

**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Bezuidenhout-west**

20 mei 2010

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai Bezuidenhout-west

**Akoestische onderbouwing van de realisatie van twee
woonlocaties in Bezuidenhout-west**

Verantwoording

Titel	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Bezuidenhout-west
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag afdeling DSO/BTD/Juridische zaken
Projectleider	ir. Jean-Pierre van Mulken
Auteur(s)	ir. Marike Aalbers
Projectnummer	4687697
Aantal pagina's	30 (exclusief bijlagen)
Datum	20 mei 2010
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Milieu
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding.....	9
2 Situatiebeschrijving en werkwijze	11
2.1 Ligging.....	11
2.2 Werkwijze	11
3 Wettelijk kader	13
3.1 Wet geluidhinder	13
4 Uitgangspunten berekeningen.....	17
4.1 Uitgangspunten	17
4.1.1 Tekeningen en documenten.....	17
4.1.2 Rekenmethode	17
4.1.3 Waarneempunten.....	18
4.1.4 Verkeersintensiteiten, wegdektype en snelheid	18
5 Resultaten	21
5.1 Resultaten nieuwbouwlocaties	21
6 Beschouwing mogelijke maatregelen	23
6.1 Maximale geluidbelastingen	23
6.2 Bronmaatregelen.....	24
6.3 Overdrachtsmaatregelen.....	26
6.4 Ontvangermaatregelen en aanvragen van ontheffing	28
7 Conclusie en samenvatting.....	29
Bijlage(n)	
1. Figuren	
2. Resultaten wegverkeerslawaai	
3. Verkeersintensiteiten	
4. Invoergegevens geluidmodel	

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Den Haag is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de aanleg van de Randstadrail en de ontwikkeling van twee woningbouwlocaties in de wijk Bezuidenhout. De geplande woningbouw valt binnen het bestemmingsplan Bezuidenhout-west. Daarnaast wordt binnen het bestemmingsplan de aanleg van Randstadrail naar Den Haag Centraal station mogelijk gemaakt.

Dit onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de volgende ontwikkelingen:

- Het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk maken van woningbouw op het perceel Schenkweg 5 (maximaal 40 woningen)
- Het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk maken van woningbouw op het perceel Schenkweg 56 tot en met 60 (maximaal 25 woningen)

De percelen waarop woningbouw is voorzien zijn gelegen binnen de geluidzones van de spoorwegen van en naar Den Haag Centraal, de Utrechtsebaan (A12), Lekstraat, Merwedestraat, Scheldeplein, Bernhardviaduct en Schenkviaduct. De lokale wegen zoals de Schenkweg, Hendrik Hamelstraat en Charlotte de Bourbonstraat/plein zijn 30 km/uur-wegen en hebben als zodanig geen wettelijke zone. Wel zijn in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de geluidbelastingen van deze wegen op de woningen beschouwd.

De aanleg van Randstadrail en de aanwezigheid van het railverkeer is nog niet beoordeeld in dit stadium. Onduidelijkheid bestaat over wie het bevoegd gezag is voor de beoordeling van het railverkeer en de aanleg van Randstadrail voor wat betreft het railverkeerslawaaï. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld is ook het onderdeel railverkeer en aanleg Randstadrail akoestisch onderzocht en door het wettelijk aangewezen bevoegd gezag beoordeeld.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk schetsen we het wettelijk kader van de verschillende onderdelen van het akoestisch onderzoek. De hoofdstukken daarna beschrijven achtereenvolgens de gehanteerde methode en resultaten van het akoestisch onderzoek. Ook mogelijke maatregelen en het effect hiervan op de geluidhinder worden in kaart gebracht in hoofdstuk 6. In het laatste hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies samengevat.

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

2 Situatiebeschrijving en werkwijze

De nieuw te ontwikkelen locaties in Bezuidenhout worden door het wegverkeer op de omliggende wegen belast. In dit hoofdstuk beschrijven we de aanpak van het onderzoek om de effecten op de te ontwikkelen locaties beschrijven.

2.1 Ligging

In de figuren 1 tot en met 3 in bijlage 1 is de situatie en de ligging van de percelen Schenkweg 5 en Schenkweg 56-60 weergegeven.

De te ontwikkelen percelen zijn gelegen binnen de geluidzones van:

- De bestaande spoorwegen van en naar Den Haag Centraal
- De nieuw te realiseren Randstadrail
- De Utrechtsebaan (A12)
- Lekstraat
- Scheldeplein
- Bernhardviaduct
- Schenkviaduct

De lokale wegen (zoals bijvoorbeeld de Schenkweg, Hendrik Hamelstraat en Charlotte de Bourbonstraat/plein, et cetera) zijn 30 km/uur wegen en hebben als zodanig geen wettelijke zone. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) zijn de geluidbelastingen vanwege deze wegen echter wel in beschouwd.

2.2 Werkwijze

Aan de hand van geluidberekeningen is vastgesteld of en onder welke voorwaarden woningbouw gerealiseerd kan worden. Hierbij is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Voor beide locaties zijn de maximale invallende geluidbelastingen (dus zonder gevelreflectie) berekend.

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

3 Wettelijk kader

De gemeente Den Haag is voornemens in het bestemmingsplan Bezuidenhout-west twee woningbouwlocaties mogelijk te maken. In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek volgens de Wet geluidhinder en een onderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid wat betreft geluidhinder noodzakelijk. In dit hoofdstuk beschrijven we de wettelijke achtergronden van het benodigde akoestisch onderzoek.

3.1 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidhindernormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

Geluidzone wegverkeerslawaaï

De breedte van geluidzones langs wegen is afhankelijk van de aard van de weg en is vermeld in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Breedte van geluidzones langs wegen

Aantal rijstroken	Geluidzones buitenstedelijk gebied	Geluidzones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	350 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Formeel hebben 30 km/uur-straten geen geluidzone, waardoor akoestisch onderzoek niet is vereist. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van 30 km/uur-straten wel gewenst. In de directe omgeving van de locaties zijn meerdere 30 km/uur wegen aanwezig, die zijn meegenomen in het onderzoek.

Geluidhindernormen wegverkeerslawaai

De normstelling in de Wet geluidhinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een maximaal aan te vragen ontheffingswaarde. In de Wet geluidhinder worden grenswaarden gesteld voor de dosismaat L_{den} . Deze zijn opgenomen in tabel 3.2. De geluidbelasting ten gevolge van de rondom het plangebied gelegen wegen wordt getoetst aan de grenswaarden voor een stedelijke weg, behalve de Utrechtsebaan/A12. Deze wordt getoetst aan de grenswaarden voor een buitenstedelijke weg.

Tabel 3.2 Geluidhindernormen nieuwbouw L_{den}

Geluidgevoelig gebouw	Voorkeurs- grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]		
		Buitenstedelijke weg (A12)	Stedelijke wegen	Binnenwaarde
Woning, nieuwbouw	48	53	63	33

De dosismaat L_{den} is een gemiddeld geluidniveau over het etmaal en wordt berekend volgens de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right) \text{ [dB]}$$

L_{day} , $L_{evening}$ en L_{night} zijn de A-gewogen gemiddelde geluidniveaus (L_{Aeq}).

Op basis van artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst. De aftrek bedraagt maximaal:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt
- 5 dB voor overige wegen
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft

Ontheffingsmogelijkheden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidhinder een *hogere waarde* (ontheffing op de geluidbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het onderzoeken en toepassen van maatregelen gebeurt in de volgende volgorde:

- Bronmaatregelen, zoals het reduceren van de hoeveelheid verkeer, het aanpassen van de rijsnelheid of het toepassen van geluidreducerend wegdek
- Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of –wallen
- Ontvangermaatregelen, zoals het toepassen van gevelisolatie in combinatie met het aanvragen van ontheffing

In situaties, waarbij de maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden, kan een *dove gevel* worden toegepast om woningbouw toch mogelijk te maken. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen in geluidgevoelige ruimtes, waardoor toetsing aan de geluidnormen niet is vereist. De binnenwaarde in de woning van 33 dB L_{den} dient wel te worden gewaarborgd.

Prestatie-eisen ten aanzien van de minimale geluidwering van de buitengevel van woningen en andere gebouwen zijn beschreven in het Bouwbesluit. Bij het vaststellen van de minimale geluidwering dient de maximaal toelaatbare binnenwaarde gebaseerd op de Wet geluidhinder als uitgangspunt te worden gehanteerd. Bij de bepaling van de minimale geluidwering van de gevel wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting van wegen *exclusief* de correctie volgens art. 110g Wgh.

In dit onderzoek maken we inzichtelijk wat mogelijke geluidreducerende maatregelen zijn voor de nieuwe bebouwing. Aangezien slechts zoekgebieden met wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan zijn opgenomen, is het nog niet mogelijk de uiteindelijke geluidbelasting op de gevel vast te stellen. Zodra bekend is hoe de bebouwing eruit komt te zien wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de gevel. Hierbij zullen dan ook de mogelijke geluidmaatregelen worden afgewogen. Op basis van de Crisis- en Herstelwet, die op dit moment van kracht is, is het mogelijk om indien nodig hogere grenswaarden pas aan te vragen ten tijde van het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid. Dit is nodig als blijkt dat met de mogelijke maatregelen niet aan de genoemde voorwaarden kan worden voldaan.

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

4 Uitgangspunten berekeningen

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor modellering en berekening van de geluidbelastingen ten gevolge van de wegen.

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 Tekeningen en documenten

In het onderzoek zijn de volgende tekeningen en documenten als uitgangspunt gehanteerd:

- Verkeersintensiteiten en verkeersgegevens aangeleverd door Rijkswaterstaat (A12) en de gemeente Den Haag (stedelijke wegen) (zie bijlage 3)
- Wegkenmerken aangeleverd door de gemeente Den Haag
- Digitale ondergronden (DHNC.dwg, NL.IMRO.0518.BP0182GBezuidenwst-ond.dgn, topografische_kaart_1257931767576.dxf, topografische_kaart_1263975457200.dxf) aangeleverd door de gemeente Den Haag
- Digitale ondergrond van de A12, aangeleverd door Rijkswaterstaat
- Informatie over de indeling van de plangebieden, aangeleverd door de gemeente Den Haag
- Hoogteligging (Bezuidenhout-west.dxf, Bezuidenhout-west-aanv.dxf)
- Tauw-expertise en ervaringscijfers

4.1.2 Rekenmethode

Bij de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II (SRMII) op basis van de ministeriële Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten behoeve van de berekening van de geluidbelasting is een akoestisch rekenmodel opgesteld in Geomilieu versie 1.40.

In het rekenmodel is uitgegaan van de volgende rekenparameters:

- Bodemfactor omgeving (Bf): 0,0 (harde bodem, stedelijk gebied)
- Bodemfactor wegen: 0,0 (harde bodem)
- Bodemfactor ballastbed spoor en zachte bodem: 1,0 (zachte bodem)
- Zichthoek: 2 graden
- Maximaal aantal reflecties: 1
- Meteorologische correcties: standaard RMV2006 – SRM II
- Luchtdemping: standaard RMV2006 – SRM II

4.1.3 Waarneempunten

In het rekenmodel zijn ter plaatse van de mogelijke maximale rooilijnen van de bouwlocaties waarneempunten gemodelleerd. De geluidbelastingen zijn op een hoogte van 1,5 meter, 4,5 meter, en voor elke aanvullende verdieping 3 m hoger berekend. Deze hoogtes zijn representatief voor de begane grond en de verdiepingen 1, 2 et cetera. In figuur 4 in bijlage 1 zijn de gekozen waarneempunten opgenomen voor de nieuwe bebouwing.

4.1.4 Verkeersintensiteiten, wegdektype en snelheid

De verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Den Haag voor de stedelijke wegen en door Rijkswaterstaat voor de A12 (Utrechtsebaan). In tabel 4.1 zijn de relevante verkeersintensiteiten en de voertuigverdelingen in de klassen lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen opgenomen.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten in 2020

Wegvak	Etmaalintensiteit [mvt/etm]	Dag			Voertuigverdeling dag			Voertuigverdeling avond			Voertuigverdeling nacht		
		uur %	uur %	Nacht	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
A12 tussen Schenkkade en Voorburg	158.800	6,3	3,5	1,3	93,7	3,8	2,5	96,9	1,6	1,5	91,6	4,2	4,2
A12 tussen centrum en Schenkkade	114.700	6,3	3,5	1,3	93,7	3,8	2,5	96,9	1,6	1,5	91,6	4,2	4,2
Charlotte de Bourbonplein	90	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Charlotte de Bourbonstraat	806	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Hendrik Hamelplantsoen	223	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Hendrik Hamelstraat	230	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Jan Pieter Coenstraat	896	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Jan van Riebeekstraat	913	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Jan van Riebeekplein	697	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Laurens Reaalstraat	265	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Lekstraat	41.906	6,3	4,5	0,9	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0
Merwedestraat	1.425	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Prins Bernhardviaduct	14.272	6,3	4,5	0,9	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0
Scheldeplein	2.458	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Schenkviaduct	23.368	6,3	4,5	0,9	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0
Schenkkade tussen Schenkweg en Utrechtsebaan	16.204	6,3	4,5	0,9	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0
Schenkkade tussen Utrechtsebaan en Schenkweg	11.661	6,3	4,5	0,9	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0	96,0	3,0	1,0
Schenkweg	414	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3
Volkerakstraat	293	6,3	4,5	0,9	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3	97,0	2,7	0,3

LV = lichte motorvoertuigen; MV = middelzware motorvoertuigen; ZV = zware motorvoertuigen

De maximale snelheid op de A12 (Utrechtsebaan) tussen Voorburg en de Schenkkade bedraagt 80 km/uur en tussen de Schenkkade en het centrum 70 km/uur. De maximale snelheid op het Schenkviaduct, de Lekstraat en het Prins Bernhardviaduct bedraagt 50 km/uur. De overige wegen zijn 30 km/uur wegen. In het rekenmodel is voor het wegverkeer gerekend met de maximale toegestane snelheid.

Bij de berekeningen is uitgegaan van het type wegdek Novachip op de A12 tot aan de Schenkkade. Voor vrachtverkeer zijn de emissiefactoren van Novachip nog niet bepaald, zodat hiervoor uitgegaan is van Dicht Asphalt Beton (DAB 0/16, referentiewegdek).

Op de Charlotte de Bourbonstraat, de Laurens Reaelstraat, de Jan van Riebeekstraat, de Jan Pieter Coenstraat, het Hendrik Hamelplanstoen, de Hendrik Hamelstraat, de Volkerakstraat en het Jan Van Riebeekplein liggen klinkers (gewone elementenverharding). De overige wegen zijn voorzien van DAB 0/16.

5 Resultaten

Dit hoofdstuk beschrijft de relevante resultaten van de berekeningen van de geluidbelasting op de nieuwbouwlocaties.

5.1 Resultaten nieuwbouwlocaties

De volledige resultaten van de berekeningen voor wegverkeerslawaai zijn opgenomen in bijlage 2. De resultaten in de volgende paragrafen zijn inclusief de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. In de figuren 5 en 6 in bijlage 1 is de locatie van de overschrijdingen terug te zien.

A12

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van de A12 bedraagt 44 dB. De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Schenkviaduct

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het Schenkviaduct bedraagt 50 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Nader onderzoek naar geluidmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren is noodzakelijk. Als maatregelen niet mogelijk zijn omdat ze niet doeltreffend zijn of vanwege bezwaren van financiële, landschappelijke, stedenbouwkundige of verkeerskundige aard, is het aanvragen van ontheffing mogelijk.

Prins Bernhardviaduct

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het Prins Bernhardviaduct bedraagt 33 dB. De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Lekstraat

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van de Lekstraat bedraagt 50 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Nader onderzoek naar geluidmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren is noodzakelijk. Als maatregelen niet mogelijk zijn omdat ze niet doeltreffend zijn of vanwege bezwaren van financiële, landschappelijke, stedenbouwkundige of verkeerskundige aard, is het aanvragen van ontheffing mogelijk.

