



RIDDERKERK
Park Bolnes

AKOESTISCH ONDERZOEK



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ridderkerk

Park Bolnes

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

059700.19645.00

projectleider:

ir. L.C. Snel

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

planstatus

datum:

19-01-2015

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	5
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Akoestisch onderzoek	9
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	9
4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen	10
4.3. Cumulatie	12
5. Conclusie	13

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Rekenresultaten gezoneerde wegen.
4. Rekenresultaten niet gezoneerde wegen.
5. Cumulatie.

Binnen het plangebied worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor op grond van de Wet geluidhinder (Wgh), indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

De ontwikkeling is gelegen binnen de geluidszones van de Benedenrijweg en de Ringdijk (breedte geluidszones 200 m uit de kant weg de weg). Eveneens zijn in de nabijheid van het woongebied 30 km/h wegen gelegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook ten gevolge van het verkeer op deze wegen bekeken of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder van de weg moet worden getoetst. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} . Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

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

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

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Van deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 is gebruik gemaakt, tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van

de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden bestaande wegen, nieuwe woningen

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Woningen in binnenstedelijk gebied	48 dB	63 dB

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

30 km/h wegen

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

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de uiterste grenswaarde van 63 dB volgens de Wgh als maximaal aanvaardbare waarde.

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 2.61 van DGMR.

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en weg (geluidsafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

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

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Zowel de verkeersintensiteiten als de voertuigverdelingen zijn afkomstig uit de RVMK 3.1 met een prognose voor 2030. Deze gegevens zijn verkregen van de gemeente.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane snelheid.

Op de Benedenrijweg en de Ringdijk bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h. Op de overige wegen rond het plangebied (De La Reijstraat en de interne wegen) bedraagt de maximumsnelheid 30 km/h.

Type wegdek

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

Op de Benedenrijweg en de Ringdijk ligt asfalt (referentiewegdek). Op de 30 km/h wegen rond het plan-gebied ligt een klinkerverharding.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. De voor het gebied relevante rijlijnen en het bouwvlak zijn in dit model ingevoerd. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Rijlijnen

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

Waarneempunten

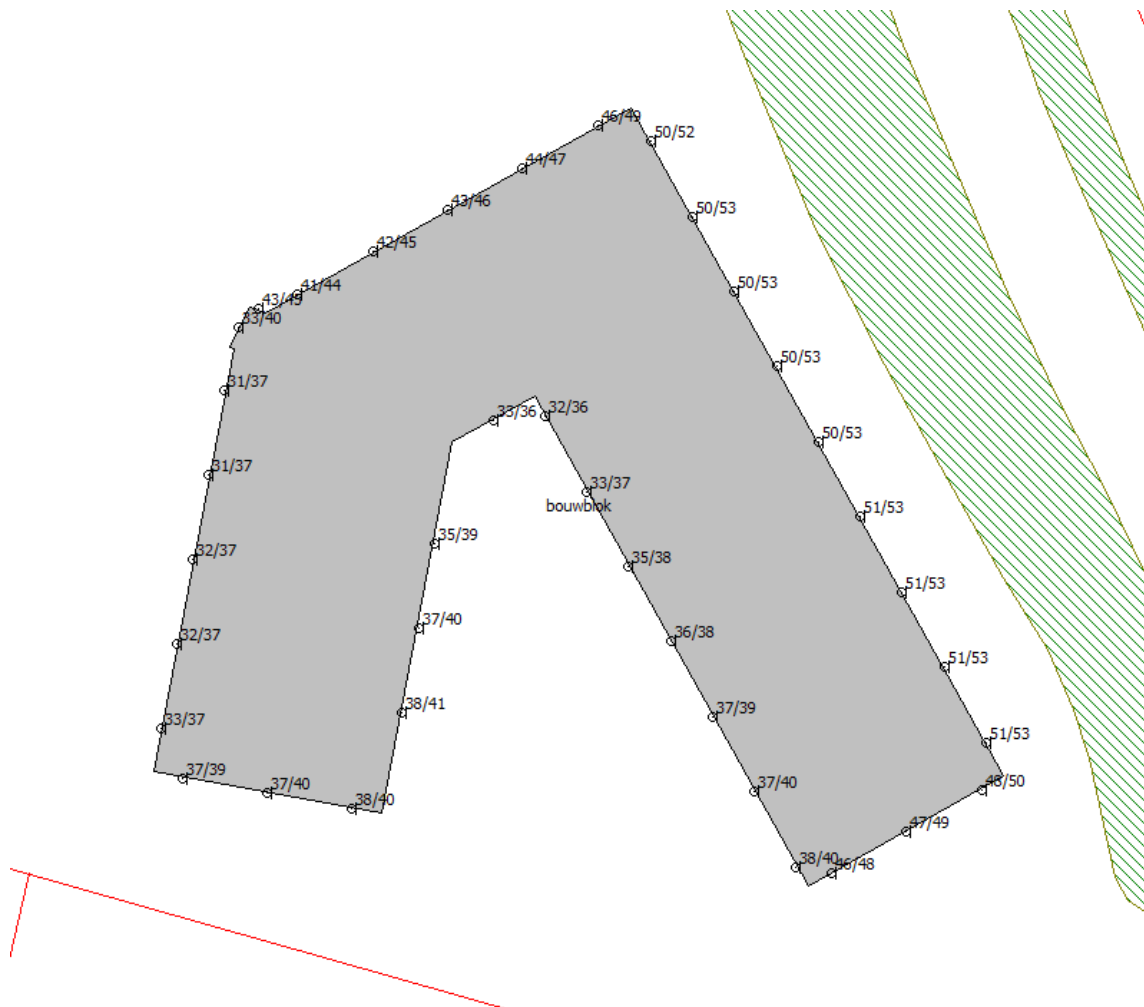
De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. De waarneempunten zijn gesitueerd op 1,5 m en 4,5 m.

