



## Akoestisch Onderzoek **V1.1**

naar de geluidbelasting tgv wegverkeer op het plan

**Hoeksekade-Noord Lansingerland**





## Akoestisch Onderzoek V1.1

naar de geluidbelasting tgv wegverkeer op het plan

### Hoeksekade-Noord Lansingerland

datum: 1 oktober 2015

adviseur: Tjeerd de Boer | Corien de Jongh

opdrachtgever: BOdG  
Hugo de Groot  
Postbus 6083  
3002 AB ROTTERDAM

kenmerk: 2661 JL - xx Hoeksekade WO 001-01-10-15 V1.1



© 2015 Het GeluidBuro bv

Dit rapport mag worden gebruikt en verspreid door de opdrachtgever en belanghebbenden, zolang dit verband houdt met hetgeen waarvoor het onderzoek is verricht. Voor ander gebruik mag niets uit dit rapport in enigerlei vorm of op enigerlei wijze worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, noch elektronisch of mechanisch, noch middels fotokopieën of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande toestemming van Het GeluidBuro.

Alle opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd overeenkomstig De Nieuwe Regeling 2005 (DNR 2005), inclusief alle bijlagen en aanvullingen tot op heden.

Bij de onderzoeken die Het GeluidBuro verricht wordt gebruik gemaakt van informatie die door verschillende partijen wordt aangeleverd. Het is niet mogelijk al deze informatie op juistheid te controleren. Zo kunnen bestemmingen van ruimten en/of gebouwen anders blijken dan werd aangenomen of kunnen normen worden verscherpt of versoepeld. Het GeluidBuro is niet aansprakelijk voor gegevens die niet in redelijkheid op juistheid gecontroleerd hadden kunnen worden.

## Inhoud van het rapport

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Het plan en de regelgeving</b> .....	<b>6</b>
2.1	Wet geluidhinder.....	6
2.2	Bouwbesluit, maximale binnenwaarde.....	8
2.4	RMG 2012 en artikel 110g Wgh.....	9
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten</b> .....	<b>10</b>
3.1	Verkeersgegevens.....	10
3.2	Omgevingskenmerken.....	11
<b>4</b>	<b>Resultaten</b> .....	<b>14</b>
4.1	Hoeksekade buiten de bebouwde kom.....	14
4.2	30 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom.....	15
4.3	Gevolgen elders (Hoeksekade binnen de kom).....	17
<b>5</b>	<b>Samenvatting en conclusies</b> .....	<b>21</b>

### Bijlagen

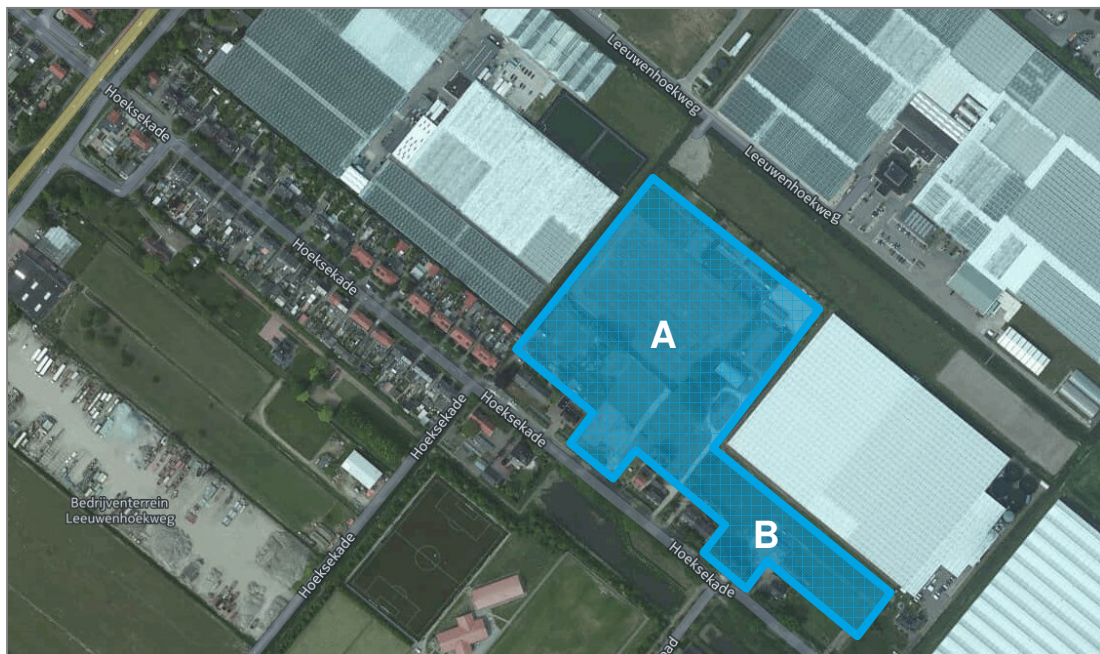
- A** Items geluidmodel
- B** Rekenresultaten geluidmodel gemiddelde werkdagen
- C** Rekenresultaten geluidmodel gemiddelde weekenddagen

## 1 Inleiding

Aan de Hoeksekade in Bergschenhoek in de gemeente Lansingerland is een woningbouwplan in ontwikkeling. Hiervoor wordt een bestemmingsplan opgesteld.

Het plan Hoeksekade-Noord is opgedeeld in twee deellocaties. Batenburg BV uit Bergschenhoek is de ontwikkelende partij voor deellocatie A. MvtHoff Stedenbouw uit Rotterdam heeft voor dit plandeel een stedenbouwkundig plan opgesteld. BOdG uit Rotterdam werkt aan een ruimtelijke onderbouwing voor het plan.

Het plangebied ligt aan de noordzijde van de Hoeksekade. In figuur 1.1 is de betreffende locatie weergegeven.



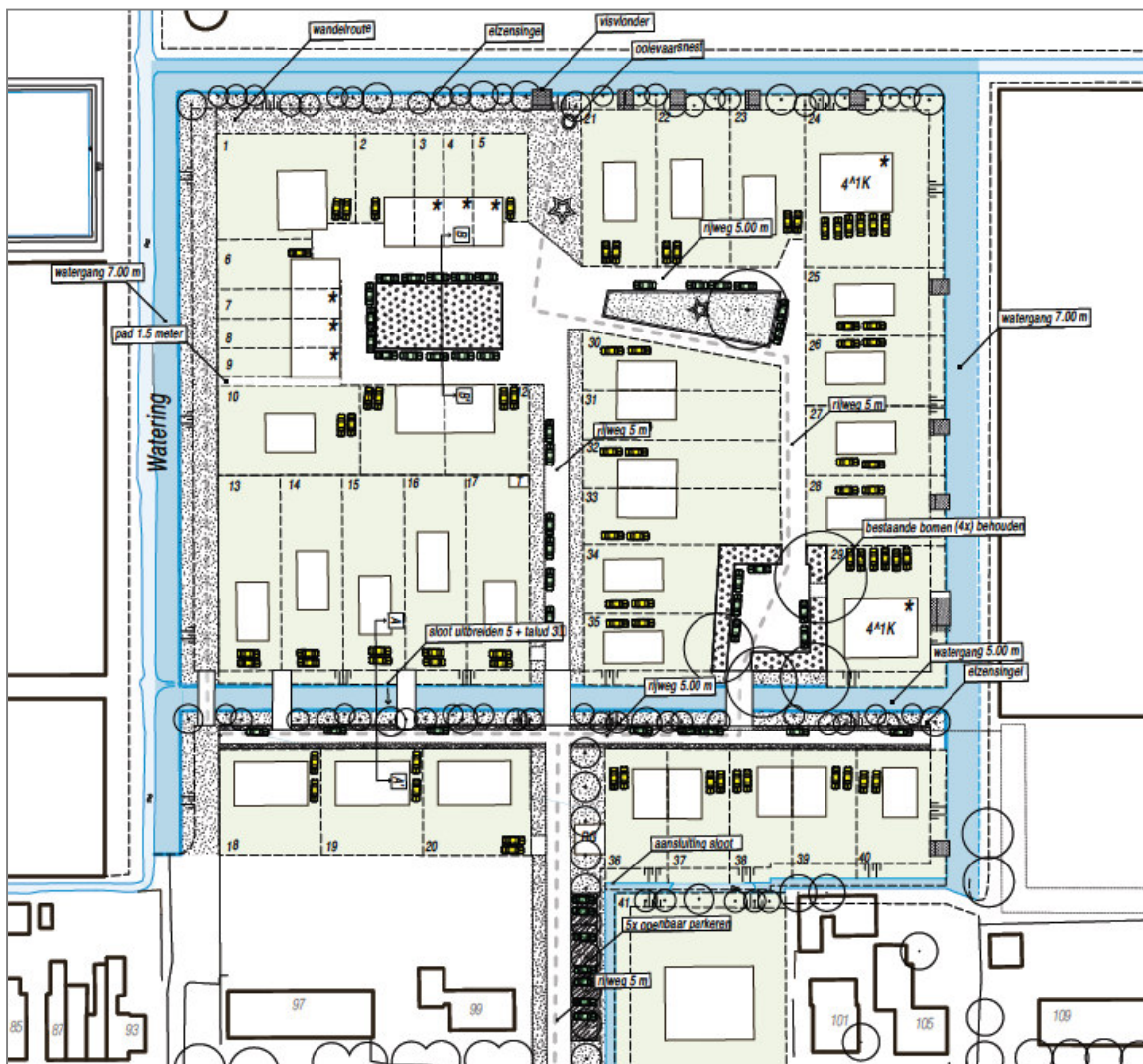
**Figuur 1.1** Ligging plangebied Hoeksekade-Noord (bron: Google Earth)

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is akoestisch onderzoek nodig naar het te verwachten wegverkeerslawaai op de nieuwe woningen en de gevolgen van het plan voor de geluidssituatie van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied. BOdG heeft aan Het GeluidBuro opdracht verleend om het benodigde akoestisch onderzoek uit te voeren. De uitgangspunten en bevindingen van het onderzoek zijn in dit rapport beschreven.

## 2 Het plan en de regelgeving

### 2.1 Wet geluidhinder

De bij het onderzoek gehanteerde verkaveling van het plan voor de nieuwbouw is ontleend aan informatie uit het stedenbouwkundige plan van 10 juni 2015. In onderstaande figuur is een voorbeeld uitwerking van de verkaveling van het plan weergegeven. Van deze verkaveling is uitgegaan bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek.



**Figuur 2.1** Voorbeeld uitwerking verkaveling (bron: stedenbouwkundig plan)

## Zonering

In artikel 74 van de Wgh is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidzone bevindt. Dit is de zone langs wegen waarbinnen onderzoek moet worden uitgevoerd, met uitzondering van wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/u

Elke weg heeft een eigen geluidzone. De toetsing van de geluidbelasting vindt plaats per bron. De breedte van de geluidzone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. In tabel 2.1 is een overzicht weergegeven van de geldende breedtes van geluidzones per type weg.

**Tabel 2.1** Overzicht breedte geluidzones per wegtype

Aantal rijstroken	Wegligging Binnen stedelijk gebied	Wegligging Buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Voor het plan Hoeksekade-Noord liggen de Hoeksekade en het Sporthoekpad in de nabije omgeving. Aan de noordzijde van het plangebied ligt ook infrastructuur, maar deze maakt onderdeel uit van het terrein van het bedrijf Monsanto en is derhalve geen openbare weg.

De Hoeksekade is een woonstraat met een wettelijke maximum snelheid van 30 km/uur. De weg ontsluit het verkeer van het naar de aanliggende woningen aan de Leeuwenhoekweg en de Julianalaan (via de tunnel onder de N209 Leeuwenakkerweg door). Aan de oostzijde van de Hoeksekade, ter hoogte van de woning met huisnummer 109, is de weg fysiek 'geknipt' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De weg loopt daarmee dood.

Het Sporthoekpad is een 30 km/uur-weg die doorloopt in de Hoeksekade buiten de bebouwde kom. Op de Hoeksekade geldt daar een snelheidsregime van 60 km/uur.

Omdat de Hoeksekade binnen de bebouwde kom en het Sporthoekpad beide 30 km/uur-wegen zijn, hebben ze volgens de Wet geluidhinder geen geluidzone. De Hoeksekade buiten de bebouwde kom heeft wel een geluidzone.

De afstand van de komgrens tot de dichtst bijzijnde nieuwe woning is ongeveer 150 meter. Daarom is het gezoneerde deel van de Hoeksekade in het onderzoek beschouwd en is de geluidbelasting ervan getoetst aan de geldende geluidnormen.

De toekomstige geluidbelasting van beide 30 km/uur-wegen is berekend en beoordeeld in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Ook zijn de gevolgen van de verwachte verkeerstoename op de Hoeksekade door het plan inzichtelijk gemaakt.

## Geluidcriteria

Met de voorgenomen bouw van nieuwe woningen is er voor de Wet geluidhinder sprake van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Voor deze situatie en het wegverkeerlawaai van een bestaande weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien uit onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden dan is een nadere beschouwing van geluidbeperkende maatregelen nodig. Bij het onderzoek naar mogelijke geluidbeperkende maatregelen moet worden uitgegaan van de volgende volgorde van prioriteit:

- bronmaatregelen, zoals wegdekmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen, zoals afstand, schermen en wallen;
- ontvangermaatregelen, zoals bijvoorbeeld het toepassen van 'dove gevels'.

Dove gevels zijn gevels zonder te openen delen. De geluidbelasting op dove gevels behoeft volgens de Wgh niet te worden getoetst aan de normen.

Wanneer het toepassen van geluidbeperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate mogelijk is of niet doelmatig is, dan is onder voorwaarden ontheffing voor een hogere grenswaarde mogelijk. De maximaal mogelijke ontheffingswaarde ten gevolge van de Hoeksekade buiten de bebouwde kom is 53 dB. Een eventueel benodigde hogere grenswaarde voor het bouwplan dient te worden vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lansingerland.

## 2.2 Bouwbesluit, maximale binnenwaarde

In alle gevallen geldt, dat de geluidbelasting binnen de woningen, bij gesloten ramen, dient te worden gereduceerd tot een bepaalde maximale binnenwaarde. In het Bouwbesluit zijn eisen gesteld aan de maximaal toegestane geluidniveaus binnen woningen. De (geluidbelaste) gevels van woningen moeten voldoende geluidisolierend werken om hieraan te kunnen voldoen.

In het Bouwbesluit is gesteld dat de karakteristieke gevelwering van nieuwe woningen minimaal 20 dB moet bedragen. Als maximale binnenwaarde voor 'verblijfsgebieden' in woningen geldt 33 dB. De gevelbelasting (geluidbelasting buiten op de gevel) en de karakteristieke gevelwering (geluidisolatie van de gevel) bepalen samen de binnenwaarde. Voor de bepaling van de binnenwaarde moet de gevelbelasting dus altijd bekend zijn. Bovenstaande geldt ook voor zogenaamde 'dove gevels'.

Bij de bepaling van de benodigde geluidwering van gevels dient voor het wegverkeerslawaai uit te worden gegaan van de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is de geluidbelasting ten gevolge van alle aanwezige wegen samen. Op deze waarde wordt de correctie volgens artikel 110g van de Wgh en artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012) niet toegepast.



## 2.4 RMG 2012 en artikel 110g Wgh

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat er voor toetsing aan de normen een correctie op de berekende geluidbelasting mag worden toegepast voor het in de toekomst stiller worden van het wagenpark. De hoogte van de correctie is vastgelegd in artikel 3.4 van het RMG2012.

Op 20 mei 2014 is het RMG2012 gewijzigd (Staatscourant jaargang 2014, nr. 10330). De belangrijkste wijziging betreft de aanpassing van artikel 3.4 waarbij er een tijdelijke verruiming van de aftrek bij geluidberekeningen voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/u of meer is ingevoerd. Voor deze wegen wijzigt de aftrek op basis van artikel 110g Wgh in:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is.
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

Bovengenoemde situatie is niet van toepassing bij dit onderzoek.

### 3 Uitgangspunten

Voor het uitvoeren van de benodigde geluidberekeningen is van de onderzoekslocatie en omgeving een geluidmodel opgesteld. Met dit geluidmodel zijn de geluidberekeningen uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode 2 uit het RMG2012. Het onderzoek is uitgevoerd voor het planjaar 2025. Dit is een periode van circa 10 jaar na het vaststellen van het bestemmingsplan.

Bij het onderzoek zijn twee situaties beschouwd:

- de situatie tijdens (gemiddelde) werkdagen, waarbij de Hoeksekade aan de oostzijde fysiek is 'geknipt' en er geen doorgaand verkeer mogelijk is.
- de situatie tijdens (gemiddelde) weekenddagen, waarbij de knip in de Hoeksekade is opgesteld.

Op de bij het onderzoek berekende geluidbelastingen is, voor toetsing aan de normen van de Wgh, een correctie toegepast volgens artikel 110g van de Wgh en artikel 3.4 van het RMG2012. Voor de geluidbelasting van de Hoeksekade is deze correctie -5 dB.

De bij het onderzoek gehanteerde uitgangspunten zijn hierna beschreven. In bijlage A van dit rapport is een overzicht gegeven van de uitgangspunten als uitvoer van het geluidmodel.

#### 3.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de in het onderzoek betrokken wegen zijn ontleend aan het door BuroDB opgestelde verkeerskundige onderzoek voor het plan Hoeksekade-Noord. Dit onderzoek is beschreven in het rapport 'Hoeksekade-Noord Lansingerland' met kenmerk RPT15180903-03 d.d. 30 september 2015'.

In de tabel van figuur 3.1 zijn de bij het akoestisch onderzoek gehanteerde verkeersgegevens voor de gemiddelde werkdagen weergegeven.

Gegeven	Wegvak 1	Wegvak 2	Wegvak 3	Wegvak 4	Wegvak 5	Wegvak 6
Naam	Hoeksekade	Hoeksekade	Hoeksekade	Hoeksekade	Sporthoekpad	Hoeksekade
Locatie	Woning nr. 11	Woning nr. 43	Woning nr. 87	Woning nr. 99	Sportpark	Buiten de kom
Wegdek	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Asfalt (DAB)
Intensiteit	1.064 mvt/etm.	714 mvt/etm.	570 mvt/etm.	399 mvt/etm.	3.546 mvt/etm.	2.842 mvt/etm.
Snelheid	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	60 km/u
Dag%	76%	76%	76%	76%	83%	86%
Avond%	18%	18%	18%	18%	12%	10%
Nacht%	6%	6%	6%	6%	5%	4%
% licht	94%	92%	90%	86%	92%	95%
% middel	5%	7%	9%	13%	7%	4%
% zwaar	1%	1%	1%	1%	1%	1%

**Figuur 3.1** Tabel verkeersgegevens planjaar 2025, gemiddelde werkdagen (bron: BuroDB)

In de tabel van figuur 3.2 zijn de bij het akoestisch onderzoek gehanteerde verkeersgegevens voor de gemiddelde weekenddagen weergegeven.

Gegeven	Wegvak 1	Wegvak 2	Wegvak 3	Wegvak 4	Wegvak 5	Wegvak 6
Naam	Hoeksekade	Hoeksekade	Hoeksekade	Hoeksekade	Sporthoekpad	Hoeksekade
Locatie	Woning nr. 11	Woning nr. 43	Woning nr. 87	Woning nr. 99	Sportpark	Buiten de kom
Wegdek	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Klinkers (keper)	Asfalt (DAB)
Intensiteit	2.264 mvt/etm.	2.264 mvt/etm.	2.264 mvt/etm.	2.264 mvt/etm.	1.368 mvt/etm.	2.366 mvt/etm.
Snelheid	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	60 km/u
Dag%	76%	76%	76%	76%	83%	86%
Avond%	18%	18%	18%	18%	12%	10%
Nacht%	6%	6%	6%	6%	5%	4%
% licht	94%	94%	94%	94%	92%	95%
% middel	6%	6%	6%	6%	8%	5%
% zwaar	0%	0%	0%	0%	0%	0%

**Figuur 3.2** Tabel verkeersgegevens planjaar 2025, gemiddelde weekenddagen (bron: BuroDB)

## 3.2 Omgevingskenmerken

De bij het onderzoek gehanteerde omgevingskenmerken zijn ontleend aan het stedenbouwkundige plan, informatie op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en het BAG. De verschillende onderdelen zijn hierna beschreven.

### Hoogteligging

De planlocatie en de omliggende wegen liggen op hetzelfde maaiveldniveau. Er zijn in de omgeving geen hoogteverschillen in het landschap aanwezig die relevant zijn voor het onderzoek.

### Gebouwhoogte

De nieuwbouw van het plan bestaat uit drie bouwlagen. Bij de geluidberekeningen is uitgegaan van een bouwhoogte van circa 9 meter.

### Wegdekverharding

Het per wegvak aanwezige type wegdekverharding is weergegeven in de tabel van figuur 3.1. Bij het onderzoek is voor de Hoeksekade buiten de bebouwde kom uitgegaan van een wegdek bestaande uit een normale asfaltverharding (dicht asfaltbeton). Dit wegdektype is bij akoestisch onderzoek het referentiewegdek. Op alle overige wegen is uitgegaan van een klinkerverharding bestraat in een keperverband. Dit wegdek heeft een circa 2 dB hogere geluidemissie dan het referentiewegdek.

### Kruispunt/Rotonde

Binnen het onderzoeksgebied zijn er geen met verkeerslichten geregelde kruispunten aanwezig. Ook zijn er geen (mini)rotondes aanwezig. Er is dan ook geen toeslag berekend voor het optrekken en afremmen van het verkeer bij dergelijke punten.

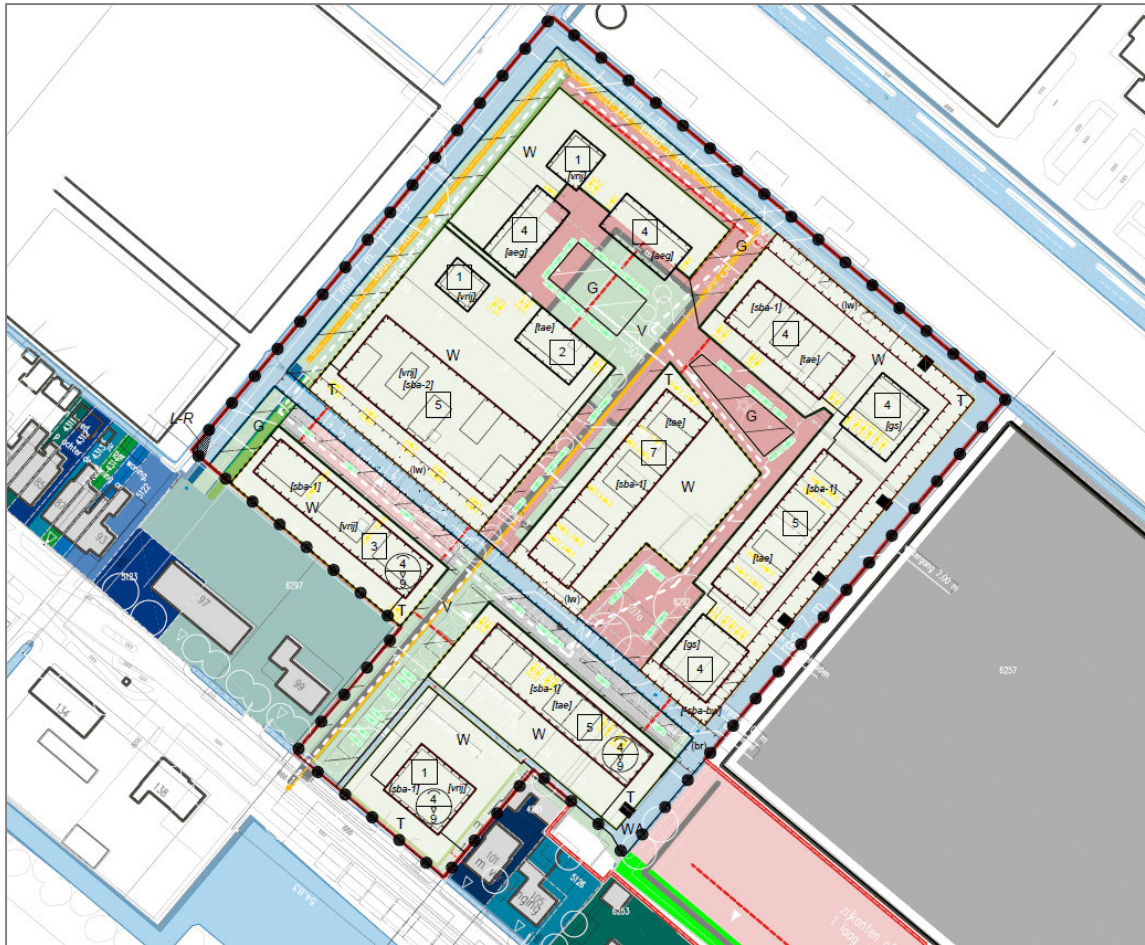
### Afscherming, reflectie en overdrachtsdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige gebouwen/woningen hebben een geluidreflecterende werking. Wegen en water (als bodemgebieden) hebben ook een geluidreflecterende werking. Voor de overige oppervlakten, zoals bos, grasland en tuinen, is

uitgegaan van een geluidabsorberende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het RMG2012 aangegeven wijze doorgerekend.

### Verkaveling

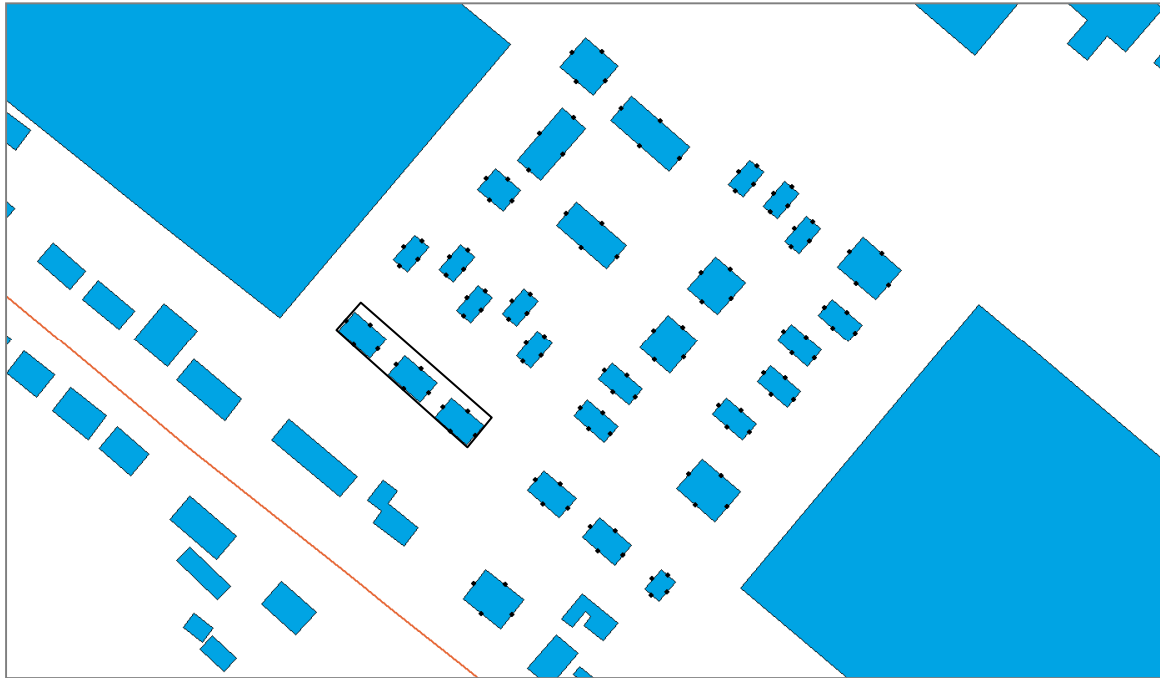
In figuur 3.3 is de verkaveling van de woningen in het plan weergegeven. Dit zijn de panden c.q. bouwvlakken die in het akoestisch onderzoek zijn beschouwd.



**Figuur 3.3** Verkaveling nieuwe woningen plan Hoeksekade-Noord (bron: BODG, 28-09-2015)

### Waarneempunten

Op alle zijden van de nieuwe woningen zijn waarneempunten geplaatst. Per waarneempunt is de geluidbelasting berekend op een waarneemhoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter boven maaiveldniveau. Deze hoogtes zijn representatief voor respectievelijk de begane grond, eerste en tweede verdieping van de woningen. In figuur 3.4 is de situering van de gehanteerde waarneempunten weergegeven.



**Figuur 3.4** Situering waarneempunten plan Hoeksekade-Noord

Bij de geprojecteerde woningen aan de zuidwestzijde van het plan is er rekening mee gehouden dat deze woningen in de verkaveling nog enkele meters kunnen verschuiven in de richting van de Hoeksekade. Uitgegaan is van de kortst mogelijke afstand volgens de verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan.

## 4 Resultaten

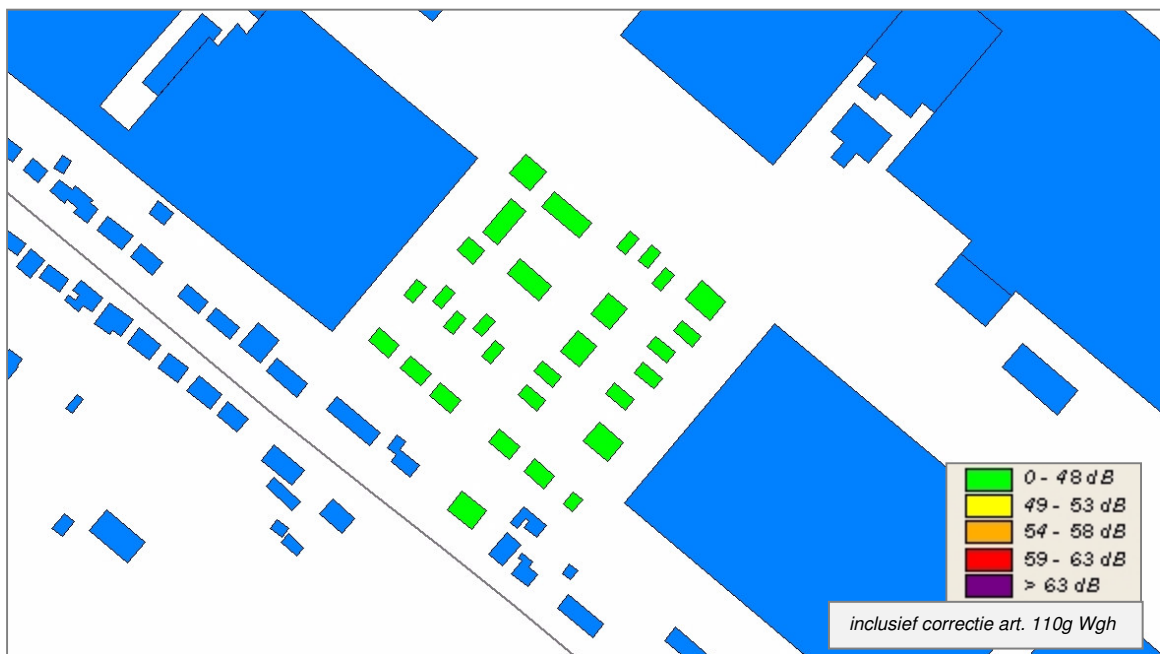
Met behulp van het opgestelde geluidmodel zijn de te verwachten geluidbelastingen op de (maatgevende) gevels van de nieuwe woningen berekend. In verband met de afwijkende verkeerssituatie op de Hoeksekade doordeweeks en in het weekend, door de wisselde openstelling van de 'fysieke knip', zijn de geluidbelastingen bepaald voor zowel een gemiddelde werkdag en een gemiddelde weekenddag.

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het geluidonderzoek beschreven. In bijlage B van dit rapport zijn de berekeningsresultaten uit het geluidmodel opgenomen voor de werkdagen. In bijlage C zijn de resultaten voor de weekenddagen opgenomen.

### 4.1 Hoeksekade buiten de bebouwde kom

#### Gemiddelde werkdag

In figuur 4.1 zijn de resultaten van de geluidberekeningen voor de Hoeksekade buiten de bebouwde kom weergegeven, uitgaande van de verkeerssituatie gedurende een gemiddelde werkdag. Het betreft per pand van de nieuwbouw de hoogst berekende (maatgevende) geluidbelasting. De in de legenda gepresenteerde geluidklassen zijn na toepassing van -5 dB correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder.



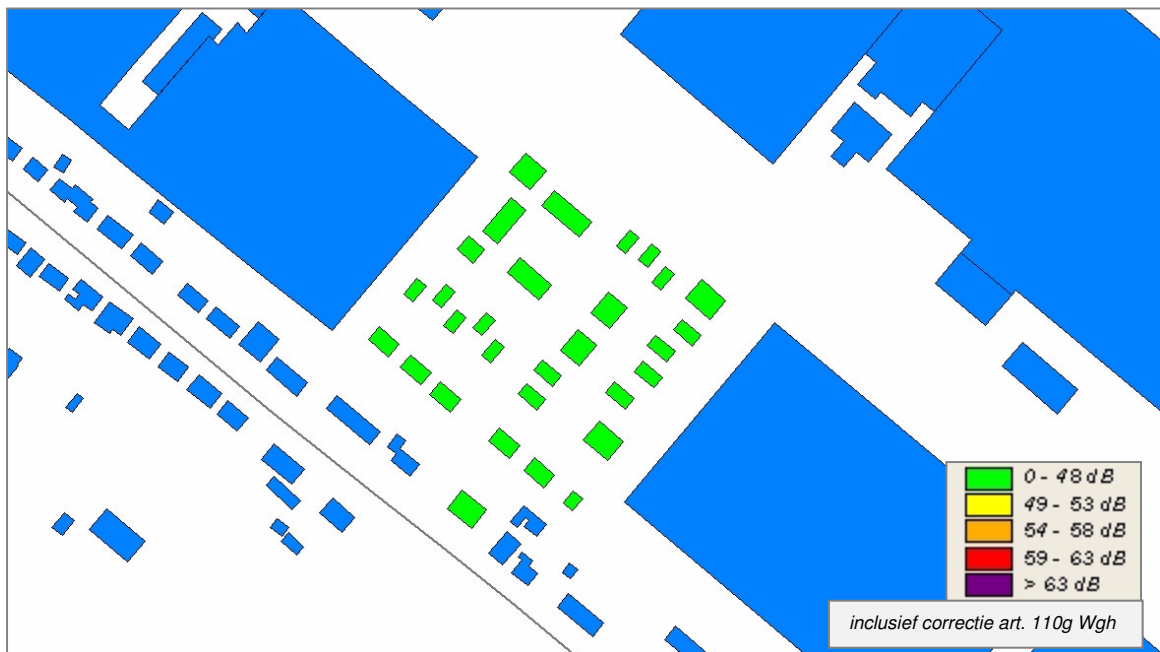
**Figuur 4.1** Geluidbelasting t.g.v. de Hoeksekade buiten de bebouwde kom, werkdag

Uit figuur 4.1 volgt dat voor alle nieuwe woningen van het nieuwbouwplan wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij geen enkele woning wordt deze norm overschreden.

De hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van de Hoeksekade buiten de bebouwde kom bedraagt 30 dB. Nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is niet nodig.

### Gemiddelde weekenddag

In figuur 4.2 zijn wederom de resultaten van de geluidberekeningen voor de Hoeksekade buiten de bebouwde kom weergegeven, nu uitgaande van de verkeerssituatie gedurende een gemiddelde weekenddag. De gepresenteerde geluidklassen zijn na toepassing van -5 dB correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder.



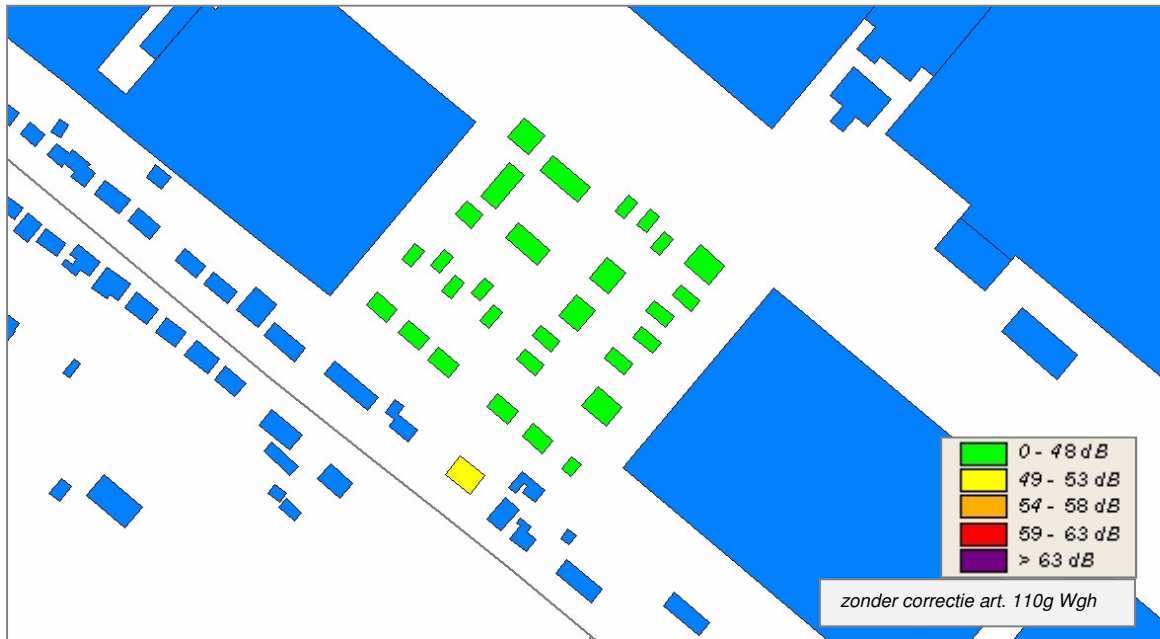
**Figuur 4.2** Geluidbelasting t.g.v. de Hoeksekade buiten de bebouwde kom, weekenddag

Uit figuur 4.2 volgt dat ook in het weekend de geluidbelasting ten gevolge van de Hoeksekade buiten de bebouwde kom bij alle nieuwe woningen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt 30 dB. Nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is niet nodig.

## 4.2 30 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom

### Gemiddelde werkdag

In figuur 4.3 zijn de resultaten van de geluidberekeningen voor het verkeer op de aanwezige 30 km/uur-wegen tijdens een gemiddelde werkdag gepresenteerd. Het betreft de wegen Sporthoekpad en de Hoeksekade. Omdat het hier 30 km/uur-wegen betreft is er op de rekenresultaten geen correctie toegepast volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder.



**Figuur 4.3** Geluidbelasting t.g.v. de 30 km/uur-wegen (binnen de bebouwde kom), werkdag

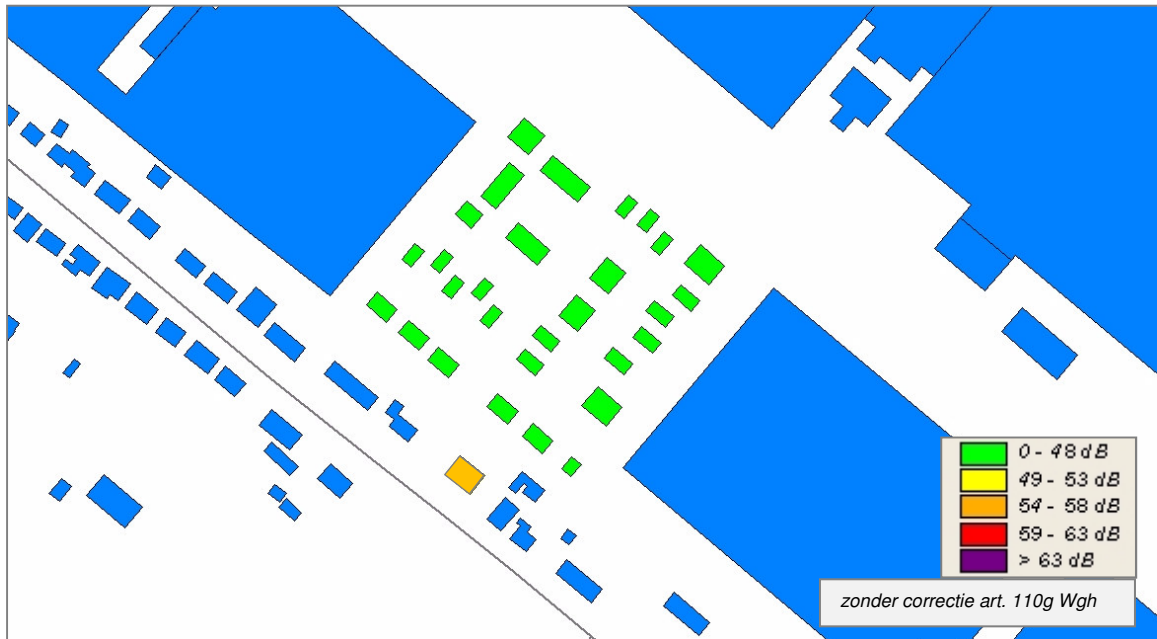
Uit figuur 4.3 volgt dat alleen voor de eerste vrijstaande woning dichtbij de Hoeksekade er sprake is van een geluidbelasting die hoger is dan 48 dB. De maximale geluidbelasting is 49 dB op de zuidwest-gevel van het pand.

Het betreft de geluidbelasting zonder toepassing van correctie(s). Bij een ongecorrigeerde geluidbelasting van maximaal 49 dB kan worden gesproken van een goede milieukwaliteit en een goed leefklimaat. Op basis van een dergelijke beperkte geluidbelasting hoeft het treffen van geluidbeperkende maatregelen aan de bron, de overdracht en/of de woning niet te worden overwogen.

### Gemiddelde weekenddag

In figuur 4.4 zijn de resultaten van de geluidberekeningen voor het verkeer op de aanwezige 30 km/uur-wegen tijdens een gemiddelde weekenddag gepresenteerd. Tijdens het weekend is het op de Hoeksekade gemiddeld gezien drukker met verkeer vanwege de openstelling van de 'fysieke knip' in de weg. Op de gepresenteerde resultaten is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast.





**Figuur 4.4** Geluidbelasting t.g.v. de 30 km/uur-wegen (binnen de bebouwde kom), weekenddag

Uit figuur 4.4 volgt dat tijdens het weekend ook alleen voor de eerste vrijstaande woning dichtbij de Hoeksekade er sprake is van een geluidbelasting die hoger is dan 48 dB. De maximale geluidbelasting in het weekend is 54 dB op de zuidwest-gevel van het pand.

Het betreft de geluidbelasting zonder toepassing van correctie(s). Bij een ongecorrigeerde geluidbelasting van maximaal 54 dB kan worden gesproken van een redelijke milieukwaliteit en leefklimaat. Het treffen van geluidbeperkende maatregelen kan worden overwogen maar is niet noodzakelijk. Met een maximale geluidbelasting van 54 dB en uitgaande van een conventionele bouwmethode, is een verhoogde eis ten aanzien van de geluidwering van de gevel(s) ook niet aan de orde.

### 4.3 Gevolgen elders (Hoeksekade binnen de kom)

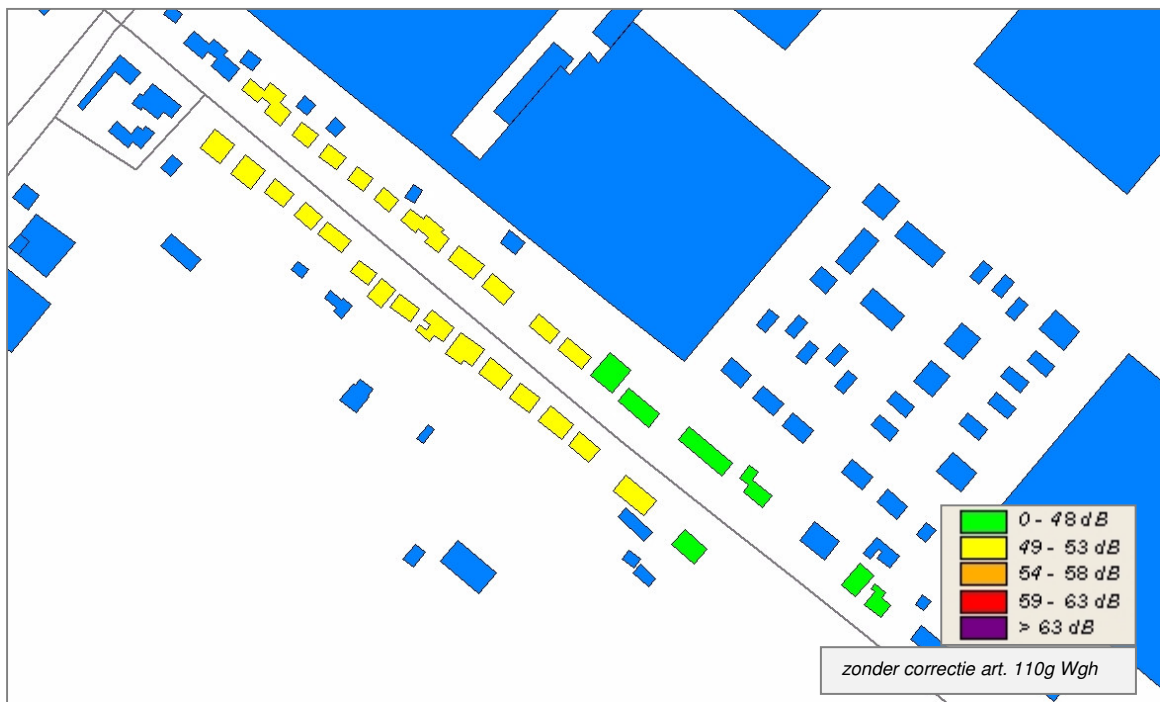
De 'gevolgen elders' van een plan zijn de geluideffecten die optreden door een toe- of afname van verkeer op wegen buiten het plangebied. Het verkeer van en naar het plangebied Hoeksekade-Noord wordt ontsloten via de bestaande Hoeksekade. De eventuele 'gevolgen elders' kunnen dan ook langs deze weg verwacht worden.

De effecten van het plan voor de geluidssituatie van de woningen langs de Hoeksekade (binnen de bebouwde kom) zijn bepaald aan de hand van de vergelijking tussen de plansituatie (toekomst na realisatie van het plan) en de autonome situatie (toekomst zonder het plan). De geluidbelasting op de aanliggende woningen is voor beide situatie berekend. Omdat de Hoeksekade een 30 km/uur-regime heeft, is er op de berekeningsresultaten geen correctie volgens artikel 110g Wgh toegepast.

### Gemiddelde werkdag

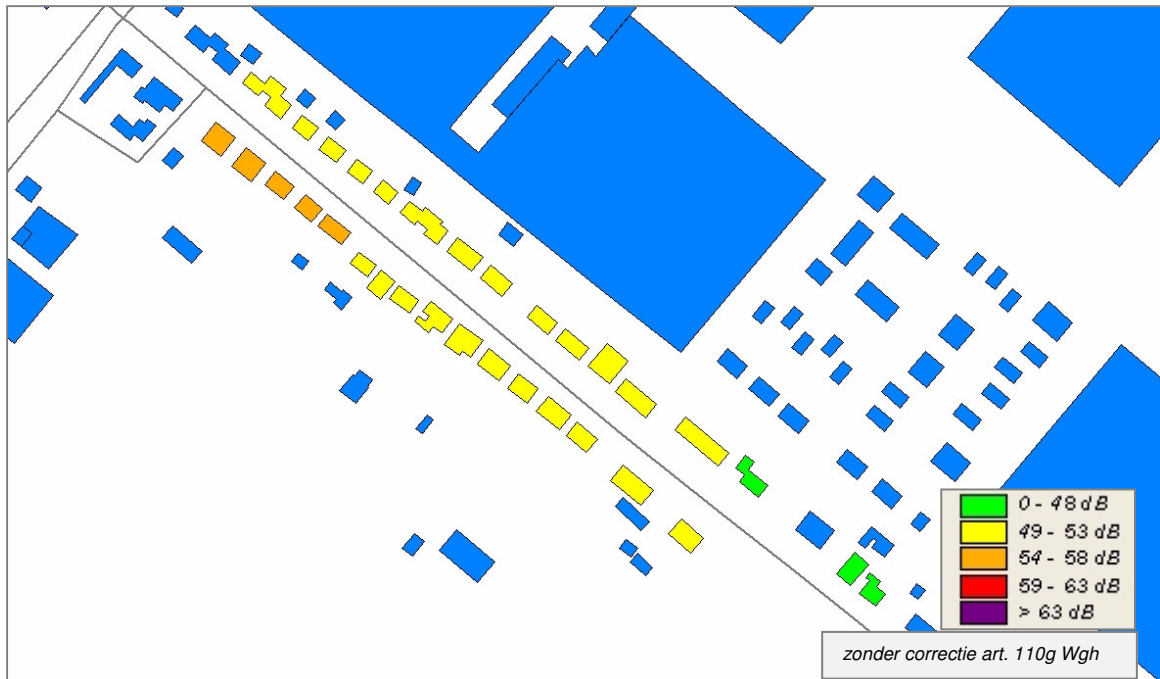
Omdat de Hoeksekade tijdens de werkdagen fysiek is afgesloten, is er op die momenten geen doorgaand verkeer mogelijk en ligt de verkeersintensiteit veel lager dan in het weekend. De realisatie van het plan Hoeksekade-noord veroorzaakt dan ook de hoogste relatieve verkeersgroei tijdens de werkdagen.

In figuur 4.5 zijn de berekeningsresultaten van de autonome situatie, gedurende een gemiddelde werkdag, weergegeven.



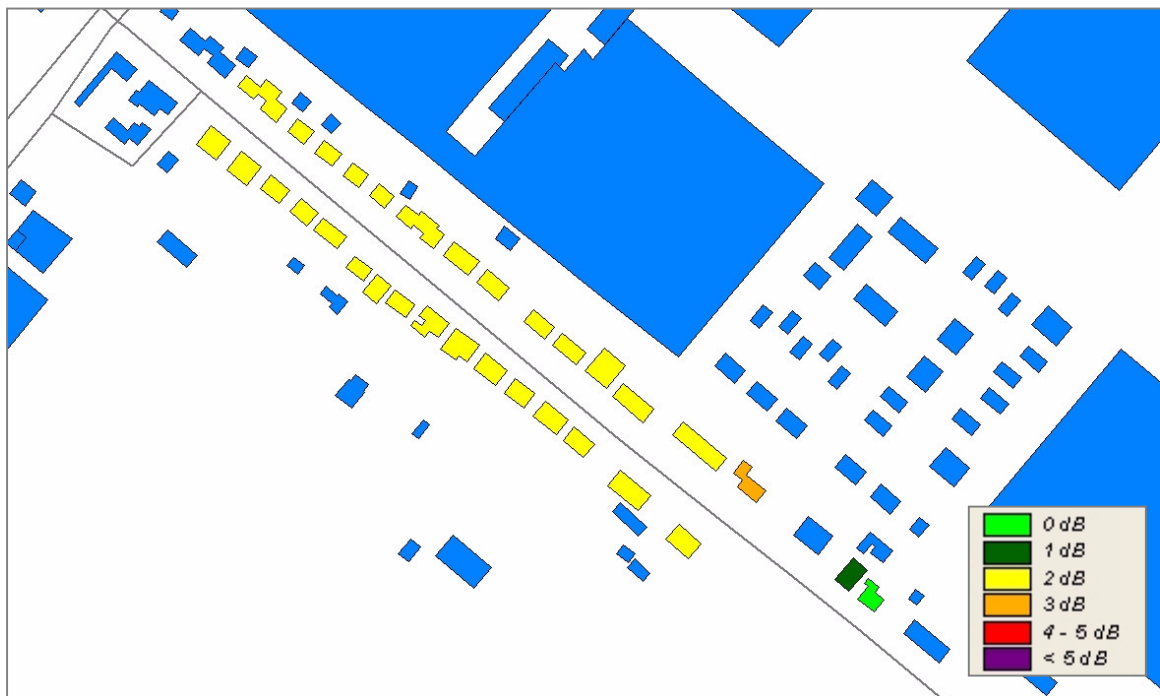
**Figuur 4.5** Geluidbelasting t.g.v. de Hoeksekade (bibeko), autonome situatie, werkdag

In figuur 4.6 zijn de resultaten van de berekeningen voor de plansituatie gedurende een gemiddelde werkdag weergegeven.



**Figuur 4.6** Geluidbelasting t.g.v. de Hoeksekade (bibeko), plansituatie, werkdag

Figuur 4.7 geeft verschil in de geluidbelasting tussen de plan- en autonome situatie weer.



**Figuur 4.7** Verschil in geluidbelasting tussen plansituatie en autonome situatie, werkdag

Uit de figuren 4.5 tot en met 4.7 volgt dat de geluidbelasting op de woningen langs de Hoeksekade (binnen de bebouwde kom) zal toenemen. De maximale geluidbelasting voor de

woningen aan de Hoeksekade in de plansituatie bedraagt (ongecorrigeerd) 54 dB bij enkele adressen aan de westzijde van de weg. Richting het oosten neemt de geluidbelasting af naar een waarde van circa 48 dB.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op werkdagen de toename van de geluidbelasting maximaal 2,6 dB is bij de woning Hoeksekade 99. De geluidtoename aan de westzijde van de Hoeksekade ligt rond de 1,6 dB. Richting het oosten loopt de geluidtoename op naar een waarde van circa 2,4 dB en bij de ingang van het plangebied dus naar maximaal 2,6 dB. Bij de woningen Hoeksekade 101 en 105 is de toename van de geluidbelasting minder dan 2 dB.

Formeel gezien is er sprake van 'gevolgen elders' bij een toename van de geluidbelasting van 2 dB (onafgerond 1,5 dB) of meer bij een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In onderhavige situatie is dit aan de orde, de geluidbelasting neemt gemiddeld met 2 dB toe. Een geluidtoename van 2 dB is voor het menselijk gehoor juist merkbaar.

Of voor deze situatie (compenserende) geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden is ter overweging aan het bevoegd gezag. Wettelijk gezien is dit niet verplicht. De Hoeksekade is een 30 km/uur-weg en daarmee voor de Wet geluidhinder niet gezoneerd. Daarnaast is het compenseren van geconstateerde 'gevolgen elders' wettelijk niet voorgeschreven.

De mogelijkheden voor eventuele geluidbeperking langs de Hoeksekade in de plansituatie zijn beperkt. Enkel het wijzigen van het wegdek is een optie. Gedacht kan worden aan het vervangen van het huidige klinkerwegdek door een stiller wegdektype zoals asfalt. Het effect op de geluidbelasting daarvan is ongeveer -2 dB. Overwogen moet worden of een asfaltverharding past bij het verblijfskarakter van de Hoeksekade. Daarnaast is het aanpassen van het wegdek van de gehele straat een relatief grote investering.

### **Gemiddelde weekenddag**

Tijdens het weekend is de Hoeksekade geopend voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer. De relatieve verkeerstoename op de Hoeksekade door het plan Hoeksekade-Noord is daardoor lager dan tijdens de werkdagen. Daarnaast is de toename meer evenredig verdeeld over de gehele weg.

De relatieve verkeerstoename door Hoeksekade-Noord tijdens gemiddelde weekenddagen, ten opzichte van de autonome situatie, is lager dan 19%. De toename van de geluidbelasting op de bestaande woningen langs de Hoeksekade is daarmee maximaal 0,75 dB. En daarmee kan worden gesteld dat gedurende de weekenddagen er geen sprake is van zogenaamde 'gevolgen elders' ten gevolge van het plan Hoeksekade-Noord.

## 5 Samenvatting en conclusies

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing voor het plan Hoeksekade-Noord in Bergschenhoek is akoestisch onderzoek wegverkeer uitgevoerd. Het onderzoek heeft betrekking op het te verwachten wegverkeerslawaai op de nieuwe woningen en de gevolgen van het plan voor de geluidssituatie van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen gemiddelde werkdagen en gemiddelde weekenddagen, omdat de verkeerssituatie op de Hoeksekade daarin verschilt als gevolg van de fysieke knip in de weg tijdens de werkdagen.

Uit het onderzoek volgt dat ten gevolge van het verkeer op de Hoeksekade buiten de bebouwde kom de geluidbelasting op de nieuwe woningen in alle gevallen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Zowel tijdens werkdagen als in het weekend is de maximale geluidbelasting ten gevolge van het 60 km/uur-deel van de Hoeksekade maximaal 35 dB. Daarmee kan het plan worden gerealiseerd zonder noodzaak voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

Ten gevolge van de 30 km/uur-wegen Sporhoekpad en Hoeksekade (binnen de bebouwde kom) is de (ongecorrigeerde) geluidbelasting maximaal 49 dB op één woning tijdens de werkdagen. In het weekend is de maximale geluidbelasting op deze woning 54 dB. Voor alle overige woningen is de te verwachten geluidbelasting 48 dB of lager, zowel op een werkdag als in het weekend. Gesteld kan worden dat hiermee sprake zal zijn van een goed leefklimaat vanuit het aspect geluid en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het treffen van geluidbeperkende maatregelen ten behoeve van de hoogst belaste woning/kavel kan worden overwogen maar is niet noodzakelijk. Met een maximale geluidbelasting van 54 dB (in het weekend) en uitgaande van een conventionele bouwmethode, valt een verhoogde eis ten aanzien van de geluidwering van de gevel(s) ook niet te verwachten.

De bestaande Hoeksekade (binnen de bebouwde kom) is voor het plangebied de ontsluitingsroute. Door de toename van het verkeer neemt de geluidbelasting op de woningen langs deze straat tijdens werkdagen toe met 1,6 tot maximaal 2,6 dB. De (ongecorrigeerde) geluidbelasting op de woningen langs de Hoeksekade in de plansituatie ligt tussen de 48 en 54 dB. Formeel gezien is er met de realisatie van het plan sprake van 'gevolgen elders'; een toename van de geluidbelasting van 2 dB (onafgerond 1,5 dB) of meer. Of er voor deze situatie (compenserende) geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden is ter overweging aan het bevoegd gezag. Wettelijk gezien is dit niet verplicht.

De relatieve verkeerstoename door Hoeksekade-Noord tijdens gemiddelde weekenddagen, ten opzichte van de autonome situatie, is lager dan 19%. De toename van de geluidbelasting op de bestaande woningen langs de Hoeksekade is daarmee in het weekend maximaal 0,75 dB. Daarmee kan worden gesteld dat gedurende de weekenddagen er geen sprake is van zogenaamde 'gevolgen elders' ten gevolge van het plan Hoeksekade-Noord.



## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)
Sporthoekpad		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	60	60	60	--	60	60	60	--
Hoeksekade		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Sporthoekpad		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--
Sporthoekpad		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--
Hoeksekade		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Hoeksekade		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Hoeksekade		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Sporthoekpad		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--

Akoestisch onderzoek wegverkeer  
Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)
	60	60	60	--	60	60	60	--	2842,00	7,17	2,50	0,50	--	--	--	--	--	95,00	95,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	1064,00	6,33	4,50	0,75	--	--	--	--	--	94,00	94,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	2842,00	7,17	2,50	0,50	--	--	--	--	--	95,00	95,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	2842,00	7,17	2,50	0,50	--	--	--	--	--	95,00	95,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	714,00	6,33	4,50	0,75	--	--	--	--	--	92,00	92,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	570,00	6,33	4,50	0,75	--	--	--	--	--	90,00	90,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	399,00	6,33	4,50	0,75	--	--	--	--	--	86,00	86,00
	30	30	30	--	30	30	30	--	3546,00	6,92	3,00	0,63	--	--	--	--	--	92,00	92,00



Akoestisch onderzoek wegverkeer  
Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)
95,00	--	4,00	4,00	4,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	193,58	67,50	13,50	--	8,15	2,84
94,00	--	5,00	5,00	5,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	63,31	45,01	7,50	--	3,37	2,39
95,00	--	4,00	4,00	4,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	193,58	67,50	13,50	--	8,15	2,84
95,00	--	4,00	4,00	4,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	193,58	67,50	13,50	--	8,15	2,84
92,00	--	7,00	7,00	7,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	41,58	29,56	4,93	--	3,16	2,25
90,00	--	9,00	9,00	9,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	32,47	23,08	3,85	--	3,25	2,31
86,00	--	13,00	13,00	13,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	21,72	15,44	2,57	--	3,28	2,33
92,00	--	7,00	7,00	7,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	--	225,75	97,87	20,55	--	17,18	7,45

Akoestisch onderzoek wegverkeer  
Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
(hoofdgroep)  
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125
0,57	--	2,04	0,71	0,14	--	77,79	86,06	91,93	97,96	104,72	101,15	94,35	84,01	73,21	81,49	
0,40	--	0,67	0,48	0,08	--	81,54	86,35	94,92	92,88	96,06	89,63	84,57	79,94	80,06	84,87	
0,57	--	2,04	0,71	0,14	--	78,68	83,00	92,18	93,59	98,82	95,99	89,42	83,36	74,11	78,43	
0,57	--	2,04	0,71	0,14	--	78,68	83,00	92,18	93,59	98,82	95,99	89,42	83,36	74,11	78,43	
0,37	--	0,45	0,32	0,05	--	80,46	85,37	94,29	91,38	94,50	88,21	83,17	79,11	78,98	83,89	
0,38	--	0,36	0,26	0,04	--	80,05	85,04	94,20	90,62	93,70	87,53	82,51	78,89	78,56	83,56	
0,39	--	0,25	0,18	0,03	--	79,44	84,54	94,01	89,48	92,47	86,52	81,52	78,54	77,96	83,06	
1,56	--	2,45	1,06	0,22	--	80,49	84,98	94,77	94,74	99,88	97,27	90,73	85,61	76,86	81,35	

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
(hoofdgroep)  
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63
	87,35	93,38	100,14	96,58	89,77	79,43	66,22	74,50	80,36	86,39	93,15	89,59	82,78	72,44	--
	93,44	91,39	94,58	88,15	83,08	78,45	72,28	77,09	85,65	83,61	86,80	80,36	75,30	70,67	--
	87,61	89,01	94,24	91,42	84,84	78,79	67,12	71,44	80,62	82,02	87,25	84,43	77,85	71,80	--
	87,61	89,01	94,24	91,42	84,84	78,79	67,12	71,44	80,62	82,02	87,25	84,43	77,85	71,80	--
	92,81	89,89	93,02	86,73	81,69	77,63	71,20	76,11	85,03	82,11	85,24	78,95	73,91	69,85	--
	92,71	89,14	92,21	86,05	81,02	77,41	70,78	75,77	84,93	81,35	84,43	78,27	73,24	69,62	--
	92,53	88,00	90,98	85,04	80,04	77,06	70,18	75,28	84,74	80,21	83,20	77,25	72,26	69,28	--
	91,14	91,11	96,25	93,64	87,10	81,98	70,08	74,57	84,36	84,33	89,47	86,86	80,32	75,20	--

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

---

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

---

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja



## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

---

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	Hoeksekade	0,00
	Sporthoekpad	0,00
	Sporthoekpad	0,00
	Hoeksekade 'knip'	0,00
	Hoeksekade	0,00
	Hoeksekade	0,00
	Hoeksekade	0,00
	Sporthoekpad	0,00
	Sporthoekpad	0,00
	Sporthoekpad	0,00







## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

---

Model: rekenmodel plangebied  
Hoeksekade-Noord - Lansingerland  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gebouw	woningen Hoeksekade-Noord	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



Akoestisch onderzoek wegverkeer  
Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[1]	1,50	14	10	3	14
_A	[1]	1,50	10	6	-1	10
_A	[1]	1,50	11	6	-1	11
_A	[1]	1,50	17	12	5	16
_A	[1]	1,50	17	12	5	16
_A	[1]	1,50	16	12	5	16
_A	[1]	1,50	14	9	2	14
_A	[1]	1,50	14	10	3	14
_A	[1]	1,50	16	12	5	16
_A	[1]	1,50	15	11	4	15
_A	[1]	1,50	13	8	1	12
_A	[1]	1,50	15	11	4	15
_A	[1]	1,50	18	14	7	18
_A	[1]	1,50	17	13	6	17
_A	[1]	1,50	13	8	1	13
_A	[1]	1,50	14	9	3	14
_A	[1]	1,50	14	10	3	14
_A	[1]	1,50	17	13	6	17
_A	[1]	1,50	11	6	-1	11
_A	[1]	1,50	6	1	-6	5
_A	[1]	1,50	12	7	0	11
_A	[1]	1,50	10	5	-2	10
_A	[1]	1,50	6	2	-5	6
_A	[1]	1,50	26	22	15	26
_A	[1]	1,50	23	18	11	23
_A	[1]	1,50	20	15	8	19
_A	[1]	1,50	17	12	5	16
_A	[1]	1,50	14	9	2	13
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	22	18	11	22
_A	[2]	1,50	16	12	5	16
_A	[2]	1,50	16	11	4	16
_A	[2]	1,50	14	9	2	13
_A	[2]	1,50	14	10	3	14
_A	[2]	1,50	12	8	1	12
_A	[2]	1,50	17	13	6	17
_A	[2]	1,50	6	2	-5	6
_A	[2]	1,50	16	11	4	16
_A	[2]	1,50	15	10	3	15
_A	[2]	1,50	10	5	-2	10
_A	[2]	1,50	8	4	-3	8
_A	[2]	1,50	8	3	-4	7
_A	[2]	1,50	4	-1	-8	4
_A	[2]	1,50	18	13	6	17
_A	[2]	1,50	10	6	-1	10
_A	[2]	1,50	11	6	-1	10
_A	[2]	1,50	10	5	-2	9
_A	[2]	1,50	8	3	-4	8
_A	[2]	1,50	20	15	8	19
_A	[2]	1,50	13	9	2	13
_A	[2]	1,50	14	9	2	13
_A	[2]	1,50	12	7	0	12
_A	[2]	1,50	12	8	1	12
_A	[2]	1,50	29	24	17	28
_A	[2]	1,50	24	19	12	24
_A	[2]	1,50	12	7	0	11
_A	[2]	1,50	23	19	12	23
_A	[2]	1,50	11	6	-1	10
_A	[2]	1,50	11	7	0	11
_A	[2]	1,50	18	14	7	18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeer  
Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[3]	1,50	13	9	2	13
_A	[3]	1,50	16	11	4	15
_A	[3]	1,50	13	9	2	13
_A	[3]	1,50	9	4	-3	9
_A	[3]	1,50	15	11	4	15
_A	[3]	1,50	15	10	3	15
_A	[3]	1,50	16	12	5	16
_A	[3]	1,50	16	11	4	15
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	13	8	1	12
_A	[3]	1,50	13	9	2	13
_A	[3]	1,50	13	9	2	13
_A	[3]	1,50	17	13	6	17
_A	[3]	1,50	23	18	11	23
_A	[3]	1,50	15	10	3	15
_A	[3]	1,50	15	10	3	14
_A	[3]	1,50	14	10	3	14
_A	[3]	1,50	23	19	12	23
_A	[3]	1,50	25	20	13	24
_A	[3]	1,50	24	19	12	23
_A	[3]	1,50	13	8	1	13
_A	[3]	1,50	13	8	1	12
_A	[3]	1,50	24	19	12	23
_A	[3]	1,50	27	23	16	27
_A	[3]	1,50	26	21	14	25
_A	[3]	1,50	27	23	16	27
_A	[3]	1,50	24	19	12	23
_A	[3]	1,50	23	18	11	23
_A	[3]	1,50	22	18	11	22
_A	[3]	1,50	11	7	0	11
_A	[4]	1,50	11	6	-1	10
_A	[4]	1,50	12	8	1	12
_A	[4]	1,50	11	6	-1	10
_A	[4]	1,50	16	11	4	16
_A	[4]	1,50	12	8	1	12
_A	[4]	1,50	11	7	0	11
_A	[4]	1,50	17	12	5	17
_A	[4]	1,50	13	8	1	12
_A	[4]	1,50	16	11	4	16
_A	[4]	1,50	17	13	6	17
_A	[4]	1,50	15	10	3	14
_A	[4]	1,50	16	12	5	16
_A	[4]	1,50	18	14	7	18
_A	[4]	1,50	7	3	-4	7
_A	[4]	1,50	15	11	4	15
_A	[4]	1,50	20	16	9	20
_A	[4]	1,50	21	16	9	20
_A	[4]	1,50	25	21	14	25
_A	[4]	1,50	20	16	9	20
_A	[4]	1,50	17	13	6	17
_A	[4]	1,50	12	7	0	11
_A	[4]	1,50	9	4	-3	9
_A	[4]	1,50	12	7	0	12
_A	[4]	1,50	24	20	13	24
_A	[4]	1,50	21	17	10	21
_A	[4]	1,50	15	11	4	15
_A	[4]	1,50	10	5	-2	10
_A	[4]	1,50	10	5	-2	9
_A	[4]	1,50	13	8	1	12
_A	[4]	1,50	23	19	12	23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[1]	4,50	20	15	8	19
_B	[1]	4,50	14	10	3	14
_B	[1]	4,50	15	10	3	15
_B	[1]	4,50	20	15	8	19
_B	[1]	4,50	20	16	9	20
_B	[1]	4,50	20	15	8	20
_B	[1]	4,50	18	14	7	18
_B	[1]	4,50	20	15	8	19
_B	[1]	4,50	20	16	9	20
_B	[1]	4,50	20	16	9	20
_B	[1]	4,50	17	13	6	17
_B	[1]	4,50	20	15	8	20
_B	[1]	4,50	21	16	9	21
_B	[1]	4,50	20	15	8	19
_B	[1]	4,50	17	13	6	17
_B	[1]	4,50	20	15	8	20
_B	[1]	4,50	19	15	8	19
_B	[1]	4,50	21	17	10	21
_B	[1]	4,50	15	10	3	14
_B	[1]	4,50	10	6	-1	10
_B	[1]	4,50	16	11	4	15
_B	[1]	4,50	14	9	2	14
_B	[1]	4,50	11	7	0	11
_B	[1]	4,50	27	23	16	27
_B	[1]	4,50	25	20	13	24
_B	[1]	4,50	23	18	11	22
_B	[1]	4,50	19	14	7	18
_B	[1]	4,50	16	11	4	16
_B	[1]	4,50	16	11	4	15
_B	[1]	4,50	24	19	12	23
_B	[2]	4,50	22	17	10	22
_B	[2]	4,50	19	14	7	19
_B	[2]	4,50	20	16	9	20
_B	[2]	4,50	18	14	7	18
_B	[2]	4,50	16	11	4	15
_B	[2]	4,50	21	16	9	20
_B	[2]	4,50	12	7	0	11
_B	[2]	4,50	19	14	7	18
_B	[2]	4,50	20	15	8	20
_B	[2]	4,50	13	9	2	13
_B	[2]	4,50	12	8	1	12
_B	[2]	4,50	12	7	0	11
_B	[2]	4,50	9	4	-3	8
_B	[2]	4,50	22	18	11	22
_B	[2]	4,50	15	10	3	15
_B	[2]	4,50	15	10	3	15
_B	[2]	4,50	13	9	2	13
_B	[2]	4,50	11	7	0	11
_B	[2]	4,50	22	17	10	21
_B	[2]	4,50	17	12	5	16
_B	[2]	4,50	18	13	6	18
_B	[2]	4,50	16	11	4	16
_B	[2]	4,50	16	11	4	16
_B	[2]	4,50	30	25	18	30
_B	[2]	4,50	25	21	14	25
_B	[2]	4,50	16	12	5	16
_B	[2]	4,50	25	21	14	25
_B	[2]	4,50	15	10	3	14
_B	[2]	4,50	15	11	4	15
_B	[2]	4,50	23	19	12	23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[3]	4,50	19	14	7	19
_B	[3]	4,50	21	16	9	20
_B	[3]	4,50	17	12	5	17
_B	[3]	4,50	13	9	2	13
_B	[3]	4,50	20	15	8	19
_B	[3]	4,50	19	14	7	19
_B	[3]	4,50	19	15	8	19
_B	[3]	4,50	21	17	10	21
_B	[3]	4,50	17	12	5	16
_B	[3]	4,50	17	12	5	17
_B	[3]	4,50	18	13	6	17
_B	[3]	4,50	17	13	6	17
_B	[3]	4,50	20	15	8	19
_B	[3]	4,50	24	20	13	24
_B	[3]	4,50	19	14	7	19
_B	[3]	4,50	19	14	7	18
_B	[3]	4,50	18	14	7	18
_B	[3]	4,50	25	20	13	24
_B	[3]	4,50	27	22	15	26
_B	[3]	4,50	26	21	14	26
_B	[3]	4,50	17	13	6	17
_B	[3]	4,50	17	12	5	16
_B	[3]	4,50	25	21	14	25
_B	[3]	4,50	29	24	17	28
_B	[3]	4,50	27	22	15	27
_B	[3]	4,50	29	25	18	29
_B	[3]	4,50	27	23	16	27
_B	[3]	4,50	27	22	15	26
_B	[3]	4,50	26	22	15	26
_B	[3]	4,50	16	12	5	16
_B	[4]	4,50	15	10	3	14
_B	[4]	4,50	16	12	5	16
_B	[4]	4,50	16	11	4	15
_B	[4]	4,50	19	15	8	19
_B	[4]	4,50	17	12	5	16
_B	[4]	4,50	15	11	4	15
_B	[4]	4,50	20	15	8	19
_B	[4]	4,50	17	12	5	16
_B	[4]	4,50	20	15	8	19
_B	[4]	4,50	22	17	10	21
_B	[4]	4,50	19	14	7	19
_B	[4]	4,50	21	16	9	20
_B	[4]	4,50	24	19	12	23
_B	[4]	4,50	11	6	-1	11
_B	[4]	4,50	20	16	9	20
_B	[4]	4,50	24	19	12	23
_B	[4]	4,50	23	19	12	23
_B	[4]	4,50	27	23	16	27
_B	[4]	4,50	22	17	10	21
_B	[4]	4,50	20	15	8	19
_B	[4]	4,50	16	12	5	16
_B	[4]	4,50	14	9	2	13
_B	[4]	4,50	16	11	4	15
_B	[4]	4,50	26	21	14	25
_B	[4]	4,50	23	18	11	22
_B	[4]	4,50	20	15	8	20
_B	[4]	4,50	14	10	3	14
_B	[4]	4,50	14	10	3	14
_B	[4]	4,50	16	12	5	16
_B	[4]	4,50	25	20	13	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[1]	7,50	26	22	15	26
_C	[1]	7,50	20	16	9	20
_C	[1]	7,50	22	18	11	22
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	21	16	9	21
_C	[1]	7,50	21	16	9	21
_C	[1]	7,50	26	21	14	25
_C	[1]	7,50	21	17	10	21
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	25	20	13	25
_C	[1]	7,50	26	22	15	26
_C	[1]	7,50	26	21	14	26
_C	[1]	7,50	27	22	15	26
_C	[1]	7,50	26	21	14	25
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	24	19	12	23
_C	[1]	7,50	28	23	16	27
_C	[1]	7,50	23	18	11	22
_C	[1]	7,50	20	16	9	20
_C	[1]	7,50	18	13	6	17
_C	[1]	7,50	22	18	11	22
_C	[1]	7,50	19	15	8	19
_C	[1]	7,50	19	14	7	18
_C	[1]	7,50	28	24	17	28
_C	[1]	7,50	26	21	14	26
_C	[1]	7,50	24	19	12	24
_C	[1]	7,50	23	18	11	22
_C	[1]	7,50	21	17	10	21
_C	[1]	7,50	20	15	8	19
_C	[1]	7,50	29	24	17	29
_C	[2]	7,50	27	23	16	27
_C	[2]	7,50	26	22	15	26
_C	[2]	7,50	25	21	14	25
_C	[2]	7,50	26	21	14	26
_C	[2]	7,50	21	17	10	21
_C	[2]	7,50	24	19	12	23
_C	[2]	7,50	19	14	7	18
_C	[2]	7,50	25	20	13	25
_C	[2]	7,50	27	22	15	26
_C	[2]	7,50	21	16	9	20
_C	[2]	7,50	19	15	8	19
_C	[2]	7,50	20	15	8	20
_C	[2]	7,50	18	13	6	18
_C	[2]	7,50	28	23	16	27
_C	[2]	7,50	22	17	10	22
_C	[2]	7,50	21	16	9	21
_C	[2]	7,50	21	16	9	20
_C	[2]	7,50	18	14	7	18
_C	[2]	7,50	27	22	15	26
_C	[2]	7,50	24	19	12	23
_C	[2]	7,50	26	22	15	26
_C	[2]	7,50	23	18	11	23
_C	[2]	7,50	24	19	12	23
_C	[2]	7,50	31	27	20	31
_C	[2]	7,50	28	24	17	28
_C	[2]	7,50	26	21	14	25
_C	[2]	7,50	29	24	17	28
_C	[2]	7,50	23	19	12	23
_C	[2]	7,50	23	19	12	23
_C	[2]	7,50	23	19	12	23
_C	[2]	7,50	33	29	22	33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[3]	7,50	24	20	13	24
_C	[3]	7,50	28	24	17	28
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	22	17	10	22
_C	[3]	7,50	27	22	16	27
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	20	15	8	20
_C	[3]	7,50	27	22	15	27
_C	[3]	7,50	25	20	13	24
_C	[3]	7,50	25	20	13	25
_C	[3]	7,50	26	21	14	25
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	28	23	16	27
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	27	23	16	27
_C	[3]	7,50	28	24	17	28
_C	[3]	7,50	28	23	16	28
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	27	23	16	27
_C	[3]	7,50	31	26	19	30
_C	[3]	7,50	29	25	18	29
_C	[3]	7,50	31	26	19	31
_C	[3]	7,50	29	24	17	28
_C	[3]	7,50	30	25	18	29
_C	[3]	7,50	28	23	16	28
_C	[3]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	20	16	9	20
_C	[4]	7,50	25	20	13	24
_C	[4]	7,50	24	19	12	23
_C	[4]	7,50	20	16	9	20
_C	[4]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	22	18	11	22
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	24	19	12	23
_C	[4]	7,50	21	17	10	21
_C	[4]	7,50	28	24	17	28
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	28	24	17	28
_C	[4]	7,50	30	26	19	30
_C	[4]	7,50	19	14	7	18
_C	[4]	7,50	28	24	17	28
_C	[4]	7,50	29	24	17	29
_C	[4]	7,50	30	25	18	29
_C	[4]	7,50	29	24	17	28
_C	[4]	7,50	26	21	14	26
_C	[4]	7,50	25	20	13	24
_C	[4]	7,50	25	20	13	25
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	29	24	17	28
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	28	23	16	27
_C	[4]	7,50	24	19	12	24
_C	[4]	7,50	24	19	12	23
_C	[4]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	29	24	17	28
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	28	23	16	27
_C	[4]	7,50	24	19	12	24
_C	[4]	7,50	24	19	12	23
_C	[4]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	29	24	17	28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[1]	1,50	22	20	12	23
_A	[1]	1,50	16	14	6	17
_A	[1]	1,50	17	14	7	17
_A	[1]	1,50	22	19	12	22
_A	[1]	1,50	15	12	5	15
_A	[1]	1,50	15	12	5	15
_A	[1]	1,50	22	20	12	23
_A	[1]	1,50	17	14	6	17
_A	[1]	1,50	21	17	10	21
_A	[1]	1,50	21	18	11	22
_A	[1]	1,50	22	19	11	22
_A	[1]	1,50	22	19	12	22
_A	[1]	1,50	25	21	14	25
_A	[1]	1,50	32	28	21	32
_A	[1]	1,50	24	21	14	24
_A	[1]	1,50	22	20	12	23
_A	[1]	1,50	27	25	17	27
_A	[1]	1,50	28	26	19	29
_A	[1]	1,50	18	15	8	18
_A	[1]	1,50	18	15	8	18
_A	[1]	1,50	21	18	11	21
_A	[1]	1,50	18	15	8	19
_A	[1]	1,50	17	14	7	17
_A	[1]	1,50	22	20	12	22
_A	[1]	1,50	24	20	13	24
_A	[1]	1,50	26	23	16	26
_A	[1]	1,50	22	20	12	22
_A	[1]	1,50	18	16	8	19
_A	[1]	1,50	19	16	9	19
_A	[1]	1,50	47	45	37	48
_A	[2]	1,50	24	22	14	24
_A	[2]	1,50	26	23	16	26
_A	[2]	1,50	20	18	11	21
_A	[2]	1,50	22	20	12	22
_A	[2]	1,50	19	16	9	20
_A	[2]	1,50	19	16	9	20
_A	[2]	1,50	21	20	12	22
_A	[2]	1,50	21	18	10	21
_A	[2]	1,50	20	18	10	21
_A	[2]	1,50	16	13	6	16
_A	[2]	1,50	17	14	7	17
_A	[2]	1,50	17	15	7	17
_A	[2]	1,50	18	16	8	19
_A	[2]	1,50	31	27	20	31
_A	[2]	1,50	17	13	6	17
_A	[2]	1,50	21	17	10	21
_A	[2]	1,50	23	19	12	23
_A	[2]	1,50	19	17	9	20
_A	[2]	1,50	28	26	18	29
_A	[2]	1,50	23	21	14	24
_A	[2]	1,50	26	23	16	26
_A	[2]	1,50	21	19	12	22
_A	[2]	1,50	24	22	14	24
_A	[2]	1,50	35	31	24	35
_A	[2]	1,50	32	28	21	32
_A	[2]	1,50	32	29	22	32
_A	[2]	1,50	33	30	23	33
_A	[2]	1,50	32	30	23	33
_A	[2]	1,50	29	27	19	30
_A	[2]	1,50	41	40	32	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[3]	1,50	23	21	14	24
_A	[3]	1,50	23	21	13	24
_A	[3]	1,50	21	19	12	22
_A	[3]	1,50	18	16	9	19
_A	[3]	1,50	23	20	13	23
_A	[3]	1,50	23	21	13	24
_A	[3]	1,50	14	11	4	14
_A	[3]	1,50	22	20	12	23
_A	[3]	1,50	21	18	11	21
_A	[3]	1,50	20	17	10	21
_A	[3]	1,50	24	20	13	24
_A	[3]	1,50	26	22	16	26
_A	[3]	1,50	26	22	15	26
_A	[3]	1,50	24	22	15	25
_A	[3]	1,50	22	20	12	23
_A	[3]	1,50	25	22	14	25
_A	[3]	1,50	30	26	19	30
_A	[3]	1,50	30	27	20	30
_A	[3]	1,50	29	27	20	30
_A	[3]	1,50	27	25	18	28
_A	[3]	1,50	28	26	18	29
_A	[3]	1,50	26	24	16	26
_A	[3]	1,50	28	27	19	29
_A	[3]	1,50	35	31	24	35
_A	[3]	1,50	35	32	25	35
_A	[3]	1,50	34	32	24	35
_A	[3]	1,50	34	32	24	35
_A	[3]	1,50	34	32	24	34
_A	[3]	1,50	33	31	24	34
_A	[3]	1,50	26	24	17	27
_A	[4]	1,50	17	14	7	17
_A	[4]	1,50	21	19	11	22
_A	[4]	1,50	22	20	12	23
_A	[4]	1,50	15	13	5	16
_A	[4]	1,50	20	19	11	21
_A	[4]	1,50	22	20	12	23
_A	[4]	1,50	19	17	9	20
_A	[4]	1,50	20	17	10	20
_A	[4]	1,50	17	13	6	17
_A	[4]	1,50	21	18	10	21
_A	[4]	1,50	21	19	11	22
_A	[4]	1,50	23	20	13	23
_A	[4]	1,50	26	23	16	27
_A	[4]	1,50	18	17	9	19
_A	[4]	1,50	22	19	12	22
_A	[4]	1,50	26	23	15	26
_A	[4]	1,50	28	25	18	29
_A	[4]	1,50	29	27	20	30
_A	[4]	1,50	22	21	13	23
_A	[4]	1,50	23	21	13	24
_A	[4]	1,50	21	19	11	22
_A	[4]	1,50	22	20	12	23
_A	[4]	1,50	25	23	15	26
_A	[4]	1,50	28	26	18	29
_A	[4]	1,50	30	28	20	31
_A	[4]	1,50	32	30	22	32
_A	[4]	1,50	29	28	20	30
_A	[4]	1,50	28	26	18	29
_A	[4]	1,50	28	27	19	29
_A	[4]	1,50	41	39	32	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	20	17	9	20
_B	[1]	4,50	20	17	10	21
_B	[1]	4,50	24	21	14	24
_B	[1]	4,50	19	16	9	20
_B	[1]	4,50	19	16	8	19
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	21	18	11	21
_B	[1]	4,50	23	20	13	23
_B	[1]	4,50	23	20	13	23
_B	[1]	4,50	24	21	13	24
_B	[1]	4,50	24	21	14	24
_B	[1]	4,50	26	23	15	26
_B	[1]	4,50	33	29	22	33
_B	[1]	4,50	25	23	15	26
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	28	26	19	29
_B	[1]	4,50	30	28	20	31
_B	[1]	4,50	20	17	10	20
_B	[1]	4,50	20	17	10	21
_B	[1]	4,50	22	20	12	23
_B	[1]	4,50	21	18	10	21
_B	[1]	4,50	19	16	9	20
_B	[1]	4,50	24	21	14	24
_B	[1]	4,50	25	22	14	25
_B	[1]	4,50	28	25	17	28
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	21	18	11	21
_B	[1]	4,50	21	19	11	22
_B	[1]	4,50	48	46	38	49
_B	[2]	4,50	26	24	16	27
_B	[2]	4,50	27	25	17	28
_B	[2]	4,50	23	21	13	24
_B	[2]	4,50	24	22	14	25
_B	[2]	4,50	22	19	12	23
_B	[2]	4,50	22	19	12	22
_B	[2]	4,50	23	21	14	24
_B	[2]	4,50	24	21	14	24
_B	[2]	4,50	23	20	13	24
_B	[2]	4,50	19	16	8	19
_B	[2]	4,50	20	17	9	20
_B	[2]	4,50	19	17	10	20
_B	[2]	4,50	21	18	11	22
_B	[2]	4,50	33	29	22	33
_B	[2]	4,50	20	17	10	21
_B	[2]	4,50	23	19	12	23
_B	[2]	4,50	24	21	14	24
_B	[2]	4,50	22	20	12	23
_B	[2]	4,50	30	27	20	30
_B	[2]	4,50	26	23	16	26
_B	[2]	4,50	27	25	18	28
_B	[2]	4,50	24	22	14	25
_B	[2]	4,50	26	24	16	27
_B	[2]	4,50	36	32	25	36
_B	[2]	4,50	33	29	22	33
_B	[2]	4,50	33	31	23	34
_B	[2]	4,50	34	32	25	35
_B	[2]	4,50	34	32	25	35
_B	[2]	4,50	31	29	21	32
_B	[2]	4,50	43	41	34	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[3]	4,50	25	23	15	26
_B	[3]	4,50	26	23	16	26
_B	[3]	4,50	24	22	14	25
_B	[3]	4,50	21	19	11	22
_B	[3]	4,50	25	22	15	25
_B	[3]	4,50	25	22	15	26
_B	[3]	4,50	19	15	8	19
_B	[3]	4,50	25	22	15	25
_B	[3]	4,50	23	20	13	23
_B	[3]	4,50	23	20	12	23
_B	[3]	4,50	25	22	15	25
_B	[3]	4,50	27	24	17	27
_B	[3]	4,50	27	24	16	27
_B	[3]	4,50	26	24	17	27
_B	[3]	4,50	24	22	14	25
_B	[3]	4,50	27	24	17	28
_B	[3]	4,50	31	28	21	31
_B	[3]	4,50	31	28	21	32
_B	[3]	4,50	31	29	21	32
_B	[3]	4,50	29	27	20	30
_B	[3]	4,50	30	28	20	31
_B	[3]	4,50	28	26	18	29
_B	[3]	4,50	30	28	21	31
_B	[3]	4,50	37	33	26	36
_B	[3]	4,50	36	34	27	37
_B	[3]	4,50	36	34	27	37
_B	[3]	4,50	36	34	26	37
_B	[3]	4,50	35	34	26	36
_B	[3]	4,50	35	33	26	36
_B	[3]	4,50	29	27	19	29
_B	[4]	4,50	20	17	10	20
_B	[4]	4,50	23	21	14	24
_B	[4]	4,50	24	22	14	24
_B	[4]	4,50	19	16	8	19
_B	[4]	4,50	23	20	13	23
_B	[4]	4,50	24	22	14	24
_B	[4]	4,50	22	20	12	23
_B	[4]	4,50	22	19	12	23
_B	[4]	4,50	21	18	11	21
_B	[4]	4,50	23	21	13	24
_B	[4]	4,50	24	21	14	24
_B	[4]	4,50	25	22	15	26
_B	[4]	4,50	28	25	18	28
_B	[4]	4,50	20	18	11	21
_B	[4]	4,50	24	22	14	25
_B	[4]	4,50	28	25	17	28
_B	[4]	4,50	30	27	19	30
_B	[4]	4,50	31	29	21	32
_B	[4]	4,50	25	23	15	26
_B	[4]	4,50	25	23	15	26
_B	[4]	4,50	24	22	14	25
_B	[4]	4,50	25	23	15	25
_B	[4]	4,50	27	25	17	28
_B	[4]	4,50	30	28	20	31
_B	[4]	4,50	32	30	22	33
_B	[4]	4,50	34	32	24	34
_B	[4]	4,50	31	30	22	32
_B	[4]	4,50	30	28	21	31
_B	[4]	4,50	31	29	21	32
_B	[4]	4,50	43	41	33	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[1]	7,50	29	26	18	29
_C	[1]	7,50	21	18	11	22
_C	[1]	7,50	22	19	12	22
_C	[1]	7,50	27	24	17	28
_C	[1]	7,50	21	18	11	21
_C	[1]	7,50	22	18	11	22
_C	[1]	7,50	28	25	18	28
_C	[1]	7,50	23	19	12	23
_C	[1]	7,50	27	23	16	27
_C	[1]	7,50	26	22	15	26
_C	[1]	7,50	26	23	16	26
_C	[1]	7,50	27	24	16	27
_C	[1]	7,50	28	25	18	28
_C	[1]	7,50	34	30	23	34
_C	[1]	7,50	28	25	18	28
_C	[1]	7,50	27	24	17	27
_C	[1]	7,50	30	28	20	31
_C	[1]	7,50	31	29	22	32
_C	[1]	7,50	23	20	13	23
_C	[1]	7,50	26	22	15	26
_C	[1]	7,50	26	23	16	27
_C	[1]	7,50	25	22	15	25
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	25	23	15	25
_C	[1]	7,50	29	25	18	29
_C	[1]	7,50	30	26	19	30
_C	[1]	7,50	26	24	16	27
_C	[1]	7,50	25	22	15	25
_C	[1]	7,50	26	23	16	26
_C	[1]	7,50	48	46	38	49
_C	[2]	7,50	30	27	20	30
_C	[2]	7,50	30	27	20	31
_C	[2]	7,50	28	25	18	28
_C	[2]	7,50	29	25	18	29
_C	[2]	7,50	26	23	16	26
_C	[2]	7,50	27	23	16	27
_C	[2]	7,50	26	24	16	27
_C	[2]	7,50	28	24	17	28
_C	[2]	7,50	27	23	16	27
_C	[2]	7,50	23	20	13	24
_C	[2]	7,50	25	21	14	25
_C	[2]	7,50	25	22	14	25
_C	[2]	7,50	26	23	16	26
_C	[2]	7,50	35	31	24	34
_C	[2]	7,50	22	18	11	22
_C	[2]	7,50	26	23	16	27
_C	[2]	7,50	28	24	17	28
_C	[2]	7,50	26	24	16	27
_C	[2]	7,50	32	29	22	32
_C	[2]	7,50	30	27	19	30
_C	[2]	7,50	30	27	20	31
_C	[2]	7,50	29	26	19	30
_C	[2]	7,50	30	27	20	30
_C	[2]	7,50	37	33	26	37
_C	[2]	7,50	35	31	24	35
_C	[2]	7,50	35	33	25	36
_C	[2]	7,50	36	34	26	37
_C	[2]	7,50	36	34	26	37
_C	[2]	7,50	34	31	24	34
_C	[2]	7,50	43	42	34	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Akoestisch onderzoek wegverkeer Hoeksekade-Noord

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[3]	7,50	28	25	18	28
_C	[3]	7,50	30	27	19	30
_C	[3]	7,50	28	26	18	29
_C	[3]	7,50	24	21	14	24
_C	[3]	7,50	29	26	19	29
_C	[3]	7,50	29	26	18	29
_C	[3]	7,50	21	17	10	21
_C	[3]	7,50	29	25	18	29
_C	[3]	7,50	26	23	16	26
_C	[3]	7,50	27	23	16	27
_C	[3]	7,50	28	24	17	28
_C	[3]	7,50	28	25	18	28
_C	[3]	7,50	30	26	19	30
_C	[3]	7,50	28	26	19	29
_C	[3]	7,50	29	25	18	29
_C	[3]	7,50	30	26	19	30
_C	[3]	7,50	33	29	22	33
_C	[3]	7,50	33	30	23	33
_C	[3]	7,50	33	31	23	34
_C	[3]	7,50	32	30	22	33
_C	[3]	7,50	32	30	22	33
_C	[3]	7,50	31	29	21	32
_C	[3]	7,50	33	31	23	34
_C	[3]	7,50	38	34	27	38
_C	[3]	7,50	38	36	28	38
_C	[3]	7,50	38	36	28	38
_C	[3]	7,50	37	35	28	38
_C	[3]	7,50	37	35	27	38
_C	[3]	7,50	37	35	27	37
_C	[3]	7,50	32	30	22	33
_C	[4]	7,50	26	22	15	26
_C	[4]	7,50	27	25	17	28
_C	[4]	7,50	27	24	17	27
_C	[4]	7,50	21	18	11	21
_C	[4]	7,50	26	23	16	26
_C	[4]	7,50	27	24	17	27
_C	[4]	7,50	26	23	16	27
_C	[4]	7,50	26	23	15	26
_C	[4]	7,50	23	20	13	24
_C	[4]	7,50	27	24	16	27
_C	[4]	7,50	28	24	17	28
_C	[4]	7,50	29	25	18	29
_C	[4]	7,50	30	27	20	31
_C	[4]	7,50	22	20	12	23
_C	[4]	7,50	28	25	18	28
_C	[4]	7,50	31	27	20	31
_C	[4]	7,50	32	29	21	32
_C	[4]	7,50	33	31	23	34
_C	[4]	7,50	27	25	18	28
_C	[4]	7,50	28	26	18	29
_C	[4]	7,50	29	26	19	29
_C	[4]	7,50	29	26	19	29
_C	[4]	7,50	30	27	20	30
_C	[4]	7,50	32	30	22	33
_C	[4]	7,50	34	32	24	34
_C	[4]	7,50	35	33	25	36
_C	[4]	7,50	33	31	24	34
_C	[4]	7,50	32	30	23	33
_C	[4]	7,50	32	31	23	33
_C	[4]	7,50	43	41	34	44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel bestaande bouw, autonoom  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bibeko)  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[1]	52
_A	[1]	49
_A	[1]	29
_A	[1]	26
_A	[1]	52
_A	[1]	42
_A	[1]	49
_A	[1]	45
_A	[1]	48
_A	[1]	49
_A	[1]	53
_A	[1]	42
_A	[1]	39
_A	[1]	51
_A	[1]	34
_A	[1]	53
_A	[1]	50
_A	[1]	49
_A	[1]	27
_A	[1]	53
_A	[1]	28
_A	[1]	27
_A	[1]	43
_A	[1]	26
_A	[1]	51
_A	[1]	30
_A	[1]	51
_A	[1]	51
_A	[1]	51
_A	[1]	30
_A	[1]	48
_A	[1]	50
_A	[10]	45
_A	[10]	47
_A	[11]	25
_A	[12]	29
_A	[2]	45
_A	[2]	44
_A	[2]	47
_A	[2]	31
_A	[2]	46
_A	[2]	47
_A	[2]	45
_A	[2]	51
_A	[2]	53
_A	[2]	43
_A	[2]	46
_A	[2]	50
_A	[2]	46
_A	[2]	44
_A	[2]	42
_A	[2]	47
_A	[2]	44
_A	[2]	44
_A	[2]	35
_A	[2]	47
_A	[2]	44
_A	[2]	47
_A	[2]	47
_A	[2]	25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: rekenmodel bestaande bouw, autonoom  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hoeksekade (bibeko)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[2]	45
_A	[2]	46
_A	[2]	45
_A	[2]	45
_A	[2]	45
_A	[2]	45
_A	[2]	42
_A	[2]	44
_A	[3]	19
_A	[3]	29
_A	[3]	51
_A	[3]	26
_A	[3]	19
_A	[3]	42
_A	[3]	29
_A	[3]	46
_A	[3]	46
_A	[3]	25
_A	[3]	22
_A	[3]	42
_A	[3]	45
_A	[3]	20
_A	[3]	37
_A	[3]	20
_A	[3]	18
_A	[3]	25
_A	[3]	42
_A	[3]	25
_A	[3]	50
_A	[3]	52
_A	[3]	40
_A	[3]	44
_A	[3]	17
_A	[3]	51
_A	[3]	19
_A	[3]	20
_A	[3]	16
_A	[3]	49
_A	[3]	28
_A	[3]	31
_A	[4]	19
_A	[4]	44
_A	[4]	47
_A	[4]	47
_A	[4]	45
_A	[4]	26
_A	[4]	44
_A	[4]	29
_A	[4]	26
_A	[4]	44
_A	[4]	46
_A	[4]	21
_A	[4]	45
_A	[4]	45
_A	[4]	33
_A	[4]	47
_A	[4]	43
_A	[4]	44
_A	[4]	38
_A	[4]	47

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: rekenmodel bestaande bouw, autonoom  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hoeksekade (bibeko)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[4]	44
_A	[4]	47
_A	[4]	28
_A	[4]	50
_A	[4]	45
_A	[4]	47
_A	[4]	45
_A	[4]	44
_A	[4]	30
_A	[4]	44
_A	[4]	41
_A	[4]	45
_A	[5]	43
_A	[5]	51
_A	[5]	40
_A	[5]	21
_A	[5]	48
_A	[5]	19
_A	[6]	48
_A	[6]	24
_A	[6]	23
_A	[6]	50
_A	[6]	42
_A	[7]	48
_A	[7]	26
_A	[7]	17
_A	[7]	46
_A	[7]	40
_A	[8]	48
_A	[8]	23
_A	[8]	27
_A	[8]	35
_A	[9]	50
_A	[9]	36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: rekenmodel bestaande bouw  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hoeksekade (bibeko)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[1]	54
_A	[1]	51
_A	[1]	30
_A	[1]	27
_A	[1]	54
_A	[1]	44
_A	[1]	51
_A	[1]	47
_A	[1]	49
_A	[1]	51
_A	[1]	54
_A	[1]	44
_A	[1]	43
_A	[1]	53
_A	[1]	34
_A	[1]	54
_A	[1]	51
_A	[1]	51
_A	[1]	27
_A	[1]	54
_A	[1]	30
_A	[1]	28
_A	[1]	46
_A	[1]	27
_A	[1]	53
_A	[1]	31
_A	[1]	53
_A	[1]	53
_A	[1]	53
_A	[1]	32
_A	[1]	50
_A	[1]	52
_A	[10]	46
_A	[10]	49
_A	[11]	27
_A	[12]	30
_A	[2]	47
_A	[2]	46
_A	[2]	48
_A	[2]	32
_A	[2]	48
_A	[2]	49
_A	[2]	47
_A	[2]	52
_A	[2]	55
_A	[2]	46
_A	[2]	48
_A	[2]	51
_A	[2]	48
_A	[2]	47
_A	[2]	42
_A	[2]	49
_A	[2]	46
_A	[2]	47
_A	[2]	35
_A	[2]	49
_A	[2]	46
_A	[2]	48
_A	[2]	50
_A	[2]	27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: rekenmodel bestaande bouw  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hoeksekade (bibeko)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[2]	47
_A	[2]	47
_A	[2]	47
_A	[2]	47
_A	[2]	46
_A	[2]	47
_A	[2]	44
_A	[2]	46
_A	[3]	21
_A	[3]	31
_A	[3]	53
_A	[3]	28
_A	[3]	20
_A	[3]	44
_A	[3]	31
_A	[3]	48
_A	[3]	48
_A	[3]	27
_A	[3]	24
_A	[3]	44
_A	[3]	47
_A	[3]	22
_A	[3]	37
_A	[3]	21
_A	[3]	19
_A	[3]	27
_A	[3]	43
_A	[3]	26
_A	[3]	51
_A	[3]	53
_A	[3]	44
_A	[3]	46
_A	[3]	18
_A	[3]	53
_A	[3]	21
_A	[3]	22
_A	[3]	18
_A	[3]	51
_A	[3]	31
_A	[3]	33
_A	[4]	21
_A	[4]	46
_A	[4]	49
_A	[4]	49
_A	[4]	46
_A	[4]	28
_A	[4]	46
_A	[4]	30
_A	[4]	28
_A	[4]	46
_A	[4]	48
_A	[4]	22
_A	[4]	47
_A	[4]	47
_A	[4]	33
_A	[4]	49
_A	[4]	45
_A	[4]	47
_A	[4]	40
_A	[4]	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

## Hoeksekade-Noord

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: rekenmodel bestaande bouw  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hoeksekade (bibeko)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Lden
_A	[4]	46
_A	[4]	49
_A	[4]	30
_A	[4]	51
_A	[4]	47
_A	[4]	48
_A	[4]	47
_A	[4]	47
_A	[4]	31
_A	[4]	46
_A	[4]	43
_A	[4]	47
_A	[5]	45
_A	[5]	53
_A	[5]	43
_A	[5]	22
_A	[5]	50
_A	[5]	21
_A	[6]	49
_A	[6]	27
_A	[6]	24
_A	[6]	51
_A	[6]	43
_A	[7]	50
_A	[7]	29
_A	[7]	19
_A	[7]	48
_A	[7]	41
_A	[8]	49
_A	[8]	25
_A	[8]	28
_A	[8]	37
_A	[9]	52
_A	[9]	38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen





## Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	9	5	-2	9
_A	[1]	1,50	10	5	-2	10
_A	[1]	1,50	16	11	4	15
_A	[1]	1,50	16	11	4	15
_A	[1]	1,50	15	11	4	15
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	15	11	4	15
_A	[1]	1,50	14	10	3	14
_A	[1]	1,50	12	7	0	11
_A	[1]	1,50	14	10	3	14
_A	[1]	1,50	18	13	6	17
_A	[1]	1,50	16	12	5	16
_A	[1]	1,50	12	7	1	12
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	13	9	2	13
_A	[1]	1,50	17	12	5	16
_A	[1]	1,50	10	6	-1	10
_A	[1]	1,50	5	0	-7	4
_A	[1]	1,50	11	6	-1	10
_A	[1]	1,50	9	5	-2	9
_A	[1]	1,50	6	1	-6	5
_A	[1]	1,50	25	21	14	25
_A	[1]	1,50	22	18	11	22
_A	[1]	1,50	19	14	7	19
_A	[1]	1,50	9	5	-2	9
_A	[1]	1,50	16	11	4	15
_A	[1]	1,50	16	11	4	16
_A	[1]	1,50	21	17	10	21
_A	[2]	1,50	15	11	4	15
_A	[2]	1,50	15	11	4	15
_A	[2]	1,50	13	8	1	12
_A	[2]	1,50	13	9	2	13
_A	[2]	1,50	11	7	0	11
_A	[2]	1,50	16	12	5	16
_A	[2]	1,50	5	1	-6	5
_A	[2]	1,50	15	11	4	15
_A	[2]	1,50	14	9	2	14
_A	[2]	1,50	9	4	-3	9
_A	[2]	1,50	7	3	-4	7
_A	[2]	1,50	7	2	-5	6
_A	[2]	1,50	3	-2	-9	3
_A	[2]	1,50	17	12	5	16
_A	[2]	1,50	9	5	-2	9
_A	[2]	1,50	10	5	-2	9
_A	[2]	1,50	9	4	-3	8
_A	[2]	1,50	7	3	-4	7
_A	[2]	1,50	19	14	7	18
_A	[2]	1,50	12	8	1	12
_A	[2]	1,50	18	13	6	18
_A	[2]	1,50	11	6	-1	11
_A	[2]	1,50	11	7	0	11
_A	[2]	1,50	28	23	16	27
_A	[2]	1,50	23	18	11	23
_A	[2]	1,50	11	6	-1	11
_A	[2]	1,50	22	18	11	22
_A	[2]	1,50	9	4	-3	9
_A	[2]	1,50	10	6	-1	10
_A	[2]	1,50	17	13	6	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	15	10	3	14
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	8	4	-3	8
_A	[3]	1,50	14	10	3	14
_A	[3]	1,50	14	9	2	14
_A	[3]	1,50	15	11	4	15
_A	[3]	1,50	15	10	3	14
_A	[3]	1,50	11	7	0	11
_A	[3]	1,50	12	7	0	12
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	16	12	5	16
_A	[3]	1,50	22	18	11	22
_A	[3]	1,50	14	9	2	14
_A	[3]	1,50	14	9	2	13
_A	[3]	1,50	14	9	2	13
_A	[3]	1,50	23	18	11	22
_A	[3]	1,50	24	19	12	23
_A	[3]	1,50	23	18	11	23
_A	[3]	1,50	12	8	1	12
_A	[3]	1,50	12	7	0	11
_A	[3]	1,50	23	18	11	22
_A	[3]	1,50	27	22	15	27
_A	[3]	1,50	25	21	14	25
_A	[3]	1,50	27	23	16	27
_A	[3]	1,50	16	12	5	16
_A	[3]	1,50	21	16	9	20
_A	[3]	1,50	20	15	8	19
_A	[3]	1,50	11	6	-1	10
_A	[4]	1,50	10	5	-2	9
_A	[4]	1,50	11	7	0	11
_A	[4]	1,50	10	5	-2	10
_A	[4]	1,50	15	11	4	15
_A	[4]	1,50	11	7	0	11
_A	[4]	1,50	10	6	-1	10
_A	[4]	1,50	16	12	5	16
_A	[4]	1,50	12	7	0	11
_A	[4]	1,50	15	10	3	15
_A	[4]	1,50	16	12	5	16
_A	[4]	1,50	14	9	2	13
_A	[4]	1,50	15	11	4	15
_A	[4]	1,50	17	13	6	17
_A	[4]	1,50	6	2	-5	6
_A	[4]	1,50	14	10	3	14
_A	[4]	1,50	19	15	8	19
_A	[4]	1,50	20	15	8	19
_A	[4]	1,50	24	20	13	24
_A	[4]	1,50	19	15	8	19
_A	[4]	1,50	17	12	5	16
_A	[4]	1,50	11	6	-1	10
_A	[4]	1,50	8	3	-4	8
_A	[4]	1,50	11	6	-1	11
_A	[4]	1,50	23	19	12	23
_A	[4]	1,50	20	16	9	20
_A	[4]	1,50	15	11	4	15
_A	[4]	1,50	8	4	-3	8
_A	[4]	1,50	9	4	-3	8
_A	[4]	1,50	11	7	0	11
_A	[4]	1,50	23	18	11	22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
_B	[1]	4,50	19	14	7	19	
_B	[1]	4,50	13	9	2	13	
_B	[1]	4,50	14	9	2	14	
_B	[1]	4,50	19	14	7	18	
_B	[1]	4,50	19	15	8	19	
_B	[1]	4,50	19	15	8	19	
_B	[1]	4,50	17	13	6	17	
_B	[1]	4,50	19	14	7	18	
_B	[1]	4,50	19	15	8	19	
_B	[1]	4,50	20	15	8	19	
_B	[1]	4,50	16	12	5	16	
_B	[1]	4,50	19	14	7	19	
_B	[1]	4,50	20	16	9	20	
_B	[1]	4,50	19	14	7	18	
_B	[1]	4,50	16	12	5	16	
_B	[1]	4,50	19	14	7	19	
_B	[1]	4,50	18	14	7	18	
_B	[1]	4,50	20	16	9	20	
_B	[1]	4,50	14	9	2	13	
_B	[1]	4,50	10	5	-2	9	
_B	[1]	4,50	15	10	3	15	
_B	[1]	4,50	13	8	1	13	
_B	[1]	4,50	10	6	-1	10	
_B	[1]	4,50	27	22	15	26	
_B	[1]	4,50	24	19	12	24	
_B	[1]	4,50	22	17	10	21	
_B	[1]	4,50	13	8	1	12	
_B	[1]	4,50	17	13	6	17	
_B	[1]	4,50	18	13	6	17	
_B	[1]	4,50	23	18	11	23	
_B	[2]	4,50	21	17	10	21	
_B	[2]	4,50	18	13	6	18	
_B	[2]	4,50	19	15	8	19	
_B	[2]	4,50	17	13	6	17	
_B	[2]	4,50	15	10	3	14	
_B	[2]	4,50	20	15	8	19	
_B	[2]	4,50	11	6	-1	10	
_B	[2]	4,50	18	13	6	17	
_B	[2]	4,50	19	14	7	19	
_B	[2]	4,50	13	8	1	12	
_B	[2]	4,50	11	7	0	11	
_B	[2]	4,50	11	6	-1	10	
_B	[2]	4,50	8	3	-4	7	
_B	[2]	4,50	22	17	10	21	
_B	[2]	4,50	14	10	3	14	
_B	[2]	4,50	14	9	2	14	
_B	[2]	4,50	12	8	1	12	
_B	[2]	4,50	11	6	-1	10	
_B	[2]	4,50	21	16	9	20	
_B	[2]	4,50	16	11	4	15	
_B	[2]	4,50	20	16	9	20	
_B	[2]	4,50	15	11	4	15	
_B	[2]	4,50	15	11	4	15	
_B	[2]	4,50	29	25	18	29	
_B	[2]	4,50	24	20	13	24	
_B	[2]	4,50	15	11	4	15	
_B	[2]	4,50	26	21	14	25	
_B	[2]	4,50	13	9	2	13	
_B	[2]	4,50	14	10	3	14	
_B	[2]	4,50	22	18	11	22	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[3]	4,50	18	14	7	18
_B	[3]	4,50	20	15	8	19
_B	[3]	4,50	16	12	5	16
_B	[3]	4,50	12	8	1	12
_B	[3]	4,50	19	14	7	19
_B	[3]	4,50	18	14	7	18
_B	[3]	4,50	18	14	7	18
_B	[3]	4,50	20	16	9	20
_B	[3]	4,50	16	11	4	15
_B	[3]	4,50	16	12	5	16
_B	[3]	4,50	17	12	5	16
_B	[3]	4,50	17	12	5	16
_B	[3]	4,50	19	14	7	18
_B	[3]	4,50	24	19	12	23
_B	[3]	4,50	18	13	6	18
_B	[3]	4,50	18	13	6	18
_B	[3]	4,50	18	13	6	17
_B	[3]	4,50	24	19	12	23
_B	[3]	4,50	26	21	14	26
_B	[3]	4,50	25	20	13	25
_B	[3]	4,50	16	12	5	16
_B	[3]	4,50	16	11	4	15
_B	[3]	4,50	25	20	13	24
_B	[3]	4,50	29	24	17	28
_B	[3]	4,50	27	23	16	27
_B	[3]	4,50	29	24	17	29
_B	[3]	4,50	23	19	12	23
_B	[3]	4,50	25	21	14	25
_B	[3]	4,50	24	20	13	24
_B	[3]	4,50	15	11	4	15
_B	[4]	4,50	14	9	2	13
_B	[4]	4,50	15	11	4	15
_B	[4]	4,50	15	10	3	14
_B	[4]	4,50	19	14	7	18
_B	[4]	4,50	16	11	4	15
_B	[4]	4,50	14	10	3	14
_B	[4]	4,50	19	14	7	19
_B	[4]	4,50	16	11	4	15
_B	[4]	4,50	19	14	7	18
_B	[4]	4,50	21	16	9	20
_B	[4]	4,50	18	13	6	18
_B	[4]	4,50	20	15	8	19
_B	[4]	4,50	23	18	11	23
_B	[4]	4,50	10	6	-1	10
_B	[4]	4,50	19	15	8	19
_B	[4]	4,50	23	18	11	23
_B	[4]	4,50	22	18	11	22
_B	[4]	4,50	26	22	15	26
_B	[4]	4,50	21	16	9	21
_B	[4]	4,50	19	14	7	18
_B	[4]	4,50	15	11	4	15
_B	[4]	4,50	13	8	1	12
_B	[4]	4,50	15	10	3	14
_B	[4]	4,50	25	20	13	24
_B	[4]	4,50	22	17	10	22
_B	[4]	4,50	21	16	9	20
_B	[4]	4,50	13	8	1	13
_B	[4]	4,50	13	9	2	13
_B	[4]	4,50	15	10	3	15
_B	[4]	4,50	24	19	12	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[1]	7,50	26	21	14	25
_C	[1]	7,50	19	15	8	19
_C	[1]	7,50	21	17	10	21
_C	[1]	7,50	25	20	13	24
_C	[1]	7,50	20	16	9	20
_C	[1]	7,50	20	15	8	20
_C	[1]	7,50	25	20	13	25
_C	[1]	7,50	20	16	9	20
_C	[1]	7,50	25	20	13	24
_C	[1]	7,50	24	19	12	24
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	25	21	14	25
_C	[1]	7,50	26	21	14	25
_C	[1]	7,50	25	20	13	24
_C	[1]	7,50	24	20	13	24
_C	[1]	7,50	23	18	11	22
_C	[1]	7,50	27	22	15	27
_C	[1]	7,50	22	17	10	21
_C	[1]	7,50	20	15	8	19
_C	[1]	7,50	17	12	5	16
_C	[1]	7,50	21	17	10	21
_C	[1]	7,50	19	14	7	18
_C	[1]	7,50	18	13	6	18
_C	[1]	7,50	27	23	16	27
_C	[1]	7,50	25	20	13	25
_C	[1]	7,50	23	19	12	23
_C	[1]	7,50	21	16	9	20
_C	[1]	7,50	21	17	10	21
_C	[1]	7,50	20	16	9	20
_C	[1]	7,50	28	23	16	28
_C	[2]	7,50	27	22	15	26
_C	[2]	7,50	25	21	14	25
_C	[2]	7,50	25	20	13	24
_C	[2]	7,50	25	21	14	25
_C	[2]	7,50	20	16	9	20
_C	[2]	7,50	23	18	11	22
_C	[2]	7,50	18	13	6	17
_C	[2]	7,50	24	20	13	24
_C	[2]	7,50	26	21	14	26
_C	[2]	7,50	20	15	8	19
_C	[2]	7,50	18	14	7	18
_C	[2]	7,50	19	15	8	19
_C	[2]	7,50	17	13	6	17
_C	[2]	7,50	27	22	15	26
_C	[2]	7,50	21	17	10	21
_C	[2]	7,50	20	16	9	20
_C	[2]	7,50	20	15	8	19
_C	[2]	7,50	18	13	6	17
_C	[2]	7,50	26	21	14	25
_C	[2]	7,50	23	18	11	22
_C	[2]	7,50	26	21	14	25
_C	[2]	7,50	22	18	11	22
_C	[2]	7,50	23	18	11	22
_C	[2]	7,50	30	26	19	30
_C	[2]	7,50	27	23	16	27
_C	[2]	7,50	25	20	13	25
_C	[2]	7,50	28	23	16	28
_C	[2]	7,50	22	18	11	22
_C	[2]	7,50	22	17	10	22
_C	[2]	7,50	32	28	21	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Hoeksekade (bubeko)  
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[3]	7,50	23	19	12	23
_C	[3]	7,50	28	23	16	27
_C	[3]	7,50	25	20	13	24
_C	[3]	7,50	21	16	10	21
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	19	14	7	19
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	24	19	12	24
_C	[3]	7,50	24	19	12	24
_C	[3]	7,50	25	20	13	24
_C	[3]	7,50	25	20	13	24
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	27	22	15	26
_C	[3]	7,50	26	21	14	25
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	26	21	14	25
_C	[3]	7,50	27	22	15	26
_C	[3]	7,50	28	23	16	27
_C	[3]	7,50	27	22	15	27
_C	[3]	7,50	25	21	14	25
_C	[3]	7,50	24	20	13	24
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	31	26	19	30
_C	[3]	7,50	30	25	18	29
_C	[3]	7,50	31	27	20	31
_C	[3]	7,50	26	21	14	25
_C	[3]	7,50	26	22	15	26
_C	[3]	7,50	28	23	16	27
_C	[3]	7,50	22	18	11	22
_C	[4]	7,50	20	15	8	19
_C	[4]	7,50	24	19	12	23
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	19	15	8	19
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	22	17	10	21
_C	[4]	7,50	22	17	10	21
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	20	16	9	20
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	27	22	15	26
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	29	25	18	29
_C	[4]	7,50	18	13	6	18
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	28	23	16	28
_C	[4]	7,50	29	24	17	29
_C	[4]	7,50	28	23	16	27
_C	[4]	7,50	25	20	13	25
_C	[4]	7,50	24	19	12	24
_C	[4]	7,50	24	19	12	24
_C	[4]	7,50	22	17	10	21
_C	[4]	7,50	22	18	11	22
_C	[4]	7,50	28	23	16	28
_C	[4]	7,50	27	22	15	26
_C	[4]	7,50	27	23	16	27
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	23	18	11	22
_C	[4]	7,50	23	19	12	23
_C	[4]	7,50	28	23	16	27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[1]	1,50	27	25	17	28
_A	[1]	1,50	19	17	9	20
_A	[1]	1,50	19	18	10	20
_A	[1]	1,50	25	23	15	26
_A	[1]	1,50	17	14	7	17
_A	[1]	1,50	17	16	8	18
_A	[1]	1,50	26	24	16	27
_A	[1]	1,50	18	16	8	18
_A	[1]	1,50	23	21	13	23
_A	[1]	1,50	25	23	15	26
_A	[1]	1,50	25	24	16	26
_A	[1]	1,50	26	24	16	27
_A	[1]	1,50	26	24	16	27
_A	[1]	1,50	32	29	22	33
_A	[1]	1,50	26	24	17	27
_A	[1]	1,50	26	24	17	27
_A	[1]	1,50	31	29	21	32
_A	[1]	1,50	33	31	24	34
_A	[1]	1,50	21	19	11	22
_A	[1]	1,50	21	19	11	22
_A	[1]	1,50	24	22	14	25
_A	[1]	1,50	22	20	12	23
_A	[1]	1,50	20	18	10	20
_A	[1]	1,50	25	24	16	26
_A	[1]	1,50	25	22	15	25
_A	[1]	1,50	28	26	18	29
_A	[1]	1,50	26	24	17	27
_A	[1]	1,50	24	23	15	25
_A	[1]	1,50	22	20	12	23
_A	[1]	1,50	52	51	43	53
_A	[2]	1,50	28	26	18	29
_A	[2]	1,50	29	27	19	30
_A	[2]	1,50	24	22	14	25
_A	[2]	1,50	25	24	16	26
_A	[2]	1,50	22	20	13	23
_A	[2]	1,50	22	19	12	22
_A	[2]	1,50	26	24	16	27
_A	[2]	1,50	23	21	14	24
_A	[2]	1,50	24	22	14	25
_A	[2]	1,50	19	17	10	20
_A	[2]	1,50	20	18	10	21
_A	[2]	1,50	21	19	11	22
_A	[2]	1,50	21	19	12	22
_A	[2]	1,50	32	29	22	32
_A	[2]	1,50	19	16	9	19
_A	[2]	1,50	23	21	13	24
_A	[2]	1,50	26	23	16	26
_A	[2]	1,50	23	21	13	23
_A	[2]	1,50	32	30	23	33
_A	[2]	1,50	31	30	22	32
_A	[2]	1,50	30	28	21	31
_A	[2]	1,50	25	23	16	26
_A	[2]	1,50	28	27	19	29
_A	[2]	1,50	36	34	26	37
_A	[2]	1,50	34	32	24	35
_A	[2]	1,50	35	33	25	36
_A	[2]	1,50	37	36	28	38
_A	[2]	1,50	37	35	28	38
_A	[2]	1,50	33	31	23	33
_A	[2]	1,50	47	45	37	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



## Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	[3]	1,50	27	26	18	28
_A	[3]	1,50	27	26	18	28
_A	[3]	1,50	26	24	17	27
_A	[3]	1,50	22	21	13	23
_A	[3]	1,50	27	25	17	28
_A	[3]	1,50	26	25	17	27
_A	[3]	1,50	15	13	5	16
_A	[3]	1,50	26	24	17	27
_A	[3]	1,50	24	22	14	25
_A	[3]	1,50	24	22	14	24
_A	[3]	1,50	25	23	15	25
_A	[3]	1,50	26	24	16	27
_A	[3]	1,50	26	23	16	27
_A	[3]	1,50	29	27	19	30
_A	[3]	1,50	26	24	17	27
_A	[3]	1,50	28	26	19	29
_A	[3]	1,50	32	29	22	32
_A	[3]	1,50	32	30	23	33
_A	[3]	1,50	33	32	24	34
_A	[3]	1,50	31	29	22	32
_A	[3]	1,50	33	32	24	34
_A	[3]	1,50	29	28	20	30
_A	[3]	1,50	32	30	22	33
_A	[3]	1,50	38	36	28	39
_A	[3]	1,50	39	37	30	40
_A	[3]	1,50	39	37	30	40
_A	[3]	1,50	39	37	29	40
_A	[3]	1,50	39	37	29	40
_A	[3]	1,50	38	36	29	39
_A	[3]	1,50	31	29	22	32
_A	[4]	1,50	22	20	13	23
_A	[4]	1,50	25	23	15	26
_A	[4]	1,50	26	24	16	27
_A	[4]	1,50	18	16	9	19
_A	[4]	1,50	25	23	15	26
_A	[4]	1,50	26	24	16	26
_A	[4]	1,50	22	20	13	23
_A	[4]	1,50	23	22	14	24
_A	[4]	1,50	18	16	8	19
_A	[4]	1,50	24	22	14	25
_A	[4]	1,50	25	23	15	26
_A	[4]	1,50	26	23	16	26
_A	[4]	1,50	29	27	20	30
_A	[4]	1,50	23	21	13	24
_A	[4]	1,50	26	24	16	27
_A	[4]	1,50	29	27	19	30
_A	[4]	1,50	30	28	20	31
_A	[4]	1,50	34	32	24	35
_A	[4]	1,50	26	25	17	27
_A	[4]	1,50	27	26	18	28
_A	[4]	1,50	25	23	16	26
_A	[4]	1,50	26	25	17	27
_A	[4]	1,50	29	28	20	30
_A	[4]	1,50	32	31	23	33
_A	[4]	1,50	35	33	25	36
_A	[4]	1,50	36	35	27	37
_A	[4]	1,50	34	33	25	35
_A	[4]	1,50	33	32	24	34
_A	[4]	1,50	33	32	24	34
_A	[4]	1,50	33	32	24	34
_A	[4]	1,50	47	45	37	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[1]	4,50	28	27	19	29
_B	[1]	4,50	21	19	11	22
_B	[1]	4,50	22	20	12	22
_B	[1]	4,50	26	25	17	27
_B	[1]	4,50	19	17	9	20
_B	[1]	4,50	19	17	10	20
_B	[1]	4,50	28	26	18	29
_B	[1]	4,50	20	18	10	21
_B	[1]	4,50	24	22	15	25
_B	[1]	4,50	26	24	17	27
_B	[1]	4,50	27	25	17	28
_B	[1]	4,50	28	26	18	28
_B	[1]	4,50	28	26	18	29
_B	[1]	4,50	34	31	23	34
_B	[1]	4,50	28	26	18	29
_B	[1]	4,50	28	26	18	29
_B	[1]	4,50	32	31	23	33
_B	[1]	4,50	34	33	25	35
_B	[1]	4,50	23	21	13	24
_B	[1]	4,50	23	21	13	23
_B	[1]	4,50	25	23	16	26
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	22	20	12	22
_B	[1]	4,50	27	25	18	28
_B	[1]	4,50	26	24	16	27
_B	[1]	4,50	30	27	20	30
_B	[1]	4,50	28	26	18	29
_B	[1]	4,50	26	24	16	27
_B	[1]	4,50	24	22	14	25
_B	[1]	4,50	53	52	44	54
_B	[2]	4,50	30	28	20	31
_B	[2]	4,50	30	28	21	31
_B	[2]	4,50	26	24	16	27
_B	[2]	4,50	27	26	18	28
_B	[2]	4,50	24	22	15	25
_B	[2]	4,50	24	22	14	25
_B	[2]	4,50	27	25	18	28
_B	[2]	4,50	25	23	15	26
_B	[2]	4,50	26	24	16	27
_B	[2]	4,50	21	19	12	22
_B	[2]	4,50	22	20	13	23
_B	[2]	4,50	23	21	14	24
_B	[2]	4,50	24	22	14	24
_B	[2]	4,50	34	31	23	34
_B	[2]	4,50	21	19	11	22
_B	[2]	4,50	25	23	15	26
_B	[2]	4,50	27	25	17	28
_B	[2]	4,50	25	23	16	26
_B	[2]	4,50	34	32	24	34
_B	[2]	4,50	33	31	23	34
_B	[2]	4,50	32	30	22	33
_B	[2]	4,50	27	26	18	28
_B	[2]	4,50	30	28	21	31
_B	[2]	4,50	38	36	28	39
_B	[2]	4,50	36	34	26	37
_B	[2]	4,50	37	35	27	38
_B	[2]	4,50	39	38	30	40
_B	[2]	4,50	39	37	29	40
_B	[2]	4,50	34	33	25	35
_B	[2]	4,50	48	47	39	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_B	[3]	4,50	29	27	20	30
_B	[3]	4,50	29	27	20	30
_B	[3]	4,50	28	27	19	29
_B	[3]	4,50	25	23	15	25
_B	[3]	4,50	28	26	19	29
_B	[3]	4,50	28	26	18	29
_B	[3]	4,50	18	15	8	19
_B	[3]	4,50	28	26	18	29
_B	[3]	4,50	26	24	16	27
_B	[3]	4,50	25	23	15	26
_B	[3]	4,50	26	24	16	27
_B	[3]	4,50	28	25	18	28
_B	[3]	4,50	28	25	18	28
_B	[3]	4,50	30	29	21	31
_B	[3]	4,50	28	26	18	28
_B	[3]	4,50	30	28	20	30
_B	[3]	4,50	33	31	23	34
_B	[3]	4,50	34	32	24	35
_B	[3]	4,50	35	33	26	36
_B	[3]	4,50	33	31	23	34
_B	[3]	4,50	35	33	25	36
_B	[3]	4,50	32	30	22	32
_B	[3]	4,50	33	32	24	34
_B	[3]	4,50	40	38	30	41
_B	[3]	4,50	41	39	32	42
_B	[3]	4,50	41	40	32	42
_B	[3]	4,50	41	39	31	42
_B	[3]	4,50	41	39	31	42
_B	[3]	4,50	40	39	31	41
_B	[3]	4,50	33	31	23	34
_B	[4]	4,50	24	22	15	25
_B	[4]	4,50	27	25	17	28
_B	[4]	4,50	27	26	18	28
_B	[4]	4,50	20	18	10	21
_B	[4]	4,50	26	25	17	27
_B	[4]	4,50	27	25	18	28
_B	[4]	4,50	25	23	15	25
_B	[4]	4,50	25	23	16	26
_B	[4]	4,50	21	18	11	21
_B	[4]	4,50	26	24	17	27
_B	[4]	4,50	27	25	17	28
_B	[4]	4,50	28	26	18	28
_B	[4]	4,50	31	29	21	32
_B	[4]	4,50	24	23	15	25
_B	[4]	4,50	28	26	18	29
_B	[4]	4,50	31	28	21	31
_B	[4]	4,50	32	30	22	32
_B	[4]	4,50	35	34	26	36
_B	[4]	4,50	28	27	19	29
_B	[4]	4,50	29	27	20	30
_B	[4]	4,50	28	26	18	29
_B	[4]	4,50	29	27	19	29
_B	[4]	4,50	31	30	22	32
_B	[4]	4,50	34	32	25	35
_B	[4]	4,50	36	35	27	37
_B	[4]	4,50	38	37	29	39
_B	[4]	4,50	36	35	27	37
_B	[4]	4,50	36	34	26	37
_B	[4]	4,50	36	34	26	37
_B	[4]	4,50	48	46	39	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[1]	7,50	30	28	21	31
_C	[1]	7,50	23	21	13	23
_C	[1]	7,50	23	21	13	24
_C	[1]	7,50	28	26	19	29
_C	[1]	7,50	20	18	10	21
_C	[1]	7,50	21	19	11	22
_C	[1]	7,50	30	28	20	31
_C	[1]	7,50	22	19	12	22
_C	[1]	7,50	26	24	16	27
_C	[1]	7,50	28	26	18	29
_C	[1]	7,50	29	27	19	29
_C	[1]	7,50	29	27	20	30
_C	[1]	7,50	30	28	20	30
_C	[1]	7,50	35	32	24	35
_C	[1]	7,50	30	27	20	30
_C	[1]	7,50	30	28	20	31
_C	[1]	7,50	34	32	24	35
_C	[1]	7,50	36	34	26	37
_C	[1]	7,50	25	22	15	25
_C	[1]	7,50	26	24	16	27
_C	[1]	7,50	27	25	18	28
_C	[1]	7,50	26	24	16	27
_C	[1]	7,50	25	22	15	25
_C	[1]	7,50	28	27	19	29
_C	[1]	7,50	29	26	18	29
_C	[1]	7,50	31	29	21	32
_C	[1]	7,50	29	27	20	30
_C	[1]	7,50	28	26	18	28
_C	[1]	7,50	27	24	17	27
_C	[1]	7,50	53	52	44	54
_C	[2]	7,50	32	30	22	33
_C	[2]	7,50	32	30	22	33
_C	[2]	7,50	29	27	19	30
_C	[2]	7,50	30	28	20	31
_C	[2]	7,50	27	24	17	27
_C	[2]	7,50	27	24	17	27
_C	[2]	7,50	29	27	19	29
_C	[2]	7,50	27	25	17	28
_C	[2]	7,50	28	26	18	29
_C	[2]	7,50	24	22	14	25
_C	[2]	7,50	25	23	16	26
_C	[2]	7,50	27	25	17	27
_C	[2]	7,50	27	25	17	28
_C	[2]	7,50	35	33	25	36
_C	[2]	7,50	23	20	13	23
_C	[2]	7,50	27	25	18	28
_C	[2]	7,50	29	27	20	30
_C	[2]	7,50	29	27	19	30
_C	[2]	7,50	35	33	26	36
_C	[2]	7,50	34	33	25	35
_C	[2]	7,50	34	32	24	34
_C	[2]	7,50	31	29	21	32
_C	[2]	7,50	32	30	23	33
_C	[2]	7,50	39	37	29	40
_C	[2]	7,50	37	35	27	38
_C	[2]	7,50	38	36	29	39
_C	[2]	7,50	41	39	31	42
_C	[2]	7,50	40	39	31	41
_C	[2]	7,50	37	35	27	37
_C	[2]	7,50	48	47	39	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

# Akoestisch onderzoek wegverkeer

Rapport: Resultatentabel  
 Model: rekenmodel plangebied  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 30 km/uur wegen  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_C	[3]	7,50	31	29	21	32
_C	[3]	7,50	32	30	22	32
_C	[3]	7,50	31	29	21	32
_C	[3]	7,50	27	25	17	27
_C	[3]	7,50	30	28	21	31
_C	[3]	7,50	30	28	20	31
_C	[3]	7,50	20	17	10	20
_C	[3]	7,50	30	28	20	31
_C	[3]	7,50	28	25	18	28
_C	[3]	7,50	27	25	17	28
_C	[3]	7,50	28	26	18	29
_C	[3]	7,50	29	27	19	30
_C	[3]	7,50	30	27	20	30
_C	[3]	7,50	32	31	23	33
_C	[3]	7,50	30	27	20	30
_C	[3]	7,50	31	29	21	32
_C	[3]	7,50	34	32	24	35
_C	[3]	7,50	35	33	26	36
_C	[3]	7,50	37	35	27	37
_C	[3]	7,50	35	33	25	36
_C	[3]	7,50	36	35	27	37
_C	[3]	7,50	34	32	24	35
_C	[3]	7,50	36	34	26	37
_C	[3]	7,50	41	39	31	42
_C	[3]	7,50	42	40	33	43
_C	[3]	7,50	42	41	33	43
_C	[3]	7,50	42	40	33	43
_C	[3]	7,50	42	40	33	43
_C	[3]	7,50	41	40	32	42
_C	[3]	7,50	35	33	25	36
_C	[4]	7,50	27	25	17	28
_C	[4]	7,50	29	27	19	30
_C	[4]	7,50	29	27	20	30
_C	[4]	7,50	21	19	11	22
_C	[4]	7,50	28	26	18	29
_C	[4]	7,50	29	27	19	30
_C	[4]	7,50	27	25	17	28
_C	[4]	7,50	28	25	18	28
_C	[4]	7,50	22	20	12	23
_C	[4]	7,50	29	27	19	29
_C	[4]	7,50	30	28	20	30
_C	[4]	7,50	30	28	21	31
_C	[4]	7,50	33	31	23	33
_C	[4]	7,50	26	24	17	27
_C	[4]	7,50	30	28	21	31
_C	[4]	7,50	33	31	23	34
_C	[4]	7,50	34	32	24	35
_C	[4]	7,50	37	35	28	38
_C	[4]	7,50	31	29	21	32
_C	[4]	7,50	31	29	22	32
_C	[4]	7,50	31	29	21	32
_C	[4]	7,50	31	30	22	32
_C	[4]	7,50	33	31	24	34
_C	[4]	7,50	36	34	26	37
_C	[4]	7,50	38	37	29	39
_C	[4]	7,50	40	38	30	41
_C	[4]	7,50	38	36	28	39
_C	[4]	7,50	37	36	28	38
_C	[4]	7,50	37	36	28	38
_C	[4]	7,50	37	36	28	38
_C	[4]	7,50	48	47	39	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen