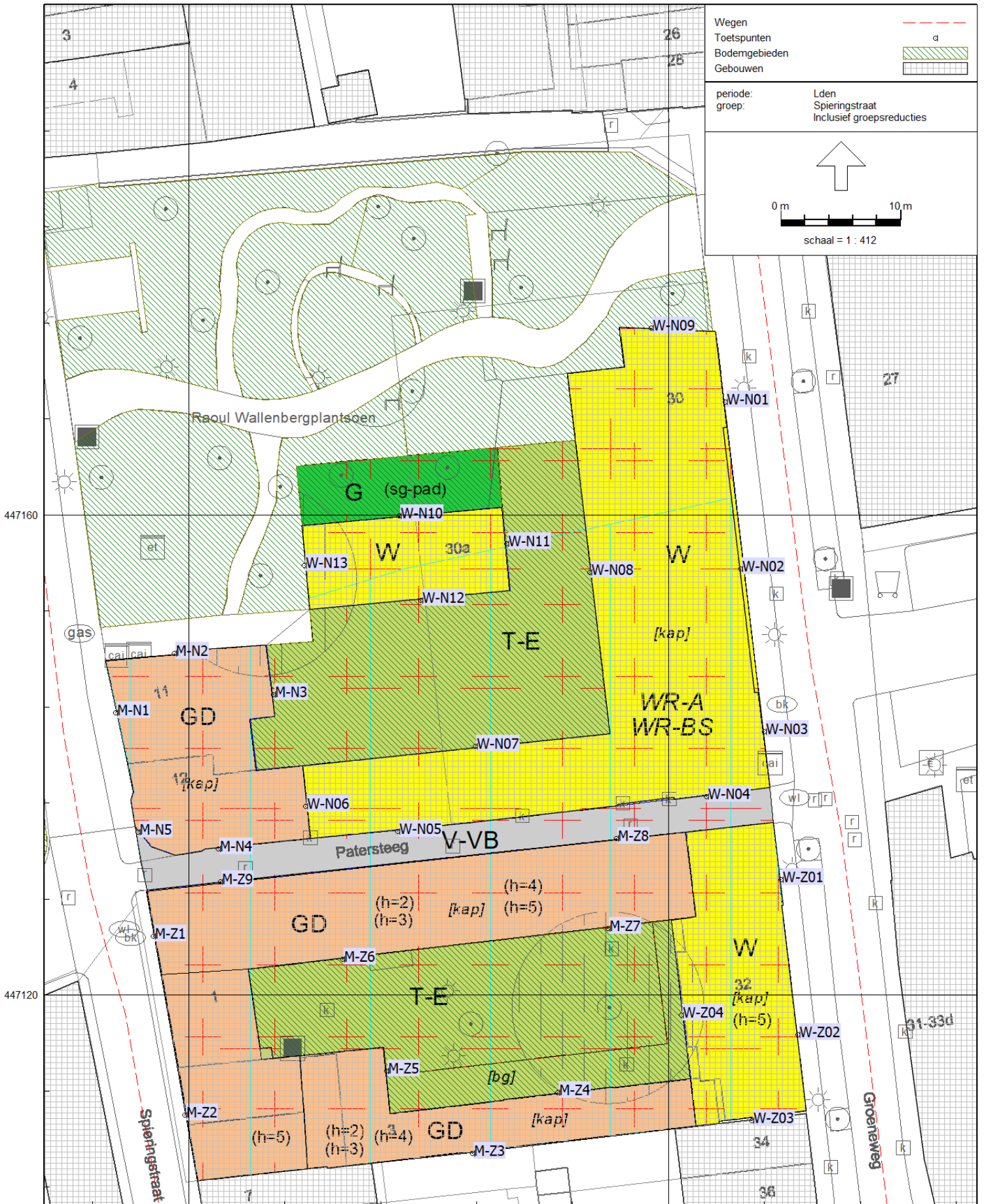


Nummering toetspunten

W= woning M = maatschappelijk

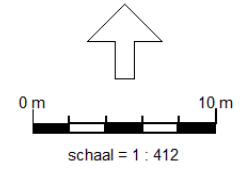
Model: Weeshuis
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
W-N01		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N02		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N03		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N04		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N05		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N06		0,00	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
W-N07		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N08		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N09		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-N10		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
W-N11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
W-N12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
W-N13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
W-Z01		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-Z02		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-Z03		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
W-Z04		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
M-N1		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
M-N2		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
M-N3		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
M-N4		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
M-N5		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
M-Z1		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
M-Z2		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
M-Z3		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
M-Z4		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
M-Z5		0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
M-Z6		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
M-Z7		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
M-Z8		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
M-Z9		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja



Wegen	---
Toetspunten	α
Bodemgebieden	
Gebouwen	

periode:
groep: Lden
Spieringstraat
Inclusief groepsreducties



447160

447120

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Fluwelensingel

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Fluwelensingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
M-N1_A	1,50	25,4
M-N1_B	4,50	26,3
M-N1_C	7,50	26,5
M-N1_D	10,50	25,5
M-N2_A	1,50	26,9
M-N2_B	4,50	28,1
M-N2_C	7,50	29,8
M-N2_D	10,50	32,1
M-N3_A	1,50	27,3
M-N3_B	4,50	28,0
M-N3_C	7,50	30,2
M-N3_D	10,50	32,6
M-N4_A	1,50	25,9
M-N4_B	4,50	25,8
M-N4_C	7,50	26,0
M-N4_D	10,50	27,3
M-N5_A	1,50	24,9
M-N5_B	4,50	25,5
M-N5_C	7,50	26,0
M-N5_D	10,50	25,2
M-Z1_A	1,50	25,7
M-Z1_B	4,50	26,3
M-Z1_C	7,50	26,7
M-Z1_D	10,50	26,0
M-Z1_E	13,50	25,4
M-Z2_A	1,50	25,9
M-Z2_B	4,50	26,6
M-Z2_C	7,50	27,2
M-Z3_A	1,50	29,9
M-Z4_A	1,50	25,6
M-Z5_A	1,50	29,0
M-Z6_A	1,50	28,4
M-Z6_B	4,50	29,0
M-Z6_C	7,50	29,1
M-Z6_D	10,50	28,9
M-Z6_E	13,50	29,6
M-Z7_A	1,50	27,0
M-Z7_B	4,50	27,1
M-Z7_C	7,50	27,1
M-Z7_D	10,50	27,6
M-Z7_E	13,50	30,7
M-Z8_A	1,50	25,5
M-Z8_B	4,50	25,2
M-Z8_C	7,50	25,9
M-Z8_D	10,50	28,1
M-Z8_E	13,50	33,0
M-Z9_A	1,50	24,5
M-Z9_B	4,50	24,6
M-Z9_C	7,50	26,0
M-Z9_D	10,50	29,5
M-Z9_E	13,50	32,4
W-N01_A	1,50	32,4
W-N01_B	4,50	33,0
W-N01_C	7,50	35,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Fluwelensingel

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Fluwelensingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-N01_D	10,50	38,9
W-N01_E	13,50	44,0
W-N02_A	1,50	39,1
W-N02_B	4,50	39,4
W-N02_C	7,50	40,4
W-N02_D	10,50	41,4
W-N02_E	13,50	43,2
W-N03_A	1,50	39,2
W-N03_B	4,50	39,4
W-N03_C	7,50	40,5
W-N03_D	10,50	41,5
W-N03_E	13,50	43,4
W-N04_A	1,50	32,5
W-N04_B	4,50	32,0
W-N04_C	7,50	33,8
W-N04_D	10,50	29,6
W-N04_E	13,50	33,7
W-N05_A	1,50	25,8
W-N05_B	4,50	25,5
W-N05_C	7,50	25,8
W-N05_D	10,50	27,2
W-N05_E	13,50	31,5
W-N06_E	13,50	24,6
W-N07_A	1,50	24,9
W-N07_B	4,50	25,6
W-N07_C	7,50	27,3
W-N07_D	10,50	29,3
W-N07_E	13,50	32,9
W-N08_A	1,50	24,0
W-N08_B	4,50	25,0
W-N08_C	7,50	27,0
W-N08_D	10,50	28,2
W-N08_E	13,50	24,5
W-N09_A	1,50	30,5
W-N09_B	4,50	32,1
W-N09_C	7,50	35,9
W-N09_D	10,50	38,4
W-N09_E	13,50	43,2
W-N10_A	1,50	30,2
W-N10_B	4,50	30,8
W-N10_C	7,50	32,7
W-N11_A	1,50	27,0
W-N11_B	4,50	27,4
W-N11_C	7,50	29,8
W-N12_A	1,50	25,2
W-N12_B	4,50	25,6
W-N12_C	7,50	27,2
W-N13_A	1,50	21,5
W-N13_B	4,50	22,7
W-N13_C	7,50	24,5
W-Z01_A	1,50	33,2
W-Z01_B	4,50	33,6
W-Z01_C	7,50	36,2
W-Z01_D	10,50	40,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Fluwelensingel