Sectorhoek en reflecties

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

4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezonde wegen

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3. Ten gevolge van het verkeer op de Benedenrijweg bedraagt de maximale geluidsbelasting 53 dB. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Deze hoge geluidsbelasting komt voor aan de gevels van de woningen het dichtst langs de Benedenrijweg, zie figuur 4.1. Op de woningen die niet direct langs deze weg zijn gelegen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Daar is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Benedenrijweg

Ten gevolge van het verkeer op de Ringdijk bedraagt de maximale geluidsbelasting 41 dB. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Er is dan ook sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

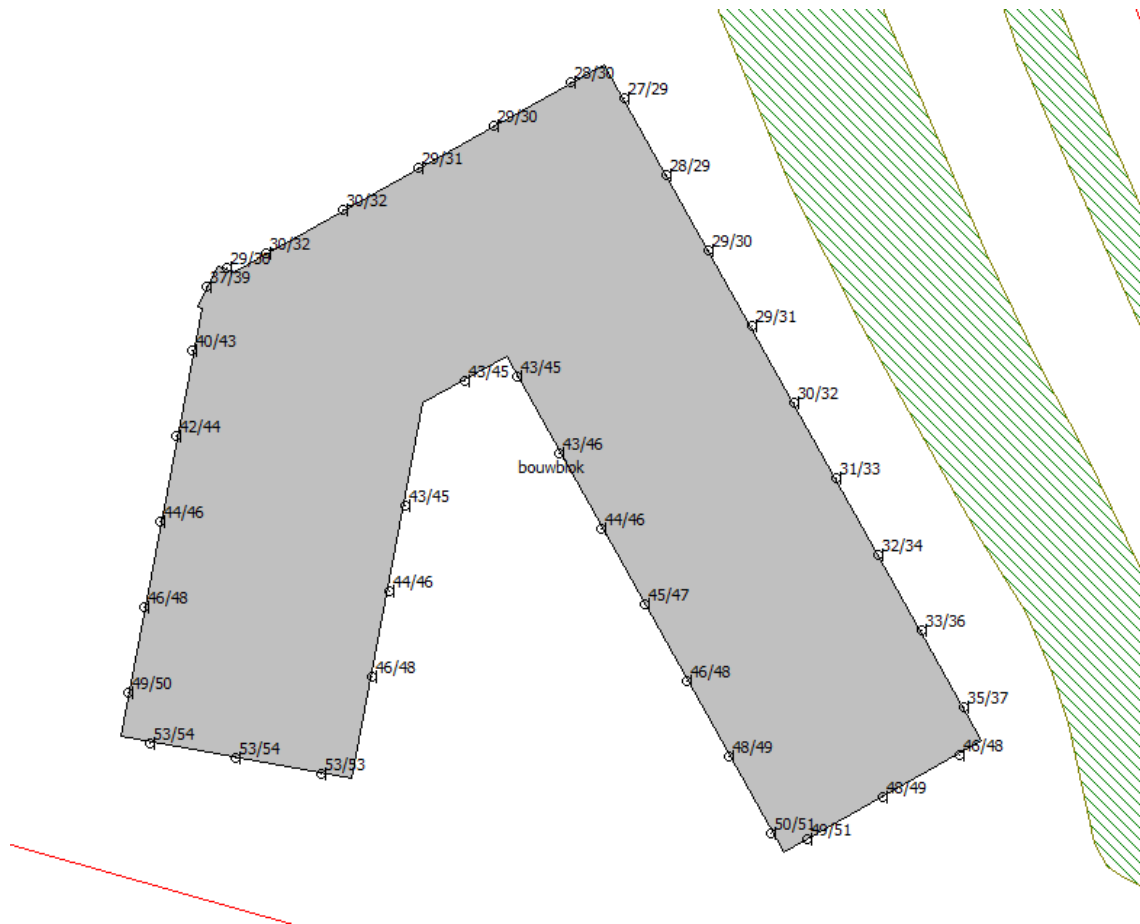
Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

De geluidsbelasting als gevolg van verkeer op de Benedenrijweg kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron in theorie denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Benedenrijweg behoort tot de hoofdverkeersstructuur van Ridderkerk. De functie als ontsluitingsweg dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden. Een andere maatregel aan de bron is het herasfalteren van de Benedenrijweg met geluidsreducerend asfalt. Dit zal leiden tot een reductie van ca. 3 dB. Hierbij blijft de voorkeursgrenswaarde overschreden. Deze maatregel is dan ook niet doelmatig.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Een geluidsscherm is in binnenstedelijk gebied op deze locatie niet inpasbaar. Vergroten van de afstand tussen wegas en de woningen is niet mogelijk aangezien het bouwplan dan niet meer is in te passen.

4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 4. Ten gevolge van het verkeer op De La Reijstraat bedraagt de maximale geluidsbelasting 32 dB. Hierbij wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden en is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne wegen bedraagt 54 dB. De richtwaarde wordt overschreden maar de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB niet. Deze hoge geluidsbelasting, zie figuur 4.2, komt voor op de woning het dichtst bij de van Riebeekstraat. Op het overgrote deel van de woningen is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat aangezien de richtwaarde niet wordt overschreden.



Figuur 4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne wegen

Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

De geluidsbelasting kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De interne wegen zijn erftoegangswegen, met een maximumsnelheid van 30 km/h en kunnen derhalve niet verkeersluwer worden gemaakt zonder de bereikbaarheid van de woningen in het plangebied aan te tasten.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een andere wegdekverharding, zoals asfalt in plaats van klinkers. Echter de wegen zijn ingericht als verblijfsgebied en derhalve dient de klinkerverharding te worden gehandhaafd om te benadrukken dat men zich in een verblijfsgebied bevindt (uitgangspunten Duurzaam Veilig).

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke schermen zijn in binnenstedelijk gebied niet inpasbaar. Bovendien is een geluidsscherm onvoldoende doeltreffend, doordat het geluidsscherm dient te worden onderbroken ter plaatse van de erftoegangen. Hierdoor wordt het effect van het geluidsscherm voor een belangrijk deels tenietgedaan.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels van de woningen ten gevolge van verkeer op de interne wegen te reduceren. Gezien het bovenstaande en het feit dat de maximaal aanvaardbare waarde niet wordt overschreden, kan worden gesteld dat het akoestisch klimaat aanvaardbaar is.

4.3. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Aangezien maar ten gevolge van 1 bron (Benedenrijweg) een hogere waarde verleend moet worden kan cumulatie achterwege blijven.

In bijlage 5 is de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift opgenomen ten behoeve van de binnenwaarde berekeningen in het kader van het Bouwbesluit.

Ten gevolge van het verkeer op de Ringdijk en de omliggende 30 km/h wegen is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Ten gevolge van het verkeer op de Benedenrijweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Uit maatregelen onderzoek blijkt dat maatregelen niet mogelijk, doelmatig en/of gewenst zijn. Er dienen dan hogere waarden te worden vastgesteld.

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing ontwikkellocatie Van Riebeekstraat is voor 37 woningen een hogere waarde vastgesteld van 53 dB. Van deze 37 woningen zijn reeds 14 woningen gerealiseerd, dit betekent dat nog voor 23 woningen hogere waarde over zijn. In onderhavig plan zijn voor minder dan 23 woningen hogere waarden nodig. Er hoeft dan ook geen nieuwe besluit genomen te worden.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Kopie van Definitief Model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
iw1		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2200,00	7,00	2,60
iw2		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	500,00	7,00	2,60
iw3		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	500,00	7,00	2,60
iw4		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	1000,00	7,00	2,60
iw5		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	1000,00	7,00	2,60
iw6		W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	300,00	7,00	2,60
4793_AB	4793_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4572,00	6,40	3,60
4793_BA	4793_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5320,00	6,40	3,60
4794_AB	4794_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3628,00	6,40	3,60
4794_BA	4794_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3558,00	6,40	3,60
4795_AB	4795_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4095,00	6,40	3,60
4795_BA	4795_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4888,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_de la Reijstraat	W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3700,00	6,41	4,55
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4095,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4888,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4095,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4888,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4572,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5320,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4572,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5320,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3628,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3558,00	6,40	3,60
10000_AB	10000_AB_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3628,00	6,40	3,60
10000_BA	10000_BA_Benedenrijweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3558,00	6,40	3,60
Ringdijk		W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	7,28	1,96
De La Reij	10000_BA_De La Reijstraat	W9b	30	30	30	30	30	30	30	30	30	3330,00	6,40	4,50

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
iw1	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
iw2	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
iw3	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
iw4	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
iw5	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
iw6	0,70	94,00	98,00	96,00	5,70	1,90	3,80	0,30	0,10	0,20
4793_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
4793_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
4794_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
4794_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
4795_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
4795_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,20	1,60	1,10	2,50
10000_AB	0,61	96,74	98,22	91,26	2,93	1,60	7,87	0,33	0,18	0,87
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,20	1,60	1,10	2,50
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,20	1,60	1,10	2,50
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,20	1,60	1,10	2,50
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_AB	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
10000_BA	1,00	94,70	96,30	91,90	3,59	2,50	5,50	1,60	1,10	2,50
Ringdijk	0,60	83,68	83,68	83,68	9,67	9,67	9,67	6,65	6,65	6,65
De La Reij	0,90	98,90	99,40	97,10	0,91	0,49	2,50	0,09	0,05	0,02