Merwedestraat

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van de Merwedestraat bedraagt 28 dB. De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Scheldeplein

De maximale geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het Scheldeplein bedraagt 30 dB.
De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

30 km/uur wegen

In de onderstaande tabel is de maximale geluidbelasting (inclusief correctie artikel 110g Wgh) opgenomen voor de 30 km/uur-wegen in het gebied.

Tabel 5.1 De maximale geluidbelasting (inclusief correctie artikel 110g Wgh) voor de 30 km/uur-wegen in het gebied, voor de nieuwe bebouwing

Weg	Maximale geluidbelasting (dB)
Charlotte de Bourbonplein	28
Charlotte de Bourbonstraat	40
Hendrik Hamelplantsoen	48
Hendrik Hamelstraat	57
Jan Pietersz. Coenstraat	26
Jan van Riebeekstraat	27
Jan van Riebeekplein	27
Laurens Reaelstraat	25
Schenkkade	39
Schenkweg	55
Volkerakstraat	34

Aangezien de 30 km/uur-wegen niet getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, hebben deze geluidbelastingen geen directe gevolgen voor de inpasbaarheid van de nieuwe bebouwing. De gemeente Den Haag dient af te wegen of woningbouw op deze locatie onder deze omstandigheden past in een goede ruimtelijke ordening.

6 Beschouwing mogelijke maatregelen

Door overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is het noodzakelijk om maatregelen te beschouwen. Dit hoofdstuk behandelt de mogelijke geluidreducerende maatregelen.

Achtereenvolgens beschouwen we bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen, waarna we bekijken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de aanvraag van ontheffing. We beschouwen de 30 km/h wegen niet, omdat deze geen geluidzone hebben en daarom niet beoordeeld hoeven te worden volgens de Wet geluidhinder.

6.1 Maximale geluidbelastingen

In tabel 6.1 zijn de maximale geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai opgenomen voor de wegen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Het gaat voor het Schenkviaduct om 5 waarneempunten en voor de Lekstraat om 12 waarneempunten.

Tabel 6.1 De maximale geluidbelasting op de nieuwe bebouwing ten gevolge van wegverkeerslawaai (incl. correctie art. 110g Wgh)

Waarneempunt	Geluidbelasting (dB)
<i>Schenkviaduct</i>	
04_D	49
04_E	49
05_E	49
06_D	49
06_E	50
<i>Lekstraat</i>	
01_C	49
01_D	49
01_E	50
02_C	49
02_D	50
02_E	50
03_C	49
03_D	49
03_E	50
12_D	49
12_E	49
24_E	49

Maatregelen zijn bepaald om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. In het kader van het bestemmingsplan dient inzichtelijk te worden gemaakt of het mogelijk is aan de voorwaarden uit de Wet geluidhinder te voldoen met de geplande bebouwing. De keuze voor definitieve maatregelen vindt plaats bij het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de wijziging op basis van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan.

Voorwaarde voor het aanvragen van hogere grenswaarden is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het onderzoeken en toepassen van maatregelen gebeurt in de volgende volgorde:

- Bronmaatregelen, zoals het reduceren van de hoeveelheid verkeer, het aanpassen van de rijsnelheid of het toepassen van geluidreducerend wegdek
- Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of -wallen
- Ontvangermaatregelen, zoals het toepassen van gevelisolatie in combinatie met het aanvragen van ontheffing

6.2 Bronmaatregelen

Onder bronmaatregelen worden maatregelen verstaan die het geluid veroorzaakt door de bron zelf reduceren. Hierbij valt te denken aan het verminderen van de hoeveelheid verkeer, het verlagen van de rijsnelheid of het toepassen van geluidreducerend asfalt.

Het verminderen van de hoeveelheid verkeer is in het kader van dit onderzoek niet realistisch gezien het kleinschalige karakter van de locaties.

Snelheidsverlaging heeft een direct effect op de geluidemissie van wegverkeer. Indien de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur wordt teruggebracht, daalt de geluidbelasting met circa 3 dB. Echter, omdat deze weg is opgenomen in de hoofdroudekaart van Den Haag voor hulpdiensten en openbaar vervoer is het niet toegestaan om snelheidsbeperkende maatregelen te treffen.

Het toepassen van geluidreducerend asfalt is mogelijk. In de onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het toepassen van Steen Mastiek Afstalt (SMA 0/6), dunne deklagen A en Zeer Stil Afstalt Semi-Dicht (ZSA-SD) op de geluidbelastingen.

Tabel 6.2 De maximale geluidbelasting op de nieuwe bebouwing ten gevolge van wegverkeerslawaai, met toepassing van SMA 0/6, Dunne Deklagen A en ZSA-SD. De waarden zonder overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn groen en cursief gemaakt

Waarneempunt	Geluidbelasting zonder maatregelen (dB)	Geluidbelasting met SMA 0/6 (dB)	Geluidbelasting met Dunne Deklagen A (dB)	Geluidbelasting met ZSA-SD (dB)
<i>Schenkviaduct</i>				
04_D	49	48	46	45
04_E	49	48	47	45
05_E	49	48	46	45
06_D	49	48	46	45
06_E	50	49	47	46
<i>Lekstraat</i>				
01_C	49	48	46	44
01_D	49	48	46	45
01_E	50	49	47	45
02_C	49	48	46	44
02_D	50	49	47	45
02_E	50	49	47	46
03_C	49	48	46	44
03_D	49	48	46	45
03_E	50	49	47	46
12_D	49	48	46	44
12_E	49	48	46	45
24_E	49	48	46	44

Uit de tabel blijkt dat met SMA 0/6 ten gevolge van het Schenkviaduct en de Lekstraat overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde aanwezig blijven. Dunne Deklagen A en ZSA-SD zijn wel afdoende om de geluidbelasting te reduceren tot (onder) de voorkeursgrenswaarde.

De toepassing van Dunne Deklagen A of ZSA-SD is een doeltreffende maatregel voor het reduceren van de geluidbelasting op de Lekstraat en het Schenkviaduct. De kosten voor deze maatregel per locatie zijn opgenomen in tabel 6.3. Hierbij is uitgegaan van een periode van 30 jaar, waarin het asfalt 2 keer vervangen wordt. De meerkosten voor het plaatsen van geluidreducerend asfalt bedragen circa EUR 1,40 per m² en het jaarlijkse onderhoud kost circa EUR 0,54 per m² meer dan voor normaal asfalt.

Tabel 6.3 Indicatie van de kosten van de aanleg van geluidreducerend asfalt (Dunne Deklagen A of ZSA-SD) in euro

Weg	Aantal m ²	Jaarlijkse meerkosten onderhoud per m ²	Meerkosten aanleg per m ²	Meerkosten onderhoud (30 jaar)	Meerkosten aanleg (2x)	Totaal
Schenkviaduct	2.300	0,54	1,40	37.300,-	6.400,-	43.700,-
Lekstraat	7.020	0,54	1,40	113.700,-	19.700,-	133.400,-

Het toepassen van geluidreducerend asfalt is een doeltreffende maatregel, die bovendien een gunstige invloed heeft op de geluidbelasting op de overige, bestaande woningen in Bezuidenhout-west. Zodra de vormgeving van de bebouwing in het kader van de wijzigingsbevoegdheid beschikbaar is dient door het bevoegd gezag overwogen te worden of de maatregel toepasbaar is vanuit financieel, stedenbouwkundig, verkeerskundig en landschappelijk oogpunt.

6.3 Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen zijn maatregelen die voorkomen dat het geluid de ontvanger bereikt. Onder andere geluidwallen en –schermen zijn overdrachtsmaatregelen. Het plaatsen van geluidwallen in een stedelijke omgeving als het centrum van Den Haag is vanwege de benodigde ruimte niet mogelijk.

Op het Schenkviaduct en langs de Lekstraat (direct langs het spoor) zouden eventueel schermen kunnen worden aangebracht om de geluidbelasting te reduceren. Het effect van deze schermen is afhankelijk van de positionering en de hoogte.

Langs het Schenkviaduct is deels al sprake van een scherm van 2 m hoog. Onderzocht is in hoeverre een verlening van het bestaande scherm of een verhoging van het bestaande scherm het gewenste effect heeft. De resultaten zijn weergegeven in tabel 6.4. Schermen hoger dan 8 m zijn niet onderzocht, omdat deze niet passen in een stedelijke omgeving.

Tabel 6.4 De benodigde schermen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen voor de nieuwe bebouwing voor verschillende hoogtes

Hoogte	Benodigde lengte	Totaal oppervlak
<i>Schenkviaduct</i>		
8 m (bestaand scherm verhoogd)	Niet effectief genoeg	n.v.t.
2 m	45 m extra	90 m ²
<i>Lekstraat</i>		
7 m	Niet effectief genoeg	n.v.t.
8 m	600 m	4.800 m ²

Het verhogen van het bestaande scherm is niet effectief genoeg om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde voor het Schenkviaduct. Het verlengen van het scherm met 45 m leidt wel tot het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Voor de Lekstraat is een scherm van circa 600 m lengte en 8 m hoogte doeltreffend. Hogere schermen zijn in een stedelijke omgeving niet gewenst en lagere schermen blijken niet effectief genoeg te zijn. In figuur 7 en 8 in bijlage 1 is de ligging van de schermen opgenomen.

De totale kosten van een scherm zijn voornamelijk afhankelijk van het benodigde totale oppervlak. Bovendien is vanwege het plaatsen van het scherm op een viaduct extra aandacht nodig voor de benodigde fundering.

De kosten voor een geluidsscherm bedragen ongeveer EUR 550,00 per m² (indicatief). Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele meerkosten gezien de fundering op een bestaande brug, omdat de uitvoering van de brug ons niet bekend is. Ook dient uitgezocht te worden of de brug in staat is het voorgestelde scherm te dragen. De kosten voor verlengen van het scherm op het Schenkviaduct bedragen op basis van deze gegevens circa EUR 50.000,00 en voor het plaatsen van een scherm langs de Lekstraat circa EUR 2.640.000,00.

Het toepassen van een geluidsscherm is een doeltreffende maatregel voor het Schenkviaduct en de Lekstraat en heeft bovendien een gunstige invloed op de overige woningen in Bezuidenhout-west. In een later stadium dient door het bevoegd gezag overwogen te worden of de maatregel toepasbaar is vanuit financieel, stedenbouwkundig, verkeerskundig en landschappelijk oogpunt.

6.4 Ontvangermaatregelen en aanvragen van ontheffing

Indien bron- en overdrachtsmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen is het aanvragen van een hogere grenswaarde mogelijk in combinatie met gevelmaatregelen. De maximale grenswaarde voor de geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden, zodat het aanvragen van een ontheffing mogelijk is als de maatregelen om de genoemde redenen niet mogelijk blijken. Volgens het Bouwbesluit mag de maximale binnenwaarde van de geluidbelasting 33 dB bedragen.

Aangezien de ligging van de gevel nog niet bekend is, laat staan de uitvoering van de gevels, is het niet mogelijk om uitspraken te doen over de benodigde ontvangermaatregelen om dit te realiseren. In een later stadium is het noodzakelijk om hier verder op in te gaan. Bij het bepalen van de gevelmaatregelen dient uitgegaan te worden van de cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.

7 Conclusie en samenvatting

In opdracht van de gemeente Den Haag is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling van twee locaties in de wijk Bezuidenhout. Voor Bezuidenhout-west wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld, waarbij de genoemde ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt.

Voor de nieuwe woningen is de geluidbelasting in de toekomstige situatie bepaald ten gevolge van wegverkeer. Voor zowel de 50 km/uur als de 30 km/uur wegen in het gebied is de maximale geluidbelasting op de nieuwe bebouwing bepaald. Voor de 30 km/uur wegen hoeft niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder, maar inzicht in de geluidbelasting is vereist met het oog op een goede ruimtelijke ordening.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden voor het Schenkviaduct (maximaal 50 dB) en de Lekstraat (maximaal 50 dB). De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor deze bronnen is een onderzoek naar mogelijke geluidreducerende maatregelen uitgevoerd.

De maatregelen die beschouwd zijn zijn de toepassing van geluidreducerend asfalt en schermen voor wegverkeer. Voor wegverkeer zijn enkele van de maatregelen afdoende om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.

Het bevoegd gezag dient een afweging te maken welke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te reduceren. Deze afweging zal moeten plaatsvinden in het kader van de wijzigingsbevoegdheid zodra bekend is hoe de bebouwing eruit komt te zien.

Conclusie

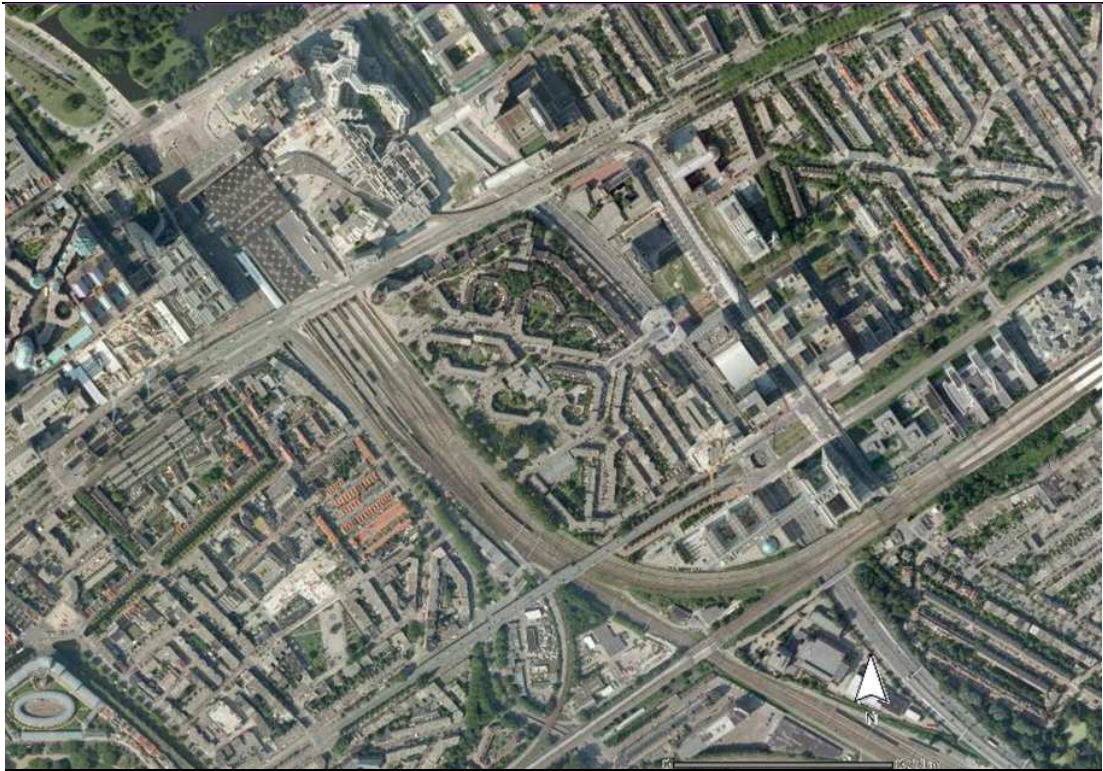
Uit het akoestisch onderzoek in het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor Bezuidenhout-west blijkt dat het mogelijk is de geplande ontwikkelingen te realiseren binnen de kaders van de Wet geluidhinder voor wat betreft het wegverkeerslawaai. Nader onderzoek naar de benodigde maatregelen om de geluidhinder te reduceren is noodzakelijk om een goede afweging van de maatregelen te kunnen maken, zodra de ligging en indeling van de nieuwe bebouwing bekend is.

Kenmerk R001-4687697XMA-srb-V03-NL

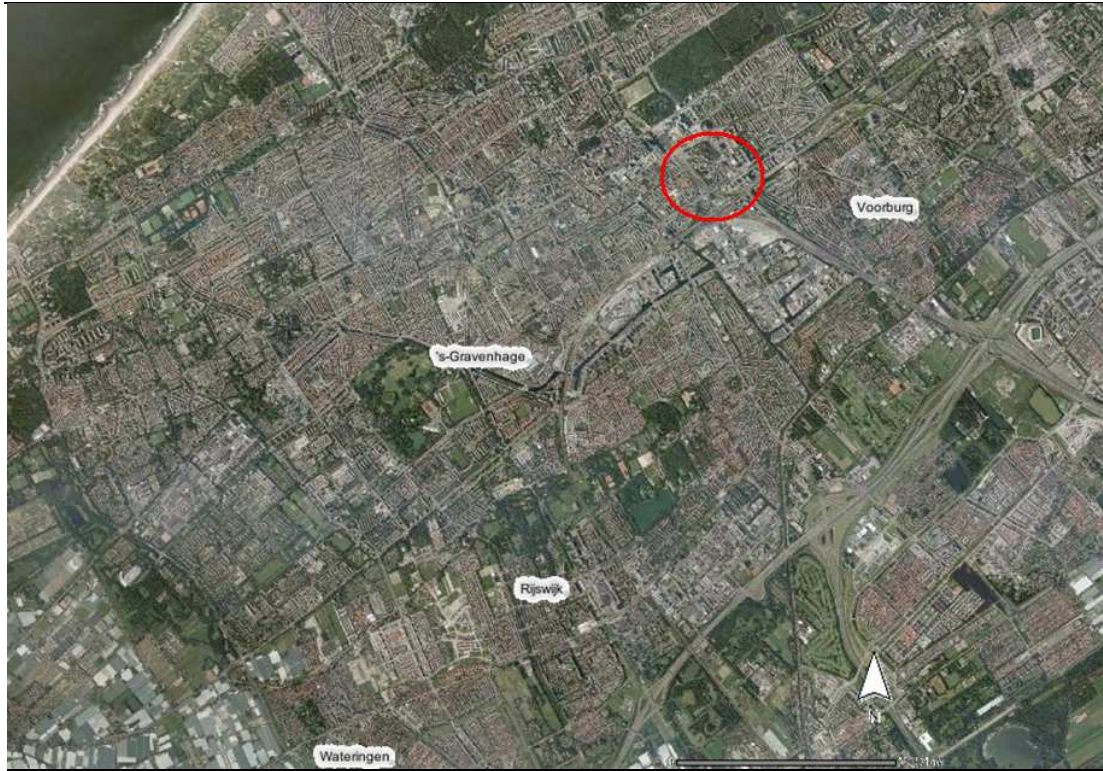
Bijlage

1

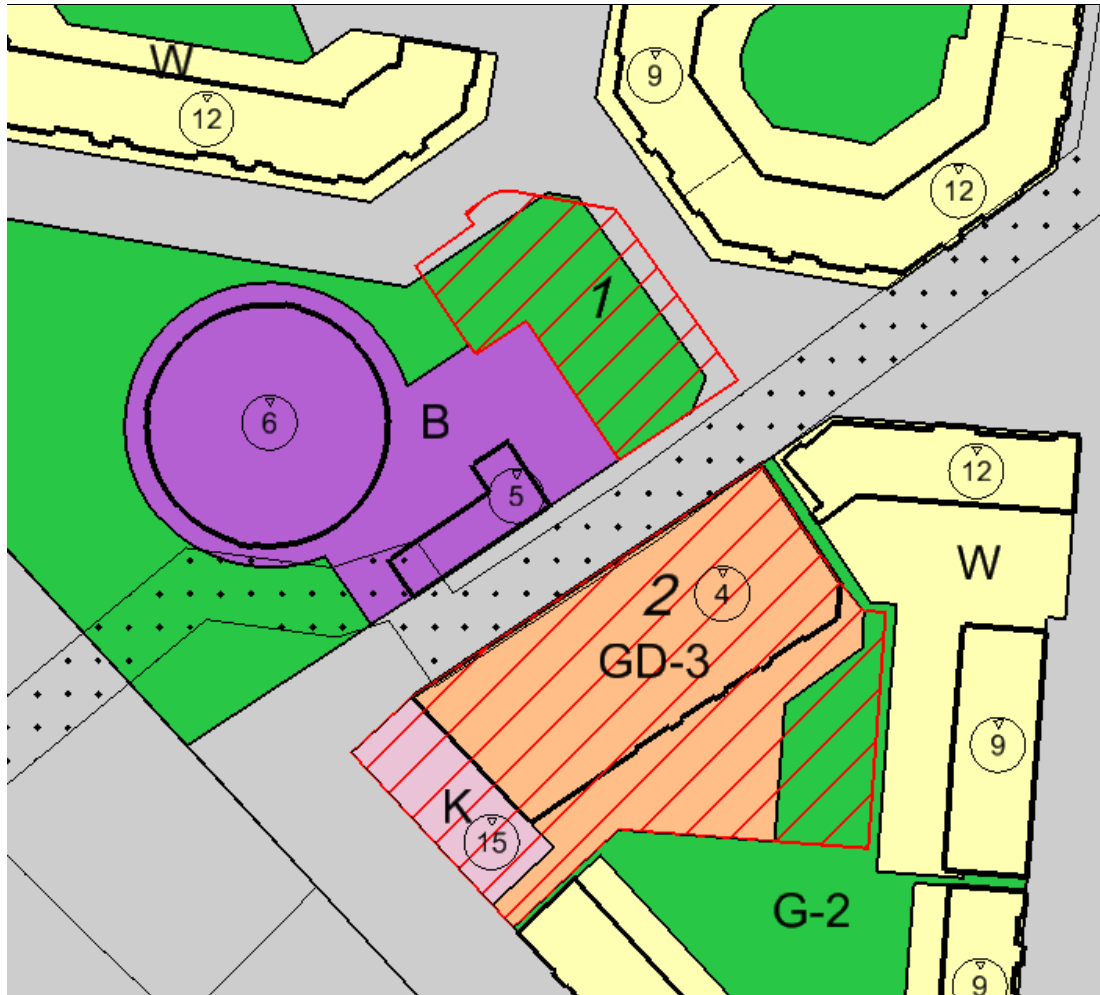
Figuren



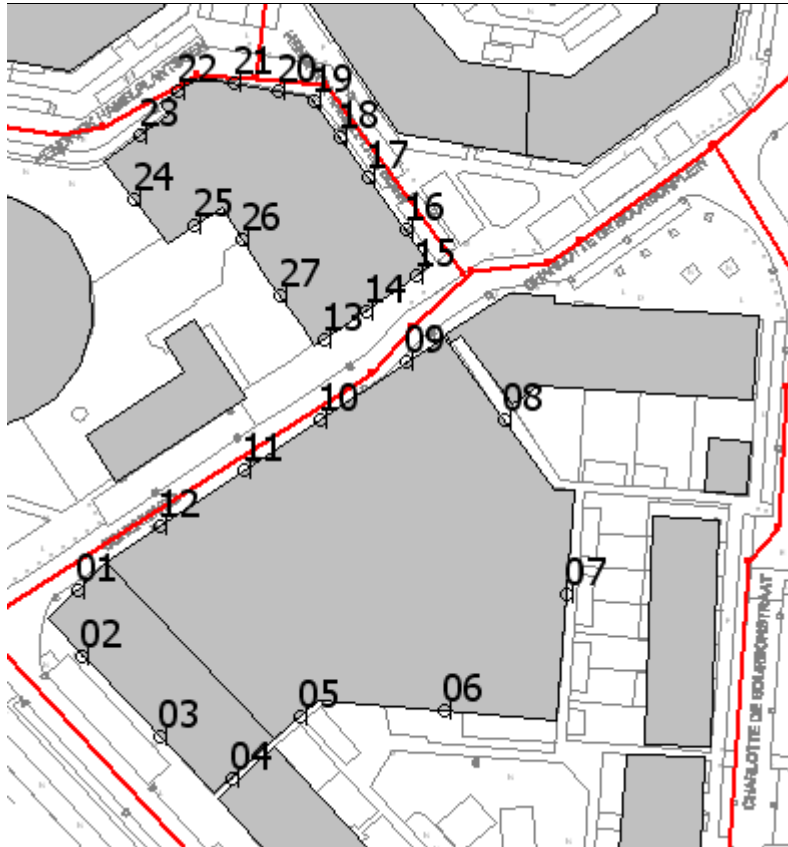
Figuur B1.1 Ligging van Bezuidenhout-West en het spoor te Den Haag



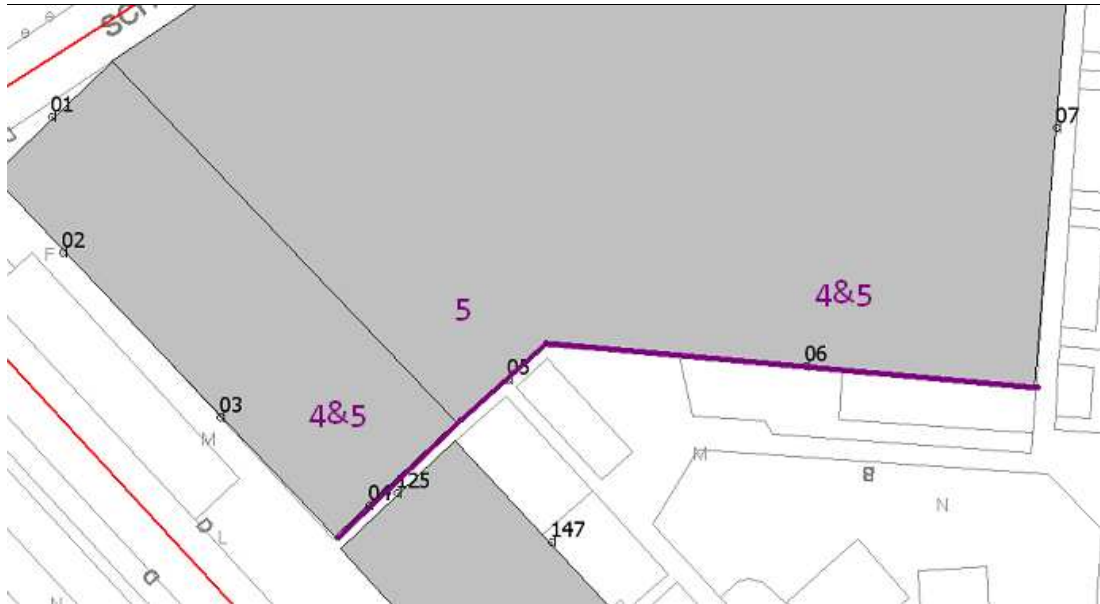
Figuur B1.2 Regionale ligging Bezuidenhout-west



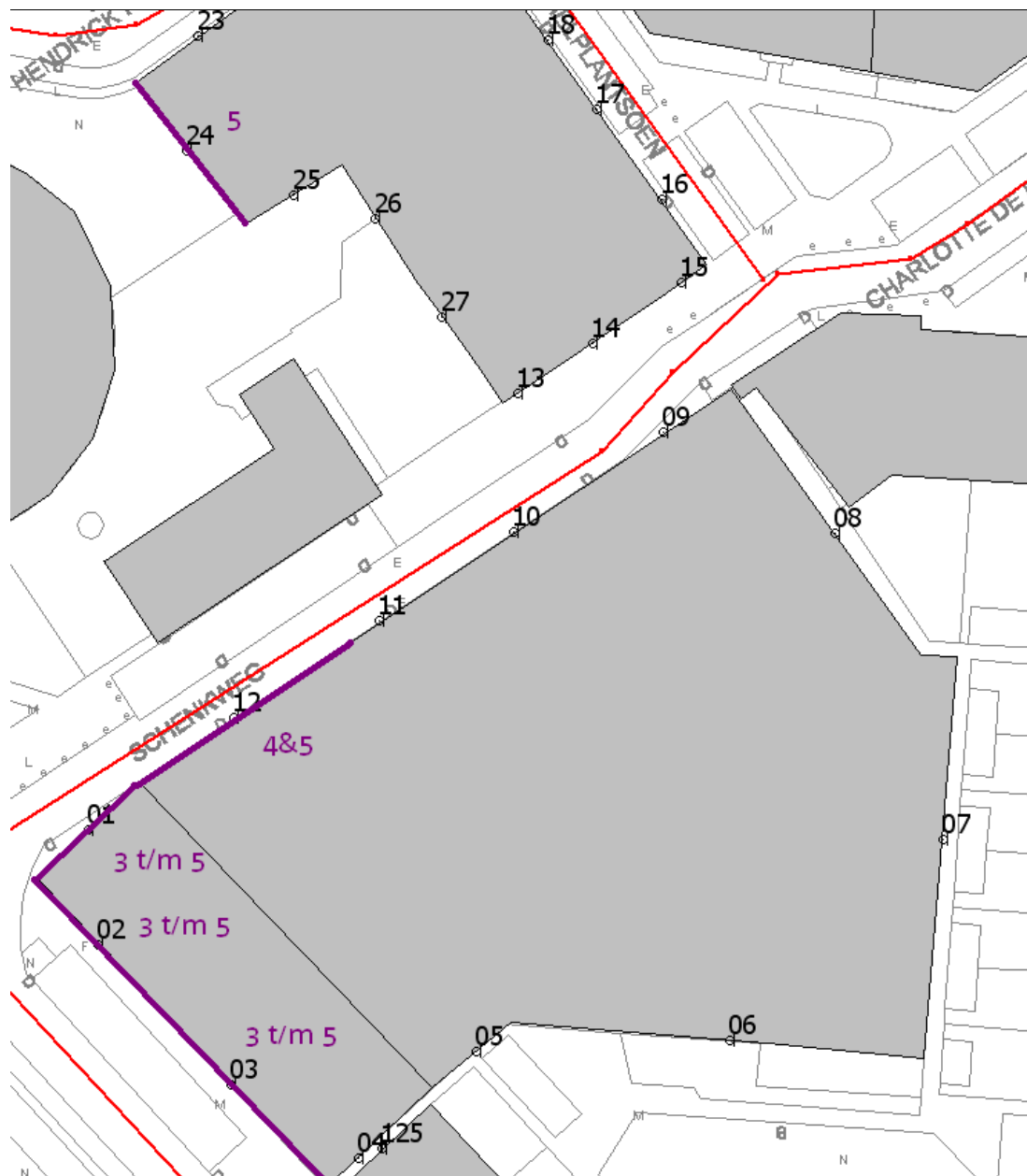
Figuur B1.3 Zoekgebied van de nieuwe bebouwing aan Schenkweg 5 en Schenkweg 56-60



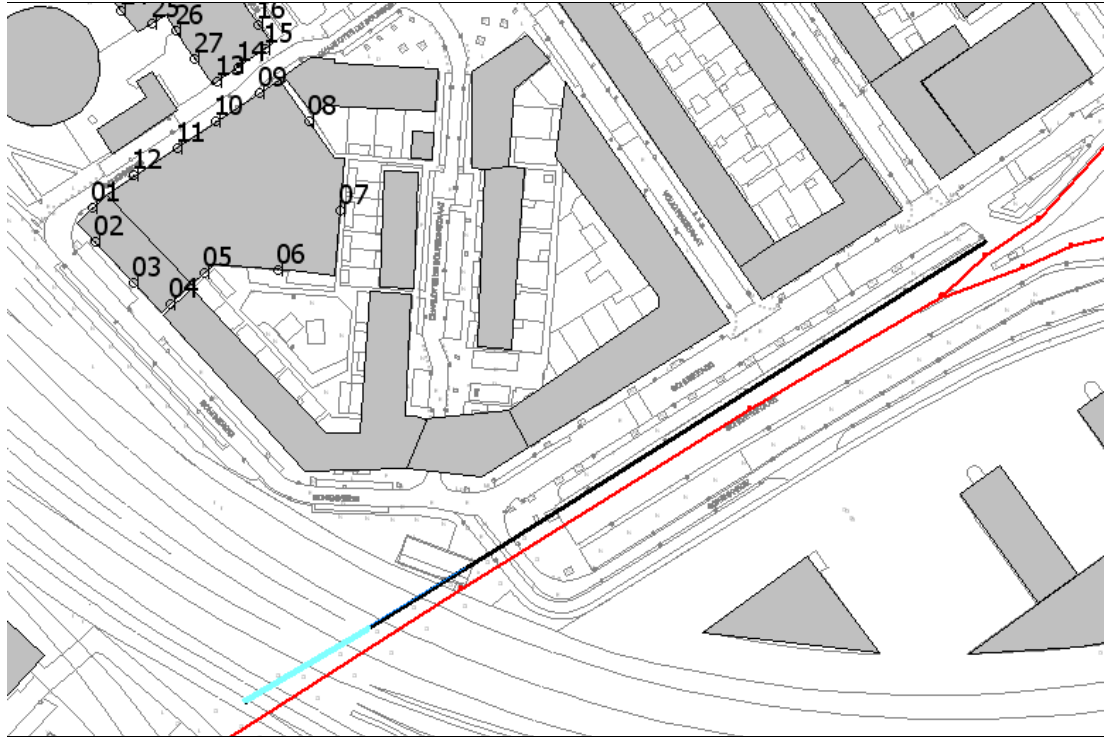
Figuur B1.4 De waarneempunten op de nieuwe bebouwing



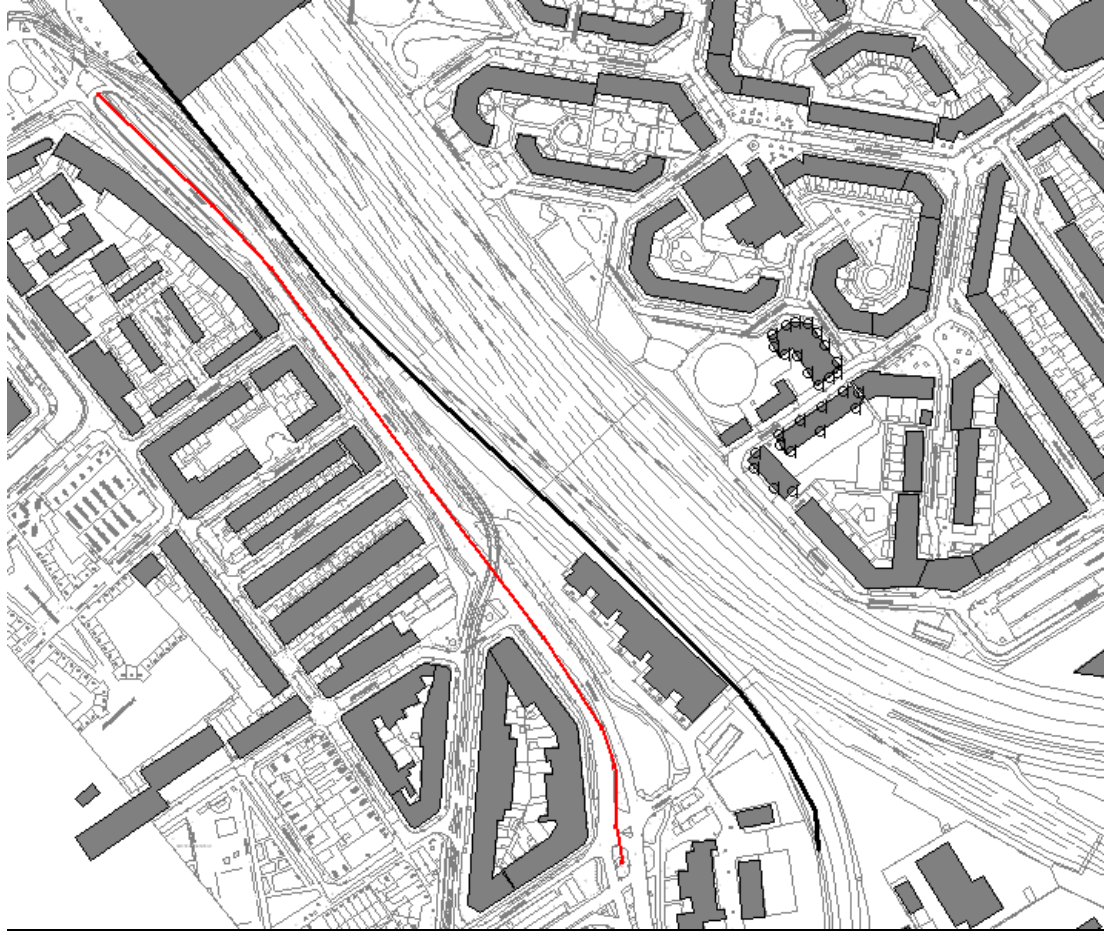
Figuur B1.5 Zijden met overschrijding voor de nieuwe bebouwing ten gevolge van het Schenkviaduct. De verdiepingen met overschrijding zijn in de bebouwing weergegeven per waarneempunt



Figuur B1.6 Zijden met overschrijding voor de nieuwe bebouwing ten gevolge van de Lekstraat. De verdiepingen met overschrijding zijn in de bebouwing weergegeven per waarneempunt



Figuur B1.7 Verlenging van 45 m (blauw) van het scherm langs het Schenkviaduct



Figuur B1.8 Scherm langs de Lekstraat, circa 600 m lang (direct langs het spoor)



Figuur B1.9 Overzicht van het ingevoerde model

Bijlage

2

Resultaten wegverkeerslawaa

Tabel B2.1 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van de A12, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	37
01_B	4,5	38
01_C	7,5	38
01_D	10,5	38
01_E	13,5	38
02_A	1,5	35
02_B	4,5	39
02_C	7,5	40
02_D	10,5	37
02_E	13,5	37
03_A	1,5	33
03_B	4,5	38
03_C	7,5	39
03_D	10,5	32
03_E	13,5	32
04_A	1,5	37
04_B	4,5	37
04_C	7,5	38
04_D	10,5	38
04_E	13,5	39
05_A	1,5	38
05_B	4,5	38
05_C	7,5	39
05_D	10,5	38
05_E	13,5	39
06_A	1,5	37
06_B	4,5	38
06_C	7,5	38
06_D	10,5	35
06_E	13,5	37
07_A	1,5	41
07_B	4,5	41
07_C	7,5	41
07_D	10,5	41
07_E	13,5	42
08_A	1,5	42

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	42
08_C	7,5	42
08_D	10,5	43
08_E	13,5	44
09_A	1,5	39
09_B	4,5	40
09_C	7,5	40
09_D	10,5	40
09_E	13,5	41
10_A	1,5	39
10_B	4,5	39
10_C	7,5	39
10_D	10,5	40
10_E	13,5	40
11_A	1,5	38
11_B	4,5	39
11_C	7,5	39
11_D	10,5	39
11_E	13,5	39
12_A	1,5	38
12_B	4,5	39
12_C	7,5	38
12_D	10,5	39
12_E	13,5	39
13_A	1,5	39
13_B	4,5	39
13_C	7,5	39
13_D	10,5	40
13_E	13,5	41
14_A	1,5	39
14_B	4,5	39
14_C	7,5	40
14_D	10,5	41
14_E	13,5	41
15_A	1,5	40
15_B	4,5	40
15_C	7,5	40
15_D	10,5	41
15_E	13,5	41

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	43
16_B	4,5	43
16_C	7,5	43
16_D	10,5	43
16_E	13,5	44
17_A	1,5	42
17_B	4,5	43
17_C	7,5	43
17_D	10,5	43
17_E	13,5	44
18_A	1,5	43
18_B	4,5	43
18_C	7,5	43
18_D	10,5	43
18_E	13,5	44
19_A	1,5	42
19_B	4,5	42
19_C	7,5	43
19_D	10,5	43
19_E	13,5	44
20_A	1,5	41
20_B	4,5	41
20_C	7,5	41
20_D	10,5	41
20_E	13,5	42
21_A	1,5	41
21_B	4,5	41
21_C	7,5	41
21_D	10,5	41
21_E	13,5	42
22_A	1,5	39
22_B	4,5	39
22_C	7,5	40
22_D	10,5	40
22_E	13,5	40
23_A	1,5	38
23_B	4,5	39
23_C	7,5	39
23_D	10,5	39

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	40
24_A	1,5	33
24_B	4,5	34
24_C	7,5	32
24_D	10,5	31
24_E	13,5	31
25_A	1,5	39
25_B	4,5	40
25_C	7,5	41
25_D	10,5	41
25_E	13,5	42
26_A	1,5	33
26_B	4,5	34
26_C	7,5	33
26_D	10,5	32
26_E	13,5	32
27_A	1,5	32
27_B	4,5	32
27_C	7,5	32
27_D	10,5	31
27_E	13,5	32

Tabel B2.2 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van de Lekstraat, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	47
01_B	4,5	48
01_C	7,5	49
01_D	10,5	49
01_E	13,5	50
02_A	1,5	47
02_B	4,5	48
02_C	7,5	49
02_D	10,5	50
02_E	13,5	50
03_A	1,5	47
03_B	4,5	48
03_C	7,5	49
03_D	10,5	49
03_E	13,5	50
04_A	1,5	32
04_B	4,5	35
04_C	7,5	37
04_D	10,5	42
04_E	13,5	44
05_A	1,5	30
05_B	4,5	32
05_C	7,5	37
05_D	10,5	42
05_E	13,5	43
06_A	1,5	32
06_B	4,5	35
06_C	7,5	39
06_D	10,5	41
06_E	13,5	43
07_A	1,5	29
07_B	4,5	32
07_C	7,5	35
07_D	10,5	36
07_E	13,5	33
08_A	1,5	27

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	29
08_C	7,5	31
08_D	10,5	34
08_E	13,5	33
09_A	1,5	39
09_B	4,5	42
09_C	7,5	45
09_D	10,5	45
09_E	13,5	46
10_A	1,5	41
10_B	4,5	43
10_C	7,5	46
10_D	10,5	47
10_E	13,5	47
11_A	1,5	43
11_B	4,5	45
11_C	7,5	47
11_D	10,5	48
11_E	13,5	48
12_A	1,5	46
12_B	4,5	47
12_C	7,5	48
12_D	10,5	49
12_E	13,5	49
13_A	1,5	38
13_B	4,5	40
13_C	7,5	43
13_D	10,5	43
13_E	13,5	44
14_A	1,5	37
14_B	4,5	40
14_C	7,5	42
14_D	10,5	43
14_E	13,5	44
15_A	1,5	37
15_B	4,5	39
15_C	7,5	41
15_D	10,5	42
15_E	13,5	43

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	27
16_B	4,5	30
16_C	7,5	33
16_D	10,5	33
16_E	13,5	32
17_A	1,5	27
17_B	4,5	30
17_C	7,5	33
17_D	10,5	34
17_E	13,5	33
18_A	1,5	28
18_B	4,5	30
18_C	7,5	34
18_D	10,5	35
18_E	13,5	34
19_A	1,5	34
19_B	4,5	35
19_C	7,5	36
19_D	10,5	35
19_E	13,5	34
20_A	1,5	35
20_B	4,5	35
20_C	7,5	37
20_D	10,5	36
20_E	13,5	41
21_A	1,5	35
21_B	4,5	35
21_C	7,5	37
21_D	10,5	37
21_E	13,5	41
22_A	1,5	44
22_B	4,5	44
22_C	7,5	45
22_D	10,5	46
22_E	13,5	47
23_A	1,5	45
23_B	4,5	45
23_C	7,5	47
23_D	10,5	47

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	48
24_A	1,5	42
24_B	4,5	44
24_C	7,5	47
24_D	10,5	48
24_E	13,5	49
25_A	1,5	33
25_B	4,5	39
25_C	7,5	43
25_D	10,5	44
25_E	13,5	45
26_A	1,5	35
26_B	4,5	40
26_C	7,5	45
26_D	10,5	46
26_E	13,5	47
27_A	1,5	35
27_B	4,5	41
27_C	7,5	47
27_D	10,5	48
27_E	13,5	48

Tabel B2.3 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van het Prins Bernhardviaduct, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	27
01_B	4,5	28
01_C	7,5	29
01_D	10,5	30
01_E	13,5	30
02_A	1,5	26
02_B	4,5	27
02_C	7,5	27
02_D	10,5	27
02_E	13,5	26
03_A	1,5	26
03_B	4,5	27
03_C	7,5	26
03_D	10,5	25
03_E	13,5	25
04_A	1,5	14
04_B	4,5	14
04_C	7,5	15
04_D	10,5	11
04_E	13,5	--
05_A	1,5	12
05_B	4,5	13
05_C	7,5	12
05_D	10,5	8
05_E	13,5	-12
06_A	1,5	13
06_B	4,5	15
06_C	7,5	17
06_D	10,5	11
06_E	13,5	13
07_A	1,5	18
07_B	4,5	19
07_C	7,5	21
07_D	10,5	24
07_E	13,5	16
08_A	1,5	18

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	19
08_C	7,5	20
08_D	10,5	23
08_E	13,5	23
09_A	1,5	22
09_B	4,5	27
09_C	7,5	28
09_D	10,5	29
09_E	13,5	29
10_A	1,5	21
10_B	4,5	26
10_C	7,5	28
10_D	10,5	30
10_E	13,5	31
11_A	1,5	22
11_B	4,5	25
11_C	7,5	28
11_D	10,5	31
11_E	13,5	31
12_A	1,5	25
12_B	4,5	27
12_C	7,5	29
12_D	10,5	30
12_E	13,5	30
13_A	1,5	16
13_B	4,5	17
13_C	7,5	19
13_D	10,5	25
13_E	13,5	26
14_A	1,5	15
14_B	4,5	16
14_C	7,5	17
14_D	10,5	17
14_E	13,5	20
15_A	1,5	16
15_B	4,5	17
15_C	7,5	17
15_D	10,5	17
15_E	13,5	19

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	23
16_B	4,5	24
16_C	7,5	25
16_D	10,5	24
16_E	13,5	24
17_A	1,5	23
17_B	4,5	24
17_C	7,5	26
17_D	10,5	27
17_E	13,5	24
18_A	1,5	23
18_B	4,5	24
18_C	7,5	26
18_D	10,5	24
18_E	13,5	24
19_A	1,5	22
19_B	4,5	24
19_C	7,5	24
19_D	10,5	24
19_E	13,5	25
20_A	1,5	24
20_B	4,5	24
20_C	7,5	25
20_D	10,5	26
20_E	13,5	30
21_A	1,5	24
21_B	4,5	24
21_C	7,5	25
21_D	10,5	27
21_E	13,5	29
22_A	1,5	27
22_B	4,5	29
22_C	7,5	30
22_D	10,5	31
22_E	13,5	33
23_A	1,5	25
23_B	4,5	30
23_C	7,5	30
23_D	10,5	31

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	33
24_A	1,5	23
24_B	4,5	26
24_C	7,5	29
24_D	10,5	30
24_E	13,5	31
25_A	1,5	18
25_B	4,5	19
25_C	7,5	21
25_D	10,5	25
25_E	13,5	26
26_A	1,5	18
26_B	4,5	19
26_C	7,5	21
26_D	10,5	25
26_E	13,5	28
27_A	1,5	19
27_B	4,5	23
27_C	7,5	28
27_D	10,5	29
27_E	13,5	29

Tabel B2.4 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van het Schenkviaduct, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	30
01_B	4,5	31
01_C	7,5	25
01_D	10,5	27
01_E	13,5	26
02_A	1,5	45
02_B	4,5	47
02_C	7,5	47
02_D	10,5	47
02_E	13,5	48
03_A	1,5	47
03_B	4,5	48
03_C	7,5	48
03_D	10,5	48
03_E	13,5	48
04_A	1,5	32
04_B	4,5	36
04_C	7,5	39
04_D	10,5	49
04_E	13,5	49
05_A	1,5	34
05_B	4,5	36
05_C	7,5	41
05_D	10,5	48
05_E	13,5	49
06_A	1,5	35
06_B	4,5	38
06_C	7,5	46
06_D	10,5	49
06_E	13,5	50
07_A	1,5	35
07_B	4,5	39
07_C	7,5	44
07_D	10,5	44
07_E	13,5	44
08_A	1,5	32

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	33
08_C	7,5	36
08_D	10,5	38
08_E	13,5	38
09_A	1,5	27
09_B	4,5	29
09_C	7,5	31
09_D	10,5	33
09_E	13,5	35
10_A	1,5	25
10_B	4,5	27
10_C	7,5	27
10_D	10,5	28
10_E	13,5	30
11_A	1,5	25
11_B	4,5	32
11_C	7,5	27
11_D	10,5	29
11_E	13,5	29
12_A	1,5	24
12_B	4,5	25
12_C	7,5	26
12_D	10,5	28
12_E	13,5	27
13_A	1,5	30
13_B	4,5	31
13_C	7,5	36
13_D	10,5	35
13_E	13,5	38
14_A	1,5	31
14_B	4,5	33
14_C	7,5	37
14_D	10,5	36
14_E	13,5	38
15_A	1,5	32
15_B	4,5	34
15_C	7,5	38
15_D	10,5	36
15_E	13,5	40

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	33
16_B	4,5	35
16_C	7,5	38
16_D	10,5	36
16_E	13,5	37
17_A	1,5	32
17_B	4,5	33
17_C	7,5	35
17_D	10,5	36
17_E	13,5	37
18_A	1,5	31
18_B	4,5	33
18_C	7,5	35
18_D	10,5	35
18_E	13,5	37
19_A	1,5	30
19_B	4,5	32
19_C	7,5	35
19_D	10,5	36
19_E	13,5	37
20_A	1,5	29
20_B	4,5	31
20_C	7,5	33
20_D	10,5	34
20_E	13,5	33
21_A	1,5	29
21_B	4,5	31
21_C	7,5	33
21_D	10,5	34
21_E	13,5	34
22_A	1,5	25
22_B	4,5	26
22_C	7,5	27
22_D	10,5	28
22_E	13,5	27
23_A	1,5	24
23_B	4,5	25
23_C	7,5	26
23_D	10,5	27

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	28
24_A	1,5	32
24_B	4,5	33
24_C	7,5	35
24_D	10,5	36
24_E	13,5	38
25_A	1,5	31
25_B	4,5	33
25_C	7,5	34
25_D	10,5	36
25_E	13,5	39
26_A	1,5	27
26_B	4,5	30
26_C	7,5	32
26_D	10,5	34
26_E	13,5	38
27_A	1,5	26
27_B	4,5	31
27_C	7,5	29
27_D	10,5	33
27_E	13,5	37

Tabel B2.5 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van de Merwedestraat, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	22
01_B	4,5	23
01_C	7,5	24
01_D	10,5	25
01_E	13,5	27
02_A	1,5	23
02_B	4,5	24
02_C	7,5	25
02_D	10,5	26
02_E	13,5	28
03_A	1,5	20
03_B	4,5	21
03_C	7,5	21
03_D	10,5	23
03_E	13,5	25
04_A	1,5	11
04_B	4,5	13
04_C	7,5	15
04_D	10,5	12
04_E	13,5	9
05_A	1,5	10
05_B	4,5	11
05_C	7,5	12
05_D	10,5	12
05_E	13,5	8
06_A	1,5	12
06_B	4,5	14
06_C	7,5	17
06_D	10,5	17
06_E	13,5	20
07_A	1,5	9
07_B	4,5	11
07_C	7,5	13
07_D	10,5	15
07_E	13,5	9
08_A	1,5	8

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	9
08_C	7,5	10
08_D	10,5	11
08_E	13,5	8
09_A	1,5	22
09_B	4,5	23
09_C	7,5	23
09_D	10,5	23
09_E	13,5	23
10_A	1,5	22
10_B	4,5	23
10_C	7,5	23
10_D	10,5	23
10_E	13,5	24
11_A	1,5	21
11_B	4,5	22
11_C	7,5	22
11_D	10,5	23
11_E	13,5	24
12_A	1,5	23
12_B	4,5	24
12_C	7,5	25
12_D	10,5	25
12_E	13,5	27
13_A	1,5	12
13_B	4,5	18
13_C	7,5	20
13_D	10,5	21
13_E	13,5	22
14_A	1,5	13
14_B	4,5	18
14_C	7,5	20
14_D	10,5	21
14_E	13,5	23
15_A	1,5	12
15_B	4,5	13
15_C	7,5	14
15_D	10,5	16
15_E	13,5	19

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	8
16_B	4,5	9
16_C	7,5	10
16_D	10,5	10
16_E	13,5	10
17_A	1,5	7
17_B	4,5	9
17_C	7,5	10
17_D	10,5	11
17_E	13,5	9
18_A	1,5	9
18_B	4,5	10
18_C	7,5	12
18_D	10,5	11
18_E	13,5	10
19_A	1,5	8
19_B	4,5	9
19_C	7,5	11
19_D	10,5	11
19_E	13,5	10
20_A	1,5	7
20_B	4,5	9
20_C	7,5	10
20_D	10,5	10
20_E	13,5	11
21_A	1,5	7
21_B	4,5	9
21_C	7,5	10
21_D	10,5	10
21_E	13,5	10
22_A	1,5	2
22_B	4,5	4
22_C	7,5	5
22_D	10,5	8
22_E	13,5	10
23_A	1,5	3
23_B	4,5	4
23_C	7,5	6
23_D	10,5	11

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	12
24_A	1,5	9
24_B	4,5	14
24_C	7,5	24
24_D	10,5	25
24_E	13,5	26
25_A	1,5	12
25_B	4,5	17
25_C	7,5	26
25_D	10,5	27
25_E	13,5	28
26_A	1,5	17
26_B	4,5	18
26_C	7,5	22
26_D	10,5	23
26_E	13,5	24
27_A	1,5	11
27_B	4,5	21
27_C	7,5	24
27_D	10,5	24
27_E	13,5	25

Tabel B2.6 De geluidbelastingen op de nieuwe bebouwing ten gevolge van het Scheldeplein, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	22
01_B	4,5	23
01_C	7,5	24
01_D	10,5	25
01_E	13,5	27
02_A	1,5	23
02_B	4,5	24
02_C	7,5	25
02_D	10,5	26
02_E	13,5	28
03_A	1,5	20
03_B	4,5	21
03_C	7,5	21
03_D	10,5	23
03_E	13,5	25
04_A	1,5	11
04_B	4,5	13
04_C	7,5	15
04_D	10,5	12
04_E	13,5	9
05_A	1,5	10
05_B	4,5	11
05_C	7,5	12
05_D	10,5	12
05_E	13,5	8
06_A	1,5	12
06_B	4,5	14
06_C	7,5	17
06_D	10,5	17
06_E	13,5	20
07_A	1,5	9
07_B	4,5	11
07_C	7,5	13
07_D	10,5	15
07_E	13,5	9
08_A	1,5	8

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	9
08_C	7,5	10
08_D	10,5	11
08_E	13,5	8
09_A	1,5	22
09_B	4,5	23
09_C	7,5	23
09_D	10,5	23
09_E	13,5	23
10_A	1,5	22
10_B	4,5	23
10_C	7,5	23
10_D	10,5	23
10_E	13,5	24
11_A	1,5	21
11_B	4,5	22
11_C	7,5	22
11_D	10,5	23
11_E	13,5	24
12_A	1,5	23
12_B	4,5	24
12_C	7,5	25
12_D	10,5	25
12_E	13,5	27
13_A	1,5	12
13_B	4,5	18
13_C	7,5	20
13_D	10,5	21
13_E	13,5	22
14_A	1,5	13
14_B	4,5	18
14_C	7,5	20
14_D	10,5	21
14_E	13,5	23
15_A	1,5	12
15_B	4,5	13
15_C	7,5	14
15_D	10,5	16
15_E	13,5	19

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	8
16_B	4,5	9
16_C	7,5	10
16_D	10,5	10
16_E	13,5	10
17_A	1,5	7
17_B	4,5	9
17_C	7,5	10
17_D	10,5	11
17_E	13,5	9
18_A	1,5	9
18_B	4,5	10
18_C	7,5	12
18_D	10,5	11
18_E	13,5	10
19_A	1,5	8
19_B	4,5	9
19_C	7,5	11
19_D	10,5	11
19_E	13,5	10
20_A	1,5	7
20_B	4,5	9
20_C	7,5	10
20_D	10,5	10
20_E	13,5	11
21_A	1,5	7
21_B	4,5	9
21_C	7,5	10
21_D	10,5	10
21_E	13,5	10
22_A	1,5	2
22_B	4,5	4
22_C	7,5	5
22_D	10,5	8
22_E	13,5	10
23_A	1,5	3
23_B	4,5	4
23_C	7,5	6
23_D	10,5	11

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	12
24_A	1,5	9
24_B	4,5	14
24_C	7,5	24
24_D	10,5	25
24_E	13,5	26
25_A	1,5	12
25_B	4,5	17
25_C	7,5	26
25_D	10,5	27
25_E	13,5	28
26_A	1,5	17
26_B	4,5	18
26_C	7,5	22
26_D	10,5	23
26_E	13,5	24
27_A	1,5	11
27_B	4,5	21
27_C	7,5	24
27_D	10,5	24
27_E	13,5	25

Tabel B2.7 De cumulatieve geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer en tramverkeer op de nieuwe bebouwing, exclusief correctie artikel 110g Wgh

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
01_A	1,5	58
01_B	4,5	57
01_C	7,5	57
01_D	10,5	56
01_E	13,5	57
02_A	1,5	57
02_B	4,5	58
02_C	7,5	58
02_D	10,5	58
02_E	13,5	58
03_A	1,5	57
03_B	4,5	58
03_C	7,5	58
03_D	10,5	58
03_E	13,5	58
04_A	1,5	46
04_B	4,5	47
04_C	7,5	49
04_D	10,5	56
04_E	13,5	56
05_A	1,5	45
05_B	4,5	47
05_C	7,5	49
05_D	10,5	55
05_E	13,5	55
06_A	1,5	45
06_B	4,5	47
06_C	7,5	52
06_D	10,5	55
06_E	13,5	56
07_A	1,5	46
07_B	4,5	48
07_C	7,5	52
07_D	10,5	51
07_E	13,5	52
08_A	1,5	47

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
08_B	4,5	48
08_C	7,5	49
08_D	10,5	50
08_E	13,5	50
09_A	1,5	59
09_B	4,5	57
09_C	7,5	56
09_D	10,5	56
09_E	13,5	55
10_A	1,5	60
10_B	4,5	57
10_C	7,5	56
10_D	10,5	56
10_E	13,5	56
11_A	1,5	60
11_B	4,5	57
11_C	7,5	57
11_D	10,5	56
11_E	13,5	56
12_A	1,5	59
12_B	4,5	58
12_C	7,5	57
12_D	10,5	57
12_E	13,5	56
13_A	1,5	55
13_B	4,5	56
13_C	7,5	56
13_D	10,5	55
13_E	13,5	55
14_A	1,5	56
14_B	4,5	56
14_C	7,5	56
14_D	10,5	55
14_E	13,5	55
15_A	1,5	57
15_B	4,5	56
15_C	7,5	56
15_D	10,5	55
15_E	13,5	55

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
16_A	1,5	58
16_B	4,5	57
16_C	7,5	56
16_D	10,5	55
16_E	13,5	54
17_A	1,5	58
17_B	4,5	57
17_C	7,5	55
17_D	10,5	55
17_E	13,5	54
18_A	1,5	58
18_B	4,5	57
18_C	7,5	55
18_D	10,5	54
18_E	13,5	54
19_A	1,5	58
19_B	4,5	56
19_C	7,5	55
19_D	10,5	54
19_E	13,5	54
20_A	1,5	60
20_B	4,5	57
20_C	7,5	55
20_D	10,5	54
20_E	13,5	54
21_A	1,5	62
21_B	4,5	57
21_C	7,5	55
21_D	10,5	54
21_E	13,5	53
22_A	1,5	62
22_B	4,5	57
22_C	7,5	55
22_D	10,5	55
22_E	13,5	55
23_A	1,5	57
23_B	4,5	56
23_C	7,5	55
23_D	10,5	55

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Geluidbelasting in dB
23_E	13,5	55
24_A	1,5	49
24_B	4,5	51
24_C	7,5	54
24_D	10,5	55
24_E	13,5	55
25_A	1,5	46
25_B	4,5	49
25_C	7,5	51
25_D	10,5	52
25_E	13,5	53
26_A	1,5	46
26_B	4,5	48
26_C	7,5	52
26_D	10,5	53
26_E	13,5	54
27_A	1,5	48
27_B	4,5	51
27_C	7,5	54
27_D	10,5	55
27_E	13,5	55

Tabel B2.8 De geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de nieuwe bebouwing voor de 30 km/uur wegen, inclusief correctie artikel 110g Wgh, in dB

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Charlotte de Bourbonplein	Charlotte de Bourbonstraat	Laurens Reaelstraat	Jan van Riebeeckstraat	Schenkkade	Schenkweg	Jan Pietersz Coenstraat	Hendrik hamelplantsoen	Hendrik Hamelstraat	Volkerakstraat	Jan van Riebeeckplein
01_A	1,5	11	19	22	18	23	51	11	10	18	15	9
01_B	4,5	12	20	23	18	23	50	11	11	20	14	10
01_C	7,5	13	20	24	18	22	48	12	12	22	15	10
01_D	10,5	14	21	24	19	22	46	13	13	25	16	11
01_E	13,5	14	21	25	20	21	44	15	14	26	17	13
02_A	1,5	-17	7	20	15	32	48	4	-2	12	0	1
02_B	4,5	-17	7	21	16	33	47	4	-1	13	1	1
02_C	7,5	-17	6	21	16	34	46	4	-2	13	1	-1
02_D	10,5	-22	3	21	14	16	45	-1	-5	8	-3	-1
02_E	13,5	-22	3	21	14	16	44	-1	-5	8	-3	-7
03_A	1,5	-17	7	21	13	27	47	2	-3	13	1	1
03_B	4,5	-17	7	22	15	28	47	3	-2	15	1	1
03_C	7,5	-17	7	21	12	30	46	3	-3	15	1	0
03_D	10,5	-22	4	21	12	24	46	--	-12	14	-3	-1
03_E	13,5	-22	3	21	11	9	45	--	-12	10	-3	-10
04_A	1,5	-7	17	5	9	30	38	6	3	8	11	1
04_B	4,5	-6	19	6	10	31	38	6	4	8	11	1
04_C	7,5	-5	21	7	10	35	37	7	5	10	12	2
04_D	10,5	-6	22	11	7	37	36	4	2	8	13	-1
04_E	13,5	-5	23	5	2	38	41	3	2	8	14	--
05_A	1,5	-11	22	4	8	35	30	6	0	5	12	1
05_B	4,5	-11	24	5	8	35	30	7	0	6	12	1
05_C	7,5	-10	25	7	9	36	30	7	0	6	13	0
05_D	10,5	-8	25	11	10	36	30	5	1	7	13	1
05_E	13,5	-5	26	4	6	38	30	5	3	8	14	--
06_A	1,5	-9	26	6	10	33	16	9	2	4	11	0
06_B	4,5	-8	28	8	10	33	18	10	2	5	11	1
06_C	7,5	-7	29	13	11	34	20	10	3	6	12	2
06_D	10,5	-11	29	14	9	35	24	5	1	10	12	2

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Charlotte de Bourbonplein	Charlotte de Bourbonstraat	Laurens Reaelstraat	Jan van Riebeeckstraat	Schenkkade	Schenkweg	Jan Pietersz Coenstraat	Hendrik hamelplantsoen	Hendrik Hamelstraat	Volkerakstraat	Jan van Riebeeckplein
06_E	13,5	-21	29	3	9	37	25	5	-1	4	12	-11
07_A	1,5	0	29	9	15	34	13	13	7	9	16	6
07_B	4,5	2	31	10	16	35	14	14	8	9	17	7
07_C	7,5	4	32	10	16	37	15	15	8	10	18	9
07_D	10,5	7	33	10	16	38	20	18	9	11	20	1
07_E	13,5	12	37	6	17	39	21	24	7	13	21	0
08_A	1,5	2	37	7	15	34	19	11	10	15	16	7
08_B	4,5	3	39	8	15	35	19	12	12	16	17	8
08_C	7,5	5	39	9	17	35	20	14	14	18	19	10
08_D	10,5	7	39	11	19	37	21	18	18	19	22	13
08_E	13,5	13	39	9	23	37	24	22	24	22	25	16
09_A	1,5	14	34	11	17	28	53	14	11	36	21	7
09_B	4,5	16	35	14	17	28	51	15	13	36	22	8
09_C	7,5	16	36	16	19	29	49	16	15	36	24	9
09_D	10,5	16	36	16	20	30	48	18	17	35	24	12
09_E	13,5	19	36	17	22	30	46	20	20	35	24	16
10_A	1,5	21	32	15	17	27	55	13	11	31	22	8
10_B	4,5	23	33	16	17	27	51	13	12	33	23	9
10_C	7,5	24	34	19	18	27	49	14	14	33	24	11
10_D	10,5	23	34	20	20	27	48	16	16	33	25	13
10_E	13,5	24	34	20	21	28	47	19	18	33	25	15
11_A	1,5	20	31	15	17	25	54	11	11	26	22	10
11_B	4,5	21	32	16	17	26	51	11	12	28	23	11
11_C	7,5	22	33	20	18	25	49	12	13	30	24	12
11_D	10,5	22	33	21	19	25	47	14	15	31	25	13
11_E	13,5	22	33	22	20	26	46	16	16	31	25	16
12_A	1,5	18	29	16	17	25	54	12	10	23	21	9
12_B	4,5	19	30	18	17	25	51	12	11	26	22	9
12_C	7,5	20	31	22	19	24	49	13	13	29	22	10
12_D	10,5	20	32	23	20	24	47	14	14	30	23	12
12_E	13,5	21	32	24	21	24	46	16	15	31	24	14

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Charlotte de Bourbonplein	Charlotte de Bourbonstraat	Laurens Reaelstraat	Jan van Riebeeckstraat	Schenkkade	Schenkweg	Jan Pietersz Coenstraat	Hendrik hamelplantsoen	Hendrik Hamelstraat	Volkerakstraat	Jan van Riebeeckplein
13_A	1,5	22	35	8	12	31	50	10	8	33	28	3
13_B	4,5	23	36	8	12	31	49	10	9	33	29	4
13_C	7,5	24	37	9	13	32	49	12	11	33	30	6
13_D	10,5	24	37	10	13	34	48	13	13	33	30	9
13_E	13,5	24	37	11	14	36	47	-1	14	33	30	12
14_A	1,5	24	36	6	12	31	50	9	9	36	30	4
14_B	4,5	25	37	7	12	32	50	9	10	36	31	5
14_C	7,5	25	38	8	13	33	49	11	12	36	32	7
14_D	10,5	25	38	10	14	35	48	12	14	35	32	10
14_E	13,5	25	38	12	13	36	47	3	11	35	32	13
15_A	1,5	26	38	6	13	32	50	7	9	43	31	6
15_B	4,5	27	40	6	13	33	50	7	11	42	32	6
15_C	7,5	27	40	7	14	34	49	7	13	41	34	8
15_D	10,5	27	40	9	14	36	47	6	15	39	34	11
15_E	13,5	26	40	10	9	37	47	6	2	38	34	5
16_A	1,5	27	38	11	19	34	43	20	33	52	31	16
16_B	4,5	28	40	11	20	34	43	20	34	50	33	17
16_C	7,5	28	40	11	22	34	43	20	35	48	34	19
16_D	10,5	28	40	11	23	35	42	22	35	46	34	21
16_E	13,5	27	40	10	24	36	41	23	35	45	34	22
17_A	1,5	25	37	12	19	34	39	20	36	52	30	17
17_B	4,5	27	38	13	20	34	40	20	37	50	30	18
17_C	7,5	26	39	14	22	34	40	20	37	48	32	21
17_D	10,5	26	39	13	23	35	40	21	37	47	32	24
17_E	13,5	26	39	11	25	36	38	22	37	45	32	25
18_A	1,5	24	36	12	22	33	36	22	39	52	28	17
18_B	4,5	26	38	13	22	33	37	22	39	50	29	18
18_C	7,5	26	39	14	23	34	37	23	39	48	30	22
18_D	10,5	26	38	13	25	34	37	24	39	47	31	24
18_E	13,5	25	38	12	27	35	36	26	39	45	31	27
19_A	1,5	20	33	11	22	33	34	15	41	53	24	17

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Charlotte de Bourbonplein	Charlotte de Bourbonstraat	Laurens Reaelstraat	Jan van Riebeeckstraat	Schenkkade	Schenkweg	Jan Pietersz Coenstraat	Hendrik hamelplantsoen	Hendrik Hamelstraat	Volkerakstraat	Jan van Riebeeckplein
19_B	4,5	22	34	12	22	33	35	16	41	50	25	18
19_C	7,5	22	36	13	22	34	35	19	41	48	26	20
19_D	10,5	22	36	12	23	34	35	22	41	46	28	22
19_E	13,5	23	37	12	25	35	35	24	41	45	28	27
20_A	1,5	-7	18	13	20	29	17	15	47	54	12	15
20_B	4,5	-6	18	14	21	30	17	16	46	50	13	16
20_C	7,5	-6	19	15	22	30	18	18	45	48	14	18
20_D	10,5	-6	19	16	24	29	14	20	44	46	15	21
20_E	13,5	-6	20	18	26	30	15	22	43	44	16	26
21_A	1,5	-6	18	13	20	29	10	14	48	56	12	15
21_B	4,5	-6	18	14	21	30	11	15	47	50	13	16
21_C	7,5	-5	18	15	22	29	12	16	45	47	14	18
21_D	10,5	-6	18	17	23	30	10	18	44	45	14	21
21_E	13,5	-6	19	18	25	30	13	21	43	44	15	24
22_A	1,5	-8	14	18	20	25	5	13	40	57	9	15
22_B	4,5	-8	14	18	21	26	5	14	41	50	9	15
22_C	7,5	-8	14	19	22	25	6	15	40	47	10	18
22_D	10,5	-9	13	20	23	25	7	16	40	45	10	18
22_E	13,5	-9	13	21	25	25	13	18	40	44	11	24
23_A	1,5	-8	13	19	19	24	4	8	33	51	7	12
23_B	4,5	-8	13	19	20	25	4	8	34	49	8	13
23_C	7,5	-7	13	18	21	25	5	9	35	47	9	14
23_D	10,5	-10	12	20	22	24	8	12	35	45	8	16
23_E	13,5	-9	13	21	23	24	14	18	35	44	11	19
24_A	1,5	-10	11	14	13	26	28	1	-6	40	4	-1
24_B	4,5	-9	11	16	14	28	30	2	-5	40	5	0
24_C	7,5	-21	7	20	16	29	31	2	-6	40	-1	-6
24_D	10,5	-21	8	21	16	29	31	--	-6	39	-5	-5
24_E	13,5	--	7	22	17	29	32	--	-6	38	-6	-7
25_A	1,5	-4	18	9	12	31	36	7	6	18	12	5
25_B	4,5	-2	19	10	12	32	38	8	7	19	12	5

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Charlotte de Bourbonplein	Charlotte de Bourbonstraat	Laurens Reaelstraat	Jan van Riebeeckstraat	Schenkkade	Schenkweg	Jan Pietersz Coenstraat	Hendrik hamelplantsoen	Hendrik Hamelstraat	Volkerakstraat	Jan van Riebeeckplein
25_C	7,5	-1	20	14	13	33	38	8	9	21	13	6
25_D	10,5	1	22	15	14	34	38	7	11	22	15	10
25_E	13,5	3	24	16	15	35	38	8	13	23	18	12
26_A	1,5	-21	10	11	11	26	38	7	2	19	2	-5
26_B	4,5	-21	10	13	12	27	39	7	4	20	2	-5
26_C	7,5	-21	10	17	13	27	39	2	3	22	0	-6
26_D	10,5	-21	11	18	14	28	39	-8	-9	24	-2	-6
26_E	13,5	--	11	19	16	28	39	--	-10	25	-4	-7
27_A	1,5	-12	10	12	11	25	42	2	5	26	3	-6
27_B	4,5	-11	11	13	12	25	42	3	6	28	4	-6
27_C	7,5	-9	11	17	13	26	42	2	8	29	0	-6
27_D	10,5	-20	11	18	14	27	42	-4	1	30	0	-6
27_E	13,5	--	12	20	15	27	42	--	-10	30	1	-6

Tabel B2.9 De maximale geluidbelasting op de nieuwe bebouwing ten gevolge van wegverkeerslawaai, met toepassing van SMA 0/6, Dunne Deklagen A en ZSA-SD. De waarden zonder overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn groen en cursief gemaakt

Waarneempunt	Geluidbelasting zonder maatregelen (dB)	Geluidbelasting met SMA 0/6 (dB)	Geluidbelasting met Dunne Deklagen A (dB)	Geluidbelasting met ZSA-SD (dB)
<i>Schenkviaduct</i>				
04_D	49	48	46	45
04_E	49	48	47	45
05_E	49	48	46	45
06_D	49	48	46	45
06_E	50	49	47	46
<i>Lekstraat</i>				
01_C	49	48	46	44
01_D	49	48	46	45
01_E	50	49	47	45
02_C	49	48	46	44
02_D	50	49	47	45
02_E	50	49	47	46
03_C	49	48	46	44
03_D	49	48	46	45
03_E	50	49	47	46
12_D	49	48	46	44
12_E	49	48	46	45
24_E	49	48	46	44

Tabel B2.10 De maximale geluidbelasting op de nieuwe bebouwing ten gevolge van wegverkeerslawaai, met toepassing van schermen

Waarneempunt	Geluidbelasting zonder maatregelen (dB)	Bestaand scherm 8 m hoog	Bestaand scherm 45 m verlengd
<i>Schenkviaduct</i>			
04_D	49	49	48
04_E	49	49	48
05_E	49	49	47
06_D	49	49	48
06_E	50	49	48
Waarneempunt	Geluidbelasting zonder maatregelen (dB)	Scherf 7 m hoog 600 m lang	Scherf 8 m hoog 600 m lang
<i>Lekstraat</i>			
01_C	49	41	39
01_D	49	44	42
01_E	50	46	44
02_C	49	43	42
02_D	50	46	44
02_E	50	49	47
03_C	49	44	43
03_D	49	46	45
03_E	50	49	48
12_D	49	43	40
12_E	49	45	42
24_E	49	44	42

Bijlage

3

Verkeersintensiteiten

wegvak Charlotte de Bourbonplein				tussen Schenkweg	en Charlotte De Bourbonstraat									
Snelheid: 30 km/uur				Verharding: Klinkers	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	90	6	4	1	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	87	5.5	3.9	0.8	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	2	0.2	0.1	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	90	6	4	1	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	87	5.5	3.9	0.8	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	2	0.2	0.1	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Charlotte de Bourbonstraat				tussen Schenkweg	en Charlotte De Bourbonplein									
Snelheid: 30 km/uur				Verharding: Klinkers	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	806	50	36	7	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	782	48.9	35.2	6.8	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	22	1.4	1.0	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	806	50	36	7	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	782	48.9	35.2	6.8	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	22	1.4	1.0	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Hendrick Hamelplantsoen				tussen Hendrick hamelstraat	en Schenkweg									
Snelheid: 30 km/uur				Verharding: Klinkers	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	223	14	10	2	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	216	13.5	9.7	1.9	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	6	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	223	14	10	2	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	216	13.5	9.7	1.9	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	6	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Hendrick Hamelstraat				tussen Hendrick hamelplantsoen	en Laurens Reaelstraat									
Snelheid: 30 km/uur				Verharding: Klinkers	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	230	14	10	2	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	223	13.9	10.0	2.0	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	6	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	230	14	10	2	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	223	13.9	10.0	2.0	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	6	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Jan Pietersz Coenstraat			tussen	Utrechtse Baan	en	Jan van Riebeeckstraat							
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers	Aantal richtingen:	2							
weekdag autonoom							Datum	30-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	896	56	40	8	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	869	54.3	39.1	7.6	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	24	1.5	1.1	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	896	56	40	8	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	869	54.3	39.1	7.6	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	24	1.5	1.1	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Jan van Riebeeckplein			tussen	Laurens Reaelstraat	en	Jan van Riebeeckstraat							
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers	Aantal richtingen:	2							
weekdag autonoom							Datum	25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	697	44	31	6	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	676	42.3	30.4	5.9	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	19	1.2	0.8	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	697	44	31	6	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	676	42.3	30.4	5.9	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	19	1.2	0.8	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Jan van Riebeeckstraat			tussen	Jan Pietersz Coenstraat	en	Jan van Riebeeckplein							
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers	Aantal richtingen:	2							
weekdag autonoom							Datum	25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	913	57	41	8	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	886	55.4	39.9	7.7	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	25	1.5	1.1	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	913	57	41	8	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	886	55.4	39.9	7.7	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	25	1.5	1.1	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Laurens Reaelstraat			tussen	Jan van Riebeeckplein	en	Hendrick Hamelstraat							
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers	Aantal richtingen:	2							
weekdag autonoom							Datum	25-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	265	17	12	2	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	257	16.1	11.6	2.2	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	7	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	265	17	12	2	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	257	16.1	11.6	2.2	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	7	0.4	0.3	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Lekstraat				tussen Schenkkade	en Ammunitieshaven									
Snelheid: 50 km/uur				Verharding: Asfalt	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 30-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0
rest	41906	2619	1886	367	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	40230	2514,4	1810,3	352,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	1257	78,6	56,6	11,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	419	26,2	18,9	3,7	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
totaal	41906	2619	1886	367	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	40230	2514,4	1810,3	352,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	1257	78,6	56,6	11,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	419	26,2	18,9	3,7	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
tram	413	25,1	17,0	5,5	tram	0	0,0	0,0	0,0	tram	0	0,0	0,0	0,0
Verharding trambaan: Onverhard														

wegvak Prins Bernhardviaduct				tussen Lekstraat	en Utrechtsebaan									
Snelheid: 50 km/uur				Verharding: Asfalt	Aantal richtingen: 2									
weekdag autonoom								Datum 30-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	552	34,2	22,8	6,4	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0
rest	13720	858	619	119	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	13171	823,5	594,7	113,8	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	412	25,7	18,6	3,6	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	137	8,6	6,2	1,2	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
totaal	14272	892	642	125	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	13171	823,5	594,7	113,8	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	964	59,9	41,3	9,9	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	137	8,6	6,2	1,2	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
tram	0	0,0	0,0	0,0	tram	0	0,0	0,0	0,0	tram	0	0,0	0,0	0,0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Schenkkade				tussen Utrechtsebaan	en Schenkweg									
Snelheid: 50 km/uur				Verharding: Asfalt	Aantal richtingen: 1									
weekdag autonoom								Datum 30-09-09						
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	64	5,3	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0
rest	16140	1007	729	142	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	15494	967,1	700,0	136,1	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	484	30,2	21,9	4,3	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	161	10,1	7,3	1,4	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
totaal	16204	1013	729	142	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	15494	967,1	700,0	136,1	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	548	35,6	21,9	4,3	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	161	10,1	7,3	1,4	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
tram	0	0,0	0,0	0,0	tram	64	5,3	0,0	0,0	tram	64	5,3	0,0	0,0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak Schenkkade				tussen Utrechtsebaan	en Schenkweg									
Snelheid: 50 km/uur				Verharding: Asfalt	Aantal richtingen: 1									
weekdag autonoom								Datum 30-09-09						
2009	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0	lijnbus	0	0,0	0,0	0,0
rest	11661	729	525	102	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	11195	699,7	503,8	98,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	350	21,9	15,7	3,1	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	117	7,3	5,2	1,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
totaal	11661	729	525	102	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	11195	699,7	503,8	98,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	350	21,9	15,7	3,1	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	117	7,3	5,2	1,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
tram	0	0,0	0,0	0,0	tram	64	5,3	0,0	0,0	tram	64	5,3	0,0	0,0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Schenkviaduct			tussen	Schenkkade			en	Lekstraat					
Snelheid:	50 km/uur			Verharding:	Asfalt			Aantal richtingen:	2					
autonoom														
Datum 30-09-09														
2020	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	64	5.3	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	23304	1455	1052	204	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	22372	1397.0	1009.5	196.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	699	43.7	31.5	6.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	233	14.6	10.5	2.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	23368	1461	1052	204	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	22372	1397.0	1009.5	196.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	763	49.0	31.5	6.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	233	14.6	10.5	2.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Schenkviaduct			tussen	Schenkkade			en	Lekstraat					
Snelheid:	50			Verharding:	Asfalt			Aantal richtingen:	2					
plan Bezuidenhout west														
Datum 30-09-09														
2020	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	64	5.3	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	23431	1463	1057	206	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	22493	1404.6	1015.0	197.4	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	703	43.9	31.7	6.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	234	14.6	10.6	2.1	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	23495	1468	1057	206	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	22493	1404.6	1015.0	197.4	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	767	49.2	31.7	6.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	234	14.6	10.6	2.1	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Schenkweg			tussen	Charlotte De Bourbonplein			en	Schenkkade					
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers			Aantal richtingen:	2					
autonoom														
Datum 30-09-09														
2020	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	414	26	19	4	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	402	25.1	18.1	3.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	11	0.7	0.5	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	414	26	19	4	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	402	25.1	18.1	3.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	11	0.7	0.5	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	189	8.0	8.0	7.6	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: Grind														

wegvak	Schenkweg			tussen	Charlotte De Bourbonplein			en	Schenkkade					
Snelheid:	30 km/uur			Verharding:	Klinkers			Aantal richtingen:	2					
plan Bezuidenhout west														
Datum 30-09-09														
2020	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht	n.v.t.	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	621	39	28	5	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	602	37.6	27.1	5.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	17	1.0	0.8	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	621	39	28	5	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	602	37.6	27.1	5.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	17	1.0	0.8	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	2	0.1	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	189	8.0	8.0	7.6	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: Grind														

wegvak	Volkerakstraat				tussen	Schenkade				en	Charlotte De Bourbonstraat			
Snelheid:	30 km/uur				Verharding:	Klinkers				Aantal richtingen:	2			
weekdag autonoom										Datum 25-09-09				
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	293	18	13	3	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	284	17.8	12.8	2.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	8	0.5	0.4	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.1	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	293	18	13	3	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	284	17.8	12.8	2.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	8	0.5	0.4	0.1	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	1	0.1	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: n.v.t.														

wegvak	Merwedestraat				tussen	Scheldeplein				en	Weteringplein			
Snelheid:	50 km/uur				Verharding:	Asfalt				Aantal richtingen:	2			
weekdag autonoom										Datum 17-05-10				
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	1425	89	64	12	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	1382	86.4	62.2	12.1	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	38	2.4	1.7	0.3	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	4	0.3	0.2	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	1425	89	64	12	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	1382	86.4	62.2	12.1	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	38	2.4	1.7	0.3	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	4	0.3	0.2	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	203	12.0	8.8	3.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: Verhard														

wegvak	Scheldeplein				tussen	Scheldestraat				en	Lekstraat			
Snelheid:	50 km/uur				Verharding:	Asfalt				Aantal richtingen:	1			
weekdag autonoom										Datum 17-05-10				
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	1005	63	45	9	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	975	60.9	43.9	8.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	27	1.7	1.2	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	1005	63	45	9	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	975	60.9	43.9	8.5	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	27	1.7	1.2	0.2	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	3	0.2	0.1	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	203	12.0	8.8	3.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: Verhard														

wegvak	Scheldeplein				tussen	Lekstraat				en	Scheldestraat			
Snelheid:	50 km/uur				Verharding:	Asfalt				Aantal richtingen:	1			
weekdag autonoom										Datum 17-05-10				
2020	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht	NVT	etmaal	dag	avond	nacht
lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0	lijnbus	0	0.0	0.0	0.0
rest	1453	91	65	13	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	1409	88.1	63.4	12.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	39	2.5	1.8	0.3	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	4	0.3	0.2	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
totaal	1453	91	65	13	totaal	0	0	0	0	totaal	0	0	0	0
licht	1409	88.1	63.4	12.3	licht	0	0.0	0.0	0.0	licht	0	0.0	0.0	0.0
middel	39	2.5	1.8	0.3	middel	0	0.0	0.0	0.0	middel	0	0.0	0.0	0.0
zwaar	4	0.3	0.2	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0	zwaar	0	0.0	0.0	0.0
tram	203	12.0	8.8	3.0	tram	0	0.0	0.0	0.0	tram	0	0.0	0.0	0.0
Verharding trambaan: Verhard														

M. Aalbers
Tauw bv, Milieu
Deventer
Marike.Aalbers@Tauw.nl

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Boompjes 200, 3011 XD
Rotterdam
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
T 010 402 62 00
F 010 404 79 27
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Ir. Jaap Tigelaar

memo

Verkeersgegevens A12 (referentienummer 547)

Datum

23 december 2009

Bijlage(n)

-

Geachte mevrouw Aalbers,

Naar aanleiding van uw vraag d.d. 9 december jl. zend ik u hierbij de gevraagde verkeersgegevens met betrekking tot de A12 - Utrechtsebaan.

2009

A12 Benoordenhoutseweg – Centrum:	62.100 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal
A12 Centrum – Bezuidenhout:	99.600 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal
A12 Bezuidenhout – Voorburg:	140.500 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal

Bron: A4 Burgerveen Leiden studie.

2020

A12 Benoordenhoutseweg – Centrum:	71.600 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal
A12 Centrum – Bezuidenhout:	114.700 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal
A12 Bezuidenhout – Voorburg:	158.800 mvt./etmaal op een gemiddelde weekdag in twee richtingen totaal

Bron: A4 Burgerveen Leiden studie.

De onderstaande verdeling van het verkeer over de dag en de verschillende categorieën is afkomstig van het MTR-punt op het wegvak A12 Nootdorp - Zoetermeer en is van het jaar 2008. Deze verdeling wordt ook van toepassing verklaard op bovenstaande jaren en wegvakken.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Datum
23 december 2009

Dag	Licht	Middelzware	Zware
7-19	mvt.	mvt.	mvt.
75,7%	93,7%	3,8%	2,5%
Avond	Licht	Middelzware	Zware
19-23	mvt.	mvt.	mvt.
14,1%	96,9%	1,6%	1,5%
Nacht	Licht	Middelzware	Zware
23-7	mvt.	mvt.	mvt.
10,2%	91,6%	4,2%	4,2%

Voor (een deel van) de wegvakken geldt dat er momenteel een (plan)studie uitgevoerd wordt. Het is mogelijk dat hierdoor (op termijn) de prognosecijfers voor deze wegvakken worden aangepast. Op dit moment is echter niet aan te geven of en wanneer dit zal gebeuren. De geleverde prognoses zijn derhalve gebaseerd op de meest recente inzichten.

Met vriendelijke groet,

Jaap Tigelaar

(LET OP: i.v.m. detachering in principe alleen op donderdag aanwezig. Bij afwezigheid kunt u contact opnemen met de heer Hooijmeijer: victor.hooijmeijer@rws.nl of telefoon 010 402 64 22)

Vragen over verkeersgegevens van Rijkswaterstaat Zuid-Holland kunt u centraal stellen via dzh-verkeersgegevens@rws.nl

Bijlage

4

Invoergegevens geluidmodel

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
perron HSE	perron HSE	1,00	13,90	Eigen waarde	0 dB	True	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0	52	8,00	0,28	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	52	8,00	0,23	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	52	8,00	0,24	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	52	8,00	0,09	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	52	8,00	0,29	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	52	8,00	0,26	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	52	9,10	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	52	8,00	0,25	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	52	8,00	0,14	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	52	8,00	0,30	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	52	8,00	0,24	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	52	8,00	0,12	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	52	8,00	0,26	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	52	8,00	0,12	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	52	8,00	0,34	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	52	8,00	0,42	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	52	8,00	0,31	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	52	8,00	0,34	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	52	8,00	0,11	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	52	29,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	52	8,00	0,34	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	52	5,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	52	3,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	52	3,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	52	8,00	0,49	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	52	8,00	0,49	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	52	8,00	0,41	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	52	4,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	52	19,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57	52	4,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	52	8,00	0,35	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59	52	8,00	0,25	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
60	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61	52	8,00	0,26	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	52	8,00	0,49	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63	52	8,00	0,03	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	52	8,00	0,21	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	52	8,00	0,01	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	52	8,00	0,09	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	52	8,00	0,22	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68	52	8,00	0,30	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69	52	8,00	0,24	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70	52	8,00	0,14	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71	52	8,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72	52	8,00	0,26	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73	52	8,00	0,36	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74	52	8,00	0,16	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75	52	8,00	0,08	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76	52	8,00	0,03	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77	52	8,00	0,30	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78	52	8,00	0,18	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79	52	8,00	0,19	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80	52	8,00	0,36	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81	52	8,00	0,20	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82	52	13,60	0,38	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83	52	8,00	0,22	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84	52	8,00	0,23	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85	52	8,00	0,23	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86	52	8,00	0,03	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87	52	22,00	0,27	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88	52	8,00	0,32	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89	52	8,00	0,07	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90	52	8,00	0,04	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91	52	8,00	0,07	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92	52	8,00	0,08	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93	52	8,00	0,00	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94	52	8,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95	52	8,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96	52	8,00	0,16	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97	52	8,00	0,26	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98	52	8,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	52	8,00	0,20	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100	52	8,00	0,47	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101	52	18,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102	52	14,20	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103	52	14,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104	52	14,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108	52	17,80	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109	52	13,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110	52	8,00	-5,10	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111	52	25,10	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112	52	25,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113	52	30,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
117	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119	52	8,00	0,45	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124	52	8,00	0,22	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134	52	16,80	0,43	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135	52	11,10	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136	52	10,20	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137	52	16,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139	52	12,00	0,43	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140	52	10,60	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141	52	12,00	0,25	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142	52	12,00	0,43	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144	52	10,80	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145	52	12,00	0,43	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146	52	12,00	0,25	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147	52	12,00	0,24	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149	52	5,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
150	52	9,30	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
151	52	11,90	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
152	52	12,00	0,43	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
154	52	12,00	0,25	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
155	52	12,00	0,11	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
156	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
157	52	12,00	0,36	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159	52	12,00	0,14	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160	52	8,00	0,03	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
161	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
162	52	12,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
163	52	12,00	0,28	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164	52	12,00	0,15	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
165	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
166	52	12,00	0,13	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
167	52	12,00	0,16	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
168	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169	52	13,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
170	52	12,00	0,17	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
171	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
172	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
173	52	8,00	0,01	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175	52	8,00	0,08	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
176	52	14,00	0,37	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
177	52	8,00	0,40	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
178	52	6,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
179	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
180	52	5,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
181	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
182	52	5,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
183	52	3,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
184	52	8,00	0,48	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
185	52	4,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
186	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
187	52	8,00	0,08	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
188	52	4,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
189	52	8,00	0,07	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
190	52	8,00	0,07	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
191	52	8,00	0,07	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
192	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
193	52	8,00	0,08	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
194	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
195	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
196	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
197	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
198	52	8,00	0,22	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
199	52	8,00	0,28	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
200	52	8,00	0,09	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
201	52	8,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1001		11,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1002		11,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1003		10,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1004		10,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1005		10,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1006		12,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1007		10,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1008		13,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1009		12,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1010		10,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1011		9,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1012		14,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1013		15,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1014		7,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1015		7,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1016		12,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1017		23,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1018		75,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1019		69,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1020		25,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1021		20,80	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1022		33,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1023		7,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1024		7,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1025		63,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	23,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	25,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117	52	11,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
121	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125	52	14,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129	52	7,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153	52	9,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	52	12,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	52	10,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	Haagsche Zwaan	74,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	52	15,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	52	21,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
A001		12,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Schenk 55	Schenkweg 55-60	15,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Schenk 56	Schenkweg 55-60	15,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00001	00001	36,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00002	00001	31,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00003	00001	31,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00004	00001	31,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00005	00001	60,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1023		13,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00006	00001	61,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112	52	13,00	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108	52	13,80	0,50	Absoluut	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00007	00001	54,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00008	00001	57,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00009	00001	57,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00010	00001	2,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00011	00001	5,70	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00012	00001	21,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00013	00001	19,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00014	00001	10,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00015	00001	18,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00016	00001	14,90	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00017	00001	36,90	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00018	00001	3,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00019	00001	11,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00020	00001	27,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00021	00001	9,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00022	00001	66,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00023	00001	59,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00024	00001	16,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00025	00001	74,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00026	00001	20,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00027	00001	20,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00028	00001	20,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00029	00001	16,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00030	00001	28,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00031	00001	21,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00032	00001	23,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
00033	00001	28,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00034	00001	28,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00035	00001	35,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00036	00001	49,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00037	00001	29,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00038	00001	32,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00038	00001	25,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00039	00001	25,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00040	00001	10,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00041	00001	17,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00042	00001	73,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00043	00001	9,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00044	00001	20,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00045	00001	75,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00046	00001	9,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00047	00001	66,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00048	00001	73,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00049	00001	28,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00050	00001	31,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00051	00001	42,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00052	00001	46,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00053	00001	46,20	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00054	00001	71,80	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00055	00001	71,70	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00056	00001	56,70	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00057	00001	95,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00058	00001	103,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00059	00001	71,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00060	00001	56,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00061	00001	70,70	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00062	00001	36,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00063	00001	25,30	0,47	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00064	00001	21,30	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00065	00001	5,60	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00066	00001	25,10	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00067	00001	18,40	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
00068	00001	62,50	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,00	0,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H
		0,50
1		--
1	_L	-5,20
1	_L _L	0,50
1	(Rechts)	0,50
		-5,20
1	_L _L	0,50
1	_L	--
		0,50
		0,50
1		0,50
1	_L	--
1	(Rechts)	0,50
1	_L _L	0,50
		--
1		--
1	(Rechts)	0,50
1	_L	0,50
		0,50

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
1		1,00	--	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Scherm Sch	Schenkviaduct	2,00	--	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,80	0,80
1	0,80	0,80
Scherm Sch	0,80	0,80

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
02	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
03	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
04	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
06	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
07	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
08	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
09	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
10	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
11	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
12	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
13	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
14	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
15	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
16	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
17	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
18	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
19	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
20	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
21	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
22	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
23	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
24	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
25	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
26	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
27	Nieuwe bebouwing	0,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Hbron	Baan	Invoertype	V	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
tram Merwe		0,00	0,50	Relatief	0,20	Asfalt	Intensiteit	50	12,00	8,80	3,00	--	76,77	91,77	98,77	103,77	105,77	102,77	94,77	82,77
tram lekst		0,00	0,50	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	50	25,10	17,00	5,50	--	76,98	86,98	93,98	100,98	102,98	101,98	95,98	83,98

Model: Tramverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
tram Merwe	75,42	90,42	97,42	102,42	104,42	101,42	93,42	81,42	70,75	85,75	92,75	97,75	99,75	96,75	88,75	76,75	--	--	--
tram lekst	75,28	85,28	92,28	99,28	101,28	100,28	94,28	82,28	70,38	80,38	87,38	94,38	96,38	95,38	89,38	77,38	--	--	--

Model: Tramverkeer
Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
tram Merwe	--	--	--	--	--
tram lekst	--	--	--	--	--

Model: Wegverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)
C de B ple	Charlotte de Bourbonplein	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
C de B str	Charlotte de Bourbonstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
C de B str	Charlotte de Bourbonstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
C de B str	Charlotte de Bourbonstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
L Reaelstr	Laurens Reaelstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
JvRiebeek	Jan van Riebeekstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
JvRiebeek	Jan van Riebeekstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
PB viad re	Prins Bernhard viaduct rechts	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--	--	--	--
PB viad re	Prins Bernhard viaduct rechts	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--	--	--	--
Schenkkade		0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
Schenkkade		0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
Schenkweg		0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	30	30	30	30	414,00	6,25	4,50	0,88	--	--	--
Schenk via	Schenkviaduct	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	23304,00	6,25	4,50	0,88	--	--	--
Schenk via	Schenkviaduct	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	11652,00	6,25	4,50	0,88	--	--	--
Schenk via	Schenkviaduct	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	11652,00	6,25	4,50	0,88	--	--	--
Lekstraat	lekstraat	0,00	--	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	--	50	50	50	0,00	--	--	--	--	--	--
JP Coenstr	Jan Pieter Coenstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
H Hamelpla	Hendrik hamelplantsoen	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
H Hamelstr	Hendrik hamelstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
H Hamelstr	Hendrik hamelstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	30	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
Volkerak	Volkerakstraat	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
JvRiebeekp	Jan van Riebeekplein	0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W9a	--	30	30	30	0,00	--	--	--	--	--	--
schenk-PB	Al2 van Schenkkade naar Prins Bernhardviaduct	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	70	70	70	57350,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
PB-Schenk	Al2 van Prins Bernhadviaduct naar Schenkkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	70	70	70	57350,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
VB-schenk	Al2 tussen Voorburg en de Schenkkade, boven	0,00	0,50	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	80	80	80	79400,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
Schenk-VB	Al2 tussen Schenkkade en de Voorburg, onder	0,00	0,50	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	80	80	80	79400,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
Schenk-VB	Al2 tussen Schenkkade en de Voorburg, onder	0,00	0,50	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	80	80	80	79400,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
VB-schenk	Al2 tussen Voorburg en de Schenkkade, boven	0,00	0,50	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	80	80	80	79400,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
PB-Schenk	Al2 van Prins Bernhadviaduct naar Schenkkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	70	70	70	57350,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
schenk-PB	Al2 van Schenkkade naar Prins Bernhardviaduct	0,00	--	Relatief	Verdeling	0,75	0	W28	--	70	70	70	57350,00	6,31	3,53	1,28	--	--	--
Merwede		0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--	--	--	--
Scheldeple		0,00	0,50	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--	--	--	--

Model: Wegverkeer
Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%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)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
C de B ple	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5,50	3,90	0,80	--	0,20	0,10	--
C de B str	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	48,90	35,20	6,80	--	1,40	1,00	0,20
C de B str	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	48,90	35,20	6,80	--	1,40	1,00	0,20
C de B str	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	48,90	35,20	6,80	--	1,40	1,00	0,20
L Reaalstr	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	16,10	11,60	2,20	--	0,40	0,30	0,10
JvRiebeek	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	55,40	39,90	7,70	--	1,50	1,10	0,20
JvRiebeek	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	55,40	39,90	7,70	--	1,50	1,10	0,20
PB viad re	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	411,75	297,34	56,88	--	12,87	9,29	1,78
PB viad re	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	411,75	297,34	56,88	--	12,87	9,29	1,78
Schenkkade	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	967,10	700,00	136,10	--	30,20	21,90	4,30
Schenkkade	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	699,70	503,80	98,00	--	21,90	15,70	3,10
Schenkweg	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,70	2,70	2,70	--	0,30	0,30	0,30	--	--	--	--	--	37,60	27,10	5,30	--	1,00	0,80	0,10
Schenk via	--	--	96,00	96,00	96,00	--	3,00	3,00	3,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	1404,60	1015,00	197,40	--	43,90	31,70	6,20
Schenk via	--	--	96,00	96,00	96,00	--	3,00	3,00	3,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	702,30	507,50	98,70	--	24,60	15,90	3,10
Schenk via	--	--	96,00	96,00	96,00	--	3,00	3,00	3,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	702,30	507,50	98,70	--	24,60	15,90	3,10
Lekstraat	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2514,36	1810,34	352,01	--	78,57	56,57	11,00
JP Coenstr	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	54,32	39,11	7,60	--	1,51	1,09	0,21
H Hamelpla	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13,50	9,70	1,90	--	0,40	0,30	0,10
H Hamelstr	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13,94	10,04	1,95	--	0,39	0,28	0,05
H Hamelstr	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13,94	10,04	1,95	--	0,39	0,28	0,05
Volkerak	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17,80	12,80	2,50	--	0,50	0,40	0,10
JvRiebeekp	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	42,26	30,42	5,92	--	1,18	0,85	0,16
schenk-PB	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	3390,80	1961,70	672,42	--	137,51	32,39	30,83
PB-Schenk	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	3390,80	1961,70	672,42	--	137,51	32,39	30,83
VB-schenk	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	4694,50	2715,93	930,95	--	190,39	44,85	42,69
Schenk-VB	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	4694,50	2715,93	930,95	--	190,39	44,85	42,69
Schenk-VB	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	4694,50	2715,93	930,95	--	190,39	44,85	42,69
VB-schenk	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	4694,50	2715,93	930,95	--	190,39	44,85	42,69
PB-Schenk	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	3390,80	1961,70	672,42	--	137,51	32,39	30,83
schenk-PB	--	--	93,70	96,90	91,60	--	3,80	1,60	4,20	--	2,50	1,50	4,20	--	--	--	--	--	3390,80	1961,70	672,42	--	137,51	32,39	30,83
Merwede	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	86,40	62,20	12,10	--	2,40	1,70	0,30
Scheldeple	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	149,00	107,30	20,90	--	4,10	3,00	0,60

Model: Wegverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
C de B ple	--	--	--	--	--	67,85	68,28	75,98	76,38	82,83	82,51	74,73	70,07	66,21	66,37	73,48	74,65	81,19	80,88	73,05
C de B str	--	0,20	0,10	--	--	84,14	81,07	88,20	91,30	97,42	93,35	85,45	80,54	82,70	79,55	86,63	89,77	95,95	91,90	83,97
C de B str	--	0,20	0,10	--	--	84,14	81,07	88,20	91,30	97,42	93,35	85,45	80,54	82,70	79,55	86,63	89,77	95,95	91,90	83,97
C de B str	--	0,20	0,10	--	--	84,14	81,07	88,20	91,30	97,42	93,35	85,45	80,54	82,70	79,55	86,63	89,77	95,95	91,90	83,97
L Reaalstr	--	--	--	--	--	79,21	75,82	82,56	86,07	92,41	88,39	80,42	75,36	77,80	74,44	81,24	84,67	91,00	86,98	79,01
JvRiebeek	--	0,20	0,10	--	--	84,66	81,52	88,56	91,77	97,93	93,87	85,95	81,01	83,22	80,04	87,06	90,27	96,47	92,42	84,49
JvRiebeek	--	0,20	0,10	--	--	84,66	81,52	88,56	91,77	97,93	93,87	85,95	81,01	83,22	80,04	87,06	90,27	96,47	92,42	84,49
PB viad re	--	4,29	3,10	0,59	--	84,45	90,00	95,88	99,26	105,39	104,02	96,17	88,72	83,04	88,59	94,47	97,85	103,98	102,61	94,76
PB viad re	--	4,29	3,10	0,59	--	84,45	90,00	95,88	99,26	105,39	104,02	96,17	88,72	83,04	88,59	94,47	97,85	103,98	102,61	94,76
Schenkade	--	10,10	7,30	1,40	--	97,23	94,50	101,96	104,76	110,61	106,48	98,66	93,90	95,83	93,09	100,56	103,36	109,21	105,08	97,26
Schenkade	--	7,30	5,20	1,00	--	95,83	93,09	100,56	103,35	109,20	105,08	97,26	92,50	94,40	91,66	99,11	101,92	107,77	103,65	95,82
Schenkade	--	0,10	0,10	0,01	--	76,11	76,43	83,73	84,72	91,13	90,80	83,00	78,23	74,74	75,18	82,68	83,44	89,78	89,43	81,67
Schenk via	--	14,60	10,60	2,10	--	89,78	95,33	101,21	104,59	110,72	109,35	101,50	94,05	88,37	93,92	99,80	103,18	109,31	107,94	100,09
Schenk via	--	7,30	5,30	1,00	--	86,82	92,42	98,36	101,65	107,75	106,37	98,53	91,11	85,36	90,91	96,80	100,17	106,30	104,93	97,08
Schenk via	--	7,30	5,30	1,00	--	86,82	92,42	98,36	101,65	107,75	106,37	98,53	91,11	85,36	90,91	96,80	100,17	106,30	104,93	97,08
Lekstraat	--	26,19	18,86	3,67	--	92,31	97,86	103,74	107,12	113,25	111,88	104,03	96,58	90,88	96,43	102,31	105,69	111,82	110,45	102,60
JP Coenstr	--	0,17	0,12	0,02	--	84,58	81,43	88,49	91,66	97,83	93,78	85,86	80,92	83,15	80,00	87,06	90,23	96,41	92,35	84,43
H Hamelpla	--	0,04	0,03	0,01	--	78,55	75,44	82,59	85,64	91,81	87,75	79,84	74,93	77,13	74,06	81,28	84,25	90,39	86,33	78,43
H Hamelstr	--	0,04	0,03	0,01	--	78,67	75,51	82,57	85,74	91,92	87,87	79,95	75,01	77,24	74,09	81,15	84,32	90,50	86,45	78,52
H Hamelstr	--	0,04	0,03	0,01	--	78,67	75,51	82,57	85,74	91,92	87,87	79,95	75,01	77,24	74,09	81,15	84,32	90,50	86,45	78,52
Volkerak	--	0,10	--	--	--	79,77	76,75	83,92	87,01	93,07	88,99	81,10	76,21	78,30	75,08	82,20	85,22	91,50	87,47	79,53
JvRiebeekp	--	0,13	0,09	0,02	--	83,49	80,34	87,40	90,57	96,74	92,69	84,77	79,83	82,06	78,91	85,96	89,14	95,31	91,26	83,34
schenk-PB	--	90,47	30,37	30,83	--	91,84	98,34	104,41	111,35	116,94	113,12	105,35	98,08	88,68	94,23	100,27	107,92	114,11	110,24	102,31
PB-Schenk	--	90,47	30,37	30,83	--	91,84	98,34	104,41	111,35	116,94	113,12	105,35	98,08	88,68	94,23	100,27	107,92	114,11	110,24	102,31
VB-schenk	--	125,25	42,04	42,69	--	92,69	100,18	105,90	113,57	119,14	115,05	107,24	99,31	89,46	96,13	102,00	110,13	116,32	112,20	104,23
Schenk-VB	--	125,25	42,04	42,69	--	92,69	100,18	105,90	113,57	119,14	115,05	107,24	99,31	89,46	96,13	102,00	110,13	116,32	112,20	104,23
Schenk-VB	--	125,25	42,04	42,69	--	92,69	100,18	105,90	113,57	119,14	115,05	107,24	99,31	89,46	96,13	102,00	110,13	116,32	112,20	104,23
VB-schenk	--	125,25	42,04	42,69	--	92,69	100,18	105,90	113,57	119,14	115,05	107,24	99,31	89,46	96,13	102,00	110,13	116,32	112,20	104,23
PB-Schenk	--	90,47	30,37	30,83	--	91,84	98,34	104,41	111,35	116,94	113,12	105,35	98,08	88,68	94,23	100,27	107,92	114,11	110,24	102,31
schenk-PB	--	90,47	30,37	30,83	--	91,84	98,34	104,41	111,35	116,94	113,12	105,35	98,08	88,68	94,23	100,27	107,92	114,11	110,24	102,31
Merwede	--	0,30	0,20	--	--	77,46	82,88	88,57	91,98	98,41	97,10	89,20	81,69	76,02	81,43	87,11	90,52	96,97	95,67	87,76
Scheldeple	--	0,50	0,30	0,10	--	79,82	85,24	90,92	94,33	100,77	99,46	91,56	84,04	78,38	83,81	89,49	92,88	99,34	98,03	90,13

Model: Wegverkeer
 Na opm 12 mei - Den Haag Bezuidenhout - Den Haag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
C de B ple	68,21	58,97	58,28	62,40	67,14	73,94	73,68	65,70	60,28	--	--	--	--	--	--	--	--
C de B str	79,04	75,53	72,27	79,28	82,43	88,73	84,71	76,75	71,79	--	--	--	--	--	--	--	--
C de B str	79,04	75,53	72,27	79,28	82,43	88,73	84,71	76,75	71,79	--	--	--	--	--	--	--	--
C de B str	79,04	75,53	72,27	79,28	82,43	88,73	84,71	76,75	71,79	--	--	--	--	--	--	--	--
L Reaalstr	73,98	70,83	67,96	75,70	77,87	84,04	80,00	72,12	67,42	--	--	--	--	--	--	--	--
JvRiebeek	79,54	76,02	72,67	79,47	82,89	89,22	85,20	77,23	72,20	--	--	--	--	--	--	--	--
JvRiebeek	79,54	76,02	72,67	79,47	82,89	89,22	85,20	77,23	72,20	--	--	--	--	--	--	--	--
PB viad re	87,31	75,86	81,41	87,29	90,66	96,79	95,42	87,57	80,13	--	--	--	--	--	--	--	--
PB viad re	87,31	75,86	81,41	87,29	90,66	96,79	95,42	87,57	80,13	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenkkade	92,50	88,72	85,98	93,46	96,24	102,09	97,97	90,15	85,39	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenkkade	91,06	87,29	84,55	92,03	94,81	100,67	96,54	88,72	83,96	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenkweg	76,96	67,48	67,56	74,33	76,00	82,50	82,18	74,34	69,40	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenk via	92,64	81,27	86,82	92,71	96,08	102,21	100,83	92,98	85,54	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenk via	89,63	78,24	83,79	89,67	93,04	99,18	97,81	89,96	82,52	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenk via	89,63	78,24	83,79	89,67	93,04	99,18	97,81	89,96	82,52	--	--	--	--	--	--	--	--
Lekstraat	95,16	83,77	89,32	95,20	98,58	104,71	103,34	95,49	88,04	--	--	--	--	--	--	--	--
JP Coenstr	79,49	76,02	72,85	79,88	83,08	89,27	85,22	77,30	72,35	--	--	--	--	--	--	--	--
H Hamelpla	73,54	70,36	67,84	75,91	77,74	83,66	79,55	71,76	67,23	--	--	--	--	--	--	--	--
H Hamelstr	73,58	70,13	67,03	74,05	77,32	83,42	79,35	71,44	66,50	--	--	--	--	--	--	--	--
H Hamelstr	73,58	70,13	67,03	74,05	77,32	83,42	79,35	71,44	66,50	--	--	--	--	--	--	--	--
Volkerak	74,60	71,32	68,32	75,85	78,31	84,53	80,49	72,58	67,80	--	--	--	--	--	--	--	--
JvRiebeekp	78,40	74,94	71,79	78,81	82,04	88,21	84,15	76,23	71,28	--	--	--	--	--	--	--	--
schenk-PB	95,21	85,50	92,24	98,33	105,21	110,31	106,48	98,80	91,41	--	--	--	--	--	--	--	--
PB-Schenk	95,21	85,50	92,24	98,33	105,21	110,31	106,48	98,80	91,41	--	--	--	--	--	--	--	--
VB-schenk	96,49	86,43	94,02	99,73	107,43	112,50	108,39	100,66	92,60	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenk-VB	96,49	86,43	94,02	99,73	107,43	112,50	108,39	100,66	92,60	--	--	--	--	--	--	--	--
Schenk-VB	96,49	86,43	94,02	99,73	107,43	112,50	108,39	100,66	92,60	--	--	--	--	--	--	--	--
VB-schenk	96,49	86,43	94,02	99,73	107,43	112,50	108,39	100,66	92,60	--	--	--	--	--	--	--	--
PB-Schenk	95,21	85,50	92,24	98,33	105,21	110,31	106,48	98,80	91,41	--	--	--	--	--	--	--	--
schenk-PB	95,21	85,50	92,24	98,33	105,21	110,31	106,48	98,80	91,41	--	--	--	--	--	--	--	--
Merwede	80,24	68,79	74,13	79,68	83,13	89,76	88,48	80,55	72,99	--	--	--	--	--	--	--	--
Scheldeple	82,61	71,34	76,79	82,53	85,92	92,29	90,97	83,08	75,58	--	--	--	--	--	--	--	--