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Fluwelensingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-Z01_E	13,50	42,6
W-Z02_A	1,50	30,7
W-Z02_B	4,50	32,0
W-Z02_C	7,50	34,7
W-Z02_D	10,50	38,5
W-Z02_E	13,50	40,7
W-Z03_A	1,50	--
W-Z03_B	4,50	--
W-Z03_C	7,50	--
W-Z03_D	10,50	30,2
W-Z03_E	13,50	31,5
W-Z04_A	1,50	25,5
W-Z04_B	4,50	25,8
W-Z04_C	7,50	25,6
W-Z04_D	10,50	23,8
W-Z04_E	13,50	24,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Groeneweg
Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Hoogte	Lden
M-N1_A		1,50	15,5
M-N1_B		4,50	15,7
M-N1_C		7,50	16,3
M-N1_D		10,50	14,1
M-N2_A		1,50	19,1
M-N2_B		4,50	21,0
M-N2_C		7,50	22,2
M-N2_D		10,50	23,3
M-N3_A		1,50	17,3
M-N3_B		4,50	19,2
M-N3_C		7,50	20,7
M-N3_D		10,50	22,7
M-N4_A		1,50	22,9
M-N4_B		4,50	24,8
M-N4_C		7,50	24,9
M-N4_D		10,50	24,9
M-N5_A		1,50	15,3
M-N5_B		4,50	15,6
M-N5_C		7,50	16,4
M-N5_D		10,50	16,5
M-Z1_A		1,50	13,7
M-Z1_B		4,50	14,2
M-Z1_C		7,50	15,4
M-Z1_D		10,50	13,0
M-Z1_E		13,50	11,8
M-Z2_A		1,50	14,6
M-Z2_B		4,50	15,5
M-Z2_C		7,50	16,9
M-Z3_A		1,50	21,9
M-Z4_A		1,50	16,5
M-Z5_A		1,50	20,3
M-Z6_A		1,50	19,1
M-Z6_B		4,50	20,5
M-Z6_C		7,50	21,5
M-Z6_D		10,50	21,6
M-Z6_E		13,50	22,4
M-Z7_A		1,50	20,6
M-Z7_B		4,50	22,1
M-Z7_C		7,50	23,5
M-Z7_D		10,50	25,9
M-Z7_E		13,50	27,6
M-Z8_A		1,50	34,7
M-Z8_B		4,50	34,6
M-Z8_C		7,50	34,3
M-Z8_D		10,50	34,0
M-Z8_E		13,50	33,6
M-Z9_A		1,50	20,4
M-Z9_B		4,50	21,8
M-Z9_C		7,50	22,3
M-Z9_D		10,50	23,0
M-Z9_E		13,50	23,2
W-N01_A		1,50	50,7
W-N01_B		4,50	49,7
W-N01_C		7,50	48,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Groeneweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-N01_D	10,50	47,2
W-N01_E	13,50	46,1
W-N02_A	1,50	50,0
W-N02_B	4,50	49,2
W-N02_C	7,50	47,9
W-N02_D	10,50	46,8
W-N02_E	13,50	45,9
W-N03_A	1,50	49,9
W-N03_B	4,50	49,1
W-N03_C	7,50	47,9
W-N03_D	10,50	46,8
W-N03_E	13,50	45,9
W-N04_A	1,50	41,1
W-N04_B	4,50	40,8
W-N04_C	7,50	40,1
W-N04_D	10,50	39,2
W-N04_E	13,50	38,3
W-N05_A	1,50	26,2
W-N05_B	4,50	27,6
W-N05_C	7,50	27,6
W-N05_D	10,50	27,6
W-N05_E	13,50	27,9
W-N06_E	13,50	15,3
W-N07_A	1,50	14,3
W-N07_B	4,50	16,0
W-N07_C	7,50	16,9
W-N07_D	10,50	17,4
W-N07_E	13,50	18,3
W-N08_A	1,50	12,5
W-N08_B	4,50	13,5
W-N08_C	7,50	14,4
W-N08_D	10,50	16,0
W-N08_E	13,50	10,2
W-N09_A	1,50	42,8
W-N09_B	4,50	42,8
W-N09_C	7,50	42,2
W-N09_D	10,50	41,4
W-N09_E	13,50	40,4
W-N10_A	1,50	27,6
W-N10_B	4,50	29,7
W-N10_C	7,50	29,9
W-N11_A	1,50	22,8
W-N11_B	4,50	24,7
W-N11_C	7,50	25,4
W-N12_A	1,50	16,9
W-N12_B	4,50	18,4
W-N12_C	7,50	19,4
W-N13_A	1,50	13,8
W-N13_B	4,50	14,8
W-N13_C	7,50	16,0
W-Z01_A	1,50	49,9
W-Z01_B	4,50	49,3
W-Z01_C	7,50	48,3
W-Z01_D	10,50	47,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Groeneweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Groeneweg
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-Z01_E	13,50	46,3
W-Z02_A	1,50	50,0
W-Z02_B	4,50	49,4
W-Z02_C	7,50	48,4
W-Z02_D	10,50	47,4
W-Z02_E	13,50	46,5
W-Z03_A	1,50	--
W-Z03_B	4,50	--
W-Z03_C	7,50	--
W-Z03_D	10,50	32,0
W-Z03_E	13,50	38,2
W-Z04_A	1,50	14,2
W-Z04_B	4,50	15,0
W-Z04_C	7,50	16,1
W-Z04_D	10,50	15,8
W-Z04_E	13,50	14,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Jeruzalemstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jeruzalemstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
M-N1_A	1,50	49,6
M-N1_B	4,50	48,4
M-N1_C	7,50	46,7
M-N1_D	10,50	45,2
M-N2_A	1,50	42,9
M-N2_B	4,50	43,0
M-N2_C	7,50	42,4
M-N2_D	10,50	41,7
M-N3_A	1,50	18,9
M-N3_B	4,50	21,2
M-N3_C	7,50	22,1
M-N3_D	10,50	19,0
M-N4_A	1,50	38,4
M-N4_B	4,50	38,1
M-N4_C	7,50	37,5
M-N4_D	10,50	36,7
M-N5_A	1,50	47,5
M-N5_B	4,50	45,9
M-N5_C	7,50	43,7
M-N5_D	10,50	41,7
M-Z1_A	1,50	43,6
M-Z1_B	4,50	43,3
M-Z1_C	7,50	42,6
M-Z1_D	10,50	41,9
M-Z1_E	13,50	41,0
M-Z2_A	1,50	36,6
M-Z2_B	4,50	37,5
M-Z2_C	7,50	37,6
M-Z3_A	1,50	11,8
M-Z4_A	1,50	11,0
M-Z5_A	1,50	3,3
M-Z6_A	1,50	13,8
M-Z6_B	4,50	15,8
M-Z6_C	7,50	17,1
M-Z6_D	10,50	20,5
M-Z6_E	13,50	14,7
M-Z7_A	1,50	10,9
M-Z7_B	4,50	12,2
M-Z7_C	7,50	12,8
M-Z7_D	10,50	17,0
M-Z7_E	13,50	19,4
M-Z8_A	1,50	20,6
M-Z8_B	4,50	22,2
M-Z8_C	7,50	22,3
M-Z8_D	10,50	22,4
M-Z8_E	13,50	23,2
M-Z9_A	1,50	39,1
M-Z9_B	4,50	38,7
M-Z9_C	7,50	37,9
M-Z9_D	10,50	37,1
M-Z9_E	13,50	36,5
W-N01_A	1,50	14,2
W-N01_B	4,50	16,0
W-N01_C	7,50	17,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Jeruzalemstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jeruzalemstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-N01_D	10,50	17,6
W-N01_E	13,50	2,8
W-N02_A	1,50	3,7
W-N02_B	4,50	5,3
W-N02_C	7,50	7,5
W-N02_D	10,50	9,0
W-N02_E	13,50	4,2
W-N03_A	1,50	6,5
W-N03_B	4,50	6,1
W-N03_C	7,50	6,1
W-N03_D	10,50	6,0
W-N03_E	13,50	6,5
W-N04_A	1,50	21,3
W-N04_B	4,50	23,2
W-N04_C	7,50	23,2
W-N04_D	10,50	23,3
W-N04_E	13,50	23,5
W-N05_A	1,50	30,1
W-N05_B	4,50	30,6
W-N05_C	7,50	30,5
W-N05_D	10,50	30,3
W-N05_E	13,50	30,1
W-N06_E	13,50	31,5
W-N07_A	1,50	25,8
W-N07_B	4,50	28,0
W-N07_C	7,50	28,5
W-N07_D	10,50	29,6
W-N07_E	13,50	31,7
W-N08_A	1,50	24,2
W-N08_B	4,50	26,4
W-N08_C	7,50	27,3
W-N08_D	10,50	28,5
W-N08_E	13,50	31,0
W-N09_A	1,50	26,9
W-N09_B	4,50	29,1
W-N09_C	7,50	29,7
W-N09_D	10,50	29,0
W-N09_E	13,50	27,4
W-N10_A	1,50	33,5
W-N10_B	4,50	35,4
W-N10_C	7,50	35,6
W-N11_A	1,50	23,3
W-N11_B	4,50	25,7
W-N11_C	7,50	26,1
W-N12_A	1,50	27,4
W-N12_B	4,50	28,8
W-N12_C	7,50	29,1
W-N13_A	1,50	38,5
W-N13_B	4,50	39,4
W-N13_C	7,50	39,4
W-Z01_A	1,50	5,0
W-Z01_B	4,50	5,9
W-Z01_C	7,50	7,4
W-Z01_D	10,50	3,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Jeruzalemstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jeruzalemstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-Z01_E	13,50	4,2
W-Z02_A	1,50	5,6
W-Z02_B	4,50	6,4
W-Z02_C	7,50	8,0
W-Z02_D	10,50	3,8
W-Z02_E	13,50	4,7
W-Z03_A	1,50	--
W-Z03_B	4,50	--
W-Z03_C	7,50	--
W-Z03_D	10,50	7,0
W-Z03_E	13,50	7,5
W-Z04_A	1,50	13,0
W-Z04_B	4,50	14,4
W-Z04_C	7,50	15,1
W-Z04_D	10,50	18,2
W-Z04_E	13,50	20,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spieringstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
M-N1_A	1,50	39,5
M-N1_B	4,50	40,2
M-N1_C	7,50	40,2
M-N1_D	10,50	39,9
M-N2_A	1,50	15,7
M-N2_B	4,50	17,6
M-N2_C	7,50	16,5
M-N2_D	10,50	18,7
M-N3_A	1,50	6,1
M-N3_B	4,50	7,7
M-N3_C	7,50	9,6
M-N3_D	10,50	11,4
M-N4_A	1,50	35,2
M-N4_B	4,50	34,8
M-N4_C	7,50	33,9
M-N4_D	10,50	32,9
M-N5_A	1,50	44,7
M-N5_B	4,50	44,5
M-N5_C	7,50	43,7
M-N5_D	10,50	42,9
M-Z1_A	1,50	50,0
M-Z1_B	4,50	48,7
M-Z1_C	7,50	47,0
M-Z1_D	10,50	45,6
M-Z1_E	13,50	44,5
M-Z2_A	1,50	51,9
M-Z2_B	4,50	50,5
M-Z2_C	7,50	48,9
M-Z3_A	1,50	20,6
M-Z4_A	1,50	13,8
M-Z5_A	1,50	8,5
M-Z6_A	1,50	19,7
M-Z6_B	4,50	22,0
M-Z6_C	7,50	23,5
M-Z6_D	10,50	25,1
M-Z6_E	13,50	26,9
M-Z7_A	1,50	17,1
M-Z7_B	4,50	19,3
M-Z7_C	7,50	20,4
M-Z7_D	10,50	20,9
M-Z7_E	13,50	21,4
M-Z8_A	1,50	21,8
M-Z8_B	4,50	23,5
M-Z8_C	7,50	23,5
M-Z8_D	10,50	23,6
M-Z8_E	13,50	23,5
M-Z9_A	1,50	30,0
M-Z9_B	4,50	29,6
M-Z9_C	7,50	28,7
M-Z9_D	10,50	27,7
M-Z9_E	13,50	26,6
W-N01_A	1,50	5,6
W-N01_B	4,50	6,0
W-N01_C	7,50	7,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spieringstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-N01_D	10,50	7,1
W-N01_E	13,50	2,6
W-N02_A	1,50	3,5
W-N02_B	4,50	2,8
W-N02_C	7,50	3,1
W-N02_D	10,50	2,9
W-N02_E	13,50	3,5
W-N03_A	1,50	5,3
W-N03_B	4,50	5,6
W-N03_C	7,50	6,8
W-N03_D	10,50	2,9
W-N03_E	13,50	3,5
W-N04_A	1,50	16,7
W-N04_B	4,50	18,5
W-N04_C	7,50	19,1
W-N04_D	10,50	19,6
W-N04_E	13,50	21,0
W-N05_A	1,50	24,0
W-N05_B	4,50	24,5
W-N05_C	7,50	24,5
W-N05_D	10,50	24,6
W-N05_E	13,50	25,4
W-N06_E	13,50	24,5
W-N07_A	1,50	8,2
W-N07_B	4,50	10,2
W-N07_C	7,50	11,5
W-N07_D	10,50	11,9
W-N07_E	13,50	11,7
W-N08_A	1,50	12,2
W-N08_B	4,50	13,9
W-N08_C	7,50	15,6
W-N08_D	10,50	17,1
W-N08_E	13,50	18,2
W-N09_A	1,50	3,0
W-N09_B	4,50	3,9
W-N09_C	7,50	4,8
W-N09_D	10,50	-0,7
W-N09_E	13,50	-1,1
W-N10_A	1,50	7,7
W-N10_B	4,50	8,6
W-N10_C	7,50	8,4
W-N11_A	1,50	6,1
W-N11_B	4,50	7,9
W-N11_C	7,50	9,7
W-N12_A	1,50	12,5
W-N12_B	4,50	14,4
W-N12_C	7,50	16,0
W-N13_A	1,50	13,7
W-N13_B	4,50	15,5
W-N13_C	7,50	16,8
W-Z01_A	1,50	7,1
W-Z01_B	4,50	8,3
W-Z01_C	7,50	9,8
W-Z01_D	10,50	3,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Weeshuis
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spieringstraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-Z01_E	13,50	4,3
W-Z02_A	1,50	8,1
W-Z02_B	4,50	9,3
W-Z02_C	7,50	10,7
W-Z02_D	10,50	3,8
W-Z02_E	13,50	4,4
W-Z03_A	1,50	--
W-Z03_B	4,50	--
W-Z03_C	7,50	--
W-Z03_D	10,50	20,0
W-Z03_E	13,50	20,5
W-Z04_A	1,50	17,6
W-Z04_B	4,50	19,7
W-Z04_C	7,50	20,7
W-Z04_D	10,50	21,5
W-Z04_E	13,50	21,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Gecumuleerde geluidbelasting

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 110g Wgh

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

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
M-N1_A	1,50	55,1
M-N1_B	4,50	54,1
M-N1_C	7,50	52,6
M-N1_D	10,50	51,4
M-N2_A	1,50	48,0
M-N2_B	4,50	48,1
M-N2_C	7,50	47,7
M-N2_D	10,50	47,2
M-N3_A	1,50	33,3
M-N3_B	4,50	34,3
M-N3_C	7,50	36,2
M-N3_D	10,50	38,2
M-N4_A	1,50	45,3
M-N4_B	4,50	45,1
M-N4_C	7,50	44,4
M-N4_D	10,50	43,8
M-N5_A	1,50	54,3
M-N5_B	4,50	53,3
M-N5_C	7,50	51,8
M-N5_D	10,50	50,4
M-Z1_A	1,50	55,9
M-Z1_B	4,50	54,8
M-Z1_C	7,50	53,4
M-Z1_D	10,50	52,2
M-Z1_E	13,50	51,1
M-Z2_A	1,50	57,1
M-Z2_B	4,50	55,7
M-Z2_C	7,50	54,2
M-Z3_A	1,50	36,0
M-Z4_A	1,50	31,5
M-Z5_A	1,50	34,6
M-Z6_A	1,50	34,5
M-Z6_B	4,50	35,4
M-Z6_C	7,50	35,9
M-Z6_D	10,50	36,3
M-Z6_E	13,50	37,1
M-Z7_A	1,50	33,3
M-Z7_B	4,50	33,9
M-Z7_C	7,50	34,4
M-Z7_D	10,50	35,5
M-Z7_E	13,50	37,9
M-Z8_A	1,50	40,5
M-Z8_B	4,50	40,6
M-Z8_C	7,50	40,4
M-Z8_D	10,50	40,5
M-Z8_E	13,50	41,7
M-Z9_A	1,50	44,8
M-Z9_B	4,50	44,5
M-Z9_C	7,50	43,8
M-Z9_D	10,50	43,3
M-Z9_E	13,50	43,3
W-N01_A	1,50	55,8
W-N01_B	4,50	54,8
W-N01_C	7,50	53,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 110g Wgh

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

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-N01_D	10,50	52,8
W-N01_E	13,50	53,2
W-N02_A	1,50	55,4
W-N02_B	4,50	54,6
W-N02_C	7,50	53,6
W-N02_D	10,50	52,9
W-N02_E	13,50	52,7
W-N03_A	1,50	55,3
W-N03_B	4,50	54,6
W-N03_C	7,50	53,6
W-N03_D	10,50	52,9
W-N03_E	13,50	52,8
W-N04_A	1,50	46,8
W-N04_B	4,50	46,4
W-N04_C	7,50	46,1
W-N04_D	10,50	44,8
W-N04_E	13,50	44,7
W-N05_A	1,50	38,2
W-N05_B	4,50	38,7
W-N05_C	7,50	38,7
W-N05_D	10,50	38,9
W-N05_E	13,50	40,3
W-N06_E	13,50	38,1
W-N07_A	1,50	33,6
W-N07_B	4,50	35,2
W-N07_C	7,50	36,2
W-N07_D	10,50	37,6
W-N07_E	13,50	40,4
W-N08_A	1,50	32,4
W-N08_B	4,50	34,0
W-N08_C	7,50	35,4
W-N08_D	10,50	36,7
W-N08_E	13,50	37,1
W-N09_A	1,50	48,1
W-N09_B	4,50	48,3
W-N09_C	7,50	48,3
W-N09_D	10,50	48,4
W-N09_E	13,50	50,1
W-N10_A	1,50	40,9
W-N10_B	4,50	42,5
W-N10_C	7,50	43,1
W-N11_A	1,50	34,6
W-N11_B	4,50	35,9
W-N11_C	7,50	37,3
W-N12_A	1,50	34,7
W-N12_B	4,50	35,9
W-N12_C	7,50	36,6
W-N13_A	1,50	43,6
W-N13_B	4,50	44,6
W-N13_C	7,50	44,6
W-Z01_A	1,50	55,0
W-Z01_B	4,50	54,4
W-Z01_C	7,50	53,5
W-Z01_D	10,50	53,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidbelasting excl. aftrek artikel 110g Wgh

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

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
W-Z01_E	13,50	52,8
W-Z02_A	1,50	55,0
W-Z02_B	4,50	54,5
W-Z02_C	7,50	53,6
W-Z02_D	10,50	53,0
W-Z02_E	13,50	52,5
W-Z03_A	1,50	--
W-Z03_B	4,50	--
W-Z03_C	7,50	--
W-Z03_D	10,50	39,4
W-Z03_E	13,50	44,1
W-Z04_A	1,50	31,6
W-Z04_B	4,50	32,3
W-Z04_C	7,50	32,4
W-Z04_D	10,50	31,8
W-Z04_E	13,50	32,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**