Bijlage 2 Invoergegevens

Model informatie

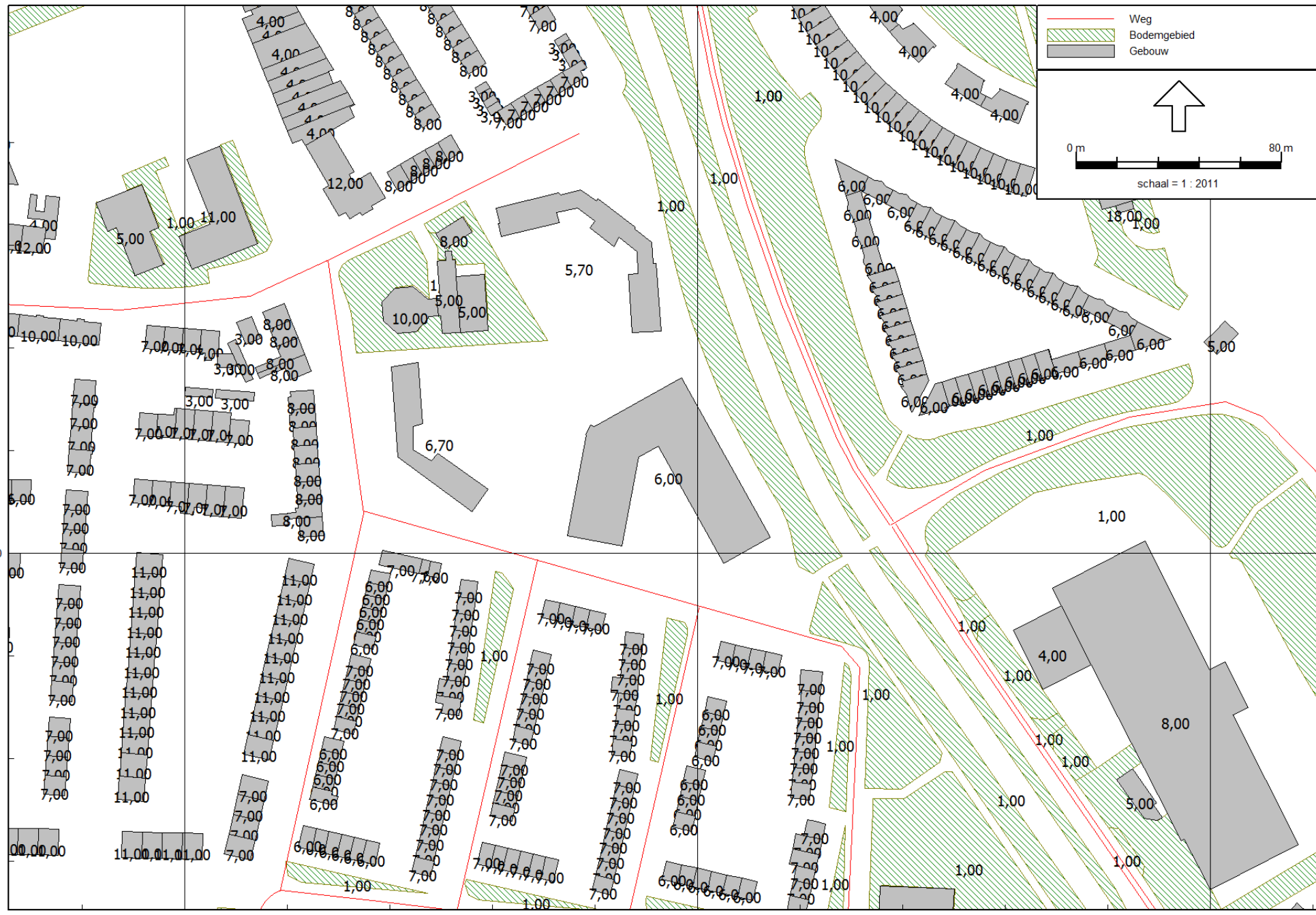
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Kopie van Definitief Model

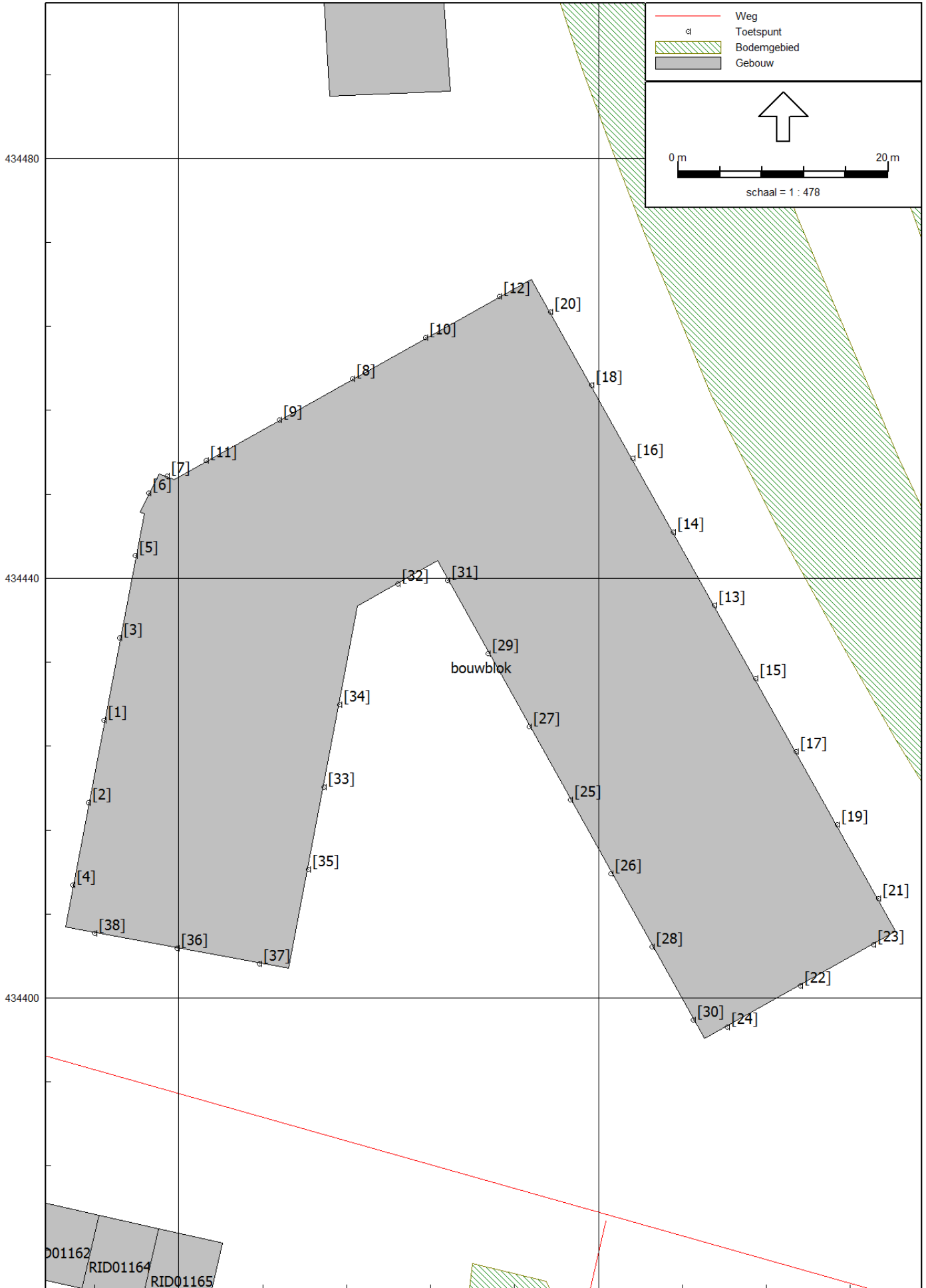
Model eigenschap

Omschrijving	Kopie van Definitief Model
Verantwoordelijke	vkeuss
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	vkeuss op 24-9-2007
Laatst ingezien door	rsondorp op 19-1-2015
Model aangemaakt met	GN-V5.40
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model informatie

Commentaar





Toetspunten

Model: Kopie van Definitief Model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
bouwblok	[1]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[2]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[3]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[4]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[5]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[6]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[7]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[8]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[9]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[10]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[11]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[12]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[13]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[14]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[15]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[16]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[17]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[18]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[19]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[20]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[21]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[22]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[23]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[24]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[25]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[26]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[27]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[28]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[29]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[30]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[31]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[32]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[33]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[34]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[35]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[36]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[37]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
bouwblok	[38]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Benedenrijweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Definitief Model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneden Rijweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_A	[1]	1,50	32,17
bouwblok_A	[10]	1,50	44,46
bouwblok_A	[11]	1,50	40,63
bouwblok_A	[12]	1,50	45,99
bouwblok_A	[13]	1,50	50,46
bouwblok_A	[14]	1,50	50,38
bouwblok_A	[15]	1,50	50,56
bouwblok_A	[16]	1,50	50,34
bouwblok_A	[17]	1,50	50,73
bouwblok_A	[18]	1,50	50,20
bouwblok_A	[19]	1,50	50,88
bouwblok_A	[2]	1,50	32,47
bouwblok_A	[20]	1,50	50,09
bouwblok_A	[21]	1,50	50,98
bouwblok_A	[22]	1,50	47,10
bouwblok_A	[23]	1,50	47,98
bouwblok_A	[24]	1,50	46,48
bouwblok_A	[25]	1,50	35,89
bouwblok_A	[26]	1,50	36,97
bouwblok_A	[27]	1,50	34,93
bouwblok_A	[28]	1,50	37,38
bouwblok_A	[29]	1,50	33,22
bouwblok_A	[3]	1,50	31,03
bouwblok_A	[30]	1,50	37,86
bouwblok_A	[31]	1,50	32,27
bouwblok_A	[32]	1,50	32,52
bouwblok_A	[33]	1,50	36,72
bouwblok_A	[34]	1,50	35,35
bouwblok_A	[35]	1,50	37,89
bouwblok_A	[36]	1,50	37,40
bouwblok_A	[37]	1,50	38,29
bouwblok_A	[38]	1,50	37,39
bouwblok_A	[4]	1,50	32,70
bouwblok_A	[5]	1,50	31,32
bouwblok_A	[6]	1,50	32,52
bouwblok_A	[7]	1,50	42,52
bouwblok_A	[8]	1,50	42,83
bouwblok_A	[9]	1,50	41,82
bouwblok_B	[1]	4,50	37,45
bouwblok_B	[10]	4,50	47,10
bouwblok_B	[11]	4,50	43,69
bouwblok_B	[12]	4,50	48,50
bouwblok_B	[13]	4,50	52,80
bouwblok_B	[14]	4,50	52,71
bouwblok_B	[15]	4,50	52,85
bouwblok_B	[16]	4,50	52,63
bouwblok_B	[17]	4,50	52,88
bouwblok_B	[18]	4,50	52,54
bouwblok_B	[19]	4,50	52,92
bouwblok_B	[2]	4,50	37,13
bouwblok_B	[20]	4,50	52,48
bouwblok_B	[21]	4,50	52,92
bouwblok_B	[22]	4,50	49,13
bouwblok_B	[23]	4,50	49,98
bouwblok_B	[24]	4,50	48,47
bouwblok_B	[25]	4,50	38,36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Benedenrijweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Definitief Model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Beneden Rijweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_B	[26]	4,50	39,28
bouwblok_B	[27]	4,50	37,60
bouwblok_B	[28]	4,50	39,70
bouwblok_B	[29]	4,50	36,96
bouwblok_B	[3]	4,50	37,15
bouwblok_B	[30]	4,50	40,18
bouwblok_B	[31]	4,50	36,21
bouwblok_B	[32]	4,50	36,20
bouwblok_B	[33]	4,50	39,91
bouwblok_B	[34]	4,50	39,11
bouwblok_B	[35]	4,50	40,60
bouwblok_B	[36]	4,50	39,50
bouwblok_B	[37]	4,50	40,31
bouwblok_B	[38]	4,50	39,34
bouwblok_B	[4]	4,50	36,95
bouwblok_B	[5]	4,50	37,17
bouwblok_B	[6]	4,50	39,56
bouwblok_B	[7]	4,50	45,30
bouwblok_B	[8]	4,50	45,50
bouwblok_B	[9]	4,50	44,55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Ringdijk

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Definitief Model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Ringdijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_A	[1]	1,50	12,92
bouwblok_A	[10]	1,50	12,48
bouwblok_A	[11]	1,50	17,14
bouwblok_A	[12]	1,50	14,37
bouwblok_A	[13]	1,50	34,53
bouwblok_A	[14]	1,50	33,84
bouwblok_A	[15]	1,50	35,32
bouwblok_A	[16]	1,50	33,14
bouwblok_A	[17]	1,50	35,98
bouwblok_A	[18]	1,50	32,12
bouwblok_A	[19]	1,50	36,61
bouwblok_A	[2]	1,50	16,05
bouwblok_A	[20]	1,50	31,62
bouwblok_A	[21]	1,50	37,31
bouwblok_A	[22]	1,50	37,54
bouwblok_A	[23]	1,50	37,54
bouwblok_A	[24]	1,50	37,42
bouwblok_A	[25]	1,50	27,89
bouwblok_A	[26]	1,50	28,59
bouwblok_A	[27]	1,50	27,35
bouwblok_A	[28]	1,50	28,54
bouwblok_A	[29]	1,50	23,97
bouwblok_A	[3]	1,50	13,42
bouwblok_A	[30]	1,50	29,32
bouwblok_A	[31]	1,50	26,10
bouwblok_A	[32]	1,50	27,82
bouwblok_A	[33]	1,50	26,78
bouwblok_A	[34]	1,50	29,60
bouwblok_A	[35]	1,50	23,99
bouwblok_A	[36]	1,50	19,39
bouwblok_A	[37]	1,50	20,76
bouwblok_A	[38]	1,50	16,08
bouwblok_A	[4]	1,50	18,37
bouwblok_A	[5]	1,50	18,59
bouwblok_A	[6]	1,50	17,77
bouwblok_A	[7]	1,50	12,02
bouwblok_A	[8]	1,50	13,56
bouwblok_A	[9]	1,50	15,61
bouwblok_B	[1]	4,50	18,58
bouwblok_B	[10]	4,50	19,13
bouwblok_B	[11]	4,50	22,93
bouwblok_B	[12]	4,50	19,76
bouwblok_B	[13]	4,50	37,97
bouwblok_B	[14]	4,50	37,08
bouwblok_B	[15]	4,50	38,86
bouwblok_B	[16]	4,50	36,11
bouwblok_B	[17]	4,50	39,50
bouwblok_B	[18]	4,50	34,89
bouwblok_B	[19]	4,50	40,07
bouwblok_B	[2]	4,50	20,30
bouwblok_B	[20]	4,50	34,19
bouwblok_B	[21]	4,50	40,65
bouwblok_B	[22]	4,50	40,29
bouwblok_B	[23]	4,50	40,71
bouwblok_B	[24]	4,50	39,74
bouwblok_B	[25]	4,50	30,92

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Ringdijk

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Definitief Model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Ringdijk
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_B	[26]	4,50	31,50
bouwblok_B	[27]	4,50	30,39
bouwblok_B	[28]	4,50	31,78
bouwblok_B	[29]	4,50	27,03
bouwblok_B	[3]	4,50	19,14
bouwblok_B	[30]	4,50	32,50
bouwblok_B	[31]	4,50	28,15
bouwblok_B	[32]	4,50	30,18
bouwblok_B	[33]	4,50	30,66
bouwblok_B	[34]	4,50	32,53
bouwblok_B	[35]	4,50	29,47
bouwblok_B	[36]	4,50	21,02
bouwblok_B	[37]	4,50	24,76
bouwblok_B	[38]	4,50	21,56
bouwblok_B	[4]	4,50	22,91
bouwblok_B	[5]	4,50	23,36
bouwblok_B	[6]	4,50	23,53
bouwblok_B	[7]	4,50	18,47
bouwblok_B	[8]	4,50	20,32
bouwblok_B	[9]	4,50	21,71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Rekenresultaten niet gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de la Reijstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Definitief Model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: De La Reijstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_A	[1]	1,50	26,12
bouwblok_A	[10]	1,50	18,30
bouwblok_A	[11]	1,50	18,64
bouwblok_A	[12]	1,50	17,21
bouwblok_A	[13]	1,50	25,01
bouwblok_A	[14]	1,50	24,78
bouwblok_A	[15]	1,50	25,29
bouwblok_A	[16]	1,50	24,57
bouwblok_A	[17]	1,50	25,63
bouwblok_A	[18]	1,50	24,33
bouwblok_A	[19]	1,50	26,15
bouwblok_A	[2]	1,50	26,06
bouwblok_A	[20]	1,50	24,05
bouwblok_A	[21]	1,50	27,42
bouwblok_A	[22]	1,50	30,09
bouwblok_A	[23]	1,50	29,51
bouwblok_A	[24]	1,50	29,25
bouwblok_A	[25]	1,50	27,41
bouwblok_A	[26]	1,50	27,62
bouwblok_A	[27]	1,50	27,25
bouwblok_A	[28]	1,50	28,07
bouwblok_A	[29]	1,50	27,78
bouwblok_A	[3]	1,50	25,69
bouwblok_A	[30]	1,50	29,24
bouwblok_A	[31]	1,50	28,32
bouwblok_A	[32]	1,50	28,14
bouwblok_A	[33]	1,50	27,29
bouwblok_A	[34]	1,50	27,08
bouwblok_A	[35]	1,50	27,63
bouwblok_A	[36]	1,50	27,81
bouwblok_A	[37]	1,50	28,46
bouwblok_A	[38]	1,50	27,21
bouwblok_A	[4]	1,50	26,52
bouwblok_A	[5]	1,50	24,79
bouwblok_A	[6]	1,50	22,09
bouwblok_A	[7]	1,50	18,60
bouwblok_A	[8]	1,50	18,62
bouwblok_A	[9]	1,50	23,41
bouwblok_B	[1]	4,50	27,39
bouwblok_B	[10]	4,50	19,85
bouwblok_B	[11]	4,50	21,38
bouwblok_B	[12]	4,50	19,35
bouwblok_B	[13]	4,50	28,14
bouwblok_B	[14]	4,50	28,01
bouwblok_B	[15]	4,50	28,57
bouwblok_B	[16]	4,50	27,32
bouwblok_B	[17]	4,50	28,78
bouwblok_B	[18]	4,50	27,26
bouwblok_B	[19]	4,50	29,20
bouwblok_B	[2]	4,50	27,37
bouwblok_B	[20]	4,50	27,26
bouwblok_B	[21]	4,50	29,39
bouwblok_B	[22]	4,50	31,84
bouwblok_B	[23]	4,50	31,13
bouwblok_B	[24]	4,50	30,99
bouwblok_B	[25]	4,50	29,15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de la Reijstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Definitief Model
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: De La Reijstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_B	[26]	4,50	29,20
bouwblok_B	[27]	4,50	28,87
bouwblok_B	[28]	4,50	29,54
bouwblok_B	[29]	4,50	29,30
bouwblok_B	[3]	4,50	26,99
bouwblok_B	[30]	4,50	30,65
bouwblok_B	[31]	4,50	29,83
bouwblok_B	[32]	4,50	29,94
bouwblok_B	[33]	4,50	29,12
bouwblok_B	[34]	4,50	28,87
bouwblok_B	[35]	4,50	29,46
bouwblok_B	[36]	4,50	29,76
bouwblok_B	[37]	4,50	30,53
bouwblok_B	[38]	4,50	29,07
bouwblok_B	[4]	4,50	27,84
bouwblok_B	[5]	4,50	26,09
bouwblok_B	[6]	4,50	24,39
bouwblok_B	[7]	4,50	22,46
bouwblok_B	[8]	4,50	20,10
bouwblok_B	[9]	4,50	25,18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne wegen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Definitief Model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Interne wegen
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_A	[1]	1,50	43,82
bouwblok_A	[10]	1,50	28,58
bouwblok_A	[11]	1,50	29,88
bouwblok_A	[12]	1,50	28,44
bouwblok_A	[13]	1,50	30,03
bouwblok_A	[14]	1,50	29,30
bouwblok_A	[15]	1,50	30,90
bouwblok_A	[16]	1,50	28,64
bouwblok_A	[17]	1,50	31,95
bouwblok_A	[18]	1,50	27,98
bouwblok_A	[19]	1,50	33,17
bouwblok_A	[2]	1,50	46,29
bouwblok_A	[20]	1,50	27,35
bouwblok_A	[21]	1,50	34,68
bouwblok_A	[22]	1,50	47,51
bouwblok_A	[23]	1,50	45,85
bouwblok_A	[24]	1,50	49,49
bouwblok_A	[25]	1,50	44,77
bouwblok_A	[26]	1,50	46,07
bouwblok_A	[27]	1,50	43,93
bouwblok_A	[28]	1,50	47,72
bouwblok_A	[29]	1,50	43,20
bouwblok_A	[3]	1,50	41,95
bouwblok_A	[30]	1,50	49,79
bouwblok_A	[31]	1,50	42,70
bouwblok_A	[32]	1,50	42,71
bouwblok_A	[33]	1,50	44,09
bouwblok_A	[34]	1,50	42,69
bouwblok_A	[35]	1,50	45,89
bouwblok_A	[36]	1,50	52,98
bouwblok_A	[37]	1,50	52,59
bouwblok_A	[38]	1,50	53,42
bouwblok_A	[4]	1,50	49,21
bouwblok_A	[5]	1,50	40,40
bouwblok_A	[6]	1,50	37,36
bouwblok_A	[7]	1,50	28,61
bouwblok_A	[8]	1,50	28,96
bouwblok_A	[9]	1,50	30,33
bouwblok_B	[1]	4,50	45,88
bouwblok_B	[10]	4,50	30,47
bouwblok_B	[11]	4,50	31,67
bouwblok_B	[12]	4,50	30,21
bouwblok_B	[13]	4,50	32,01
bouwblok_B	[14]	4,50	31,09
bouwblok_B	[15]	4,50	33,05
bouwblok_B	[16]	4,50	30,26
bouwblok_B	[17]	4,50	34,23
bouwblok_B	[18]	4,50	29,48
bouwblok_B	[19]	4,50	35,59
bouwblok_B	[2]	4,50	47,85
bouwblok_B	[20]	4,50	28,78
bouwblok_B	[21]	4,50	37,29
bouwblok_B	[22]	4,50	49,16
bouwblok_B	[23]	4,50	47,93
bouwblok_B	[24]	4,50	50,57
bouwblok_B	[25]	4,50	47,12

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de interne wegen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Definitief Model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Interne wegen
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_B	[26]	4,50	48,16
bouwblok_B	[27]	4,50	46,36
bouwblok_B	[28]	4,50	49,36
bouwblok_B	[29]	4,50	45,65
bouwblok_B	[3]	4,50	44,26
bouwblok_B	[30]	4,50	50,90
bouwblok_B	[31]	4,50	45,16
bouwblok_B	[32]	4,50	45,21
bouwblok_B	[33]	4,50	46,29
bouwblok_B	[34]	4,50	45,05
bouwblok_B	[35]	4,50	47,65
bouwblok_B	[36]	4,50	53,77
bouwblok_B	[37]	4,50	53,47
bouwblok_B	[38]	4,50	54,08
bouwblok_B	[4]	4,50	50,13
bouwblok_B	[5]	4,50	42,80
bouwblok_B	[6]	4,50	39,48
bouwblok_B	[7]	4,50	30,06
bouwblok_B	[8]	4,50	30,76
bouwblok_B	[9]	4,50	32,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Cumulatie

Gecumuleerde geluidsbelasting

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Definitief Model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_A	[1]	1,50	49,18
bouwblok_A	[10]	1,50	49,58
bouwblok_A	[11]	1,50	46,02
bouwblok_A	[12]	1,50	51,07
bouwblok_A	[13]	1,50	55,62
bouwblok_A	[14]	1,50	55,52
bouwblok_A	[15]	1,50	55,74
bouwblok_A	[16]	1,50	55,46
bouwblok_A	[17]	1,50	55,94
bouwblok_A	[18]	1,50	55,30
bouwblok_A	[19]	1,50	56,12
bouwblok_A	[2]	1,50	51,51
bouwblok_A	[20]	1,50	55,18
bouwblok_A	[21]	1,50	56,27
bouwblok_A	[22]	1,50	55,58
bouwblok_A	[23]	1,50	55,33
bouwblok_A	[24]	1,50	56,45
bouwblok_A	[25]	1,50	50,44
bouwblok_A	[26]	1,50	51,70
bouwblok_A	[27]	1,50	49,61
bouwblok_A	[28]	1,50	53,20
bouwblok_A	[29]	1,50	48,77
bouwblok_A	[3]	1,50	47,39
bouwblok_A	[30]	1,50	55,14
bouwblok_A	[31]	1,50	48,30
bouwblok_A	[32]	1,50	48,37
bouwblok_A	[33]	1,50	49,96
bouwblok_A	[34]	1,50	48,70
bouwblok_A	[35]	1,50	51,61
bouwblok_A	[36]	1,50	58,11
bouwblok_A	[37]	1,50	57,76
bouwblok_A	[38]	1,50	58,54
bouwblok_A	[4]	1,50	54,34
bouwblok_A	[5]	1,50	46,04
bouwblok_A	[6]	1,50	43,72
bouwblok_A	[7]	1,50	47,71
bouwblok_A	[8]	1,50	48,02
bouwblok_A	[9]	1,50	47,19
bouwblok_B	[1]	4,50	51,53
bouwblok_B	[10]	4,50	52,21
bouwblok_B	[11]	4,50	49,01
bouwblok_B	[12]	4,50	53,58
bouwblok_B	[13]	4,50	57,99
bouwblok_B	[14]	4,50	57,87
bouwblok_B	[15]	4,50	58,08
bouwblok_B	[16]	4,50	57,77
bouwblok_B	[17]	4,50	58,15
bouwblok_B	[18]	4,50	57,65
bouwblok_B	[19]	4,50	58,23
bouwblok_B	[2]	4,50	53,25
bouwblok_B	[20]	4,50	57,57
bouwblok_B	[21]	4,50	58,29
bouwblok_B	[22]	4,50	57,47
bouwblok_B	[23]	4,50	57,42
bouwblok_B	[24]	4,50	57,90
bouwblok_B	[25]	4,50	52,81

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
bouwblok_B	[26]	4,50	53,82
bouwblok_B	[27]	4,50	52,07
bouwblok_B	[28]	4,50	54,91
bouwblok_B	[29]	4,50	51,34
bouwblok_B	[3]	4,50	50,11
bouwblok_B	[30]	4,50	56,35
bouwblok_B	[31]	4,50	50,87
bouwblok_B	[32]	4,50	50,95
bouwblok_B	[33]	4,50	52,35
bouwblok_B	[34]	4,50	51,30
bouwblok_B	[35]	4,50	53,54
bouwblok_B	[36]	4,50	58,95
bouwblok_B	[37]	4,50	58,70
bouwblok_B	[38]	4,50	59,24
bouwblok_B	[4]	4,50	55,37
bouwblok_B	[5]	4,50	48,96
bouwblok_B	[6]	4,50	47,65
bouwblok_B	[7]	4,50	50,46
bouwblok_B	[8]	4,50	50,67
bouwblok_B	[9]	4,50	49,87

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen