



Vianen

Helsdingen 2015

Akoestisch onderzoek



Rho

**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Vianen

Helsdingen 2015

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

021209.20150181

projectleider:

ir. R.J.M.M. Schram

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

planstatus

datum:

21-12-2015

13-08-2015

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
Artikel 110g Wgh	5
2.2. Nieuwe situaties	5
2.3. Ontheffingsbeleid	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.1.1. Verkeersgegevens	7
3.1.2. Ruimtelijke gegevens	8
4. Akoestisch onderzoek	9
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	9
4.2. Maatregelen onderzoek	14
4.3. Cumulatie	14
4.4. Toetsing aan ontheffingsbeleid	14
5. Conclusie	17

Bijlagen:

1. Invoergegevens.
2. Rekenresultaten gezoneerde wegen.

Binnen het plangebied kunnen nieuwe woningen en appartementen worden gerealiseerd. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor, indien gelegen binnen de zone van een weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van de A2, de Helsdingse Achterweg, het Slyk, de Westelijke Parallelweg en de Bentz-Berg. Ten gevolge van het verkeer op deze wegen is in onderhavige rapportage dan ook akoestisch onderzoek uitgevoerd.

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 en het aantal rijstroken 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. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Nieuwe woningen

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een (spoor)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 aan 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 woningen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied, waarvoor een maximale ontheffingswaarde van 53 dB geldt.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
A2	48 dB	53 dB
Overige wegen	48 dB	63 dB

2.3. Ontheffingsbeleid

De gemeente heeft beleidsregels ten aanzien van hogere waarden opgesteld. Deze beleidsregels zijn door B&W vastgesteld. Hierin wordt zorg gedragen voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit van de leefomgeving in situaties waar geluidsniveaus boven de wettelijke voorkeurswaarden niet kunnen worden voorkomen. In de gemeentelijke beleidsregels worden randvoorwaarden genoemd voor het toestaan van hogere geluidsbelastingen dan de voorkeursgrenswaarde. De voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting.

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het overdrachtsmodel is opgesteld in 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.

3.1.1. Verkeersgegevens

Gegevens A2

De gegevens van de Rijksweg A2 zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent het aantal motorvoertuigen per categorie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie, de ligging van de bronregisterlijnen, het type wegdek, afscherpende objecten en mate van absorptie daarvan, de breedte van de weg en de plafondcorrectiewaarde.

In het geluidsregister is opgenomen dat de A2 beschikt over geluidsreducerend asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB. Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rekensnelheden dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijsnelheden voor de verschillende type voertuigen. Voor de A2 zijn hiervoor in het geluidsregister een snelheid van 100 km/h voor lichte voertuigen en 80 km/h voor middelzware en zware voertuigen. De A2 voldoet hiermee aan het gestelde in artikel 3.5 lid 2 RMG 2012 (wettelijk toegestane aftrek in verband met het stiller worden van autobanden). Als gevolg hiervan wordt een wettelijke correctie van 1 dB toegepast op de wegdekcorrectiefactoren. Voorts is op basis van het geluidregister gerekend met een plafondcorrectiewaarde van 0,0 dB als bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. Dit betekent dat het geluidregister met betrekking tot de A2 uitgaat van verkeersprognoses op grond van recente besluitvorming (Tracé- of Wegaanpassingsbesluit).

Verder is, uitgaande van tweelaags ZOAB, in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.8 van bijlage III van het RMG 2012 uitgegaan van een bodemabsorptiefractie van 0,5 ter plaatse van de A2, met dien verstande dat in een strook van 5 m aan weerszijden van elke rijlijn gerekend wordt met een bodemabsorptiefractie van 0,0.

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

Gegevens overige wegen

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).

Door de gemeente zijn de verkeersintensiteiten en voertuigcategorieën aangeleverd.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op de verschillende wegen bedraagt de maximumsnelheid 50 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 verschillende wegen ligt asfalt. Met uitzondering van delen van de Bentz-Berg en de Helsdingse Achterweg, daar liggen Dunne Deklagen.

3.1.2. 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. Vervolgens zijn de voor het gebied relevante gegevens ingevoerd. In bijlage 1 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. Aangezien de maximale bouwhoogte 12 m bedraagt is gerekend op 1,50; 4,50; 7,50 en 10,50 m hoogte.

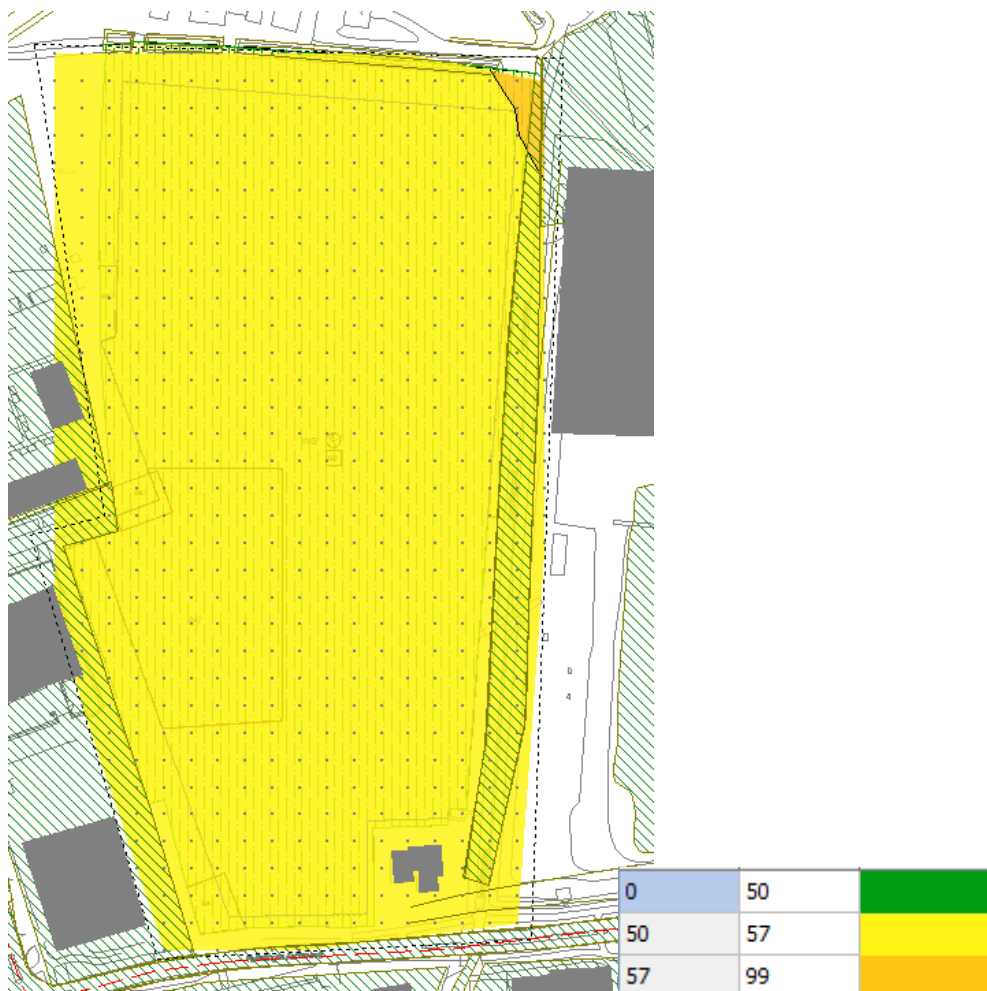
Sectorhoek en reflecties

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 gezoneerde wegen

Het plan is globaal van aard. Dit houdt in dat een ruim bouwvlak is opgenomen waar de nieuwe woningen en (in een klein deel van het gebied) appartementen gerealiseerd kunnen worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 12 m hierdoor is gerekend op 1,50; 4,50; 7,50 en 10,50 meter hoogte. In bijlage 2 is de geluidsbelasting aan de rand van het bouwvlak opgenomen. Om tevens inzicht te krijgen in de geluidsbelasting in het gebied zelf zijn contouren berekend. Deze contouren zijn alleen op de maatgevende hoogten bepaald. Voor de A2, Westelijke Parallelweg, Bent-Berg en Het Slijk is dit een hoogte van 10,50 meter en voor de Helsdingse Achterweg een hoogte van 4,50/7,50 meter.

Resultaten A2



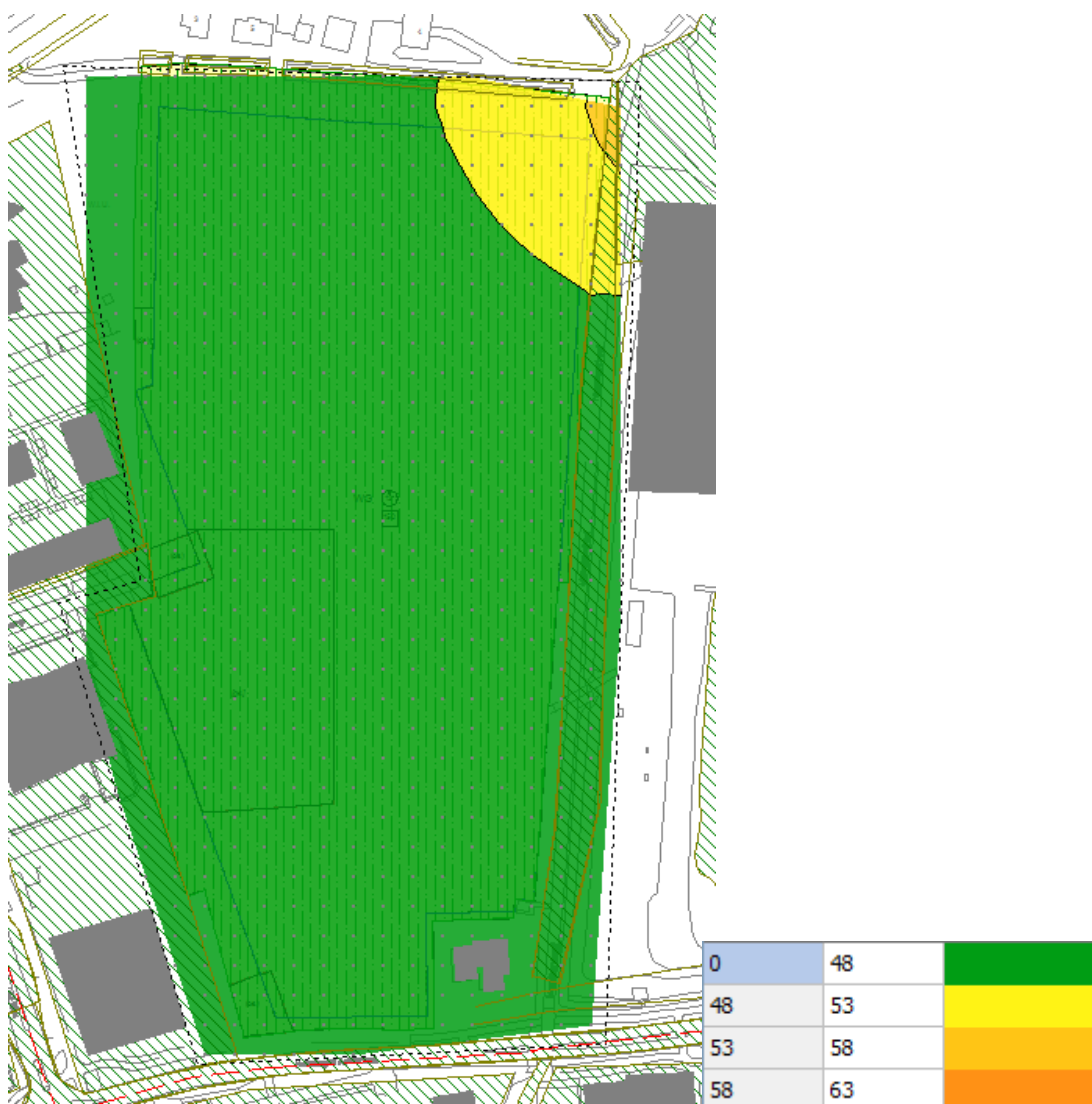
Figuur 4.1 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de A2 op een hoogte van 10,5 m (exclusief aftrek)

Uit de berekeningen blijkt dat in het:

- Gele gebied (t/m 57¹ dB) geluidsgevoelige functies onder voorwaarden mogelijk zijn, met hogere waarden;
- Oranje gebied (boven de 57 dB) geluidsgevoelige functies niet mogelijk zijn, tenzij met specifieke bouwvorm (dove gevel of vliesgevel).

