



RIDDERKERK

Woningbouw, Pruimendijk 228a

AKOESTISCH ONDERZOEK



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ridderkerk

Woningbouw, Pruimendijk 228a

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

20161428

projectleider:

ir. L. Snel

auteur(s):

ing. R. Meijs

Planstatus

datum:

24-04-2017

opdrachtgever:

Gemeente Ridderkerk

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Resultaten onderzoeken	9
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	9
4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen	10
4.3. Maatregelenonderzoek	11
5. Conclusie	13

Bijlagen:

- 1 Verkeersgegevens
- 2 Invoergegevens
- 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen
- 4 Rekenresultaten niet gezoneerde weg

1. Inleiding

3

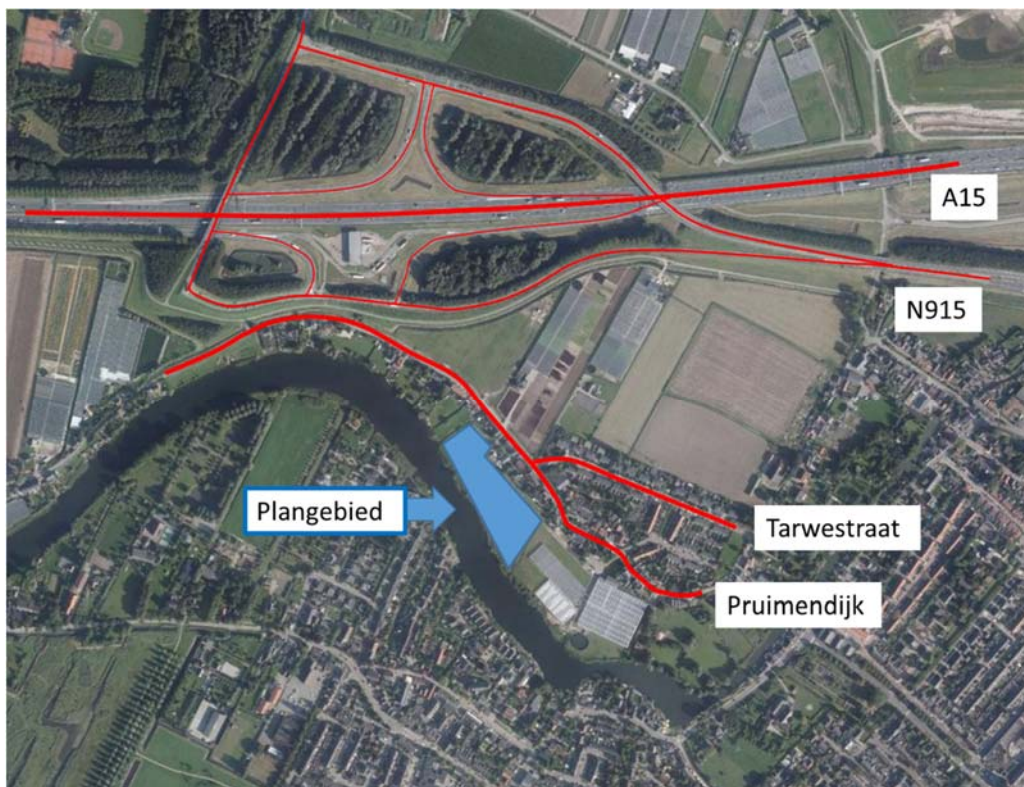
De locatie Pruimendijk 228a is gelegen buiten de bebouwde kom van Oostendam, in de gemeente Ridderkerk. Het plangebied ligt ten zuiden van de Rijksweg A15 aan de Waal. De huidige kassen maken plaats voor twee nieuw te realiseren woningen.

De woningen zijn nieuwe geluidgevoelige functies en liggen binnen de wettelijke geluidzone (zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder) van bestaande wegen rond het plangebied. Het plangebied valt binnen de wettelijke geluidzone van:

- Pruimendijk;
- A15 (inclusief op- en afritten en N915).

Daarnaast is de woning gelegen nabij de Tarwestraat, een 30 km/u weg binnen de bebouwde kom en daarmee niet gezoneerd volgens de Wet geluidhinder. Dit geldt tevens voor het oostelijke wegvak van de Pruimendijk, vanaf het kruispunt met de Tarwestraat. Op basis van jurisprudentie worden in het kader van een goede ruimtelijke ook deze bronnen meegenomen in het onderzoek.

In de volgende figuur is het plangebied en de directe relevante omgeving weergegeven.



Figuur 1.1 Het plangebied met de directe relevante omgeving.

Leeswijzer

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

2. Toetsingskader

5

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/uur-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Hierna Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een 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

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de kant van de weg en is gelegen vanuit de as van de weg.

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

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

Het plangebied ligt ten zuiden van de A15. De A15 bevat totaal 6 rijstroken en heeft een geluidzone van 600 meter. Het plangebied ligt binnen deze zone. De A15 is opgenomen in de Regeling geluidplafondkaart Milieubeheer (RGM), waardoor de bronnen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) vallen. Omdat het hier gaat om nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de zone van wegen, dient getoetst te worden aan de normen van de Wgh. De broninformatie dient ontleend te worden aan het geluidregister zoals bedoeld in artikel 3.8 lid 2 en 3 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012).

Dosismaat Lden

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in Lden vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

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

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

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

De toegestane aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is op alle genoemde geluidsbelastingen toegepast, 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 hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidszone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidszone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied.

De nieuwe woning ligt in het buitengebied van de gemeente Ridderkerk. In het akoestisch onderzoek is daarom uitgegaan van een ligging in buitenstedelijk gebied. In onderstaande tabel is de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde per bron weergegeven. Omdat sprake is van nieuwbouw, waarbij de stedenbouwkundige structuur als gevolg van de ontwikkeling wijzigt, is ten aanzien van de maximale ontheffingswaarde uitgegaan van de in de Wgh omschreven situatie voor een nieuwe woning.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden

weg	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Pruimendijk	48 dB	53 dB
A15 / N915	48 dB	53 dB

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

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u of lager zijn 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. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde. In onderhavige situatie geldt voor de nabij gelegen Tarwestraat een snelheid van 30 km/u. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op deze weg maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

3. Berekeningsuitgangspunten

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.21 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

Pruimendijk en Tarwestraat

De Pruimendijk is met een snelheidsregime van 60 km/u een gezoneerde weg. De Pruimendijk beschikt over dicht asfaltbeton, in het model aangeduid als referentiewegdek. De intensiteiten zijn afkomstig van het RVMK (Regionale Verkeers-Milieukaart) 2020. Ter hoogte van het plangebied bedraagt de gemiddelde weekdagintensiteit 826 mvt/etmaal. Met een autonoom groeipercantage van 1% is dit doorberekend naar het toetsjaar 2028 (10 jaar na planvoornemen).

In oostelijke richting van het plangebied gaat het verkeer over op de éénrichtinswegen van de Pruimendijk en Tarwestraat. De Pruimendijk ontsluit verder in oostelijke richting, de Tarwestraat ontsluit het verkeer in westelijke richting. Voor beide wegen zijn de helft van de intensiteiten van de Pruimendijk buiten de bebouwde kom (60 km/u) gehanteerd.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten Pruimendijk en Tarwestraat

Verkeerintensiteiten	Bron verkeersgegevens	mvt/etmaal 2020	mvt/etmaal 2028*
Pruimendijk 60 km/u	RVMK 2020	826	900
Pruimendijk 30 km/u	RVMK 2020	413	450
Tarwestraat	RVMK 2020	413	450

* Afgerond op 50-tallen

A15/N915

Vanaf 1 juli 2012 zijn emissieplafonds (Geluidsproductieplafonds GPP) langs hoofdinfrastructuur vastgesteld. De Rijksweg A15/N915 valt onder deze hoofdinfrastructuur. Voor deze wegen zijn de verkeersgegevens in het centrale emissieregister vastgelegd die moeten worden gebruikt in dit akoestisch onderzoek. In het emissieregister is voor de Rijksweg A15/N915 het gebruik voor het peiljaar 2008 vastgelegd. De geluidsbelasting wordt op basis van dit gebruik bepaald. Daarbij wordt 1,5 dB bij de berekende waarde opgeteld. Deze 1,5 dB kan worden gezien als werkruimte voor Rijkswaterstaat.

De invoergegevens zoals hierboven bedoeld zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.rws.nl/geotool/geluidregister.aspx>.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de ligging van de bronnen in het overdrachtsmodel opgenomen.

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

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Deze gegevens, samen met de rijlijnen, zijn ingeladen uit het overdrachtsmodel. Op basis van een dwg-ondergrond is vervolgens de nieuwe ontwikkeling ingevoerd.

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

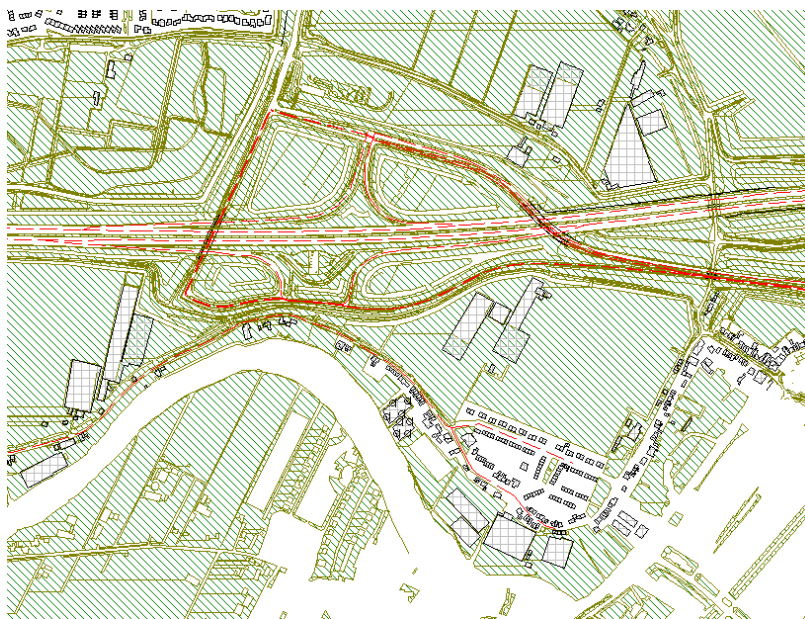
Waarneempunten

De geluidgevoelige objecten, in onderhavige situatie de nieuwe woningen, bevatten in totaal 8 waarneempunten (WNP) die gelijkmatig verdeeld zijn over de zijden van het bouwperceel. De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidgevoelige objecten. De hoogte van de twee nieuwe woningen zijn ingevoerd op 4,5 meter. Het plan voorziet één bouwlaag voor beide woningen. De waarneempunten zijn op 1,5 m hoogte gesitueerd.

Sectorhoek en reflecties

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

In figuur 3.1 is een overzicht van de modellering weergegeven.



Figuur 3.1 Overzicht modellering

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

4. Resultaten onderzoeken

9

4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen

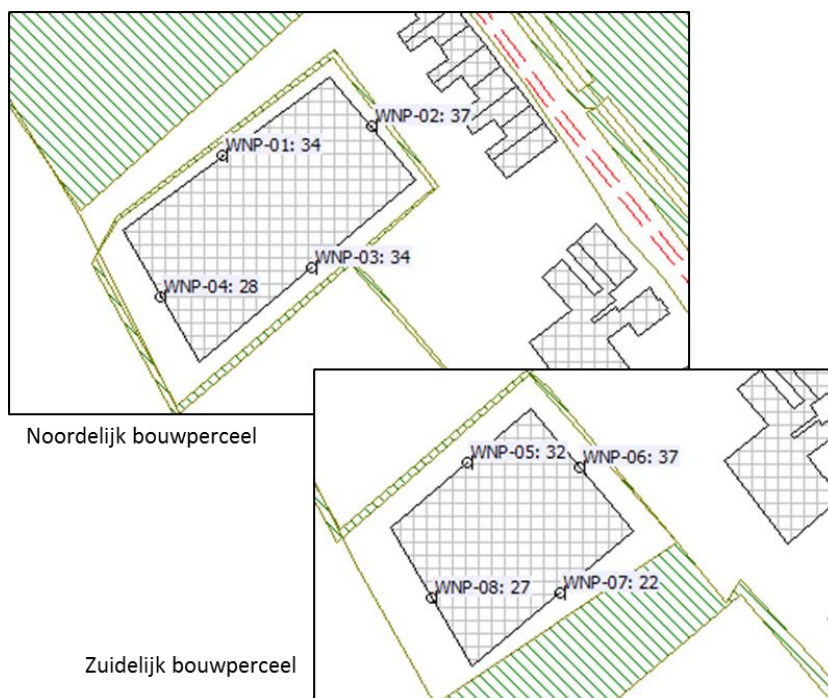
De Pruimendijk wordt gezien als één bron, de Tarwestraat is ook een aparte bron. De wegen uit het geluidregister - de N915 en de A15 - worden conform de Wet milieubeheer samen als één bron beschouwd. De weergegeven geluidbelastingen zijn inclusief aftrek conform artikel 110g uit de Wgh.

Pruimendijk

De geluidbelasting op de randen van het bouwperceel ten gevolge van de gezoneerde weg Pruimendijk bedraagt ten hoogste 37 dB. Deze geluidbelasting wordt berekend aan het noordelijke bouwperceel bij waarneempunt WNP-02, gelegen aan de voorzijde van het bouwperceel. Ook bij het zuidelijke bouwperceel bedraagt de waarde aan de voorzijde van het bouwperceel 37 dB, bij waarneempunt WNP-06.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt bij de woningbouw als gevolg van het verkeer op de Pruimendijk niet overschreden.

In onderstaande figuur zijn de rekenresultaten inclusief 5 dB aftrek weergegeven. De rekenresultaten zijn eveneens opgenomen in bijlage 3.



Figuur 4.1 Geluidbelasting op het plangebied door de Pruimendijk, inclusief 5 dB aftrek.

N915 / A15

De geluidbelasting op de randen van het noordelijke bouwperceel ten gevolge van de gezoneerde wegen N915 en de A15 bedraagt ten hoogste 50 dB. Deze geluidbelasting is berekend bij waarneempunt WNP-01, gelegen aan de noord-westelijke zijde van het bouwperceel. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hier overschreden. Daarnaast wordt ook de voorkeursgrenswaarde aan de zuid-westelijke zijde van het bouwperceel overschreden, hier is een geluidbelasting van 49 dB berekend. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt op het noordelijke bouwperceel niet overschreden.

Op het zuidelijke bouwperceel bedraagt de hoogst berekende waarde 51 dB ten gevolge van het verkeer op de N915 en de A15. Deze geluidbelasting is berekend bij waarneempunt WNP-05, gelegen aan de noord-westelijke zijde van het bouwperceel. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hier overschreden. Daarnaast wordt ook op de noord-oostelijke zijde van het bouwperceel de voorkeursgrenswaarde overschreden, de berekende waarde bedraagt 50 dB. Op de zuid-westelijke zijde van het bouwperceel bedraagt de berekende waarde 49 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt op deze zijden overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet.

In onderstaande figuur zijn de rekenresultaten inclusief 2 dB aftrek weergegeven. De rekenresultaten zijn eveneens opgenomen in bijlage 3.



Figuur 4.2 Geluidbelasting op het plangebied door de N915 en de A15, inclusief 2 dB aftrek.

4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen

Tarwestraat

De geluidbelasting op de randen van het bouwperceel ten gevolge van de niet gezoneerde Tarwestraat bedraagt ten hoogste 20 dB. Deze geluidbelasting wordt berekend aan beide bouwpercelen, bij waarneempunten WPN-02, WNP-03 en WNP-06.

De richtwaarde van 48 dB wordt bij de woningbouw als gevolg van het verkeer op de Tarwestraat niet overschreden.

In de volgende figuur zijn de rekenresultaten inclusief 5 dB aftrek weergegeven. De rekenresultaten zijn eveneens opgenomen in bijlage 3.



Figuur 4.1 Geluidbelasting op het plangebied door de Tarwestraat, inclusief 5 dB aftrek.

4.3. Maatregelenonderzoek

Omdat de geluidbelasting op beide bouwpercelen als gevolg van het verkeer op de N915 / A15 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt is (in het kader van de Wgh) onderzoek om de geluidbelasting vanwege deze gezoneerde wegen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk.

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

Bronmaatregelen

Allereerst is gekeken naar mogelijkheden om maatregelen aan de bron te nemen. Er zijn een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit bij de A15 op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De A15 is een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/u, waardoor verdere afwaardering van de snelheid niet reëel is. De N915 heeft een maximumsnelheid van 80 km/u, een afwaardering is door de ontsluitingsfunctie eveneens niet mogelijk.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van andere wegdekverharding. De A15, N915, Pruimendijk zijn voorzien van asfalt. Door toepassing van geluidreducerend asfalt kan een reductie van 2 dB tot 4 dB behaald worden. De A15 is reeds voorzien van ZOAB-verharding met geluidsreducerende werking. Het herasfalteren van de N915 en Pruimendijk wordt echter als niet doelmatig beoordeeld. De beperkte geluidsreductie voor twee woningen staat niet in verhouding met de hoge investering die nodig is.

Overdrachtsmaatregelen

De tweede vorm van maatregelen die genomen kunnen worden zijn maatregelen in het overdrachtsgebied. De geluidbelasting kan gereduceerd worden door toepassing van geluidschermen. Langs de Pruimendijk is dit niet inpasbaar tussen de woning en de weg. Het realiseren van een geluidsscherm langs de A15 en N915 wordt als niet doelmatig beoordeeld. De beperkte geluidsreductie voor twee woningen staat niet in verhouding met de hoge investering die nodig is.

Een andere mogelijkheid is het vergroten van de afstand tussen de bron en de ontvanger. De afstand tussen bron en ontvanger bedraagt reeds meer dan 180 meter. Het verplaatsen van het bouwperceel met enkele meters zal de geluidbelasting niet met de benodigde reductie (minstens 2 dB) doen afnemen.

In het onderhavig plan worden twee nieuwe woningen gerealiseerd. De woningen zijn nieuwe geluidgevoelige functies en liggen binnen de geluidzones van de Pruimendijk, N915 en de A15. Op basis van de Wet geluidhinder is daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van jurisprudentie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de niet-gezoneerde weg Tarwestraat meegenomen in het onderzoek.

Uit de modelresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door het verkeer op de Pruimendijk niet wordt overschreden. Daarnaast wordt ook de richtwaarde van 48 dB niet overschreden door het verkeer op de Tarwestraat en Pruimendijk (30 km/u).

Op de bouwpercelen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden door het verkeer op de N915 en A15. De hoogst berekende geluidbelasting op het noordelijke bouwperceel bedraagt 50 dB. De hoogst berekende geluidbelasting op het zuidelijke bouwperceel bedraagt 51 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt in het plangebied niet overschreden.

Maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van de overschrijdende weg te reduceren zijn in het kader van de Wgh onderzocht. Het toepassen van bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren zijn niet doeltreffend of redelijkerwijs niet mogelijk vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, financiële of praktische aard.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde, dient het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk de hogere grenswaarde te verlenen conform onderstaande tabel.

Tabel 5.1 Ontheffingswaarde wegverkeerslawaa

Omschrijving locatie	Ontheffingswaarde	Bron
Pruimendijk 228a (noordelijke woning)	50 dB	N915 / A15
Pruimendijk 228a (zuidelijke woning)	51 dB	N915 / A15

De hogere waarde wordt in het kadaster vastgelegd.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

[illegible]

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Pruimendijk	4,49	0,64	94,17	96,79	85,02	5,25	2,89	13,48	0,58	0,32	1,50
Pruimendijk	4,49	0,64	94,17	96,79	85,02	5,25	2,89	13,48	0,58	0,32	1,50
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67
Pruimendijk	3,69	1,04	95,42	96,80	92,92	2,29	1,60	3,54	2,29	1,60	3,54
Pruimendijk	3,69	1,04	95,24	96,68	92,66	2,38	1,66	3,67	2,38	1,66	3,67

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

[illegible]

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

[illegible]

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

[illegible]

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
Pruimendijk	3,69	1,04	94,18	95,94	91,06	2,91	2,03	4,47	2,91	2,03	4,47
Pruimendijk	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53
N915 / A15	3,61	1,08	88,24	91,62	82,56	5,88	4,19	8,72	5,88	4,19	8,72

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	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)
N915 / A15	119_Brug over de Noord	W0	100	100	100	80	80	80	80	80	80	6569,00	6,41
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	6,41
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	6,41
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	6,41
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	--
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	6,41
N915 / A15	114_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6766,00	6,41
N915 / A15	112_Brug over de Noord (N915)	W0	100	100	100	80	80	80	80	80	80	6569,00	6,41
N915 / A15	112_Brug over de Noord (N915)	W0	100	100	100	80	80	80	80	80	80	6569,00	6,41
N915 / A15	112_Brug over de Noord (N915)	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6569,00	6,41
N915 / A15	113_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7009,00	6,41
N915 / A15	113_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7009,00	--
N915 / A15	113_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7009,00	6,41
N915 / A15	113_Verbindingsweg afrit 21	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	7009,00	6,41
N915 / A15	15 / 72,060 / 72,076	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7404,20	6,42
N915 / A15	15 / 72,406 / 72,910	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	15 / 71,512 / 71,871	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	7404,20	6,42
N915 / A15	15 / 70,403 / 70,549	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41606,80	6,41
N915 / A15	15 / 71,825 / 72,026	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	12046,48	6,28
N915 / A15	15 / 72,314 / 72,323	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5682,56	6,28
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,077	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 73,002 / 73,450	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	15 / 71,512 / 71,871	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7404,20	6,42
N915 / A15	15 / 70,289 / 70,702	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	51516,88	6,21
N915 / A15	15 / 72,026 / 72,301	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	12046,48	6,28
N915 / A15	915 / 21,985 / 22,114	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9730,20	6,42
N915 / A15	15 / 72,026 / 72,301	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	12046,48	6,28
N915 / A15	915 / 22,893 / 22,914	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 74,553 / 74,829	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 22,114 / 22,896	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3156,88	6,46
N915 / A15	915 / 23,268 / 23,447	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7388,00	6,14
N915 / A15	15 / 72,262 / 72,650	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	6573,40	6,40
N915 / A15	15 / 70,689 / 70,752	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,56	6,48
N915 / A15	15 / 72,262 / 72,650	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	6573,40	6,40

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N915 / A15	3,67	1,05	92,46	94,70	88,56	3,77	2,65	5,72	3,77	2,65	5,72
N915 / A15	3,57	1,10	85,00	89,22	78,16	7,50	5,39	10,92	7,50	5,39	10,92
N915 / A15	3,65	1,06	92,12	94,46	88,08	3,94	2,77	5,96	3,94	2,77	5,96
N915 / A15	3,65	1,06	91,44	93,96	87,08	4,28	3,02	6,46	4,28	3,02	6,46
N915 / A15	25,00	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,57	1,10	85,00	89,22	78,16	7,50	5,39	10,92	7,50	5,39	10,92
N915 / A15	3,65	1,06	92,12	94,46	88,08	3,94	2,77	5,96	3,94	2,77	5,96
N915 / A15	3,67	1,05	92,46	94,70	88,56	3,77	2,65	5,72	3,77	2,65	5,72
N915 / A15	3,67	1,05	92,46	94,70	88,56	3,77	2,65	5,72	3,77	2,65	5,72
N915 / A15	3,61	1,08	88,24	91,62	82,56	5,88	4,19	8,72	5,88	4,19	8,72
N915 / A15	3,61	1,08	88,24	91,62	82,56	5,88	4,19	8,72	5,88	4,19	8,72
N915 / A15	3,65	1,06	91,73	94,18	87,51	4,96	3,49	7,49	3,31	2,33	5,00
N915 / A15	25,00	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,67	1,05	94,00	95,80	90,82	3,00	2,10	4,59	3,00	2,10	4,59
N915 / A15	3,49	1,14	77,82	83,66	68,88	11,09	8,17	15,56	11,09	8,17	15,56
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	3,21	1,27	82,88	88,97	81,59	7,67	3,49	6,95	9,46	7,54	11,45
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	2,94	1,60	89,19	92,13	87,31	5,74	2,92	5,51	5,07	4,95	7,17
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	2,97	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,24	1,25	92,98	95,10	93,22	3,66	1,75	2,45	3,36	3,15	4,33
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,14	1,23	83,16	88,32	83,87	9,07	4,23	5,70	7,77	7,45	10,43
N915 / A15	3,64	1,46	90,64	95,82	86,82	6,66	2,88	7,86	2,70	1,30	5,32
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	2,96	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	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)
N915 / A15	915 / 22,584 / 22,815	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	5386,64	6,32
N915 / A15	15 / 73,346 / 73,547	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 72,649 / 72,650	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	34887,92	6,44
N915 / A15	15 / 70,851 / 71,598	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	45861,72	6,27
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,489	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,077	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 72,938 / 73,346	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 73,450 / 73,491	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	15 / 73,002 / 73,450	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 22,114 / 22,896	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	3156,88	6,46
N915 / A15	915 / 22,100 / 22,456	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	5386,64	6,32
N915 / A15	915 / 23,198 / 23,268	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 72,120 / 72,223	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6573,40	6,40
N915 / A15	915 / 24,653 / 24,663	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 72,162 / 72,406	W1	80	80	80	80	80	80	75	75	75	10233,24	6,29
N915 / A15	915 / 24,631 / 24,653	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,077	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 73,543 / 73,547	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,489	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	15 / 74,100 / 74,553	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 22,890 / 22,894	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	5386,64	6,32
N915 / A15	915 / 22,894 / 22,896	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	5386,64	6,32
N915 / A15	15 / 71,598 / 71,825	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	12046,48	6,28
N915 / A15	915 / 23,600 / 23,718	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 24,653 / 24,663	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 24,611 / 24,621	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 23,501 / 23,600	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,084	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	915 / 22,455 / 22,586	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 71,647 / 72,547	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	34887,92	6,44
N915 / A15	915 / 22,239 / 22,455	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 71,511 / 71,512	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46787,68	6,47
N915 / A15	15 / 71,512 / 71,647	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	34887,92	6,44
N915 / A15	15 / 70,689 / 70,752	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,56	6,48
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,077	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	3,17	1,26	83,27	89,17	82,11	7,36	3,36	6,78	9,37	7,47	11,11
N915 / A15	2,88	1,66	84,61	91,30	81,97	6,64	3,22	8,85	8,74	5,47	9,19
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,14	1,23	83,16	88,32	83,87	9,07	4,23	5,70	7,77	7,45	10,43
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,17	1,26	83,27	89,17	82,11	7,36	3,36	6,78	9,37	7,47	11,11
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,12	1,24	83,98	89,47	82,95	7,13	3,33	6,43	8,89	7,20	10,61
N915 / A15	3,17	1,26	83,27	89,17	82,11	7,36	3,36	6,78	9,37	7,47	11,11
N915 / A15	2,96	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	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)
N915 / A15	15 / 71,598 / 71,825	W1	80	80	80	80	80	80	75	75	75	12046,48	6,28
N915 / A15	915 / 23,488 / 23,501	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7388,00	6,14
N915 / A15	15 / 70,752 / 70,851	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,56	6,48
N915 / A15	915 / 22,815 / 22,890	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	5386,64	6,32
N915 / A15	15 / 72,306 / 72,314	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5682,56	6,28
N915 / A15	15 / 72,162 / 72,406	W1	65	65	65	65	65	65	65	65	65	10233,24	6,29
N915 / A15	15 / 72,162 / 72,406	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	10233,24	6,29
N915 / A15	15 / 74,100 / 74,423	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 72,910 / 72,938	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 22,114 / 22,896	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	3156,88	6,46
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,076	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	915 / 23,718 / 24,611	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 72,223 / 72,262	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6573,40	6,40
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,077	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,077	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 72,090 / 72,162	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	10233,24	6,29
N915 / A15	915 / 24,663 / 24,680	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 71,825 / 72,026	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	12046,48	6,28
N915 / A15	15 / 71,512 / 71,871	W1	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7404,20	6,42
N915 / A15	15 / 72,262 / 72,650	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	6573,40	6,40
N915 / A15	15 / 74,077 / 74,100	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 72,090 / 72,162	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10233,24	6,29
N915 / A15	915 / 24,653 / 24,663	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	915 / 23,600 / 23,718	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 72,650 / 72,910	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 72,547 / 72,649	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	34887,92	6,44
N915 / A15	915 / 23,489 / 23,501	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,076	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 70,776 / 70,851	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	51516,88	6,21
N915 / A15	15 / 72,075 / 72,120	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6573,40	6,40
N915 / A15	15 / 71,598 / 71,709	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41114,16	6,21
N915 / A15	15 / 72,292 / 72,405	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41114,16	6,21
N915 / A15	15 / 70,402 / 70,562	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,56	6,48
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,084	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	15 / 74,100 / 74,423	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,64	1,46	90,64	95,82	86,82	6,66	2,88	7,86	2,70	1,30	5,32
N915 / A15	2,96	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	2,94	1,60	89,19	92,13	87,31	5,74	2,92	5,51	5,07	4,95	7,17
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,14	1,23	83,16	88,32	83,87	9,07	4,23	5,70	7,77	7,45	10,43
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	3,17	1,26	83,27	89,17	82,11	7,36	3,36	6,78	9,37	7,47	11,11
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	2,97	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	3,01	1,68	82,04	90,33	79,02	7,61	3,63	10,51	10,35	6,04	10,47
N915 / A15	3,01	1,68	82,04	90,33	79,02	7,61	3,63	10,51	10,35	6,04	10,47
N915 / A15	2,96	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	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)
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,077	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 72,262 / 72,650	W1	80	80	80	80	80	80	75	75	75	6573,40	6,40
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,489	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	15 / 74,423 / 74,679	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 73,547 / 74,077	W0	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	15 / 73,543 / 73,547	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	15 / 71,709 / 72,292	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	41114,16	6,21
N915 / A15	15 / 71,871 / 71,960	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	7404,20	6,42
N915 / A15	915 / 22,456 / 22,584	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	5386,64	6,32
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,488	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7388,00	6,14
N915 / A15	15 / 72,075 / 72,090	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10233,24	6,29
N915 / A15	915 / 21,985 / 22,114	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9730,20	6,42
N915 / A15	15 / 70,702 / 70,776	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	51516,88	6,21
N915 / A15	15 / 74,076 / 74,100	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	0,00	--
N915 / A15	15 / 72,262 / 72,650	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6573,40	6,40
N915 / A15	15 / 72,938 / 73,002	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 24,621 / 24,624	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 72,162 / 72,406	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10233,24	6,29
N915 / A15	915 / 21,985 / 22,114	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9730,20	6,42
N915 / A15	915 / 22,114 / 22,896	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	3156,88	6,46
N915 / A15	915 / 23,270 / 23,447	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	15 / 73,346 / 73,547	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,488	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7388,00	6,14
N915 / A15	915 / 22,914 / 23,084	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	915 / 23,251 / 23,270	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	915 / 22,586 / 22,893	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	915 / 23,084 / 23,251	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	15 / 73,491 / 73,543	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46811,76	6,28
N915 / A15	915 / 24,680 / 24,688	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8225,00	6,27
N915 / A15	915 / 22,239 / 22,455	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	7907,32	6,29
N915 / A15	915 / 22,100 / 22,239	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7907,32	6,29
N915 / A15	915 / 22,100 / 22,456	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5386,64	6,32
N915 / A15	15 / 71,871 / 71,960	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7404,20	6,42
N915 / A15	915 / 22,896 / 22,914	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	8543,12	6,37
N915 / A15	915 / 21,985 / 22,114	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9730,20	6,42

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodeel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,01	1,68	82,04	90,33	79,02	7,61	3,63	10,51	10,35	6,04	10,47
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,64	1,46	90,64	95,82	86,82	6,66	2,88	7,86	2,70	1,30	5,32
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,24	1,25	92,98	95,10	93,22	3,66	1,75	2,45	3,36	3,15	4,33
N915 / A15	2,97	1,70	84,26	91,42	81,59	6,80	3,24	9,12	8,93	5,34	9,29
N915 / A15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
N915 / A15	3,30	1,26	97,74	98,19	97,63	1,04	0,62	0,92	1,22	1,19	1,45
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,51	1,31	97,15	97,91	96,91	1,33	0,90	1,60	1,53	1,19	1,49
N915 / A15	3,24	1,25	92,98	95,10	93,22	3,66	1,75	2,45	3,36	3,15	4,33
N915 / A15	3,14	1,23	83,16	88,32	83,87	9,07	4,23	5,70	7,77	7,45	10,43
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	3,64	1,46	90,64	95,82	86,82	6,66	2,88	7,86	2,70	1,30	5,32
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	2,98	1,60	85,55	91,98	81,48	6,12	3,03	8,99	8,33	4,99	9,53
N915 / A15	3,73	1,23	89,62	95,03	89,77	7,07	3,01	5,42	3,31	1,95	4,81
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	3,48	1,28	99,08	99,34	99,13	0,53	0,25	0,32	0,40	0,41	0,55
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	3,35	1,26	93,11	95,54	93,64	3,73	1,62	2,26	3,16	2,84	4,11
N915 / A15	3,24	1,25	92,98	95,10	93,22	3,66	1,75	2,45	3,36	3,15	4,33

Ingevoerd verkeersgegevens

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

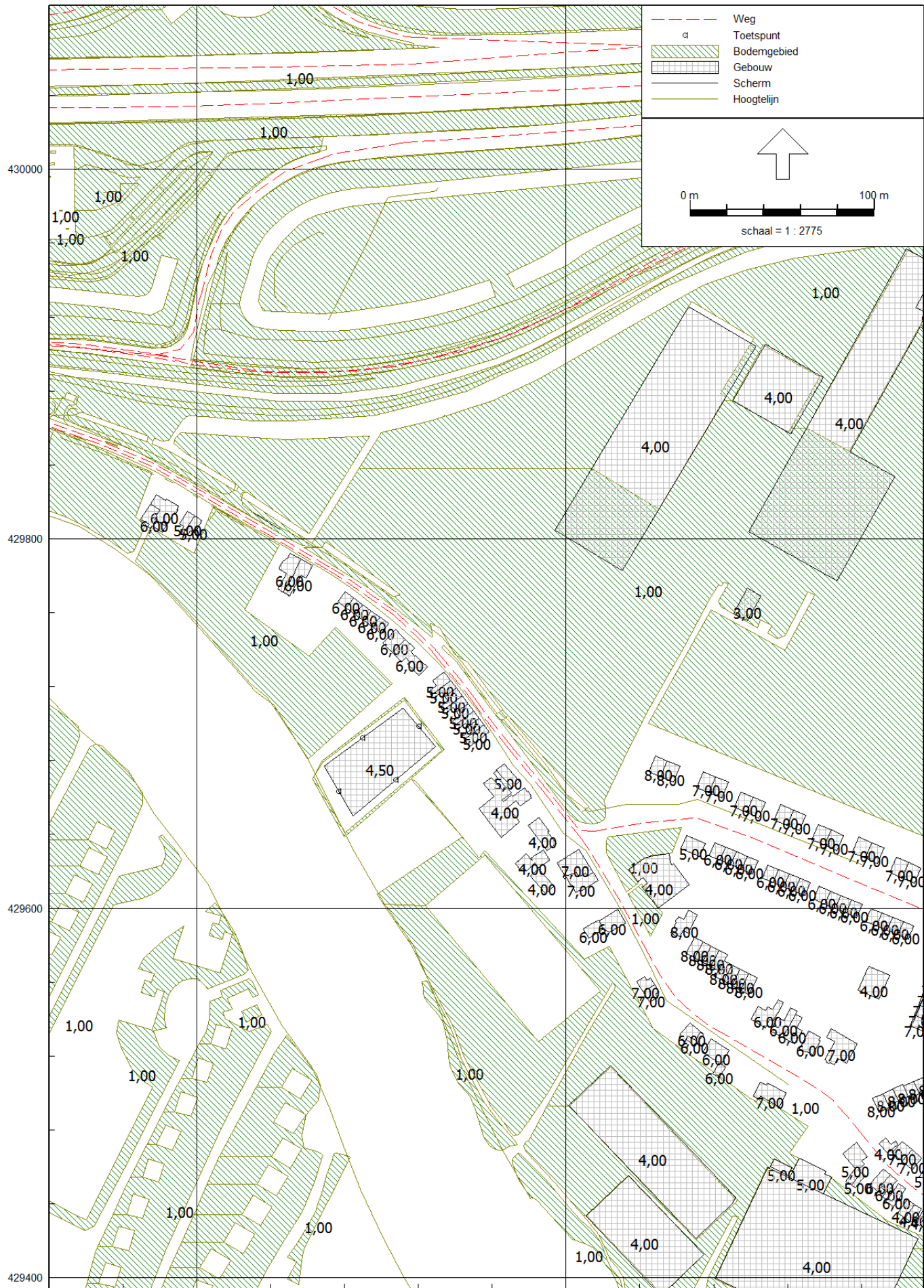
Groep	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)
N915 / A15	15 / 72,301 / 72,306	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	12046,48	6,28
N915 / A15	15 / 70,550 / 71,511	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	46787,68	6,47
N915 / A15	915 / 23,077 / 23,198	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7907,32	6,29
N915 / A15	15 / 70,562 / 70,689	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	3939,56	6,48
N915 / A15	915 / 23,447 / 23,488	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	7388,00	6,14
N915 / A15	15 / 71,960 / 72,060	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7404,20	6,42
N915 / A15	15 / 72,405 / 72,406	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	31651,80	6,21
N915 / A15	15 / 72,910 / 72,938	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
N915 / A15	915 / 24,624 / 24,631	W0	80	80	80	80	80	80	75	75	75	15613,00	6,21
N915 / A15	15 / 74,423 / 74,679	W1	100	100	100	90	90	90	85	85	85	44701,80	6,48
Tarwestraat	Tarwestraat	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	450,00	6,41

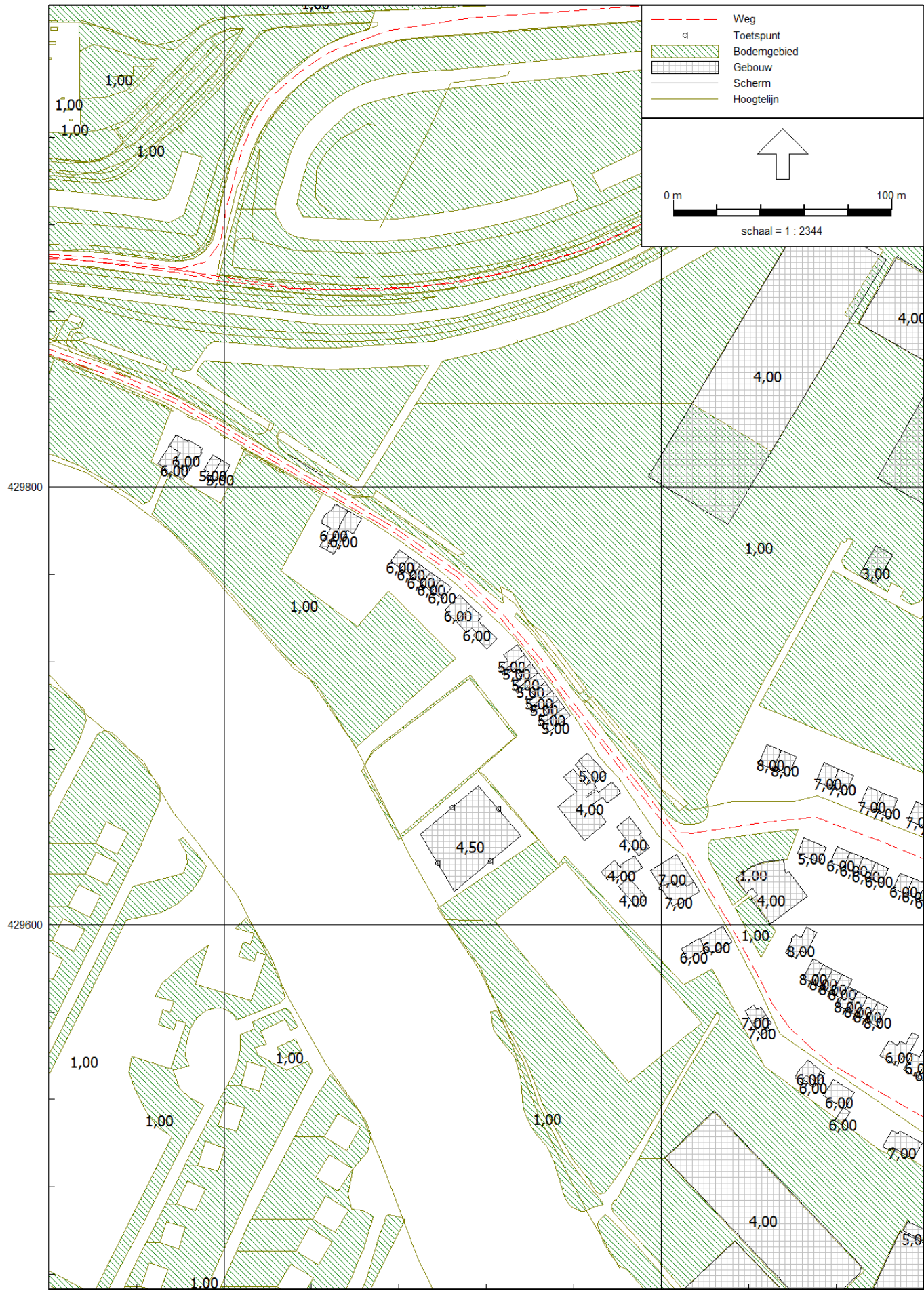
Ingevoerd verkeersgegevens

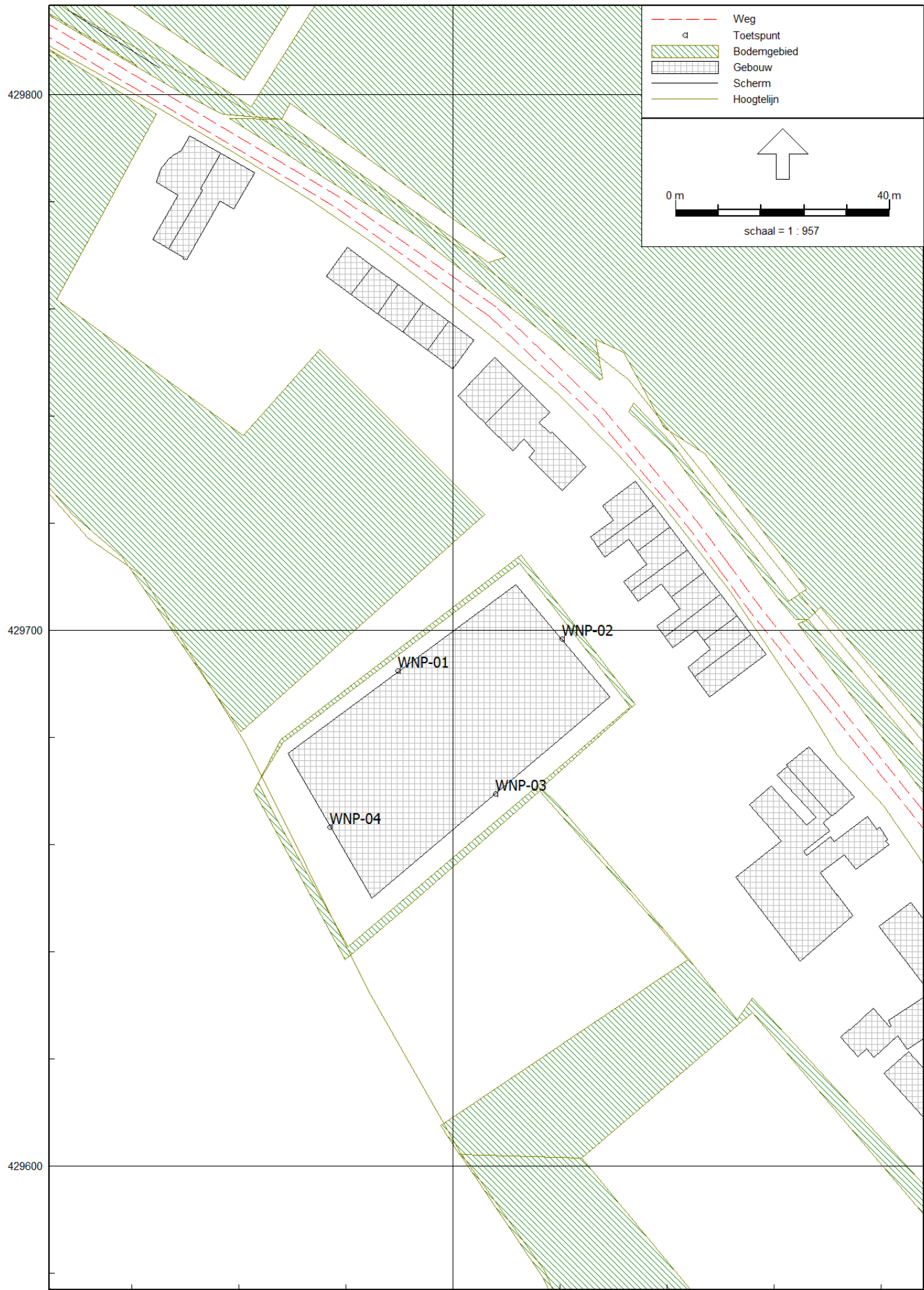
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

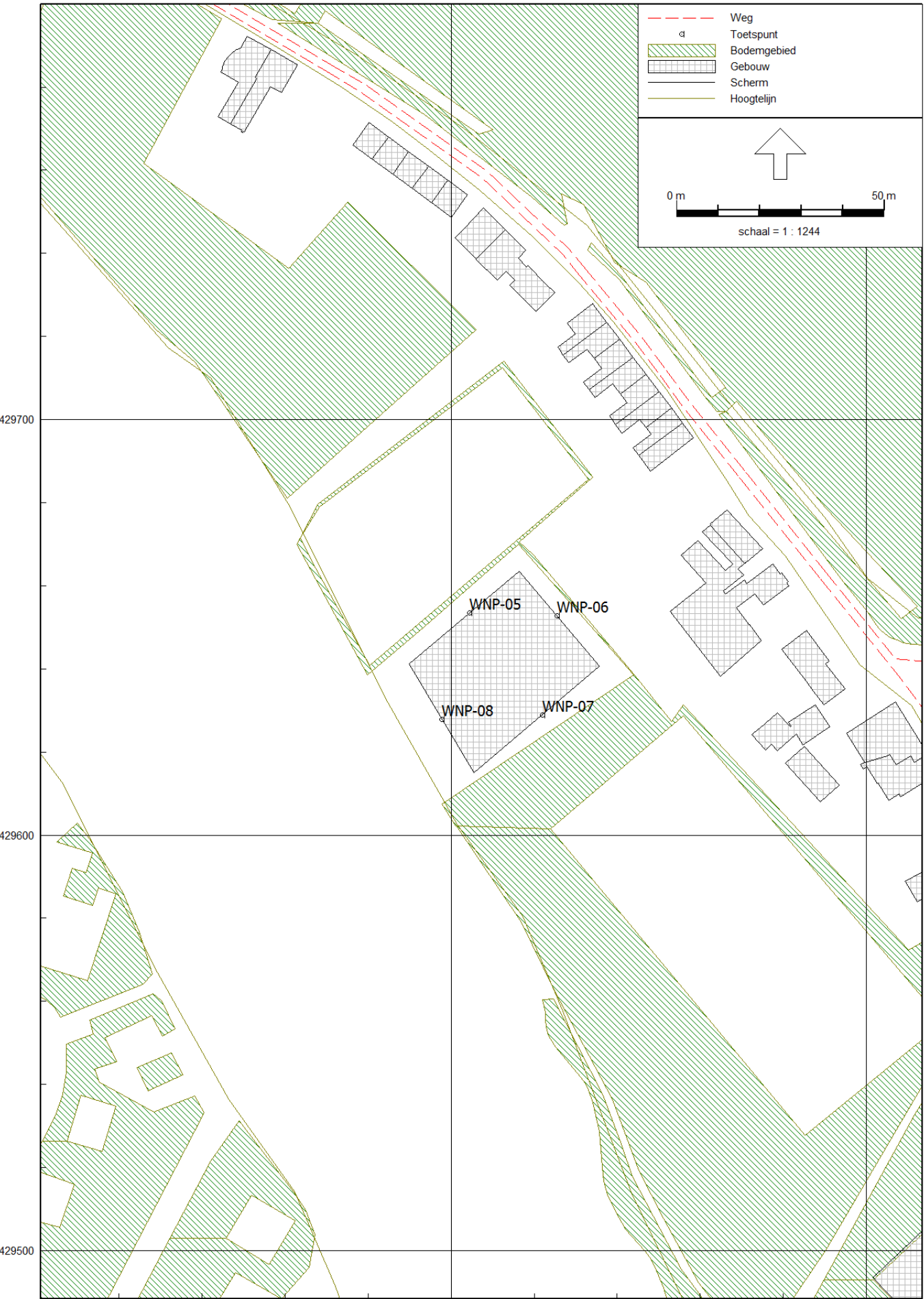
Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N915 / A15	3,04	1,55	92,37	94,04	91,50	3,73	2,07	3,48	3,90	3,89	5,03
N915 / A15	3,12	1,24	83,98	89,47	82,95	7,13	3,33	6,43	8,89	7,20	10,61
N915 / A15	3,05	1,53	91,81	94,23	89,99	4,40	2,17	4,38	3,79	3,61	5,62
N915 / A15	2,96	1,30	88,41	90,06	87,47	4,89	2,99	4,86	6,70	6,95	7,67
N915 / A15	3,64	1,46	90,64	95,82	86,82	6,66	2,88	7,86	2,70	1,30	5,32
N915 / A15	3,18	1,28	87,67	90,95	87,05	5,93	3,22	4,74	6,40	5,83	8,22
N915 / A15	3,01	1,68	82,04	90,33	79,02	7,61	3,63	10,51	10,35	6,04	10,47
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
N915 / A15	3,69	1,34	90,10	95,40	88,25	6,88	2,95	6,68	3,03	1,65	5,07
N915 / A15	3,11	1,22	84,75	90,06	84,24	6,66	3,06	5,82	8,59	6,88	9,94
Tarwestraat	3,69	1,04	94,08	95,86	90,94	2,96	2,07	4,53	2,96	2,07	4,53

Bijlage 2 Invoergegevens









Lijst met toetspunten, noordelijk bouwvlak

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak											
Groep: (hoofdgroep)											
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012											
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	
WNP-01		-0,46	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	--	Ja
WNP-02		0,02	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	--	Ja
WNP-03		-0,38	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	--	Ja
WNP-04		-0,88	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	--	Ja

Lijst met toetspunten, zuidelijk bouwvlak

Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) zuidelijk bouwvlak											
Groep: (hoofdgroep)											
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012											
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	
WNP-05		-0,55	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja	
WNP-06		-0,27	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja	
WNP-07		-0,51	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja	
WNP-08		-0,85	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja	

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de N915 en A15

Noordelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N915 / A15
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-01_A	1,50	50,17
WNP-02_A	1,50	46,66
WNP-03_A	1,50	39,99
WNP-04_A	1,50	49,46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de A15 en N915
Zuidelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) zuidelijk bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N915 / A15
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-05_A	1,50	51,28
WNP-06_A	1,50	49,87
WNP-07_A	1,50	36,15
WNP-08_A	1,50	49,20

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Pruimendijk Noordelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Pruimendijk
Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-01_A	1,50	34,20
WNP-02_A	1,50	37,10
WNP-03_A	1,50	34,37
WNP-04_A	1,50	27,63

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Pruimendijk Zuidelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) zuidelijk bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Pruimendijk
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-05_A	1,50	31,63
WNP-06_A	1,50	36,64
WNP-07_A	1,50	22,32
WNP-08_A	1,50	27,45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Rekenresultaten niet gezoneerde weg

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Tarwestraat
Noordelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) noordelijk bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tarwestraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-01_A	1,50	--
WNP-02_A	1,50	19,90
WNP-03_A	1,50	19,53
WNP-04_A	1,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Tarwestraat

Zuidelijk bouwvlak

Rapport: Resultatentabel
Model: Ridderkerk geluidsmodel 2030 (op basis RVMK 2030) zuidelijk bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tarwestraat
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
WNP-05_A	1,50	--
WNP-06_A	1,50	19,50
WNP-07_A	1,50	18,29
WNP-08_A	1,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**