Het gebied binnen de bouwgrenzen valt geheel in het gele gebied. Dit betekent dat woningbouw onder voorwaarden, met een hogere waarde, mogelijk is. Wanneer op de rand van het bouwvlak wordt gerekend bedraagt de maximale geluidsbelasting inclusief aftrek 53 dB (56 dB exclusief aftrek), zie bijlage 2. Hierbij wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet overschreden. Bij invulling van het gebied zal de bebouwing elkaar gaan afschermen. Dit kan betekenen dat niet voor alle woningen in het gebied hogere waarden nodig zullen zijn.

Resultaten Westelijke Parallelweg



Figuur 4.2 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg op een hoogte van 10,5 m (inclusief aftrek)

¹ De maximale ontheffingswaarde voor snelwegen bedraagt 53 dB (incl. correctie). Op 20 mei 2014 is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gewijzigd waardoor een geluidsbelasting t/m 57 dB (exclusief correctie) gelijk gesteld wordt aan de maximale ontheffingswaarde.

Uit de berekeningen blijkt dat in het:

- Groene gebied (t/m 48 dB) woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zondermeer mogelijk zijn;
- Gele en oranje gebied (t/m 63 dB) geluidsgevoelige functies onder voorwaarden mogelijk zijn, met hogere waarden.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg levert geen problemen op. De woningen en appartementen kunnen in het gehele gebied gerealiseerd worden. Wanneer de appartementen in het noordelijke deel gerealiseerd worden dient een hogere waarde verleend te worden.

Wanneer op de rand van het bouwvlak wordt gerekend bedraagt de maximale geluidsbelasting inclusief aftrek 51 dB, zie bijlage 2. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde met 3 dB overschreden.

Resultaten Bentz-Berg



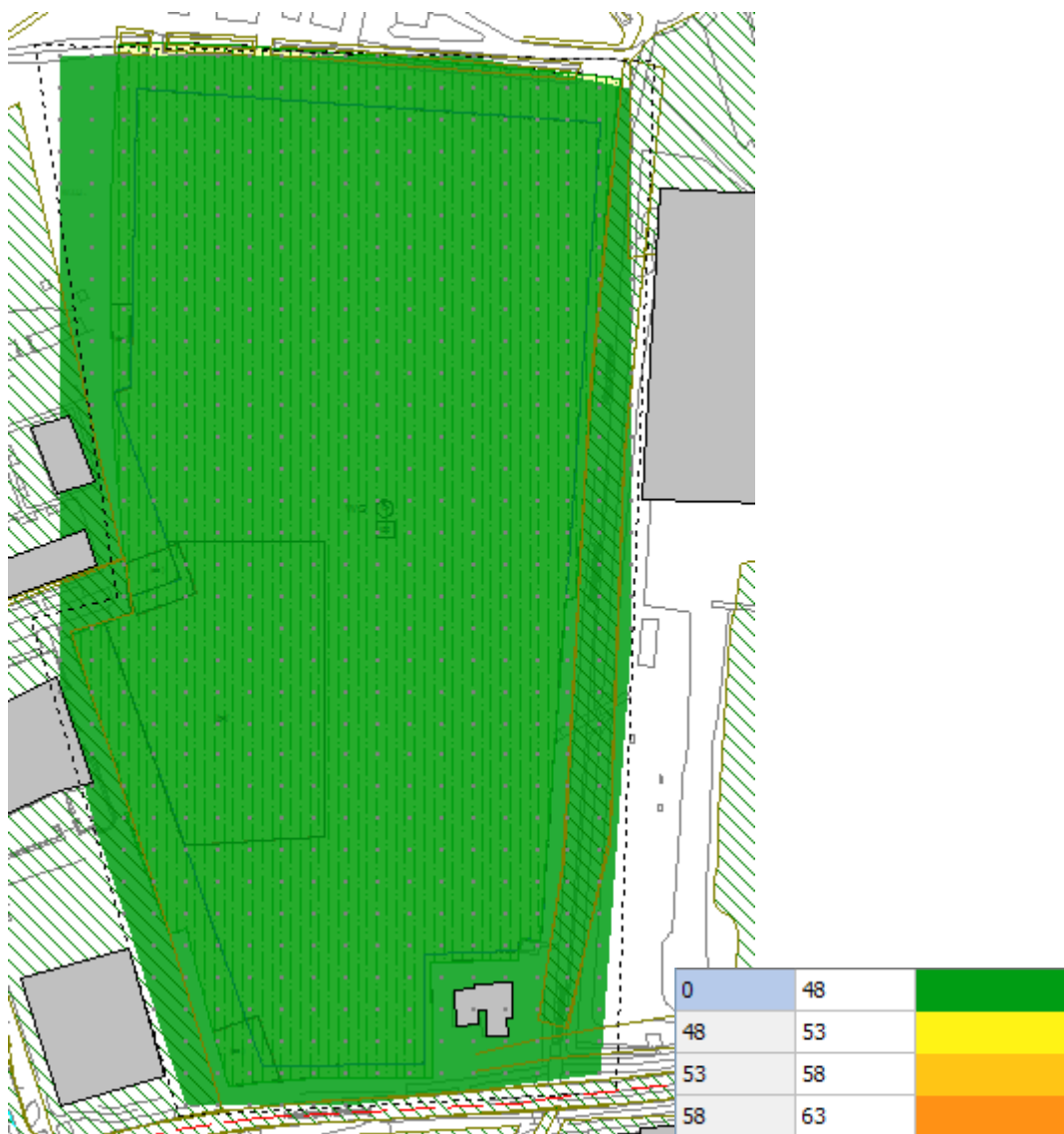
Figuur 4.3 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de Bentz-Berg op een hoogte van 10,5 m (inclusief aftrek)

Uit de berekeningen blijkt dat in het:

- Groene gebied (t/m 48 dB) woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zondermeer mogelijk zijn;
- Gele en oranje gebied (t/m 63 dB) geluidsgevoelige functies onder voorwaarden mogelijk zijn, met hogere waarden.

Het gehele bouwvlak valt in het groene gebied. Dit betekent dat in het gebied sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Wanneer op de rand van het bouwvlak wordt gerekend bedraagt de maximale geluidsbelasting inclusief aftrek 46 dB, zie bijlage 2. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB inderdaad niet overschreden.

Resultaten het Slijk



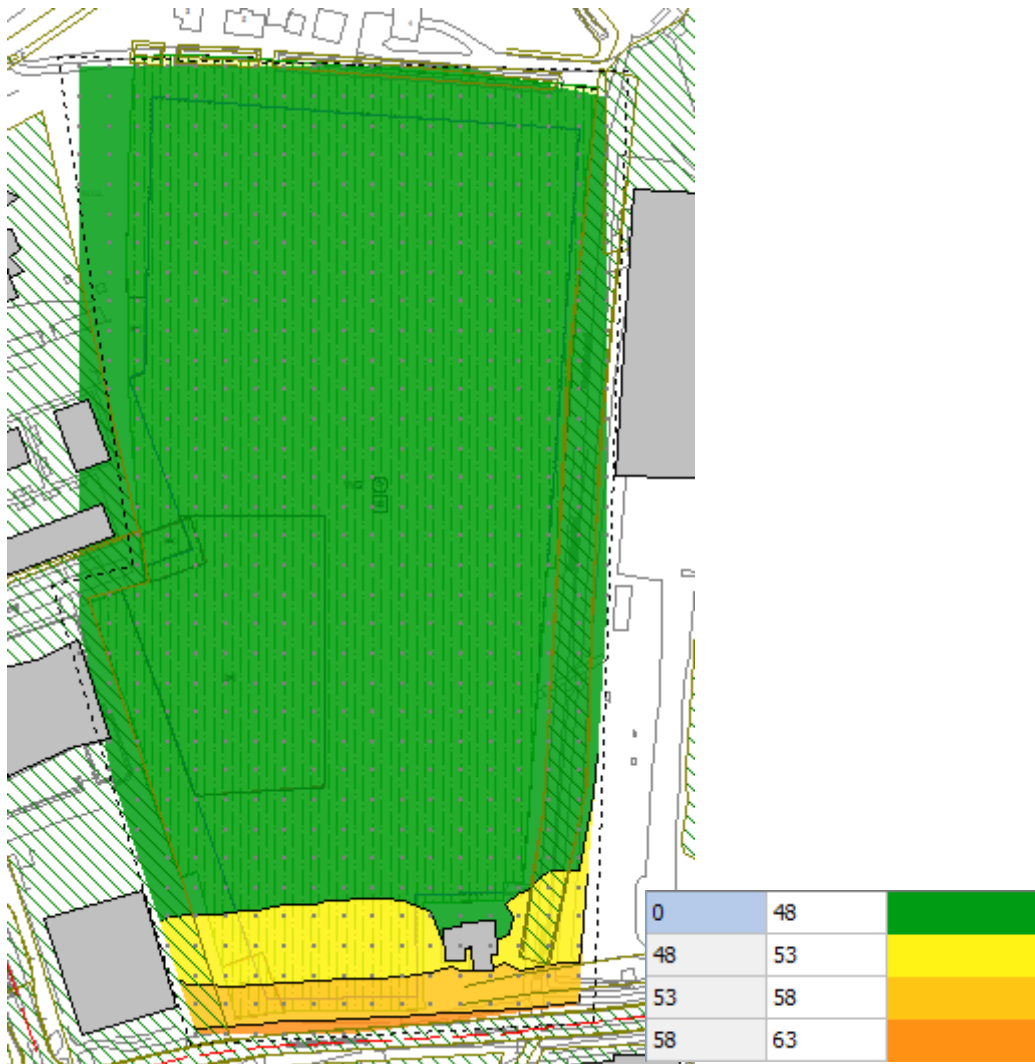
Figuur 4.4 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op het Slijk op een hoogte van 10,5 m (inclusief aftrek)

Uit de berekeningen blijkt dat in het:

- Groene gebied (t/m 48 dB) woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zondermeer mogelijk zijn.

Het gehele bouwvlak valt in het groene gebied. Dit betekent dat in het gebied sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Wanneer op de rand van het bouwvlak wordt gerekend bedraagt de maximale geluidsbelasting inclusief aftrek 45 dB, zie bijlage 2. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB inderdaad niet overschreden.

Resultaten Helsdingse Achterweg



Figuur 4.5 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg op een hoogte van 7,5 m (inclusief aftrek)

Uit de berekeningen blijkt dat in het:

- Groene gebied (t/m 48 dB) woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zondermeer mogelijk zijn;
- Gele en oranje gebied (t/m 63 dB) geluidsgevoelige functies onder voorwaarden mogelijk zijn, met hogere waarden.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg levert geen problemen op. De woningen en appartementen kunnen in het gehele gebied gerealiseerd worden. Wanneer de woningen in het zuidelijke deel gerealiseerd worden dient een hogere waarde verleend te worden.

Wanneer op de rand van het bouwvlak wordt gerekend bedraagt de maximale geluidsbelasting inclusief aftrek 55 dB, zie bijlage 2. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB inderdaad overschreden.

4.2. Maatregelen onderzoek

De voorkeursgrenswaarde wordt ten gevolge van het verkeer op de A2, Westelijke Parallelweg en Helsdingse Achterweg overschreden. Bezien is of met maatregelen de geluidsbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Er is een aantal maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting denkbaar.

Bronmaatregelen

Een mogelijkheid aan de bron is om de functie van de weg, samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid te wijzigen. De A2 heeft een belangrijke stroomfunctie en de binnenstedelijke wegen een belangrijke (gebiedsontsluitende) functie binnen de hoofdwegenstructuur. Functiewijziging, wijziging van samenstelling of snelheid van het verkeer zijn derhalve niet mogelijk en stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Hoewel toepassing van geluidarm asfalt niet de oplossing is om alle problemen op te lossen, kan het zeker op doorgaande wegen een zeer effectieve en haalbare maatregel zijn om de geluidhinder te beperken.

Op de A2 ligt reeds dubbellaags ZOAB. Ook op de Helsdingse Achterweg zijn delen waar Dunne Deklagen B is toegepast.

Wanneer de binnenstedelijke wegen in zijn totaliteit worden uitgevoerd met dunne deklagen B zal de geluidsbelasting gereduceerd worden met ca. 3 dB. Hierbij wordt ten gevolge van de Helsdingse Achterweg de voorkeursgrenswaarde nog steeds niet gehaald. Deze maatregel is dan ook niet toereikend. Tevens zijn de kosten hoog.

Geconcludeerd kan worden dat de maatregel niet doeltreffend is aangezien de verbetering van de geluidsbelasting minimaal is en niet het gewenste resultaat oplevert. Een stille wegdekverharding is niet bestand tegen wringende krachten die ontstaan als gevolg van het wegverkeer ter plaatse van kruispunten en rotondes.

Overdrachtsmaatregelen

Bij maatregelen in het overdrachtsgebied wordt gedacht aan geluidsschermen / wallen. Gezien de ruimtelijke en stedenbouwkundige impact van een scherm is dit geen optie.

4.3. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Wanneer het plan concreter is dient naar cumulatie gekeken te worden.

4.4. Toetsing aan ontheffingsbeleid

Zoals eerder gesteld zijn in de gemeentelijke beleidsregels eisen en inspanningsverlichtingen vastgelegd, zie onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Beleidsregels hogere waarden

Eis of inspanningsverplichting (isvp)	Toelichting
Geluidsluwe gevel (eis)	De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeurswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen.
Indeling woning (isvp)	De woning heeft per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidsluwe gevel.
Buitenruimte (isvp)	Indien de woning beschikt over één of meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan de geluidsluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is dan dient het geluidsniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.
Maximale ontheffingswaarde voor weg- en railverkeerslawaai (isvp)	De gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeurswaarde plus 10 dB.
'Dove' gevels	Dit zijn bouwkundige constructies zonder te openen deuren/ramen (artikel 1b lid 5a en b Wgh). Voor 'dove' gevels zijn geen hogere waarden van toepassing. De aanwezigheid van dove gevels dient zoveel mogelijk te worden voorkomen (inspanningsverplichting). Een woning mag maximaal 2 dove gevels bezitten (eis).
Geluidsabsorberende plafonds bij balkons/loggia's (eis)	Bij de aanwezigheid van balkons/loggia's etc. dient onder de balkons weerbestendige geluidsabsorptie worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.
Volumebeleid (isvp)	Voor grotere (uitbreiding)locaties met minimaal 100 nieuwe woningen waarbij binnen het bestemmingsplan de behoefte aan flexibiliteit groot is, mag per type geluidsbron maximaal 15% van de nieuw te bouwen woningen een geluidsniveau hebben dat hoger is dan de voorkeurswaarde.

Om te kunnen voldoen aan het geluidbeleid, en zodoende een goed (akoestisch) leefklimaat te realiseren, zijn in de regels van het bestemmingsplan voorwaarden opgenomen. Deze gelden voor het gehele woongebied.

5. Conclusie

17

Ten gevolge van het verkeer op de Bentz-Berg en het Slijk de is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Ten gevolge van het verkeer op de A2, Westelijke Parallelweg en Helsdingse Achterweg is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde aan de rand van het bouwvlak. De maximale onthefingswaarde wordt echter nergens overschreden. Verdere maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren zijn niet mogelijk, gewenst en of doelmatig. Wanneer in de delen van het gebied waar deze overschrijding plaats vind woningen of appartementen gerealiseerd zullen worden dient een hogere waarde verleend te worden. Hiertoe zal een besluit hogere waarden opgesteld worden. In de verdere planvorming dient aan het beleid van de gemeente getoetst te worden. In de regels van het bestemmingsplan zijn hiervoor voorwaarden opgenomen.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

Bijlage 1 Invoergegevens

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - 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)
608686	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22006,04	6,41	3,89
608806	0 / 0,000 / 0,000	W2	65	65	65	65	65	65	65	65	65	12505,08	6,40	3,77
608808	0 / 0,000 / 0,000	W3	100	100	100	80	80	80	80	80	80	24609,76	6,34	2,67
608811	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	41062,88	6,39	3,54
608817	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	28613,68	6,39	3,57
609334	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	12505,08	6,40	3,77
609341	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22006,04	6,41	3,89
609449	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	12505,08	6,40	3,77
609451	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	30645,76	6,23	2,76
609452	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	10900,00	6,29	2,87
609881	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23537,76	6,37	2,93
609884	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	24609,76	6,34	2,67
610007	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22006,04	6,41	3,89
610009	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	32042,44	6,33	2,93
610011	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	30864,92	6,41	3,88
610012	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23537,76	6,37	2,93
610016	0 / 0,000 / 0,000	W3	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23780,76	6,40	3,65
610021	0 / 0,000 / 0,000	W1	65	65	65	65	65	65	65	65	65	2504,00	6,39	3,59
610022	0 / 0,000 / 0,000	W1	65	65	65	65	65	65	65	65	65	2504,00	6,39	3,59
610024	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	30864,92	6,41	3,88
610026	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	10900,00	6,29	2,87
610450	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	10900,00	6,29	2,87
610454	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	12505,08	6,40	3,77
610456	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23780,76	6,40	3,65
610575	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10900,00	6,29	2,87
610578	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3104,80	6,25	2,84
610580	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	12505,08	6,40	3,77
610582	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	3104,80	6,25	2,84
610948	0 / 0,000 / 0,000	W1	80	80	80	80	80	80	80	80	80	2504,00	6,39	3,59
610951	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	30645,76	6,23	2,76
610953	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	3104,80	6,25	2,84
610954	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23537,76	6,37	2,93
611070	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	2504,00	6,39	3,59
611072	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	3104,80	6,25	2,84
611076	0 / 0,000 / 0,000	W1	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2504,00	6,39	3,59

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Item ID
608686	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7492
608806	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7494
608808	1,66	84,61	84,91	74,82	4,68	3,96	7,33	10,71	11,13	17,85	7495
608811	1,14	75,35	82,43	62,39	10,59	6,31	11,11	14,06	11,26	26,50	7498
608817	1,13	77,09	83,84	64,45	9,85	5,77	10,51	13,07	10,39	25,05	7504
609334	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7507
609341	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7512
609449	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7514
609451	1,78	78,62	81,64	63,55	8,91	6,63	13,19	12,47	11,73	23,26	7515
609452	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7516
609881	1,47	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7535
609884	1,66	84,61	84,91	74,82	4,68	3,96	7,33	10,71	11,13	17,85	7538
610007	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7542
610009	1,54	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7544
610011	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7546
610012	1,47	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7547
610016	1,08	82,92	88,15	72,48	7,36	4,26	8,14	9,72	7,59	19,38	7551
610021	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7555
610022	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7556
610024	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7558
610026	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7560
610450	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7563
610454	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7566
610456	1,08	82,92	88,15	72,48	7,36	4,26	8,14	9,72	7,59	19,38	7568
610575	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7573
610578	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7575
610580	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7576
610582	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7577
610948	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7580
610951	1,78	78,62	81,64	63,55	8,91	6,63	13,19	12,47	11,73	23,26	7582
610953	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7583
610954	1,47	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7584
611070	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7586
611072	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7588
611076	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7590

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - 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)
611077	0 / 0,000 / 0,000	W0	100	100	100	80	80	80	80	80	80	3104,80	6,25	2,84
611079	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	3104,80	6,25	2,84
611083	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	12505,08	6,40	3,77
611084	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	2504,00	6,39	3,59
611089	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	28613,68	6,39	3,57
611565	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	41062,88	6,39	3,54
611568	0 / 0,000 / 0,000	W2	80	80	80	80	80	80	80	80	80	12505,08	6,40	3,77
611687	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	42827,48	6,20	2,74
611689	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	10900,00	6,29	2,87
611693	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	3104,80	6,25	2,84
611696	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23780,76	6,40	3,65
612115	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23399,96	6,08	2,91
612254	0 / 0,000 / 0,000	W1	100	100	100	80	80	80	80	80	80	2504,00	6,39	3,59
612257	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	41062,88	6,39	3,54
612258	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	30864,92	6,41	3,88
612261	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	28613,68	6,39	3,57
612263	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	28613,68	6,39	3,57
612265	0 / 0,000 / 0,000	W3	100	100	100	80	80	80	80	80	80	24609,76	6,34	2,67
612685	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	12505,08	6,40	3,77
612809	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	3104,80	6,25	2,84
612810	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23537,76	6,37	2,93
612811	0 / 0,000 / 0,000	W3	115	115	115	90	90	90	90	90	90	30645,76	6,23	2,76
612813	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	42827,48	6,20	2,74
612814	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	10900,00	6,29	2,87
612815	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	30645,76	6,23	2,76
612817	0 / 0,000 / 0,000	W3	100	100	100	80	80	80	80	80	80	23780,76	6,40	3,65
612819	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	22006,04	6,41	3,89
612822	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	32042,44	6,33	2,93
611687	0 / 0,000 / 0,000	W2	100	100	100	80	80	80	80	80	80	42827,48	6,20	2,74
W Parweg	WESTELIJKE PARALLELWEG	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	13786,67	6,82	2,91
W Parweg	WESTELIJKE PARALLELWEG	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	13296,44	6,69	3,17
W Parweg	De Zeven Boompjes	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	13296,44	6,69	3,17
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3060,22	6,77	3,05
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3817,75	6,62	3,37
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3817,75	6,62	3,37

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Item ID
611077	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7591
611079	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7593
611083	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7595
611084	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7596
611089	1,13	77,09	83,84	64,45	9,85	5,77	10,51	13,07	10,39	25,05	7600
611565	1,14	75,35	82,43	62,39	10,59	6,31	11,11	14,06	11,26	26,50	7601
611568	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7604
611687	1,84	76,37	80,21	62,95	9,08	6,65	13,20	14,55	13,14	23,86	7615
611689	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7617
611693	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7621
611696	1,08	82,92	88,15	72,48	7,36	4,26	8,14	9,72	7,59	19,38	7623
612115	1,92	79,55	82,39	65,86	6,88	4,12	10,06	13,57	13,48	24,08	7628
612254	1,12	80,00	86,67	67,86	8,75	4,44	10,71	11,25	8,89	21,43	7648
612257	1,14	75,35	82,43	62,39	10,59	6,31	11,11	14,06	11,26	26,50	7651
612258	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7652
612261	1,13	77,09	83,84	64,45	9,85	5,77	10,51	13,07	10,39	25,05	7654
612263	1,13	77,09	83,84	64,45	9,85	5,77	10,51	13,07	10,39	25,05	7656
612265	1,66	84,61	84,91	74,82	4,68	3,96	7,33	10,71	11,13	17,85	7658
612685	1,02	91,25	94,06	85,04	3,75	2,12	4,72	5,00	3,82	10,24	7660
612809	1,71	88,14	89,78	79,25	4,64	3,41	7,55	7,22	6,82	13,21	7670
612810	1,47	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7671
612811	1,78	78,62	81,64	63,55	8,91	6,63	13,19	12,47	11,73	23,26	7672
612813	1,84	76,37	80,21	62,95	9,08	6,65	13,20	14,55	13,14	23,86	7673
612814	1,63	93,15	94,57	87,64	2,62	1,92	4,49	4,23	3,51	7,87	7674
612815	1,78	78,62	81,64	63,55	8,91	6,63	13,19	12,47	11,73	23,26	7675
612817	1,08	82,92	88,15	72,48	7,36	4,26	8,14	9,72	7,59	19,38	7677
612819	0,95	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7678
612822	1,54	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	7681
611687	1,84	76,37	80,21	62,95	9,08	6,65	13,20	14,55	13,14	23,86	14493
W Parweg	0,82	88,24	89,51	79,56	8,12	6,63	12,75	3,64	3,86	7,69	7973
W Parweg	0,88	87,84	90,62	81,50	8,29	5,70	11,08	3,87	3,68	7,41	8354
W Parweg	0,88	87,84	90,62	81,50	8,29	5,70	11,08	3,87	3,68	7,41	8355
Helsingse	0,82	92,34	93,12	86,19	7,38	6,40	12,80	0,29	0,49	1,01	7900
Helsingse	0,89	93,69	94,76	89,30	6,09	4,87	9,92	0,22	0,37	0,78	7913
Helsingse	0,89	93,69	94,76	89,30	6,09	4,87	9,92	0,22	0,37	0,78	7915

Ingevoerde verkeersgegevens




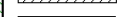

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012



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)
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3817,75	6,62	3,37
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3817,75	6,62	3,37
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3817,75	6,62	3,37
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4749,92	6,30	4,00
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4250,29	6,69	3,22
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4250,29	6,69	3,22
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4250,29	6,69	3,22
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3759,34	6,49	3,64
Helsdingse	Burg Jonkheer Hoeufftln	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3759,34	6,49	3,64
Helsdingse	Burg Jonkheer Hoeufftln	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3759,34	6,49	3,64
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2196,60	7,08	2,40
Helsdingse	Helsdingse Achterweg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2196,60	7,08	2,40
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5441,13	6,55	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5441,13	6,55	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5441,13	6,55	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Het Slijk	Het Slijk	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3772,63	6,53	3,52
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8232,24	6,55	3,47
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8232,24	6,55	3,47
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8232,24	6,55	3,47
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8305,46	6,40	3,77
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9426,75	6,29	3,98
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9426,75	6,29	3,98
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9062,65	5,99	4,57
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9062,65	5,99	4,57
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9062,65	5,99	4,57
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9062,65	5,99	4,57
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	9062,65	5,99	4,57
Bentz Berg	Prins Bernhardstraat	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	16901,47	6,46	3,64
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8305,46	6,40	3,77
Bentz Berg	Bentz Berg	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	8305,46	6,40	3,77

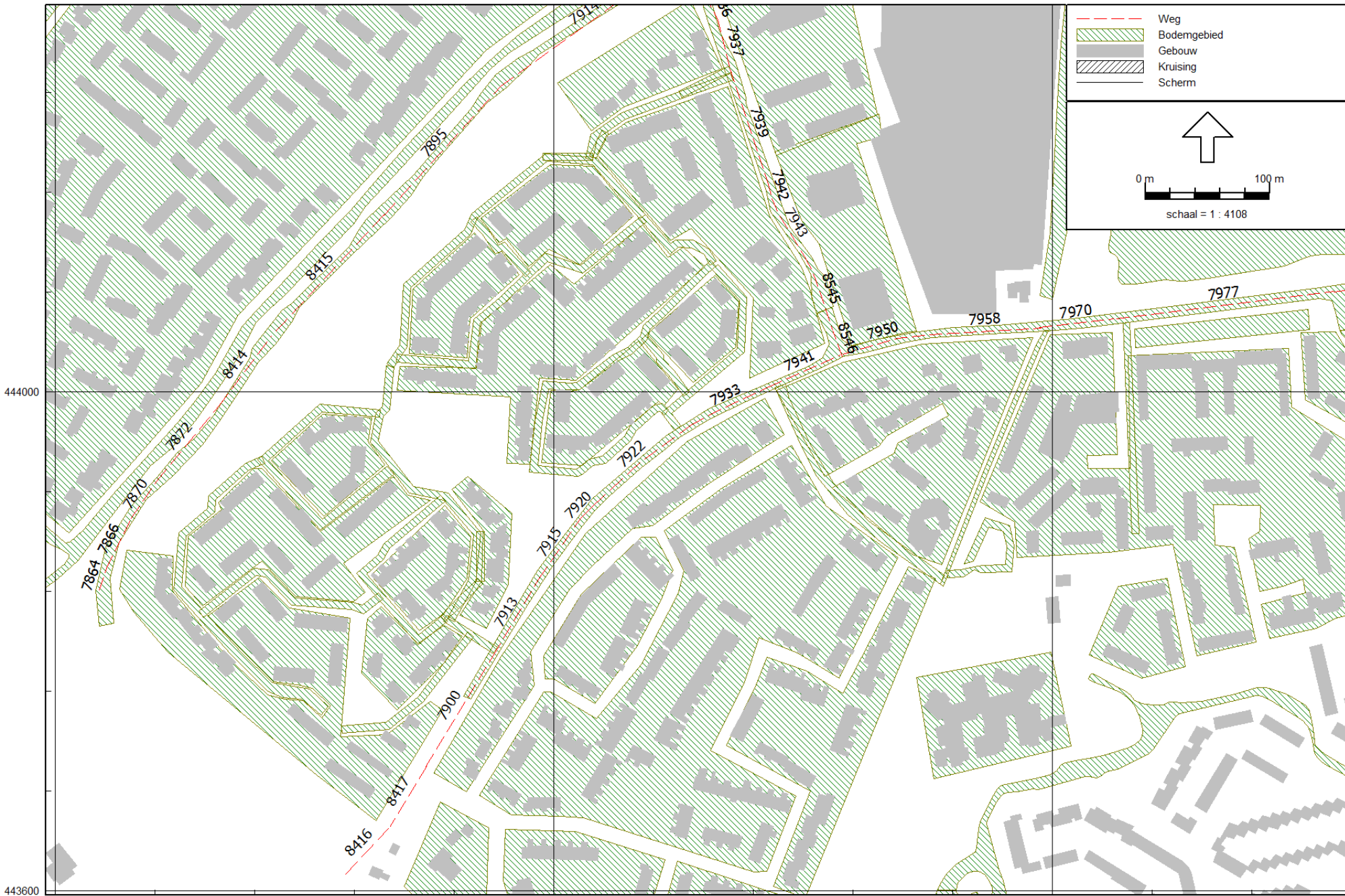
Ingevoerde verkeersgegevens



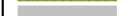

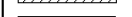
Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012


Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Item ID
Helsdingse	0,89	93,69	94,76	89,30	6,09	4,87	9,92	0,22	0,37	0,78	7920
Helsdingse	0,89	93,69	94,76	89,30	6,09	4,87	9,92	0,22	0,37	0,78	7922
Helsdingse	0,89	93,69	94,76	89,30	6,09	4,87	9,92	0,22	0,37	0,78	7933
Helsdingse	1,06	93,82	95,03	89,82	5,85	4,67	9,54	0,33	0,30	0,63	7941
Helsdingse	0,86	93,14	94,77	89,31	6,66	4,90	9,99	0,20	0,33	0,69	7950
Helsdingse	0,86	93,14	94,77	89,31	6,66	4,90	9,99	0,20	0,33	0,69	7958
Helsdingse	0,86	93,14	94,77	89,31	6,66	4,90	9,99	0,20	0,33	0,69	7970
Helsdingse	0,86	93,14	94,77	89,31	6,66	4,90	9,99	0,20	0,33	0,69	7977
Helsdingse	0,94	94,81	96,77	93,26	4,79	3,14	6,55	0,40	0,09	0,19	7996
Helsdingse	0,94	94,81	96,77	93,26	4,79	3,14	6,55	0,40	0,09	0,19	8008
Helsdingse	0,94	94,81	96,77	93,26	4,79	3,14	6,55	0,40	0,09	0,19	8335
Helsdingse	0,68	89,76	88,32	77,71	9,84	10,86	20,66	0,40	0,83	1,63	8416
Helsdingse	0,68	89,76	88,32	77,71	9,84	10,86	20,66	0,40	0,83	1,63	8417
Het Slijk	0,92	96,02	95,97	91,66	3,79	3,93	8,12	0,19	0,10	0,22	7931
Het Slijk	0,92	96,02	95,97	91,66	3,79	3,93	8,12	0,19	0,10	0,22	7936
Het Slijk	0,92	96,02	95,97	91,66	3,79	3,93	8,12	0,19	0,10	0,22	7937
Het Slijk	0,94	94,07	94,32	88,47	5,63	5,51	11,16	0,30	0,17	0,37	7939
Het Slijk	0,94	94,07	94,32	88,47	5,63	5,51	11,16	0,30	0,17	0,37	7942
Het Slijk	0,94	94,07	94,32	88,47	5,63	5,51	11,16	0,30	0,17	0,37	7943
Het Slijk	0,94	94,07	94,32	88,47	5,63	5,51	11,16	0,30	0,17	0,37	8545
Het Slijk	0,94	94,07	94,32	88,47	5,63	5,51	11,16	0,30	0,17	0,37	8546
Bentz Berg	0,94	87,12	93,04	85,99	10,06	5,51	11,02	2,81	1,44	2,99	7864
Bentz Berg	0,94	87,12	93,04	85,99	10,06	5,51	11,02	2,81	1,44	2,99	7866
Bentz Berg	0,94	87,12	93,04	85,99	10,06	5,51	11,02	2,81	1,44	2,99	7870
Bentz Berg	1,01	87,98	93,54	86,93	9,35	5,13	10,31	2,67	1,33	2,76	7872
Bentz Berg	1,07	89,28	93,64	87,13	8,52	5,22	10,50	2,19	1,14	2,37	7895
Bentz Berg	1,07	89,28	93,64	87,13	8,52	5,22	10,50	2,19	1,14	2,37	7914
Bentz Berg	1,23	88,12	93,39	86,66	9,38	5,53	11,10	2,50	1,07	2,24	7932
Bentz Berg	1,23	88,12	93,39	86,66	9,38	5,53	11,10	2,50	1,07	2,24	7951
Bentz Berg	1,23	88,12	93,39	86,66	9,38	5,53	11,10	2,50	1,07	2,24	7962
Bentz Berg	1,23	88,12	93,39	86,66	9,38	5,53	11,10	2,50	1,07	2,24	7969
Bentz Berg	0,99	89,69	92,99	85,87	7,73	5,23	10,44	2,58	1,78	3,68	7974
Bentz Berg	1,01	87,98	93,54	86,93	9,35	5,13	10,31	2,67	1,33	2,76	8414
Bentz Berg	1,01	87,98	93,54	86,93	9,35	5,13	10,31	2,67	1,33	2,76	8415

	Weg
	Bodemgebied
	Gebouw
	Kruising
	Scherp


0 m  100 m
schaal = 1 : 4108

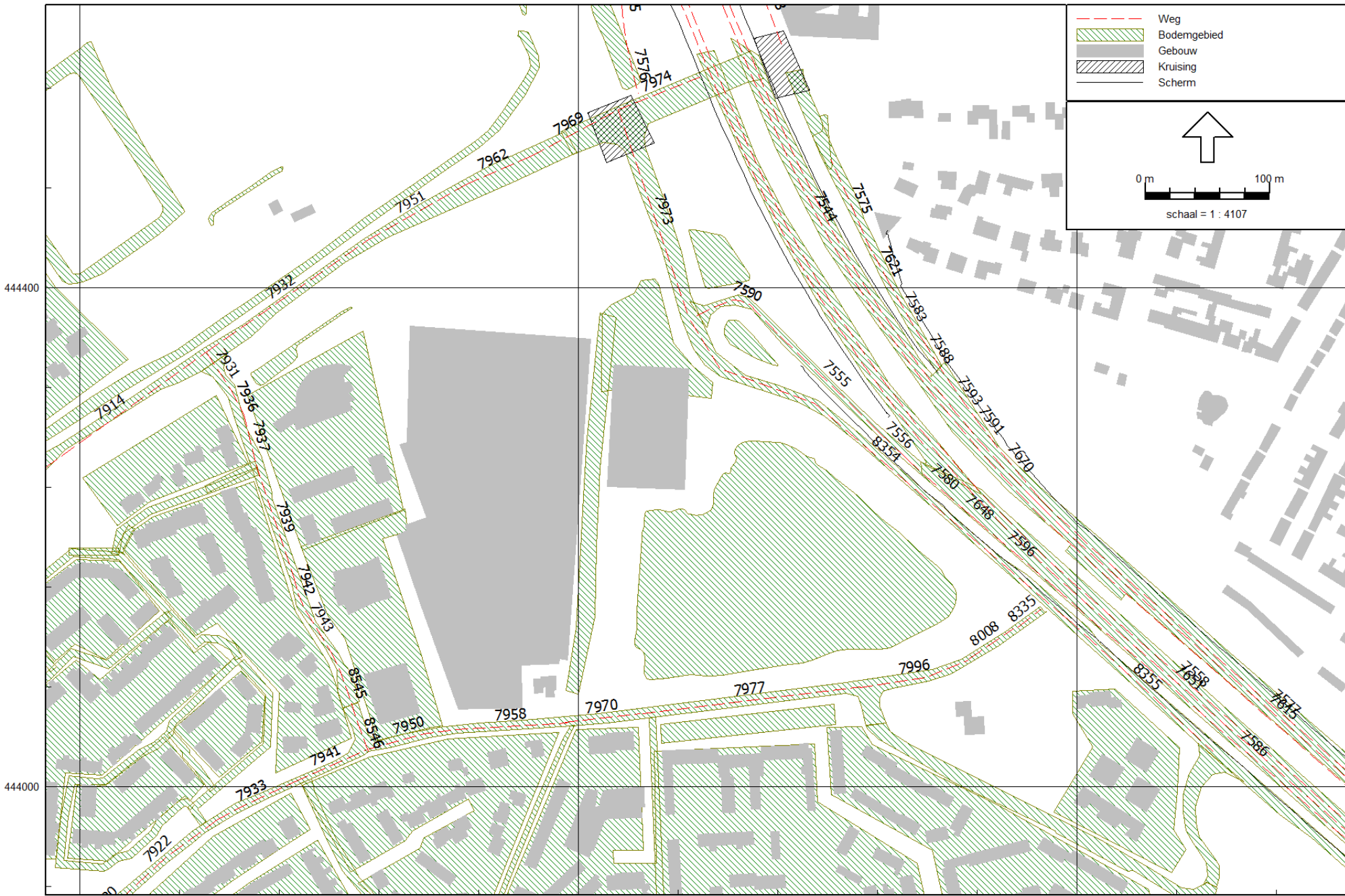




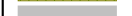

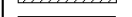
	Weg
	Bodemgebied
	Gebouw
	Kruising
	Scherp





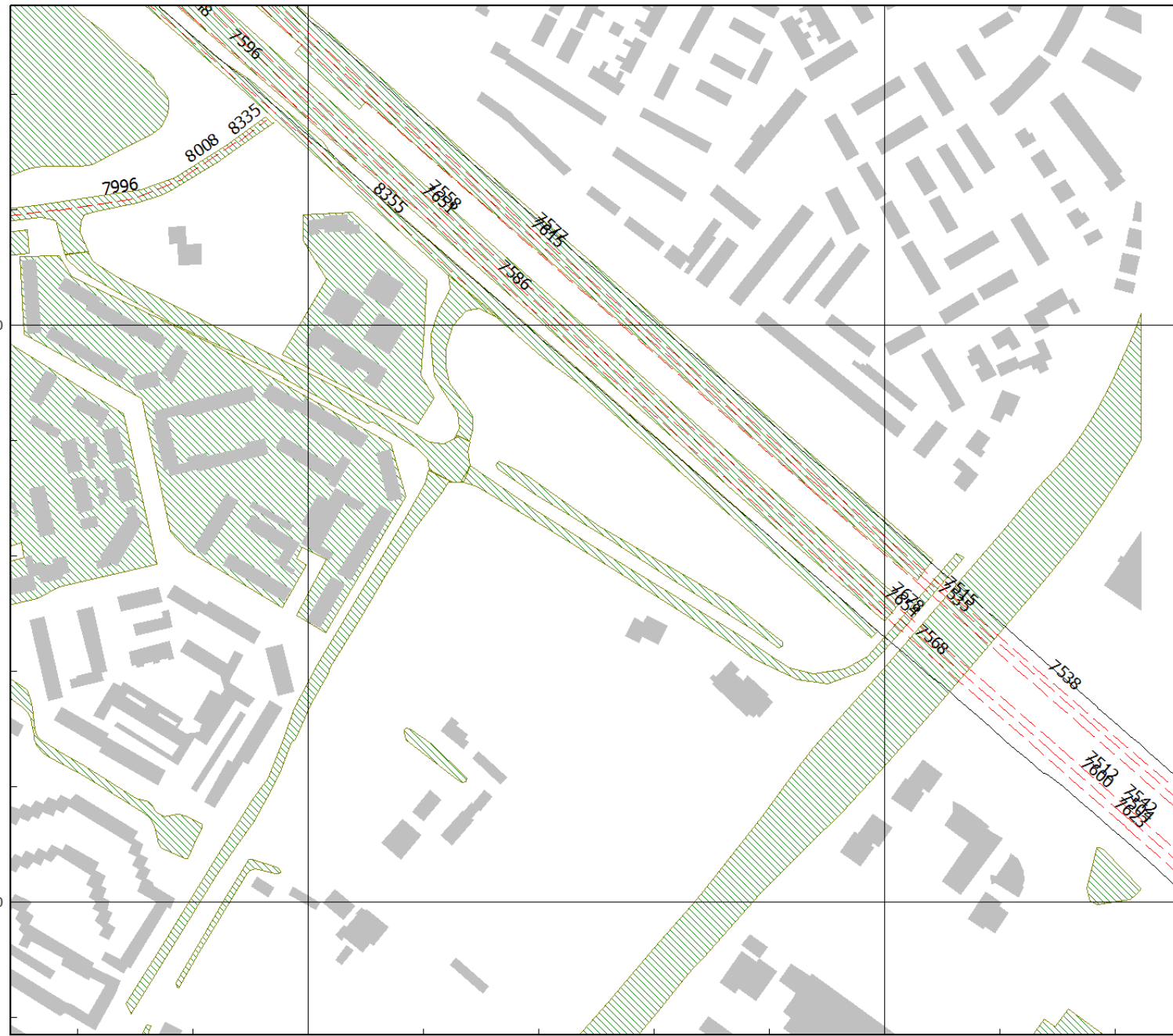
0 m 100 m


schaal = 1 : 4107




	Weg
	Bodemgebied
	Gebouw
	Kruising
	Scherm



schaal = 1 : 4107



	Weg
	Bodemgebied
	Gebouw
	Kruising
	Scherm
	Hoogtelijn

periode: Lden
Inclusief groepsreducties

0 m  100 m

schaal = 1 : 4016



Model informatie

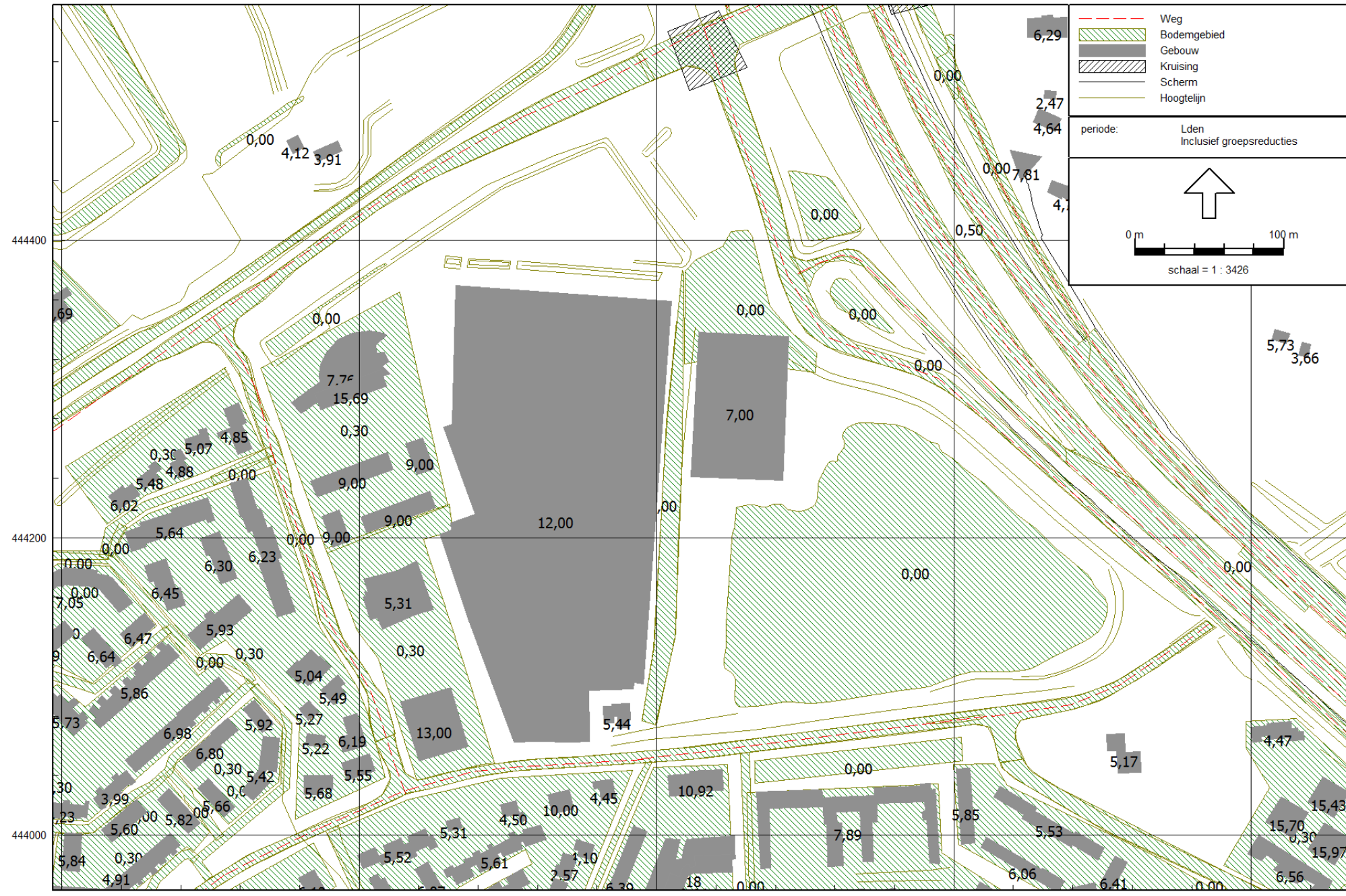
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak

Model eigenschap

Omschrijving	Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
Verantwoordelijke	kjhuisbrink
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	kjhuisbrink op 11-4-2012
Laatst ingezien door	rsondorp op 13-8-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.91
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	7,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
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

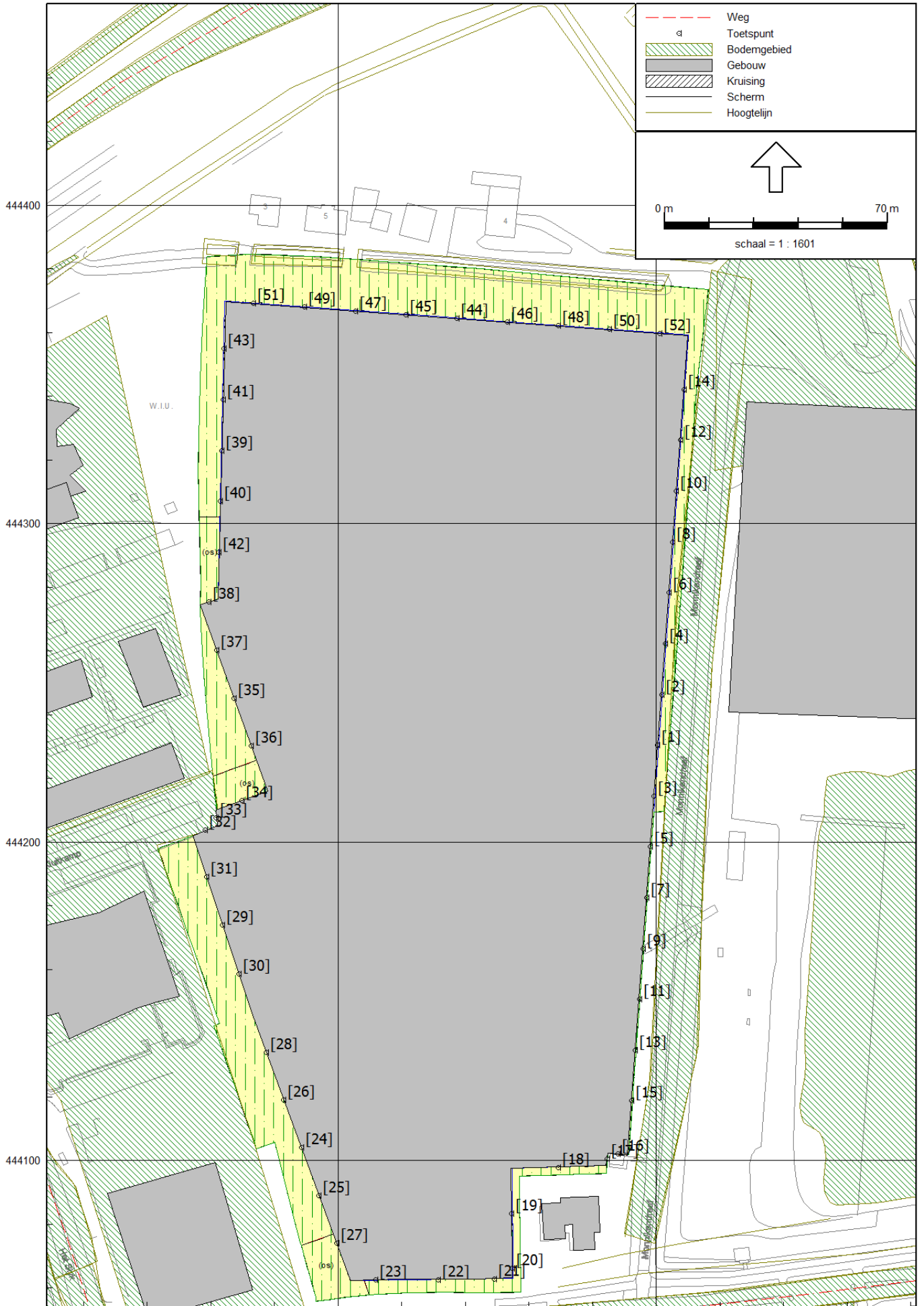
Commentaar



Toetspunten

Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankaart
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
[1]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[2]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[3]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[4]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[5]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[6]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[7]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[8]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[9]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[10]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[11]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[12]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[13]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[14]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[15]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[16]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[17]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[18]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[19]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[20]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[21]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[22]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[23]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[24]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[25]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[26]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[27]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[28]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[29]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[30]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[31]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[32]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[33]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[34]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[35]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[36]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[37]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[38]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[39]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[40]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[41]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[42]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[43]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[44]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[45]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[46]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[47]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[48]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[49]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[50]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[51]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
[52]	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja



Bijlage 2 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A2

Naam	Omschrijving	Hoogte	Lden exclusief aftrek	Lden inclusief aftrek
_D	[14]	10,5	56	53
_D	[12]	10,5	55	53
_C	[14]	7,5	54	52
_D	[52]	10,5	54	52
_D	[10]	10,5	54	52
_D	[50]	10,5	54	52
_D	[8]	10,5	54	52
_C	[52]	7,5	54	52
_C	[12]	7,5	54	52
_D	[48]	10,5	54	52
_D	[6]	10,5	53	51
_C	[50]	7,5	53	51
_D	[46]	10,5	53	51
_D	[4]	10,5	53	51
_D	[44]	10,5	53	51
_B	[52]	4,5	53	51
_C	[48]	7,5	53	51
_C	[10]	7,5	53	51
_B	[50]	4,5	53	51
_D	[45]	10,5	53	51
_D	[2]	10,5	53	51
_C	[46]	7,5	53	51
_D	[47]	10,5	53	51
_C	[44]	7,5	52	50
_C	[8]	7,5	52	50
_D	[1]	10,5	52	50
_D	[49]	10,5	52	50
_B	[48]	4,5	52	50
_C	[45]	7,5	52	50
_C	[6]	7,5	52	50
_D	[3]	10,5	52	50
_D	[51]	10,5	52	50
_C	[47]	7,5	52	50
_D	[5]	10,5	52	50
_B	[46]	4,5	52	50
_B	[44]	4,5	52	50
_C	[4]	7,5	52	50
_C	[49]	7,5	52	50
_B	[14]	4,5	52	50
_B	[45]	4,5	52	50
_D	[7]	10,5	52	50
_C	[51]	7,5	52	50
_C	[2]	7,5	52	50
_A	[52]	1,5	52	50
_B	[47]	4,5	52	50
_D	[9]	10,5	52	50
_C	[1]	7,5	52	50
_B	[49]	4,5	52	50
_B	[3]	4,5	51	49

_A	[50]	1,5	51	49
_B	[51]	4,5	51	49
_C	[3]	7,5	51	49
_B	[1]	4,5	51	49
_D	[11]	10,5	51	49
_A	[48]	1,5	51	49
_C	[5]	7,5	51	49
_A	[46]	1,5	51	49
_A	[44]	1,5	51	49
_D	[13]	10,5	51	49
_A	[45]	1,5	51	49
_B	[12]	4,5	51	49
_A	[47]	1,5	51	49
_C	[7]	7,5	51	49
_B	[5]	4,5	51	49
_B	[7]	4,5	51	49
_D	[15]	10,5	50	48
_A	[49]	1,5	50	48
_C	[9]	7,5	50	48
_B	[9]	4,5	50	48
_A	[3]	1,5	50	48
_A	[51]	1,5	50	48
_C	[11]	7,5	50	48
_B	[2]	4,5	50	48
_B	[10]	4,5	50	48
_C	[13]	7,5	50	48
_B	[11]	4,5	50	48
_A	[1]	1,5	50	48
_B	[13]	4,5	50	48
_C	[15]	7,5	50	48
_A	[14]	1,5	50	48
_A	[5]	1,5	49	47
_B	[8]	4,5	49	47
_A	[7]	1,5	49	47
_B	[6]	4,5	49	47
_B	[15]	4,5	49	47
_B	[4]	4,5	49	47
_A	[9]	1,5	49	47
_A	[11]	1,5	48	46
_A	[13]	1,5	48	46
_D	[19]	10,5	48	46
_A	[12]	1,5	48	46
_D	[20]	10,5	48	46
_A	[15]	1,5	48	46
_A	[2]	1,5	48	46
_D	[18]	10,5	48	46
_D	[32]	10,5	48	46
_D	[16]	10,5	47	45
_D	[17]	10,5	47	45
_C	[30]	7,5	47	45
_C	[40]	7,5	47	45

_C	[39]	7,5	47	45
_A	[10]	1,5	47	45
_C	[26]	7,5	47	45
_C	[35]	7,5	47	45
_C	[42]	7,5	47	45
_D	[38]	10,5	47	45
_C	[29]	7,5	47	45
_D	[40]	10,5	47	45
_D	[39]	10,5	47	45
_C	[36]	7,5	46	44
_A	[8]	1,5	46	44
_C	[18]	7,5	46	44
_C	[32]	7,5	46	44
_A	[6]	1,5	46	44
_C	[31]	7,5	46	44
_D	[42]	10,5	46	44
_C	[28]	7,5	46	44
_C	[16]	7,5	46	44
_A	[4]	1,5	46	44
_C	[21]	7,5	46	44
_C	[22]	7,5	46	44
_C	[23]	7,5	46	44
_B	[26]	4,5	46	44
_C	[20]	7,5	46	44
_C	[41]	7,5	46	44
_C	[17]	7,5	46	44
_C	[33]	7,5	46	44
_C	[27]	7,5	46	44
_B	[21]	4,5	46	44
_B	[38]	4,5	46	44
_C	[24]	7,5	45	43
_C	[38]	7,5	45	43
_C	[25]	7,5	45	43
_D	[41]	10,5	45	43
_D	[21]	10,5	45	43
_D	[34]	10,5	45	43
_B	[36]	4,5	45	43
_B	[42]	4,5	45	43
_B	[24]	4,5	45	43
_B	[28]	4,5	45	43
_C	[19]	7,5	45	43
_D	[22]	10,5	45	43
_C	[34]	7,5	45	43
_B	[22]	4,5	45	43
_D	[23]	10,5	45	43
_B	[23]	4,5	45	43
_B	[30]	4,5	45	43
_B	[40]	4,5	45	43
_D	[27]	10,5	44	42
_C	[43]	7,5	44	42
_D	[43]	10,5	44	42

_C	[37]	7,5	44	42
_B	[39]	4,5	44	42
_B	[41]	4,5	44	42
_B	[27]	4,5	44	42
_B	[43]	4,5	44	42
_B	[20]	4,5	44	42
_B	[25]	4,5	44	42
_B	[35]	4,5	44	42
_D	[25]	10,5	44	42
_D	[35]	10,5	44	42
_B	[17]	4,5	44	42
_D	[33]	10,5	43	41
_D	[36]	10,5	43	41
_A	[38]	1,5	43	41
_B	[18]	4,5	43	41
_B	[16]	4,5	43	41
_D	[37]	10,5	43	41
_B	[31]	4,5	43	41
_B	[29]	4,5	43	41
_A	[36]	1,5	43	41
_D	[31]	10,5	43	41
_D	[24]	10,5	43	41
_B	[32]	4,5	43	41
_A	[43]	1,5	42	40
_B	[33]	4,5	42	40
_B	[19]	4,5	42	40
_A	[41]	1,5	42	40
_D	[26]	10,5	42	40
_D	[29]	10,5	42	40
_A	[17]	1,5	42	40
_B	[34]	4,5	42	40
_A	[20]	1,5	41	39
_A	[42]	1,5	41	39
_B	[37]	4,5	41	39
_D	[30]	10,5	41	39
_A	[39]	1,5	41	39
_A	[40]	1,5	40	38
_A	[35]	1,5	40	38
_A	[21]	1,5	40	38
_A	[16]	1,5	40	38
_D	[28]	10,5	40	38
_A	[18]	1,5	39	37
_A	[23]	1,5	39	37
_A	[19]	1,5	39	37
_A	[28]	1,5	39	37
_A	[32]	1,5	38	36
_A	[22]	1,5	38	36
_A	[24]	1,5	38	36
_A	[34]	1,5	38	36
_A	[27]	1,5	37	35
_A	[25]	1,5	37	35

_A	[33]	1,5	36	34
_A	[30]	1,5	36	34
_A	[37]	1,5	35	33
_A	[26]	1,5	35	33
_A	[31]	1,5	34	32
_A	[29]	1,5	34	32

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Westelijke Parallelweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[14]	10,50	51
_C	[14]	7,50	51
_D	[12]	10,50	50
_D	[52]	10,50	50
_B	[14]	4,50	49
_C	[52]	7,50	49
_B	[52]	4,50	48
_A	[14]	1,50	48
_D	[50]	10,50	48
_D	[10]	10,50	48
_C	[12]	7,50	48
_C	[50]	7,50	47
_A	[52]	1,50	47
_D	[48]	10,50	47
_D	[8]	10,50	46
_B	[50]	4,50	46
_B	[12]	4,50	46
_C	[48]	7,50	46
_D	[6]	10,50	46
_C	[10]	7,50	45
_D	[46]	10,50	45
_A	[50]	1,50	45
_D	[4]	10,50	45
_B	[48]	4,50	45
_A	[12]	1,50	45
_D	[2]	10,50	45
_C	[46]	7,50	44
_D	[1]	10,50	44
_D	[3]	10,50	44
_D	[5]	10,50	44
_D	[44]	10,50	44
_D	[7]	10,50	44
_A	[48]	1,50	44
_B	[46]	4,50	44
_D	[9]	10,50	44
_C	[8]	7,50	43
_D	[11]	10,50	43
_C	[44]	7,50	43
_D	[13]	10,50	43
_C	[5]	7,50	43
_C	[3]	7,50	43
_D	[15]	10,50	43
_C	[7]	7,50	43
_D	[45]	10,50	43
_C	[6]	7,50	43
_B	[10]	4,50	43
_C	[1]	7,50	43
_C	[9]	7,50	43
_A	[46]	1,50	43
_C	[4]	7,50	43
_C	[11]	7,50	43
_C	[2]	7,50	43
_B	[44]	4,50	43
_C	[13]	7,50	42
_C	[45]	7,50	42
_C	[15]	7,50	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Westelijke Parallelweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[10]	1,50	42
_D	[47]	10,50	42
_A	[11]	1,50	42
_B	[11]	4,50	42
_A	[9]	1,50	42
_B	[9]	4,50	42
_B	[7]	4,50	42
_A	[7]	1,50	42
_A	[13]	1,50	42
_B	[13]	4,50	42
_B	[5]	4,50	42
_A	[44]	1,50	42
_B	[45]	4,50	42
_A	[5]	1,50	42
_B	[15]	4,50	42
_A	[15]	1,50	42
_B	[1]	4,50	42
_B	[3]	4,50	41
_C	[47]	7,50	41
_A	[1]	1,50	41
_A	[3]	1,50	41
_D	[49]	10,50	41
_B	[47]	4,50	41
_A	[45]	1,50	41
_C	[49]	7,50	40
_D	[51]	10,50	40
_B	[8]	4,50	40
_B	[49]	4,50	40
_A	[47]	1,50	40
_C	[51]	7,50	40
_D	[20]	10,50	40
_A	[8]	1,50	39
_B	[51]	4,50	39
_D	[19]	10,50	39
_A	[49]	1,50	39
_B	[6]	4,50	39
_D	[17]	10,50	39
_B	[2]	4,50	39
_A	[51]	1,50	38
_A	[6]	1,50	38
_B	[4]	4,50	38
_A	[2]	1,50	38
_D	[18]	10,50	37
_D	[16]	10,50	37
_C	[17]	7,50	37
_A	[4]	1,50	37
_C	[18]	7,50	36
_D	[21]	10,50	35
_C	[20]	7,50	35
_B	[17]	4,50	35
_D	[22]	10,50	35
_A	[17]	1,50	34
_C	[16]	7,50	34
_C	[19]	7,50	34
_B	[18]	4,50	34
_C	[22]	7,50	33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Westelijke Parallelweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[20]	4,50	33
_D	[23]	10,50	33
_B	[19]	4,50	33
_D	[39]	10,50	33
_B	[22]	4,50	33
_A	[20]	1,50	33
_C	[21]	7,50	33
_D	[27]	10,50	32
_C	[23]	7,50	32
_A	[19]	1,50	32
_D	[40]	10,50	32
_D	[42]	10,50	32
_B	[21]	4,50	32
_B	[23]	4,50	32
_D	[41]	10,50	32
_D	[37]	10,50	31
_D	[25]	10,50	31
_C	[39]	7,50	31
_D	[24]	10,50	31
_C	[40]	7,50	31
_C	[27]	7,50	31
_C	[41]	7,50	31
_C	[42]	7,50	30
_D	[35]	10,50	30
_A	[21]	1,50	30
_C	[37]	7,50	30
_C	[24]	7,50	29
_C	[25]	7,50	29
_D	[36]	10,50	29
_C	[35]	7,50	29
_A	[18]	1,50	28
_D	[43]	10,50	28
_C	[36]	7,50	28
_C	[31]	7,50	28
_C	[29]	7,50	28
_B	[27]	4,50	27
_C	[30]	7,50	27
_C	[26]	7,50	27
_D	[34]	10,50	27
_C	[28]	7,50	26
_D	[31]	10,50	26
_D	[32]	10,50	26
_D	[33]	10,50	26
_B	[16]	4,50	26
_C	[43]	7,50	26
_D	[26]	10,50	26
_B	[35]	4,50	26
_B	[42]	4,50	26
_B	[41]	4,50	25
_B	[39]	4,50	25
_B	[40]	4,50	25
_D	[28]	10,50	25
_B	[37]	4,50	25
_B	[24]	4,50	25
_B	[31]	4,50	25
_B	[36]	4,50	25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westelijke Parallelweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestsich onderzoek rand bouwvlak aangepaste plankkaart
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Westelijke Parallelweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[22]	1,50	25
_B	[25]	4,50	25
_B	[29]	4,50	25
_D	[30]	10,50	24
_D	[29]	10,50	24
_B	[30]	4,50	24
_C	[33]	7,50	24
_C	[32]	7,50	24
_B	[28]	4,50	23
_C	[34]	7,50	23
_B	[33]	4,50	22
_D	[38]	10,50	22
_B	[26]	4,50	22
_B	[32]	4,50	22
_B	[34]	4,50	21
_A	[23]	1,50	21
_B	[43]	4,50	20
_A	[16]	1,50	19
_A	[37]	1,50	19
_A	[27]	1,50	19
_A	[35]	1,50	19
_A	[25]	1,50	18
_A	[36]	1,50	17
_C	[38]	7,50	17
_A	[24]	1,50	17
_A	[42]	1,50	17
_A	[34]	1,50	16
_B	[38]	4,50	16
_A	[32]	1,50	16
_A	[31]	1,50	13
_A	[33]	1,50	13
_A	[38]	1,50	13
_A	[28]	1,50	11
_A	[26]	1,50	11
_A	[40]	1,50	11
_A	[29]	1,50	11
_A	[30]	1,50	9
_A	[41]	1,50	0
_A	[43]	1,50	0
_A	[39]	1,50	0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Bentz Berg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Bentz Berg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[51]	10,50	46
_C	[51]	7,50	45
_D	[49]	10,50	45
_C	[49]	7,50	45
_D	[43]	10,50	45
_D	[47]	10,50	44
_B	[51]	4,50	44
_C	[43]	7,50	44
_D	[45]	10,50	44
_C	[47]	7,50	44
_B	[49]	4,50	43
_D	[44]	10,50	43
_D	[41]	10,50	43
_C	[45]	7,50	43
_B	[47]	4,50	43
_B	[43]	4,50	43
_D	[46]	10,50	43
_A	[51]	1,50	43
_C	[44]	7,50	43
_C	[41]	7,50	42
_B	[45]	4,50	42
_D	[48]	10,50	42
_D	[39]	10,50	42
_C	[46]	7,50	42
_A	[49]	1,50	42
_D	[50]	10,50	42
_B	[44]	4,50	42
_A	[47]	1,50	41
_B	[41]	4,50	41
_C	[48]	7,50	41
_D	[52]	10,50	41
_B	[46]	4,50	41
_A	[43]	1,50	41
_C	[39]	7,50	41
_C	[50]	7,50	41
_A	[45]	1,50	41
_B	[48]	4,50	41
_C	[52]	7,50	41
_D	[40]	10,50	41
_A	[44]	1,50	40
_B	[50]	4,50	40
_A	[46]	1,50	40
_B	[39]	4,50	40
_B	[52]	4,50	40
_A	[41]	1,50	40
_C	[40]	7,50	40
_A	[48]	1,50	39
_A	[50]	1,50	39
_D	[38]	10,50	39
_D	[42]	10,50	39
_A	[52]	1,50	39
_C	[38]	7,50	38
_A	[39]	1,50	38
_B	[40]	4,50	38
_C	[42]	7,50	38
_B	[38]	4,50	38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Bentz Berg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Bentz Berg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[40]	1,50	37
_B	[42]	4,50	37
_A	[38]	1,50	36
_A	[42]	1,50	35
_D	[32]	10,50	35
_D	[33]	10,50	35
_D	[34]	10,50	35
_D	[37]	10,50	35
_D	[36]	10,50	35
_D	[14]	10,50	35
_D	[35]	10,50	34
_D	[12]	10,50	34
_C	[14]	7,50	34
_D	[10]	10,50	34
_D	[8]	10,50	34
_C	[12]	7,50	34
_C	[8]	7,50	33
_C	[36]	7,50	33
_C	[10]	7,50	33
_B	[14]	4,50	33
_C	[35]	7,50	33
_C	[37]	7,50	33
_B	[12]	4,50	33
_B	[8]	4,50	33
_B	[10]	4,50	33
_D	[6]	10,50	33
_D	[4]	10,50	33
_C	[34]	7,50	32
_C	[33]	7,50	32
_C	[4]	7,50	32
_D	[31]	10,50	32
_C	[6]	7,50	32
_A	[8]	1,50	32
_D	[2]	10,50	32
_A	[14]	1,50	32
_B	[4]	4,50	32
_D	[29]	10,50	32
_A	[12]	1,50	32
_A	[10]	1,50	32
_C	[2]	7,50	32
_B	[6]	4,50	32
_D	[1]	10,50	32
_B	[2]	4,50	32
_D	[30]	10,50	32
_B	[36]	4,50	31
_A	[4]	1,50	31
_C	[32]	7,50	31
_A	[2]	1,50	31
_A	[6]	1,50	31
_B	[37]	4,50	31
_C	[1]	7,50	31
_B	[35]	4,50	31
_B	[1]	4,50	31
_D	[28]	10,50	31
_D	[3]	10,50	31
_B	[34]	4,50	30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Bentz Berg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Bentz Berg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[33]	4,50	30
_A	[36]	1,50	30
_A	[1]	1,50	30
_D	[5]	10,50	30
_C	[3]	7,50	30
_D	[26]	10,50	30
_B	[3]	4,50	30
_A	[35]	1,50	30
_A	[37]	1,50	29
_C	[30]	7,50	29
_A	[34]	1,50	29
_D	[7]	10,50	29
_C	[5]	7,50	29
_B	[32]	4,50	29
_A	[33]	1,50	29
_C	[29]	7,50	29
_C	[31]	7,50	29
_B	[5]	4,50	29
_A	[3]	1,50	29
_C	[28]	7,50	29
_C	[24]	7,50	29
_D	[24]	10,50	29
_D	[9]	10,50	29
_A	[5]	1,50	29
_D	[25]	10,50	28
_C	[26]	7,50	28
_C	[7]	7,50	28
_D	[11]	10,50	28
_B	[7]	4,50	28
_A	[32]	1,50	28
_D	[13]	10,50	28
_C	[9]	7,50	28
_D	[15]	10,50	27
_B	[9]	4,50	27
_A	[7]	1,50	27
_C	[11]	7,50	27
_C	[15]	7,50	27
_C	[25]	7,50	27
_B	[30]	4,50	27
_C	[13]	7,50	27
_B	[11]	4,50	27
_B	[15]	4,50	27
_B	[29]	4,50	27
_B	[24]	4,50	26
_B	[13]	4,50	26
_B	[28]	4,50	26
_A	[9]	1,50	26
_D	[27]	10,50	26
_B	[31]	4,50	26
_B	[26]	4,50	26
_A	[11]	1,50	26
_C	[27]	7,50	25
_D	[23]	10,50	25
_C	[23]	7,50	25
_A	[13]	1,50	25
_A	[15]	1,50	25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Bentz Berg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bentz Berg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[21]	10,50	25
_C	[22]	7,50	24
_C	[21]	7,50	24
_D	[22]	10,50	24
_B	[25]	4,50	24
_D	[19]	10,50	23
_B	[27]	4,50	23
_D	[18]	10,50	23
_D	[20]	10,50	23
_A	[31]	1,50	22
_B	[23]	4,50	22
_A	[29]	1,50	22
_A	[28]	1,50	22
_A	[26]	1,50	22
_A	[30]	1,50	22
_C	[18]	7,50	21
_D	[16]	10,50	21
_C	[20]	7,50	21
_A	[24]	1,50	21
_B	[21]	4,50	21
_B	[22]	4,50	21
_C	[19]	7,50	21
_C	[16]	7,50	20
_D	[17]	10,50	20
_A	[25]	1,50	19
_A	[27]	1,50	18
_B	[20]	4,50	18
_C	[17]	7,50	18
_B	[18]	4,50	17
_B	[16]	4,50	17
_B	[19]	4,50	17
_A	[23]	1,50	14
_A	[21]	1,50	14
_A	[22]	1,50	14
_B	[17]	4,50	14
_A	[20]	1,50	9
_A	[16]	1,50	7
_A	[18]	1,50	7
_A	[19]	1,50	7
_A	[17]	1,50	3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Slijk

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Het Slijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[28]	10,50	45
_D	[26]	10,50	45
_C	[28]	7,50	45
_C	[26]	7,50	44
_B	[28]	4,50	43
_D	[30]	10,50	43
_D	[24]	10,50	43
_B	[26]	4,50	43
_C	[30]	7,50	42
_C	[24]	7,50	42
_D	[31]	10,50	41
_D	[29]	10,50	41
_B	[30]	4,50	41
_D	[33]	10,50	41
_B	[24]	4,50	41
_A	[28]	1,50	40
_A	[26]	1,50	40
_C	[33]	7,50	40
_D	[32]	10,50	40
_A	[30]	1,50	40
_D	[25]	10,50	39
_C	[31]	7,50	39
_D	[42]	10,50	39
_C	[32]	7,50	39
_B	[33]	4,50	38
_C	[25]	7,50	38
_C	[29]	7,50	38
_C	[42]	7,50	38
_D	[40]	10,50	38
_D	[36]	10,50	38
_D	[34]	10,50	38
_B	[31]	4,50	38
_B	[32]	4,50	38
_D	[23]	10,50	38
_D	[35]	10,50	38
_A	[24]	1,50	38
_D	[27]	10,50	37
_C	[23]	7,50	37
_C	[40]	7,50	37
_B	[42]	4,50	37
_D	[38]	10,50	37
_A	[33]	1,50	37
_B	[29]	4,50	37
_B	[25]	4,50	37
_C	[34]	7,50	37
_C	[27]	7,50	37
_A	[31]	1,50	37
_C	[36]	7,50	37
_A	[32]	1,50	37
_D	[39]	10,50	36
_B	[40]	4,50	36
_C	[38]	7,50	36
_A	[42]	1,50	36
_A	[29]	1,50	36
_B	[23]	4,50	36
_D	[37]	10,50	36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Slijk

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Het Slijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[34]	4,50	36
_D	[22]	10,50	36
_C	[22]	7,50	36
_C	[39]	7,50	36
_A	[40]	1,50	36
_D	[43]	10,50	35
_C	[35]	7,50	35
_B	[38]	4,50	35
_D	[21]	10,50	35
_D	[41]	10,50	35
_B	[39]	4,50	35
_C	[43]	7,50	35
_B	[22]	4,50	35
_C	[21]	7,50	35
_B	[27]	4,50	35
_A	[39]	1,50	35
_A	[34]	1,50	34
_B	[36]	4,50	34
_C	[41]	7,50	34
_A	[38]	1,50	34
_A	[23]	1,50	34
_B	[35]	4,50	34
_B	[43]	4,50	34
_A	[43]	1,50	34
_A	[25]	1,50	34
_B	[21]	4,50	34
_B	[41]	4,50	34
_A	[41]	1,50	33
_A	[35]	1,50	32
_A	[36]	1,50	32
_A	[22]	1,50	32
_A	[27]	1,50	31
_A	[21]	1,50	30
_C	[37]	7,50	29
_B	[37]	4,50	25
_C	[44]	7,50	23
_B	[44]	4,50	22
_C	[46]	7,50	22
_D	[18]	10,50	22
_B	[46]	4,50	22
_D	[50]	10,50	22
_A	[37]	1,50	22
_C	[50]	7,50	22
_C	[47]	7,50	21
_C	[48]	7,50	21
_C	[45]	7,50	21
_B	[50]	4,50	21
_B	[47]	4,50	21
_B	[48]	4,50	21
_B	[45]	4,50	21
_C	[19]	7,50	20
_D	[16]	10,50	20
_C	[20]	7,50	20
_C	[49]	7,50	19
_D	[20]	10,50	19
_D	[19]	10,50	19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Slijk

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Het Slijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[49]	4,50	19
_C	[18]	7,50	19
_C	[17]	7,50	18
_A	[47]	1,50	18
_C	[16]	7,50	18
_A	[45]	1,50	18
_D	[52]	10,50	17
_C	[52]	7,50	17
_A	[44]	1,50	17
_D	[17]	10,50	16
_C	[14]	7,50	16
_C	[12]	7,50	16
_B	[52]	4,50	16
_B	[19]	4,50	16
_B	[20]	4,50	15
_D	[14]	10,50	15
_C	[6]	7,50	15
_C	[8]	7,50	15
_D	[48]	10,50	15
_C	[4]	7,50	15
_C	[10]	7,50	15
_D	[12]	10,50	15
_B	[18]	4,50	14
_B	[16]	4,50	14
_B	[6]	4,50	13
_B	[4]	4,50	13
_B	[8]	4,50	13
_B	[10]	4,50	13
_D	[10]	10,50	13
_B	[12]	4,50	13
_B	[17]	4,50	13
_C	[2]	7,50	13
_D	[8]	10,50	12
_B	[14]	4,50	12
_D	[1]	10,50	12
_D	[5]	10,50	11
_A	[6]	1,50	11
_C	[5]	7,50	11
_A	[4]	1,50	11
_A	[8]	1,50	11
_C	[15]	7,50	11
_A	[10]	1,50	11
_A	[12]	1,50	11
_D	[7]	10,50	11
_C	[7]	7,50	10
_D	[3]	10,50	10
_C	[9]	7,50	10
_D	[9]	10,50	10
_B	[2]	4,50	10
_C	[11]	7,50	10
_A	[18]	1,50	10
_A	[14]	1,50	10
_C	[13]	7,50	10
_D	[6]	10,50	10
_D	[11]	10,50	9
_C	[3]	7,50	9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Slijk

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Het Slijk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[51]	10,50	9
_C	[1]	7,50	9
_D	[15]	10,50	9
_D	[13]	10,50	9
_D	[49]	10,50	9
_D	[2]	10,50	9
_D	[47]	10,50	9
_A	[16]	1,50	9
_B	[5]	4,50	9
_B	[15]	4,50	8
_B	[7]	4,50	8
_D	[45]	10,50	8
_C	[51]	7,50	8
_D	[4]	10,50	8
_D	[46]	10,50	7
_B	[9]	4,50	7
_A	[2]	1,50	7
_B	[3]	4,50	7
_B	[11]	4,50	7
_B	[13]	4,50	6
_D	[44]	10,50	6
_B	[1]	4,50	6
_B	[51]	4,50	5
_A	[51]	1,50	1
_A	[49]	1,50	0
_A	[3]	1,50	-3
_A	[5]	1,50	-3
_A	[7]	1,50	-3
_A	[9]	1,50	-4
_A	[1]	1,50	-5
_A	[11]	1,50	-6
_A	[15]	1,50	-10
_A	[13]	1,50	-16
_A	[20]	1,50	-17
_A	[17]	1,50	-20
_A	[19]	1,50	-20
_A	[46]	1,50	--
_A	[48]	1,50	--
_A	[50]	1,50	--
_A	[52]	1,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Helsdingse achterweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_B	[21]	4,50	55
_C	[21]	7,50	55
_B	[22]	4,50	55
_D	[21]	10,50	55
_C	[22]	7,50	55
_A	[21]	1,50	54
_B	[23]	4,50	54
_D	[22]	10,50	54
_C	[23]	7,50	54
_A	[22]	1,50	54
_D	[23]	10,50	54
_A	[23]	1,50	54
_B	[20]	4,50	52
_C	[20]	7,50	52
_D	[20]	10,50	51
_A	[20]	1,50	50
_C	[27]	7,50	49
_D	[27]	10,50	49
_B	[27]	4,50	49
_D	[16]	10,50	48
_D	[17]	10,50	48
_C	[17]	7,50	48
_C	[16]	7,50	48
_B	[17]	4,50	48
_B	[16]	4,50	48
_D	[19]	10,50	47
_A	[27]	1,50	47
_C	[19]	7,50	47
_B	[19]	4,50	47
_D	[25]	10,50	46
_C	[25]	7,50	46
_A	[17]	1,50	46
_B	[25]	4,50	45
_A	[16]	1,50	45
_D	[18]	10,50	45
_D	[15]	10,50	45
_C	[15]	7,50	45
_A	[19]	1,50	44
_B	[15]	4,50	44
_D	[24]	10,50	44
_D	[13]	10,50	44
_C	[13]	7,50	44
_C	[24]	7,50	44
_A	[25]	1,50	43
_C	[18]	7,50	43
_D	[11]	10,50	43
_A	[15]	1,50	43
_B	[13]	4,50	43
_B	[18]	4,50	43
_B	[24]	4,50	42
_C	[11]	7,50	42
_D	[9]	10,50	42
_A	[13]	1,50	42
_D	[26]	10,50	42
_B	[11]	4,50	42
_C	[9]	7,50	41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Helsdingse achterweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_C	[26]	7,50	41
_D	[7]	10,50	41
_A	[11]	1,50	41
_A	[18]	1,50	41
_B	[9]	4,50	41
_A	[24]	1,50	41
_C	[7]	7,50	41
_D	[5]	10,50	40
_A	[9]	1,50	40
_B	[7]	4,50	40
_D	[28]	10,50	40
_B	[26]	4,50	40
_C	[5]	7,50	40
_A	[7]	1,50	40
_D	[3]	10,50	40
_C	[28]	7,50	40
_A	[5]	1,50	40
_B	[5]	4,50	40
_C	[3]	7,50	39
_A	[3]	1,50	39
_B	[3]	4,50	39
_D	[1]	10,50	38
_A	[26]	1,50	38
_C	[1]	7,50	38
_B	[28]	4,50	38
_A	[1]	1,50	38
_B	[1]	4,50	38
_D	[2]	10,50	38
_D	[30]	10,50	37
_C	[2]	7,50	37
_A	[2]	1,50	37
_B	[2]	4,50	37
_D	[29]	10,50	37
_D	[4]	10,50	37
_A	[28]	1,50	36
_C	[30]	7,50	36
_D	[6]	10,50	36
_D	[31]	10,50	35
_C	[4]	7,50	35
_B	[4]	4,50	35
_A	[4]	1,50	35
_B	[30]	4,50	35
_C	[29]	7,50	35
_D	[8]	10,50	34
_C	[31]	7,50	34
_A	[30]	1,50	34
_B	[29]	4,50	33
_C	[6]	7,50	33
_D	[10]	10,50	33
_B	[6]	4,50	33
_B	[31]	4,50	33
_A	[6]	1,50	32
_D	[12]	10,50	32
_A	[29]	1,50	32
_A	[31]	1,50	32
_C	[8]	7,50	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Helsdingse achterweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[14]	10,50	31
_B	[8]	4,50	31
_A	[8]	1,50	31
_C	[10]	7,50	30
_B	[10]	4,50	30
_C	[12]	7,50	29
_A	[10]	1,50	29
_C	[14]	7,50	29
_B	[12]	4,50	29
_A	[12]	1,50	28
_B	[14]	4,50	28
_C	[32]	7,50	27
_A	[14]	1,50	27
_D	[37]	10,50	26
_D	[36]	10,50	26
_D	[35]	10,50	25
_B	[32]	4,50	25
_C	[36]	7,50	25
_C	[33]	7,50	25
_D	[42]	10,50	24
_A	[32]	1,50	24
_D	[39]	10,50	24
_D	[40]	10,50	24
_C	[34]	7,50	24
_D	[41]	10,50	23
_C	[37]	7,50	23
_D	[33]	10,50	22
_C	[35]	7,50	22
_C	[39]	7,50	22
_D	[43]	10,50	22
_C	[40]	7,50	22
_C	[42]	7,50	21
_C	[41]	7,50	21
_B	[33]	4,50	21
_B	[36]	4,50	20
_C	[52]	7,50	20
_D	[52]	10,50	20
_C	[50]	7,50	20
_C	[43]	7,50	20
_D	[50]	10,50	20
_D	[32]	10,50	19
_B	[34]	4,50	19
_C	[48]	7,50	19
_D	[48]	10,50	19
_B	[37]	4,50	19
_B	[39]	4,50	18
_A	[33]	1,50	18
_B	[40]	4,50	18
_C	[44]	7,50	18
_B	[35]	4,50	18
_B	[41]	4,50	18
_C	[45]	7,50	18
_C	[46]	7,50	18
_D	[44]	10,50	18
_D	[46]	10,50	18
_D	[34]	10,50	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helsdingse Achterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Akoestsich onderzoek rand bouwvlak
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Helsdingse achterweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_D	[45]	10,50	17
_A	[36]	1,50	17
_B	[42]	4,50	17
_B	[43]	4,50	17
_C	[47]	7,50	16
_D	[47]	10,50	16
_A	[39]	1,50	16
_A	[37]	1,50	16
_A	[34]	1,50	15
_C	[49]	7,50	15
_D	[49]	10,50	15
_A	[41]	1,50	15
_A	[35]	1,50	15
_A	[40]	1,50	15
_C	[51]	7,50	15
_D	[51]	10,50	15
_A	[43]	1,50	14
_A	[42]	1,50	13
_D	[38]	10,50	13
_C	[38]	7,50	12
_B	[44]	4,50	11
_B	[45]	4,50	10
_B	[47]	4,50	9
_B	[50]	4,50	8
_B	[52]	4,50	8
_B	[49]	4,50	8
_B	[46]	4,50	8
_B	[48]	4,50	8
_B	[51]	4,50	8
_A	[50]	1,50	5
_A	[45]	1,50	3
_A	[44]	1,50	3
_A	[52]	1,50	3
_A	[48]	1,50	3
_A	[47]	1,50	3
_A	[49]	1,50	1
_A	[46]	1,50	1
_B	[38]	4,50	1
_A	[51]	1,50	0
_A	[38]	1,50	-3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**