

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï **Stationsweg 17-19, Wezep**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

01-09-2023

Status: Definitief

Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

T 0546 454 466

Vestiging Zwolle
Dr. van Wiechenweg 2
8025 BZ Zwolle

E info@bjz.nu

Vestiging Utrecht
Wattbaan 51
3439 ML Nieuwegein

Vestiging Groningen
Helperpark 284
9723 ZA Groningen

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

STATIONSWEG 17-19, WEZEP

Status:	Definitief
Datum:	04-09-2023
Projectnummer:	2023-412
Versie:	1



Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

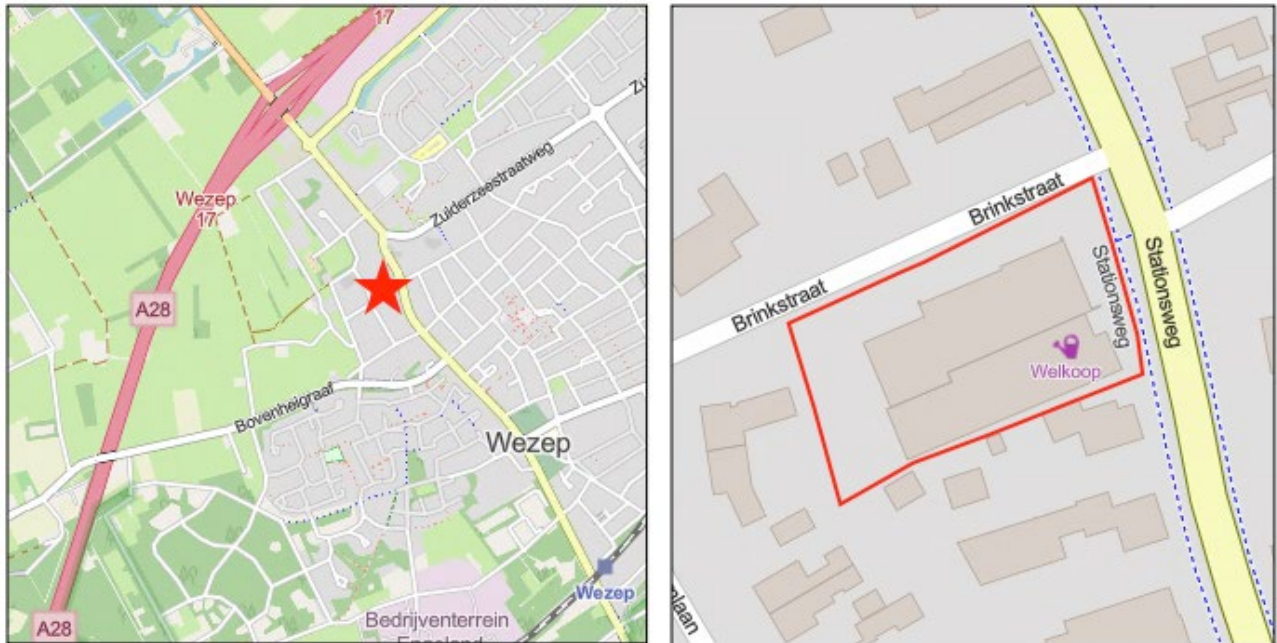
Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding.....	4
Hoofdstuk 2 Wettelijk kader.....	5
2.1 Algemeen.....	5
2.2 Zone langs wegen	5
2.3 Grenswaarden	5
2.4 Berekenen geluidsbelasting.....	6
2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid	7
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	9
3.1 Situatie projectgebied	9
3.2 Verkeersgegevens.....	11
Hoofdstuk 4 Resultaten.....	12
4.1 Berekeningen.....	12
4.2 Geluidsbelasting	12
4.3 Hogere Waarde.....	13
4.4 Maatregelen reductie geluidbelasting.....	13
Hoofdstuk 5 Conclusie.....	16
Bijlagen	17
Bijlage 1 Rekenmodel	18
Bijlage 2 Itemeigenschappen.....	21
Bijlage 3 Resultatentabellen	22

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel aan de Stationsweg 17-19 in Wezep. Op het perceel is jarenlang een welkoopvesting gevestigd geweest. Initiatiefnemer is voornemens om het perceel te herontwikkelen naar een woninglocatie. Het voornemen ziet toe op het realiseren van 33 appartementen met bijbehorende voorzieningen.

In afbeelding 1.1 is het projectgebied ten opzichte van de kern Wezep (rode ster) en ten opzichte van de nabije omgeving (rode omkadering) weergegeven.



Afbeelding 1.1: Ligging plangebied ten opzichte van Wezep (links) en begrenzing plangebied (rechts)

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het benodigd de geluidbelasting ter plaatse van het te realiseren geluidsgevoelige object te toetsen aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voorliggend onderzoek heeft uitsluitend betrekking op het aspect wegverkeerslawaaï. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, wijzigingsplan, uitwerkingsplan of bij het voorbereiden van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Doel van dit onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevel van een geluidsgevoelig object als gevolg van de weg te bepalen. Onderzoek is enkel noodzakelijk indien een geluidsgevoelige bestemming zich binnen de wettelijke geluidszone van een weg bevindt. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de wettelijke geluidszone van wegen.

2.2 Zone langs wegen

Artikel 74.1 van de Wgh bepaalt dat wegen een wettelijke geluidszone hebben. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of in buiten stedelijk gebied is gelegen. In tabel 1 worden de wettelijke geluidszones weergegeven.

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buiten stedelijk gebied
1 of 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	350 m	600 m

Tabel 1 Wettelijke geluidszones wegen (Bron: wetten.overheid.nl).

De wettelijke geluidszone bevindt zich aan weerszijde van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- en fietspaden en vluchtstroken behoren niet tot de weg.

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woning(en). Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald. De L_{den} -waarde is het energetisch en naar tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- Het geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- Het geluidsniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- Het geluidsniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidsbelasting dient aan de voorkeurswaarde en indien nodig aan de uiterste grenswaarde van de Wgh worden getoetst.

Op basis van artikel 74.2 van de Wgh gelden de in tabel 1 opgenomen zones niet voor:

- Wegen die als woonerf zijn aangeduid;
- Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Het feit dat er voor de hiervoor genoemde gevallen geen wettelijke geluidszone geldt, betekent niet dat een akoestisch onderzoek automatisch niet benodigd is. Indien vooraf aangenomen kan worden dat niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB kan worden voldaan, dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidsbelasting van de weg kan hierdoor meegenomen worden in de belangenafweging in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.

2.3 Grenswaarden

In de Wgh worden eisen gesteld aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op gevels van nog niet geprojecteerde woningen of gebouwen die binnen de geluidszone van een weg liggen. Met niet geprojecteerde woningen of gebouwen worden bedoeld:

‘woningen of gebouwen waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht niet toelaat’.

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting door wegverkeer bedraagt 48 dB. Bij een hogere geluidsbelasting kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Voor een hogere waarde geldt een maximum, afhankelijk van de ligging van een geluidsgevoelig object.

In tabel 2 is de hoogst mogelijke grenswaarde voor woningen als gevolg van wegverkeerslawaai weergegeven.

Locatie woning	Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai
Stedelijk gebied	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)
Buitenstedelijk gebied	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)

Tabel 2 Hoogst mogelijke grenswaarde wegverkeerslawaai (Bron: wetten.overheid.nl)

Het vaststellen van een hogere waarde is enkel mogelijk indien maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Hierbij moet afgewogen worden of de cumulatieve geluidsbelasting (het totaal van de geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk) niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet bij de bouwvergunningsaanvraag aangetoond worden dat aan de gestelde geluidseisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan zoals in artikel 3.1 van het bouwbesluit en in artikel 4.4 van het Besluit geluidhinder genoemd wordt.

2.4 Berekenen geluidsbelasting

De geluidsbelasting moet per weg afzonderlijk berekend worden en aan de voorkeurswaarde getoetst worden. Voordat de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde van 48 dB getoetst wordt, mag de berekende geluidsbelasting op basis van artikel 110g van de Wgh, aangevuld met artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, worden verminderd. Reden hiervoor is de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen steeds verder af zal nemen. De geluidsbelasting mag in de volgende situaties worden verminderd met:

- 5 dB voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/uur;

Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer mag de geluidsbelasting worden verminderd met:

- 4 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 57 dB bedraagt;
- 3 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor overige geluidsbelasting.

Uit uitspraak 201304862/3/R2 van de Raad van State blijkt dat het voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur eveneens is toegestaan de geluidsbelasting met 5 dB te verminderen. Bij lagere snelheden wordt de geluidsemissie voornamelijk door motorgeluid veroorzaakt, bandengeluid speelt een minder grote rol. Toekomstige geluidsreductie is in de toekomst voornamelijk te verwachten door het gebruik van stillere motoren. De aftrek van 5 dB kan daardoor ook toegepast worden bij snelheden van 30 km/uur of minder.

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Oldebroek beschikt over eigen geluidsbeleid dat in nota 'Geluidbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen' is vastgelegd. Het geluidsbeleid is op 14 maart 2012 in werking getreden.

In dit beleid is vastgesteld wat de eisen zijn voor het verlenen van een hogere waarde. In onderstaande tabel is weergegeven hoe de hogere waarden zijn ingedeeld in categorieën waarbij per categorie een bepaald beleid hoort.

WEGVERKEER		
Gevelbelasting (dB)	Beleid	Hogere waarden
≤ 48	Ambitie	Niet nodig
49 – 53	Bijzonder	Mogelijk, mits ...
54 – 57	Uitzonderlijk	Ongewenst, maar ...
58 – 63	Zeer uitzonderlijk	Niet mogelijk, tenzij ...
> 63	Niet toegestaan	Niet toegestaan

Tabel 3 Uitgangspunten verlenen hogere waarden (beoordeling per bron) (Bron: Gemeentelijk geluidbeleid)

In de tabel 4 zijn de vereisten weergegeven per categorie.

HOGERE WAARDE	EISEN WONING	BRONMAATREGELN	OVERDRACHTS-MAATREGELN	ONTVANGER
Niet nodig	Geen maatregelen of randvoorwaarden	Geen afweging	Geen afweging	Geen afweging
Mogelijk, mits ...	- Woning beschikt minimaal over 1 geluidsluwe gevel - Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte	- Bronmaatregelen afwegen - Toepassen stiller wegdek bij groot onderhoud overwegen	Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied)	Bij rail- en industrielawaai gevelmaatregelen in het kader van Bouwbesluit (eisen binnenwaarde)
Ongewenst, maar ...	- Bij appartementen minimaal 1 verblijfsruimte situeren aan geluidluwe zijde - Bij eengezinswoning minimaal 3 verblijfsruimten aan geluidluwe zijde situeren - Minimaal 1 geluidsluwe gevel per woning - Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte	- Afweging bronmaatregelen - Toepassen stiller wegdek bij groot onderhoud	- Afscherming overwegen - Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied)	Gevelmaatregelen, geluiddempende (mechanische) ventilatie
Niet mogelijk, tenzij ...	- Bij appartementen minimaal 1 verblijfsruimte situeren aan geluidluwe zijde - Bij eengezinswoning minimaal 3 verblijfsruimten aan geluidluwe zijde situeren - Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte	- Uitgebreide motivatie - Bronmaatregelen nadrukkelijk voorkeur - Toepassen stiller wegdek - Verkeersmaatregelen nemen	- Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied) - Geluidscherm/wal indien inpasbaar	- Gevelmaatregelen, geluiddempende (mechanische) ventilatie - Lucht en contactisolatie tussen woningen/ appartementen wordt met minimaal 1 geluidklasse aangescherpt - Niet akoestische compensatie toepassen (extra groen, speelplekken, enz.)
Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Tabel 4 Eisen verlening hogere waarden inclusief aftrek 110g Wgh (Bron: Gemeentelijk geluidbeleid)

In het beleid wordt beschreven onder welke voorwaarden een hogere waarde kan worden verleend. Hierbij wordt gebruik gemaakt van GES-scores. Met deze scores kan een gezondheidseffectscreening Staf en Milieu (GES) worden uitgevoerd. Een GES geeft inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten van bestemmingsplannen of andere ontwikkelingen. Een GES signaleert waar knelpunten ontstaan en waar mogelijk oplossingsrichtingen liggen. Zo kan in de planvorming rekening gehouden worden met de invloed van geluid op de gezondheid.

In afbeelding 2.1 zijn de GES-scores ten aanzien van geluidsbelasting van wegverkeer weergegeven.

GES scores geluidsbelasting wegverkeer

Geluidbelasting		Ernstig gehinderden (%)	Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB	Ernstig slaapverstoorde (%)	GES-score	Kwalificatie	Kleur Akoestisch onderzoek
Lden dB	Letm dB(A)						
< 43	<45	0	< 34	< 2	0	Zeer goed	Groen
43 – 47	45 – 49	0 – 3	34 – 38	2	1	Goed	
48 – 52	50 – 54	3 – 5	39 – 43	2 – 3	2	Redelijk	Geel
53 – 57	55 – 59	5 – 9	44 – 48	3 – 5	4	Matig	Oranje
58 – 62	60 – 64	9 – 14	49 – 53	5 – 7	5	Zeer matig	
63 – 67	65 – 69	14 – 21	54 – 58	7 – 11	6	Onvoldoende	Rood
68 – 73	70 – 74	21 – 31	59 – 63	11 – 14	7	Ruim onvoldoende	
≥ 73	≥ 75	≥ 31	≥ 64	≥ 14	8	Zeer onvoldoende	

Afbeelding 2.1 GES-scores geluidsbelasting wegverkeer (Bron: Geluidbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen)

Wegen waar de maximum snelheid 30 kilometer per uur bedraagt, vallen formeel buiten de Wet geluidhinder, omdat deze wegen geen wettelijke geluidzone hebben. Dit houdt in dat op grond van de Wet geluidhinder geen verplichting bestaat om akoestisch onderzoek te doen bij het realiseren van een geluidsgevoelige bestemming (die wordt genoemd in Wgh) nabij een 30 km/h-weg of op een woonerf. Het verlenen van hogere waarden is als gevolg hiervan niet aan de orde.

Dit betekent niet dat bij het opstellen van het bestemmingsplan geen akoestische beschouwing gegeven hoeft te worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening, vertaald naar een aanvaardbaar akoestisch klimaat, is doorgaans toch onderzoek noodzakelijk.

Geadviseerd wordt dan ook om in het akoestisch onderzoek altijd aandacht te besteden aan 30 km/h-wegen. Het is echter niet in alle situaties noodzakelijk om (model)berekeningen uit te voeren.

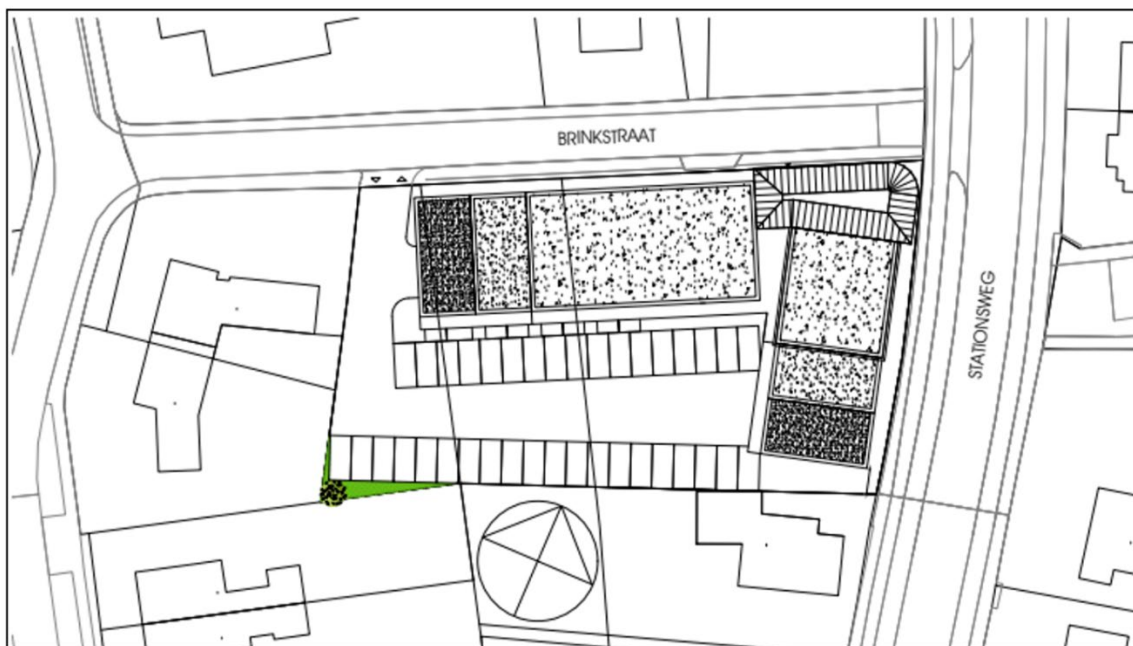
HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie projectgebied

De voorgenomen ontwikkeling ziet toe op de realisatie van een appartementencomplex bestaande uit 33 appartementen in het huursegment.

Het complex bestaat uit een begane grond met zes appartementen en deels overkapte parkeerplaatsen. Op de eerste verdieping zijn 11 appartementen voorzien. Op de tweede verdieping zijn negen appartementen voorzien. Op de derde verdieping zijn zeven appartementen voorzien.

In afbeelding 3.1 is de gewenste situatie ter plaatse van het plangebied weergegeven. In afbeelding 3.2 zijn impressies van de gevelaanzichten van het appartementengebouw weergegeven.



Afbeelding 3.1: Impressie bovenaanzicht appartementencomplex (Christian Wiegers)



Afbeelding 3.2: Impressie appartementencomplex voor- en achterzijde (Christian Wiegers)

Het projectgebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van de Zuiderzeestraat, de Stationsweg en de A28.

Daarnaast ligt het projectgebied nabij meerdere 30 km/uur wegen. Deze wegen hebben geen formele wettelijke geluidzone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening de Brinkstraat ook meegenomen in voorliggend onderzoek aangezien hier een aanzienlijke verkeersintensiteit heerst en de weg direct aan het plangebied grenst. De overige wegen nabij het projectgebied kennen een lage verkeersintensiteit, waardoor er geen relevante geluidbelasting afkomstig van deze wegen te verwachten is.

In tabel 3 zijn de uitgangspunten van onderhavig onderzoek weergegeven.

Locatie projectgebied	Binnenstedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaai	63 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidbelasting wegen	5 dB (2 dB A28)

Tabel 3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

3.2 Verkeersgegevens

De weg- en verkeersgegevens zijn aangeleverd door de Omgevingsdienst Noord-Veluwe. De intensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel voor het jaar 2030 en zijn doorgerekend tot het prognosejaar 2034 met een autonome groei van 1,5% per jaar.

In bijlage 1 zijn de verkeersgegevens weergegeven.

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

De overdrachtsberekening voor de wegen is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

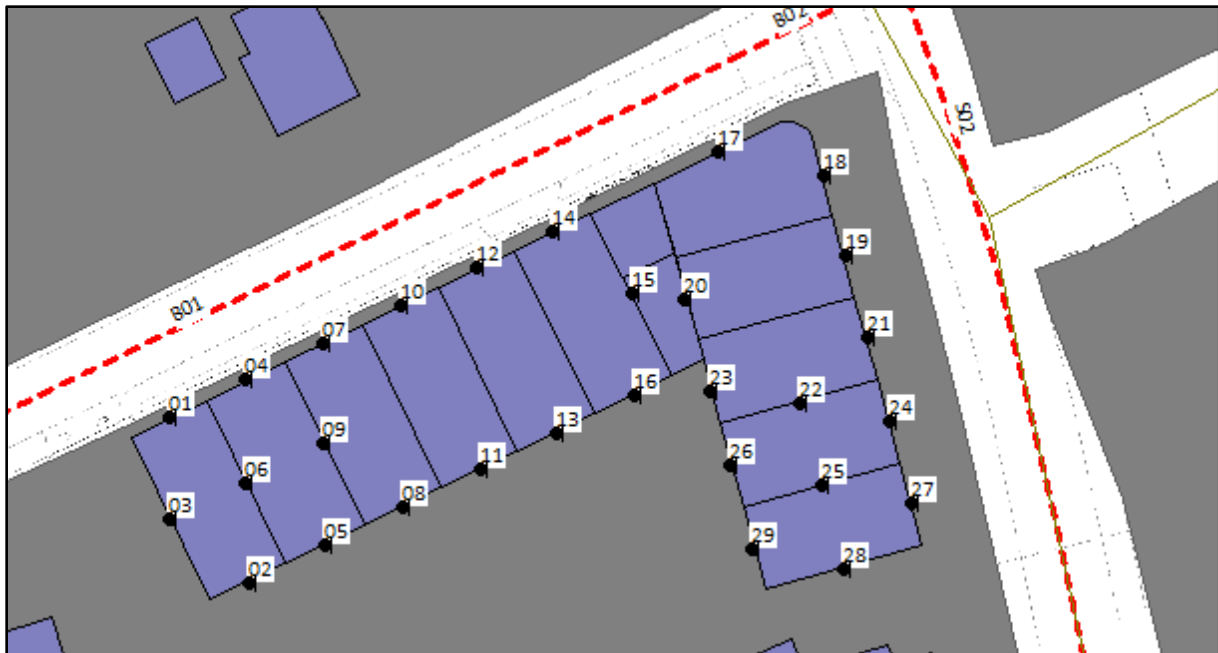
Bij de berekening is uitgegaan van een standaard bodemfactor van 0,0 (akoestisch hard). In het model zijn de volgende zaken opgenomen:

- wegen met intensiteiten (ODNV);
- gebouwen inclusief hoogte (ODNV);
- bodemgebieden (ODNV);
- rekenpunten op 1,5/4,5/7,5/10,5 meter van de relevante woningen;
- hoogtelijnen (ODNV)

In bijlage 1 zijn de itemeigenschappen weergegeven en in bijlage 2 zijn uitsneden van het rekenmodel weergegeven.

4.2 Geluidsbelasting

Om de geluidbelasting op de woningen te berekenen zijn in totaal 29 toetspunten geplaatst. Deze toetspunten zijn terug te zien in afbeelding 4.1. In bijlage 3 zijn alle resultatentabellen weergegeven.



Afbeelding 4.1 Geplaatste toetspunten (Bron: Geomilieu, BJZ.nu)

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de Stationsweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 62 dB. De geluidbelasting van de A28 (50 km/uur deel) bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 50 dB. De geluidsbelasting van de Brinkstraat bedraagt inclusief 5 dB reductie hoogstens 50 dB. Met deze waarden wordt niet voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de Zuiderzeestraatweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 35 dB. De cumulatieve geluidbelasting van alle wegen (incl. 30 km/uur wegen) bedraagt hoogstens 67 dB (exclusief reductie).

4.3 Hogere Waarde

Aangezien niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde van 48 dB met betrekking tot de geluidsbelasting van de Stationsweg en de A28 dient een hogere waarde procedure gestart te worden. Afwijken van de voorkeurswaarde is alleen mogelijk als bron- en overdrachtsmaatregelen kunnen rekenen op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of landschappelijke aard, een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd kan worden en wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

In de volgende paragraaf worden mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren onderzocht.

4.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Om de geluidbelasting te reduceren kan gebruik worden gemaakt van bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen, zoals in het vervolg van deze paragraaf beschreven.

4.4.1 Bronmaatregelen

Het geluid van een voertuig wordt veroorzaakt door het motorgeluid en het geluid van de banden. Vooral vrachtwagens zijn de afgelopen jaren veel stiller geworden. In het rekenmodel is hier al rekening mee gehouden. Daarnaast is de verwachting dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Hier wordt rekening mee gehouden door de in paragraaf 2.4 beschreven aftrek toe te passen. De initiatiefnemer van het bouwplan waar voorliggend onderzoek voor wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het geluid van voertuigen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer ook geen invloed op de samenstelling van het verkeer, de verkeersintensiteit en het snelheidsregime.

Een aanpassing van het wegdektype kan zorgen voor een reductie van het bandengeluid van voertuigen en daarmee het geluid van een voertuig. Het huidige wegdek van de Stationsweg betreft referentiewegdek. Bij een snelheidsregime van 50 km/uur levert het vervangen van het huidige referentiewegdek door DDL-A of DDL-B wegdek een reductie van circa 3 tot 5 dB op¹. Hiermee kan nog steeds niet aan de voorkeurswaarde worden voldaan. Het aanbrengen van stiller wegdek brengt daarnaast hoge kosten met zich mee. Zo kost een nieuw wegdek circa € 40,- per m². Als er vanuit wordt gegaan dat het wegdek vanaf de Zuiderzeestraat tot aan de Kerkweg vervangen dient te worden bedragen de kosten minimaal €98.000,- (350 meter lengte * 7 meter breedte * €40,- per m²). Dit zijn hoge kosten terwijl er niet aan de voorkeurswaarde voldaan kan worden.

De A28 heeft al een stiller wegdek waardoor het niet mogelijk is de geluidsbelasting te reduceren door het asfalt te vervangen.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Een grotere afstand tussen de gevel en de weg zorgt voor een lagere geluidsbelasting op de gevel. Om een lagere geluidsbelasting van 2 dB te realiseren moet de afstand tussen de gevel en de weg met 50% worden vergroot. Het is niet mogelijk om hetzelfde woonprogramma te realiseren met het verplaatsen van het gebouw. Daarnaast is het stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk om uit de rooilijn te bebouwen.

Daarnaast kan er een geluidsscherm geplaatst worden tussen de bron en het geluidgevoelig object. Het plaatsen van een geluidsscherm is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt echter onwenselijk. Daarnaast brengt het plaatsen van een geluidsscherm hoge kosten met zich mee en zal het de geluidbelasting ter plaatse van de bovenste bouwlaag niet verminderen. Ter plaatse van de A28 bevinden zich al geluidsschermen. Om de geluidsbelasting ter plaatse van het project gebied te verminderen dienen er geluidsschermen over een grote afstand gerealiseerd te worden. Overdrachtsmaatregelen zijn dan ook niet doelmatig.

¹ https://www.infomil.nl/publish/pages/138239/factbookwegdekken_2018.pdf

4.4.3 Gevelmaatregelen

Als een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan dient het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd te worden. Artikel 110 lid g van de Wgh bepaalt dat de aftrek bij het vaststellen van de noodzakelijk geluidwering 0 dB bedraagt. De cumulatieve geluidsbelasting exclusief aftrek bedraagt hoogstens 67 dB.

Er is dan ook een gevelwering van minimaal $67 - 33 = 34$ dB benodigd om ter plaatse van alle woningen aan de binnenwaarde van 33 dB te kunnen voldoen. Ten tijde van de vergunningaanvraag moet blijken middels een akoestisch gevelweringsonderzoek of met de getroffen maatregelen wordt voldaan aan dit binnenniveau van 33 dB.

4.4.4 Gemeentelijk geluidbeleid

Voor het verlenen van een hogere waarde stelt de gemeente Oldebroek aanvullende eisen voor de verschillende geluidsklassen. In paragraaf 2.5 zijn deze criteria weergegeven. Niet alle appartementen voldoen aan de vereisten uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Voor de appartementen die grenzen aan de Stationsweg geldt dat deze tot de categorie behoren 'niet mogelijk tenzij'. In onderstaande tabel is weergegeven welke verplichtingen er zijn om de realisatie van de woningen mogelijk te maken.

Niet mogelijk, tenzij ...	▪ Bij appartementen minimaal 1 verblijfsruimte situeren aan geluidluwe zijde ▪ Bij eengezinswoning minimaal 3 verblijfsruimten aan geluidluwe zijde situeren ▪ Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte	▪ Uitgebreide motivatie ▪ Bronmaatregelen nadrukkelijk voorkeur ▪ Toepassen stiller wegdek ▪ Verkeersmaatregelen nemen	▪ Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied) ▪ Geluidscherm/wal indien inpasbaar	▪ Gevelmaatregelen, geluiddempende (mechanische) ventilatie ▪ Lucht en contactisolatie tussen woningen/ appartementen wordt met minimaal 1 geluidsklasse aangescherpt ▪ Niet akoestische compensatie toepassen (extra groen, speelplekken, enz.)
----------------------------------	--	---	--	--

De appartementen dienen aan verschillende vereisten te voldoen behorend bij de hogere waarde die voor het desbetreffende appartement van toepassing is. Uit paragraaf 4.4.1 en 4.4.2 blijkt dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn.

Bij de appartementen is het goed mogelijk om ten minste één verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde te situeren. Bij de bouwkundige uitwerking zal hier rekening mee moeten worden gehouden. Doordat de buitenruimtes van de appartementen aan de zijde van de Stationsweg, danwel de Brinkstraat zijn beoogd, dienen er maatregelen te worden getroffen om ter plaatse een geluidsluwe buitenruimte te kunnen garanderen. Gedacht kan worden aan (deels) af te sluiten balkons. Hier dient in de uitwerking van de bouwplannen rekening mee te worden gehouden.

4.4.5 Conclusie maatregelen

Bron en overdrachtsmaatregelen blijken niet doelmatig. Met het realiseren van verblijfsruimtes aan de geluidsluwe zijde en het realiseren van (deels) af te sluiten balkons is het mogelijk om aan het gemeentelijk geluidbeleid te voldoen. Het is dan ook mogelijk om een hogere waarde te verlenen voor de volgende appartementen:

Appartement-nummer	Benodigde hogere waarde Stationsweg (dB)	Benodigde hogere waarde A28 (dB)
1	62	
2	62	
3	62	
4	62	
5	52	
6	52	
7	62	
8	62	
9	62	
10	62	
11	62	
12	53	
13	52	
14	51	
15	49	
16		
17		
18	62	50
19	61	
20	61	
21	61	
22	53	50
23	52	50
24	51	50
25	50	50
26	49	50
27	61	50
28	61	
29	61	
30	53	51
31	52	51
32	51	50
33	50	51

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel aan de Stationsweg 17-19 in Wezep. Op het perceel is jarenlang een welkoopvesting gevestigd geweest. Initiatiefnemer is voornemens om het perceel te herontwikkelen naar een woninglocatie. Het voornemen ziet toe op het realiseren van 33 appartementen met bijbehorende voorzieningen.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de Stationsweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 62 dB. De geluidbelasting van de A28 (50 km/uur deel) bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 50 dB. De geluidsbelasting van de Brinkstraat bedraagt hoogstens 50 dB. Met deze waarden wordt niet voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de Zuiderzeestraatweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 35 dB. De cumulatieve geluidbelasting van alle wegen (incl. 30 km/uur wegen) bedraagt hoogstens 67 dB (exclusief reductie).

De appartementen dienen aan verschillende vereisten te voldoen behorend bij de hogere waarde die voor het desbetreffende appartement van toepassing is. Bron- en overdrachtsmaatregelen blijken niet doelmatig te zijn.

Aan het gemeentelijk geluidbeleid kan worden voldaan indien de benodigde maatregelen genomen worden. Bij de appartementen is het mogelijk om ten minste één verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde te situeren. Bij de bouwkundige uitwerking zal hier rekening mee moeten worden gehouden. Doordat de buitenruimtes van de appartementen aan de zijde van de Stationsweg, danwel de Brinkstraat zijn beoogd, dienen er maatregelen te worden getroffen om ter plaatse een geluidsluwe buitenruimte te kunnen garanderen. Gedacht kan worden aan (deels) af te sluiten balkons. Hier dient in de uitwerking van de bouwplannen rekening mee te worden gehouden.

Het is dan ook mogelijk om een hogere waarde te verlenen voor het wegverkeerslawaai van de A28 en de Stationsweg.

BIJLAGEN

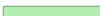
Bijlage 1 Rekenmodel

Wegen 

Toetspunten 

Bodemgebieden, Thema: Bodemfactor

 0

 0,5

 1

 Overig

Gebouwen 

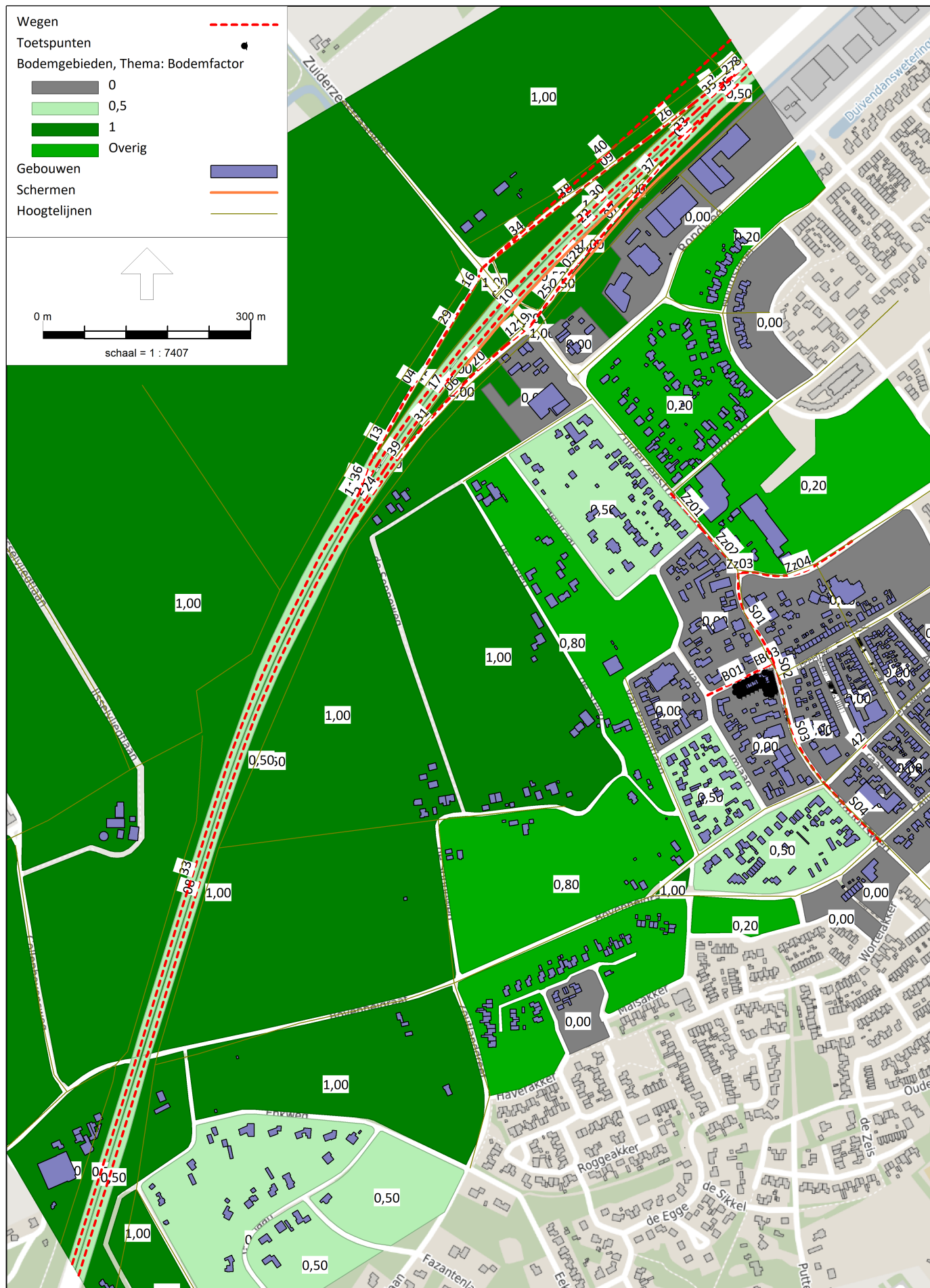
Schermen 

Hoogtelijnen 

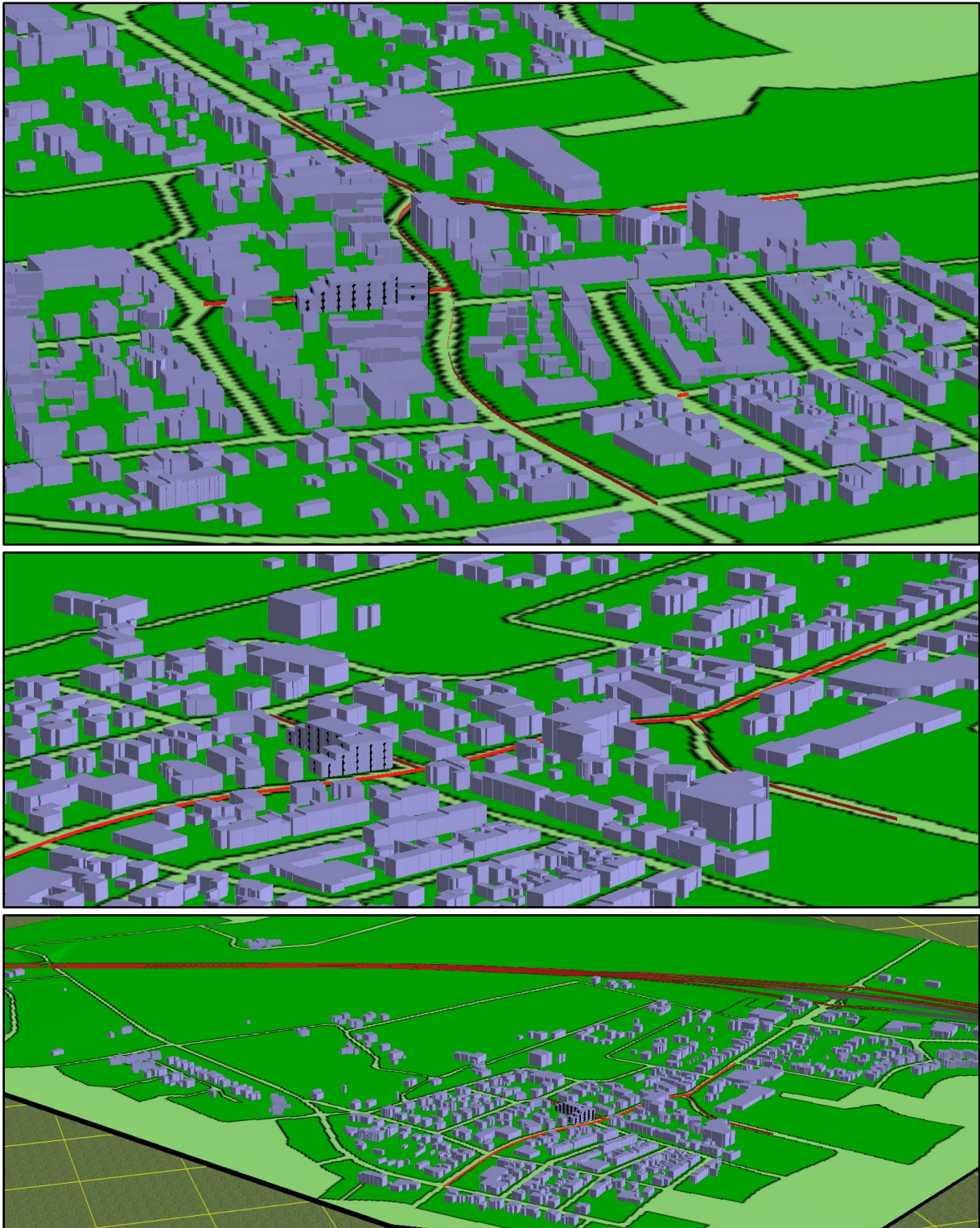


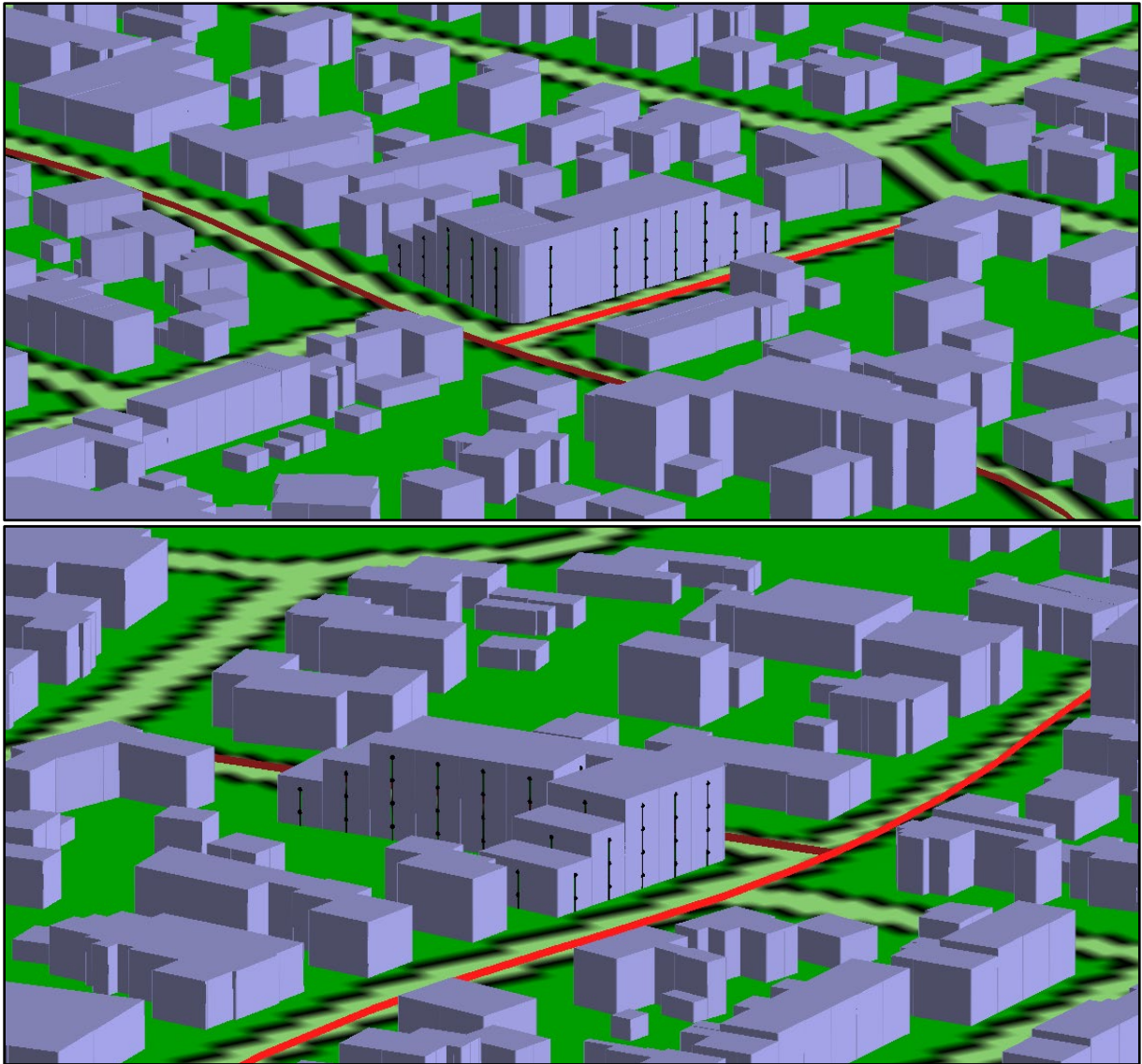
0 m  300 m

schaal = 1 : 7407



3D weergaven Rekenmodel





Bijlage 2 Itemeigenschappen

Modeleigenschappen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Model eigenschap

Omschrijving	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Verantwoordelijke	gkikkert
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	gkikkert op 29-8-2023
Laatst ingezien door	gkikkert op 4-9-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Coördinatensysteem	Amersfoort RD New (epsg:28992)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,00
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Modeleigenschappen

Commentaar

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
Zz02	Zuiderzeestraatweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
Zz01	Zuiderzeestraatweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
Zz03	Zuiderzeestraatweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
Zz04	Zuiderzeestraatweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W9a	--	--
B01	Brinkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
B02	Brinkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W9a	--	--
B03	Brinkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
S01	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
S02	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
S03	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
S04	Stationsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
01	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
02	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
03	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
04	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
05	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
06	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
07	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
08	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
09	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
10	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
11	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
12	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
13	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
14	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
15	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
16	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
17	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
18	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
19	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
20	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
21	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
22	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
23	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
24	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
25	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
26	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
27	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
28	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
29	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
30	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
31	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
32	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
33	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
34	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
35	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
36	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W1	--	--
37	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
38	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
39	A28/A50	--	--	Absoluut	Verdeling	True	1,5	0	W0	--	--
40	gem Old	--	--	Absoluut	Verdeling	True	0,0	0	W0	--	--
42	gem Old	0,00	--	Relatief	Verdeling	True	0,0	0	W9a	--	--

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
Zz02	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
Zz01	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
Zz03	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Zz04	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
B01	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
B02	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
B03	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30
S02	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
S01	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
S03	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
S04	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
01	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
02	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
03	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
04	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
05	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
06	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
07	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
08	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
09	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
10	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
11	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
12	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
13	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
14	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
15	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
16	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
17	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
18	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
19	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
20	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
21	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
22	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
23	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
24	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
25	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
26	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
27	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
28	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
29	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
30	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
31	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
32	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
33	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
34	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
35	--	--	115	115	115	--	100	100	100	--	90
36	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
37	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
38	--	--	65	65	65	--	65	65	65	--	65
39	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	75
40	--	--	80	80	80	--	80	80	80	--	80
42	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
Zz02	50	50	--	9903,58	6,69	3,30	0,81	--	--	--	--
Zz01	50	50	--	9680,70	6,69	3,29	0,82	--	--	--	--
Zz03	30	30	--	2025,08	6,78	3,38	0,64	--	--	--	--
Zz04	30	30	--	2025,08	6,78	3,38	0,64	--	--	--	--
B01	30	30	--	705,81	6,79	3,33	0,65	--	--	--	--
B02	30	30	--	705,81	6,79	3,33	0,65	--	--	--	--
B03	30	30	--	705,81	6,79	3,33	0,65	--	--	--	--
S02	50	50	--	8949,42	6,69	3,30	0,81	--	--	--	--
S01	50	50	--	9652,04	6,69	3,30	0,81	--	--	--	--
S03	50	50	--	8949,42	6,69	3,30	0,81	--	--	--	--
S04	50	50	--	8696,81	6,69	3,30	0,81	--	--	--	--
01	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
02	75	75	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
03	50	50	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
04	65	65	--	888,00	6,14	2,99	1,79	--	--	--	--
05	90	90	--	27345,00	6,31	3,88	1,10	--	--	--	--
06	65	65	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
07	65	65	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
08	90	90	--	27139,00	6,31	3,94	1,06	--	--	--	--
09	65	65	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
10	90	90	--	24905,00	6,26	3,98	1,12	--	--	--	--
11	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
12	50	50	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
13	75	75	--	888,00	6,14	2,99	1,79	--	--	--	--
14	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
15	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
16	50	50	--	888,00	6,14	2,99	1,79	--	--	--	--
17	90	90	--	24905,00	6,26	3,98	1,12	--	--	--	--
18	90	90	--	27476,00	6,21	3,37	1,50	--	--	--	--
19	50	50	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
20	50	50	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
21	90	90	--	24905,00	6,26	3,98	1,12	--	--	--	--
22	90	90	--	24905,00	6,26	3,98	1,12	--	--	--	--
23	90	90	--	24905,00	6,26	3,98	1,12	--	--	--	--
24	75	75	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
25	50	50	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
26	75	75	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
27	75	75	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
28	50	50	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
29	50	50	--	888,00	6,14	2,99	1,79	--	--	--	--
30	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
31	65	65	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
32	75	75	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
33	90	90	--	27686,00	6,16	3,25	1,63	--	--	--	--
34	50	50	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
35	90	90	--	22703,00	6,15	3,12	1,71	--	--	--	--
36	75	75	--	888,00	6,14	2,99	1,79	--	--	--	--
37	75	75	--	3915,00	6,27	3,97	1,11	--	--	--	--
38	65	65	--	6495,00	6,39	3,47	1,17	--	--	--	--
39	75	75	--	1627,00	6,35	3,24	1,36	--	--	--	--
40	80	80	--	8943,00	6,80	3,28	0,66	--	--	--	--
42	30	30	--	623,02	6,78	3,38	0,64	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)
Zz02	--	92,29	95,96	87,21	--	6,17	3,70	11,09	--	1,55	0,34	1,70	--	--
Zz01	--	92,11	95,86	86,93	--	6,31	3,79	11,33	--	1,58	0,35	1,74	--	--
Zz03	--	95,29	97,16	93,64	--	3,90	2,64	5,52	--	0,81	0,20	0,83	--	--
Zz04	--	95,29	97,16	93,64	--	3,90	2,64	5,52	--	0,81	0,20	0,83	--	--
B01	--	93,30	95,90	91,00	--	5,56	3,81	7,81	--	1,15	0,29	1,18	--	--
B02	--	93,30	95,90	91,00	--	5,56	3,81	7,81	--	1,15	0,29	1,18	--	--
B03	--	93,30	95,90	91,00	--	5,56	3,81	7,81	--	1,15	0,29	1,18	--	--
S02	--	92,33	95,98	87,27	--	6,14	3,68	11,03	--	1,54	0,34	1,70	--	--
S01	--	92,40	96,02	87,39	--	6,08	3,64	10,94	--	1,52	0,34	1,67	--	--
S03	--	92,33	95,98	87,27	--	6,14	3,68	11,03	--	1,54	0,34	1,70	--	--
S04	--	92,32	95,98	87,24	--	6,14	3,68	11,06	--	1,54	0,34	1,70	--	--
01	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
02	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
03	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
04	--	76,62	76,48	75,80	--	11,57	9,39	10,25	--	11,81	14,13	13,95	--	--
05	--	81,71	83,59	64,79	--	8,46	5,49	9,22	--	9,83	10,93	26,00	--	--
06	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
07	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
08	--	81,00	83,12	63,27	--	8,73	5,57	9,58	--	10,27	11,31	27,15	--	--
09	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
10	--	81,67	83,86	62,64	--	8,42	5,23	9,50	--	9,91	10,91	27,87	--	--
11	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
12	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
13	--	76,62	76,48	75,80	--	11,57	9,39	10,25	--	11,81	14,13	13,95	--	--
14	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
15	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
16	--	76,62	76,48	75,80	--	11,57	9,39	10,25	--	11,81	14,13	13,95	--	--
17	--	81,67	83,86	62,64	--	8,42	5,23	9,50	--	9,91	10,91	27,87	--	--
18	--	82,38	85,12	71,26	--	7,92	5,22	9,41	--	9,70	9,66	19,33	--	--
19	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
20	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
21	--	81,67	83,86	62,64	--	8,42	5,23	9,50	--	9,91	10,91	27,87	--	--
22	--	81,67	83,86	62,64	--	8,42	5,23	9,50	--	9,91	10,91	27,87	--	--
23	--	81,67	83,86	62,64	--	8,42	5,23	9,50	--	9,91	10,91	27,87	--	--
24	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
25	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
26	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
27	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
28	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
29	--	76,62	76,48	75,80	--	11,57	9,39	10,25	--	11,81	14,13	13,95	--	--
30	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
31	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
32	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
33	--	82,71	85,79	70,00	--	7,66	4,77	9,75	--	9,62	9,44	20,25	--	--
34	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
35	--	82,95	86,14	69,76	--	7,51	4,60	9,73	--	9,54	9,26	20,51	--	--
36	--	76,62	76,48	75,80	--	11,57	9,39	10,25	--	11,81	14,13	13,95	--	--
37	--	82,04	81,89	78,58	--	8,69	7,09	7,40	--	9,27	11,02	14,02	--	--
38	--	80,46	81,92	78,93	--	9,31	7,16	7,78	--	10,23	10,92	13,29	--	--
39	--	70,83	69,20	71,32	--	13,51	11,85	10,60	--	15,66	18,95	18,08	--	--
40	--	88,56	92,88	84,91	--	9,48	6,62	13,11	--	1,96	0,51	1,98	--	--
42	--	96,54	97,92	95,30	--	2,87	1,93	4,08	--	0,59	0,15	0,62	--	--

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)
Zz02	--	--	--	611,47	313,61	69,96	--	40,88	12,09	8,90	--	10,27
Zz01	--	--	--	596,54	305,31	69,01	--	40,87	12,07	8,99	--	10,23
Zz03	--	--	--	130,83	66,50	12,14	--	5,35	1,81	0,72	--	1,11
Zz04	--	--	--	130,83	66,50	12,14	--	5,35	1,81	0,72	--	1,11
B01	--	--	--	44,71	22,54	4,17	--	2,66	0,90	0,36	--	0,55
B02	--	--	--	44,71	22,54	4,17	--	2,66	0,90	0,36	--	0,55
B03	--	--	--	44,71	22,54	4,17	--	2,66	0,90	0,36	--	0,55
S02	--	--	--	552,79	283,46	63,26	--	36,76	10,87	8,00	--	9,22
S01	--	--	--	596,65	305,84	68,32	--	39,26	11,59	8,55	--	9,81
S03	--	--	--	552,79	283,46	63,26	--	36,76	10,87	8,00	--	9,22
S04	--	--	--	537,13	275,46	61,46	--	35,72	10,56	7,79	--	8,96
01	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
02	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
03	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
04	--	--	--	41,78	20,31	12,05	--	6,31	2,49	1,63	--	6,44
05	--	--	--	1409,88	886,88	194,89	--	145,97	58,25	27,73	--	169,61
06	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
07	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
08	--	--	--	1387,10	888,78	182,01	--	149,50	59,56	27,56	--	175,87
09	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
10	--	--	--	1273,28	831,24	174,73	--	131,27	51,84	26,50	--	154,50
11	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
12	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
13	--	--	--	41,78	20,31	12,05	--	6,31	2,49	1,63	--	6,44
14	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
15	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
16	--	--	--	41,78	20,31	12,05	--	6,31	2,49	1,63	--	6,44
17	--	--	--	1273,28	831,24	174,73	--	131,27	51,84	26,50	--	154,50
18	--	--	--	1405,62	788,16	293,69	--	135,14	48,33	38,78	--	165,51
19	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
20	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
21	--	--	--	1273,28	831,24	174,73	--	131,27	51,84	26,50	--	154,50
22	--	--	--	1273,28	831,24	174,73	--	131,27	51,84	26,50	--	154,50
23	--	--	--	1273,28	831,24	174,73	--	131,27	51,84	26,50	--	154,50
24	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
25	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
26	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
27	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
28	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
29	--	--	--	41,78	20,31	12,05	--	6,31	2,49	1,63	--	6,44
30	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
31	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
32	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
33	--	--	--	1410,58	771,93	315,90	--	130,64	42,92	44,00	--	164,07
34	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
35	--	--	--	1158,18	610,16	270,82	--	104,86	32,58	37,77	--	133,20
36	--	--	--	41,78	20,31	12,05	--	6,31	2,49	1,63	--	6,44
37	--	--	--	201,38	127,28	34,15	--	21,33	11,02	3,22	--	22,76
38	--	--	--	333,93	184,63	59,98	--	38,64	16,14	5,91	--	42,46
39	--	--	--	73,18	36,48	15,78	--	13,96	6,25	2,35	--	16,18
40	--	--	--	538,55	272,45	50,12	--	57,65	19,42	7,74	--	11,92
42	--	--	--	40,78	20,62	3,80	--	1,21	0,41	0,16	--	0,25

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
Zz02	1, 11	1, 36	--	83, 84	91, 28	98, 17	102, 45	108, 45	105, 11	98, 39
Zz01	1, 11	1, 38	--	83, 79	91, 23	98, 14	102, 38	108, 36	105, 03	98, 30
Zz03	0, 14	0, 11	--	76, 85	81, 10	90, 23	91, 76	97, 04	94, 20	87, 61
Zz04	0, 14	0, 11	--	84, 15	88, 82	97, 09	95, 73	99, 00	92, 47	87, 38
B01	0, 07	0, 05	--	73, 00	77, 46	87, 01	87, 56	92, 70	90, 01	83, 45
B02	0, 07	0, 05	--	80, 31	85, 20	93, 88	91, 54	94, 67	88, 29	83, 24
B03	0, 07	0, 05	--	73, 00	77, 46	87, 01	87, 56	92, 70	90, 01	83, 45
S02	1, 00	1, 23	--	83, 39	90, 82	97, 71	102, 00	108, 00	104, 67	97, 94
S01	1, 00	1, 31	--	83, 70	91, 12	98, 00	102, 32	108, 33	104, 99	98, 26
S03	1, 00	1, 23	--	83, 39	90, 82	97, 71	102, 00	108, 00	104, 67	97, 94
S04	0, 98	1, 20	--	83, 27	90, 70	97, 58	101, 88	107, 88	104, 55	97, 82
01	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
02	17, 13	6, 09	--	81, 27	90, 48	95, 97	102, 95	108, 17	104, 33	97, 48
03	17, 13	6, 09	--	83, 73	91, 15	98, 48	102, 25	106, 71	103, 47	96, 84
04	3, 75	2, 22	--	77, 70	86, 16	92, 41	98, 04	102, 40	98, 80	92, 04
05	115, 97	78, 21	--	91, 27	102, 87	107, 70	114, 81	117, 52	111, 72	105, 83
06	9, 99	4, 00	--	81, 29	89, 69	96, 01	101, 60	105, 52	101, 92	95, 18
07	17, 13	6, 09	--	83, 45	91, 87	98, 04	103, 85	108, 65	105, 03	98, 26
08	120, 94	78, 10	--	91, 38	102, 91	107, 75	114, 85	117, 48	111, 69	105, 81
09	24, 61	10, 10	--	86, 00	94, 41	100, 61	106, 39	111, 03	107, 41	100, 64
10	108, 14	77, 74	--	90, 85	102, 43	107, 27	114, 38	117, 08	111, 28	105, 39
11	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
12	9, 99	4, 00	--	81, 59	89, 10	96, 62	100, 00	103, 76	100, 62	94, 05
13	3, 75	2, 22	--	75, 50	84, 71	90, 23	97, 12	101, 83	98, 00	91, 16
14	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
15	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
16	3, 75	2, 22	--	78, 00	85, 50	92, 96	96, 43	100, 55	97, 37	90, 77
17	108, 14	77, 74	--	90, 85	102, 43	107, 27	114, 38	117, 08	111, 28	105, 39
18	89, 45	79, 67	--	91, 15	102, 74	107, 58	114, 72	117, 49	111, 67	105, 77
19	17, 13	6, 09	--	83, 73	91, 15	98, 48	102, 25	106, 71	103, 47	96, 84
20	9, 99	4, 00	--	81, 59	89, 10	96, 62	100, 00	103, 76	100, 62	94, 05
21	108, 14	77, 74	--	90, 85	102, 43	107, 27	114, 38	117, 08	111, 28	105, 39
22	108, 14	77, 74	--	90, 85	102, 43	107, 27	114, 38	117, 08	111, 28	105, 39
23	108, 14	77, 74	--	90, 85	102, 43	107, 27	114, 38	117, 08	111, 28	105, 39
24	9, 99	4, 00	--	79, 10	88, 18	93, 74	100, 64	104, 87	101, 01	94, 18
25	17, 13	6, 09	--	83, 73	91, 15	98, 48	102, 25	106, 71	103, 47	96, 84
26	24, 61	10, 10	--	83, 82	93, 00	98, 51	105, 47	110, 52	106, 68	99, 83
27	24, 61	10, 10	--	85, 63	96, 02	101, 47	107, 49	109, 24	103, 84	98, 10
28	17, 13	6, 09	--	83, 73	91, 15	98, 48	102, 25	106, 71	103, 47	96, 84
29	3, 75	2, 22	--	78, 00	85, 50	92, 96	96, 43	100, 55	97, 37	90, 77
30	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
31	9, 99	4, 00	--	81, 29	89, 69	96, 01	101, 60	105, 52	101, 92	95, 18
32	24, 61	10, 10	--	85, 63	96, 02	101, 47	107, 49	109, 24	103, 84	98, 10
33	84, 94	91, 38	--	91, 11	102, 70	107, 54	114, 70	117, 49	111, 67	105, 77
34	24, 61	10, 10	--	86, 28	93, 72	101, 09	104, 78	109, 12	105, 89	99, 28
35	65, 59	79, 62	--	90, 21	101, 81	106, 65	113, 81	116, 63	110, 80	104, 90
36	3, 75	2, 22	--	77, 32	87, 64	93, 17	98, 96	100, 39	95, 11	89, 41
37	17, 13	6, 09	--	81, 27	90, 48	95, 97	102, 95	108, 17	104, 33	97, 48
38	24, 61	10, 10	--	86, 00	94, 41	100, 61	106, 39	111, 03	107, 41	100, 64
39	9, 99	4, 00	--	79, 10	88, 18	93, 74	100, 64	104, 87	101, 01	94, 18
40	1, 50	1, 17	--	81, 48	91, 79	97, 00	103, 64	110, 14	106, 39	99, 54
42	0, 03	0, 02	--	78, 50	82, 97	90, 83	90, 36	93, 73	87, 09	81, 97

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
Zz02	89,32	79,61	86,80	93,17	98,49	105,08	101,66	94,89	85,10	75,65
Zz01	89,27	79,53	86,73	93,12	98,39	104,98	101,56	94,79	85,02	75,66
Zz03	81,42	73,01	76,84	85,34	88,24	93,74	90,74	84,08	76,83	67,19
Zz04	82,26	80,29	84,54	92,19	92,19	95,69	89,00	83,84	77,65	74,50
B01	77,99	68,92	72,95	82,00	83,80	89,23	86,34	79,71	73,18	63,49
B02	78,84	76,21	80,66	88,86	87,77	91,19	84,61	79,48	74,02	70,82
B03	77,99	68,92	72,95	82,00	83,80	89,23	86,34	79,71	73,18	63,49
S02	88,87	79,17	86,35	92,72	98,04	104,64	101,22	94,45	84,66	75,20
S01	89,18	79,49	86,67	93,02	98,37	104,97	101,55	94,78	84,97	75,50
S03	88,87	79,17	86,35	92,72	98,04	104,64	101,22	94,45	84,66	75,20
S04	88,75	79,04	86,23	92,60	97,92	104,52	101,10	94,33	84,53	75,08
01	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
02	86,93	79,59	88,52	94,07	101,20	106,27	102,40	95,55	85,02	74,71
03	88,97	81,95	89,27	96,58	100,55	104,87	101,59	94,97	87,11	77,04
04	82,70	74,86	83,09	89,36	95,22	99,41	95,77	89,01	79,68	72,66
05	97,08	89,27	100,51	105,43	112,70	115,47	109,63	103,72	94,99	86,75
06	86,06	78,79	86,98	93,33	99,10	102,81	99,16	92,42	83,37	74,81
07	88,65	81,73	89,94	96,13	102,14	106,78	103,12	96,35	86,76	76,84
08	97,05	89,41	100,60	105,53	112,79	115,50	109,67	103,76	95,03	86,72
09	91,12	83,33	91,55	97,73	103,74	108,39	104,73	97,95	88,36	79,15
10	96,64	88,95	100,18	105,11	112,39	115,19	109,34	103,42	94,69	86,67
11	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
12	86,80	79,03	86,45	93,96	97,51	101,09	97,92	91,36	84,17	75,04
13	80,78	72,70	81,60	87,18	94,25	98,82	94,94	88,10	77,75	70,49
14	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
15	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
16	83,25	75,10	82,48	89,91	93,63	97,59	94,37	87,78	80,26	72,91
17	96,64	88,95	100,18	105,11	112,39	115,19	109,34	103,42	94,69	86,67
18	97,03	88,31	99,75	104,64	111,93	114,90	109,03	103,10	94,37	87,12
19	88,97	81,95	89,27	96,58	100,55	104,87	101,59	94,97	87,11	77,04
20	86,80	79,03	86,45	93,96	97,51	101,09	97,92	91,36	84,17	75,04
21	96,64	88,95	100,18	105,11	112,39	115,19	109,34	103,42	94,69	86,67
22	96,64	88,95	100,18	105,11	112,39	115,19	109,34	103,42	94,69	86,67
23	96,64	88,95	100,18	105,11	112,39	115,19	109,34	103,42	94,69	86,67
24	83,97	76,63	85,43	91,06	98,11	102,10	98,21	91,37	81,23	72,67
25	88,97	81,95	89,27	96,58	100,55	104,87	101,59	94,97	87,11	77,04
26	89,33	81,18	90,13	95,67	102,80	107,87	104,01	97,16	86,63	77,01
27	90,05	82,99	93,19	98,65	104,84	106,63	101,19	95,43	87,38	78,83
28	88,97	81,95	89,27	96,58	100,55	104,87	101,59	94,97	87,11	77,04
29	83,25	75,10	82,48	89,91	93,63	97,59	94,37	87,78	80,26	72,91
30	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
31	86,06	78,79	86,98	93,33	99,10	102,81	99,16	92,42	83,37	74,81
32	90,05	82,99	93,19	98,65	104,84	106,63	101,19	95,43	87,38	78,83
33	97,02	88,09	99,55	104,43	111,76	114,79	108,90	102,96	94,24	87,68
34	91,52	83,55	90,87	98,18	102,15	106,47	103,20	96,58	88,72	79,36
35	96,15	86,98	98,46	103,35	110,69	113,76	107,86	101,92	93,20	87,07
36	81,40	74,53	84,53	90,12	96,03	97,32	92,04	86,34	78,34	72,32
37	86,93	79,59	88,52	94,07	101,20	106,27	102,40	95,55	85,02	74,71
38	91,12	83,33	91,55	97,73	103,74	108,39	104,73	97,95	88,36	79,15
39	83,97	76,63	85,43	91,06	98,11	102,10	98,21	91,37	81,23	72,67
40	88,63	77,26	87,66	92,82	99,54	106,81	103,06	96,20	85,11	71,78
42	76,22	74,79	78,88	86,03	86,94	90,48	83,72	78,54	71,78	68,77

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
Zz02	83,41	90,68	93,89	99,51	96,32	89,63	81,23	--	--
Zz01	83,43	90,71	93,89	99,48	96,29	89,61	81,24	--	--
Zz03	71,56	81,10	81,71	86,94	84,22	77,65	72,06	--	--
Zz04	79,29	87,96	85,69	88,91	82,50	77,43	72,91	--	--
B01	68,07	77,96	77,63	82,71	80,16	73,63	68,75	--	--
B02	75,81	84,83	81,62	84,68	78,45	73,43	69,60	--	--
B03	68,07	77,96	77,63	82,71	80,16	73,63	68,75	--	--
S02	82,96	90,22	93,45	99,07	95,87	89,18	80,78	--	--
S01	83,25	90,51	93,76	99,39	96,19	89,50	81,08	--	--
S03	82,96	90,22	93,45	99,07	95,87	89,18	80,78	--	--
S04	82,84	90,10	93,33	98,95	95,75	89,06	80,66	--	--
01	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
02	83,46	89,06	96,24	100,92	97,03	90,18	79,78	--	--
03	84,34	91,71	95,64	99,66	96,40	89,80	82,16	--	--
04	80,94	87,22	93,00	97,19	93,56	86,80	77,50	--	--
05	96,71	101,87	108,92	109,78	104,34	98,56	89,81	--	--
06	82,97	89,30	95,14	98,95	95,30	88,55	79,42	--	--
07	84,94	91,19	97,22	101,50	97,83	91,06	81,64	--	--
08	96,63	101,80	108,83	109,56	104,16	98,39	89,63	--	--
09	87,31	93,55	99,53	103,88	100,22	93,45	84,01	--	--
10	96,54	101,72	108,76	109,42	104,03	98,27	89,51	--	--
11	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
12	82,43	89,91	93,56	97,21	94,01	87,45	80,17	--	--
13	79,46	85,03	92,05	96,59	92,72	85,88	75,55	--	--
14	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
15	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
16	80,34	87,78	91,41	95,37	92,17	85,58	78,09	--	--
17	96,54	101,72	108,76	109,42	104,03	98,27	89,51	--	--
18	97,59	102,64	109,69	111,20	105,62	99,80	91,05	--	--
19	84,34	91,71	95,64	99,66	96,40	89,80	82,16	--	--
20	82,43	89,91	93,56	97,21	94,01	87,45	80,17	--	--
21	96,54	101,72	108,76	109,42	104,03	98,27	89,51	--	--
22	96,54	101,72	108,76	109,42	104,03	98,27	89,51	--	--
23	96,54	101,72	108,76	109,42	104,03	98,27	89,51	--	--
24	81,43	87,06	94,15	98,27	94,37	87,53	77,34	--	--
25	84,34	91,71	95,64	99,66	96,40	89,80	82,16	--	--
26	85,84	91,43	98,57	103,31	99,43	92,58	82,16	--	--
27	88,82	94,38	100,44	101,91	96,56	90,83	82,82	--	--
28	84,34	91,71	95,64	99,66	96,40	89,80	82,16	--	--
29	80,34	87,78	91,41	95,37	92,17	85,58	78,09	--	--
30	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
31	82,97	89,30	95,14	98,95	95,30	88,55	79,42	--	--
32	88,82	94,38	100,44	101,91	96,56	90,83	82,82	--	--
33	98,09	103,15	110,18	111,57	106,03	100,22	91,46	--	--
34	86,69	94,06	97,95	102,02	98,77	92,17	84,51	--	--
35	97,46	102,52	109,55	110,92	105,38	99,57	90,81	--	--
36	82,37	87,96	93,81	95,07	89,82	84,13	76,13	--	--
37	83,46	89,06	96,24	100,92	97,03	90,18	79,78	--	--
38	87,31	93,55	99,53	103,88	100,22	93,45	84,01	--	--
39	81,43	87,06	94,15	98,27	94,37	87,53	77,34	--	--
40	82,34	87,55	93,93	100,08	96,35	89,53	78,73	--	--
42	73,38	81,69	80,28	83,60	77,07	71,97	66,82	--	--

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Zz02	--	--	--	--	--	--
Zz01	--	--	--	--	--	--
Zz03	--	--	--	--	--	--
Zz04	--	--	--	--	--	--
B01	--	--	--	--	--	--
B02	--	--	--	--	--	--
B03	--	--	--	--	--	--
S02	--	--	--	--	--	--
S01	--	--	--	--	--	--
S03	--	--	--	--	--	--
S04	--	--	--	--	--	--
01	--	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--	--
06	--	--	--	--	--	--
07	--	--	--	--	--	--
08	--	--	--	--	--	--
09	--	--	--	--	--	--
10	--	--	--	--	--	--
11	--	--	--	--	--	--
12	--	--	--	--	--	--
13	--	--	--	--	--	--
14	--	--	--	--	--	--
15	--	--	--	--	--	--
16	--	--	--	--	--	--
17	--	--	--	--	--	--
18	--	--	--	--	--	--
19	--	--	--	--	--	--
20	--	--	--	--	--	--
21	--	--	--	--	--	--
22	--	--	--	--	--	--
23	--	--	--	--	--	--
24	--	--	--	--	--	--
25	--	--	--	--	--	--
26	--	--	--	--	--	--
27	--	--	--	--	--	--
28	--	--	--	--	--	--
29	--	--	--	--	--	--
30	--	--	--	--	--	--
31	--	--	--	--	--	--
32	--	--	--	--	--	--
33	--	--	--	--	--	--
34	--	--	--	--	--	--
35	--	--	--	--	--	--
36	--	--	--	--	--	--
37	--	--	--	--	--	--
38	--	--	--	--	--	--
39	--	--	--	--	--	--
40	--	--	--	--	--	--
42	--	--	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	[1/3]	4,16	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	[2/3]	4,24	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	[3/3]	4,20	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	[1/3]	4,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	[2/3]	4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	[3/3]	4,20	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
07	[1/3]	4,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
08	[2/3]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
09	[3/3]	4,21	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
10	[1/2]	4,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
11	[2/2]	4,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
12	[1/2]	4,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
13	[2/2]	4,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
14	[1/3]	4,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
15	[2/3]	4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
16	[3/3]	4,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
17	[1/2]	4,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
18	[2/2]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
19	[1/2]	4,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
20	[2/2]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
21	[1/3]	4,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
22	[2/3]	4,31	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
23	[3/3]	4,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
24	[1/3]	4,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
25	[2/3]	4,35	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
26	[3/3]	4,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
27	[1/3]	4,38	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
28	[2/3]	4,39	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
29	[3/3]	4,35	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai

V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: Nieuwe woningen

Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp
01		6,00	4,16	Relatief					0	0	0	0 dB
02		9,00	4,17	Relatief					0	0	0	0 dB
03		12,00	4,17	Relatief					0	0	0	0 dB
04		12,00	4,18	Relatief					0	0	0	0 dB
05		12,00	4,19	Relatief					0	0	0	0 dB
06		12,00	4,19	Relatief					0	0	0	0 dB
07		12,00	4,21	Relatief					0	0	0	0 dB
08		12,00	4,26	Relatief					0	0	0	0 dB
09		12,00	4,29	Relatief					0	0	0	0 dB
10		9,00	4,33	Relatief					0	0	0	0 dB
11		6,00	4,36	Relatief					0	0	0	0 dB

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: Nieuwe woningen

Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Ref1.L 63	Ref1.L 125	Ref1.L 250	Ref1.L 500	Ref1.L 1k
203		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
205		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
324		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
334		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
342		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
347		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
349		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
357		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
360		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
362		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
364		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
365		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
372		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
381		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401		--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Ref1.L 2k	Ref1.L 4k	Ref1.L 8k	Ref1.R 63	Ref1.R 125	Ref1.R 250	Ref1.R 500	Ref1.R 1k	Ref1.R 2k	Ref1.R 4k
203	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
205	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
324	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
334	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
342	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
347	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
349	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
357	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
360	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
362	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
364	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
365	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
372	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
381	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

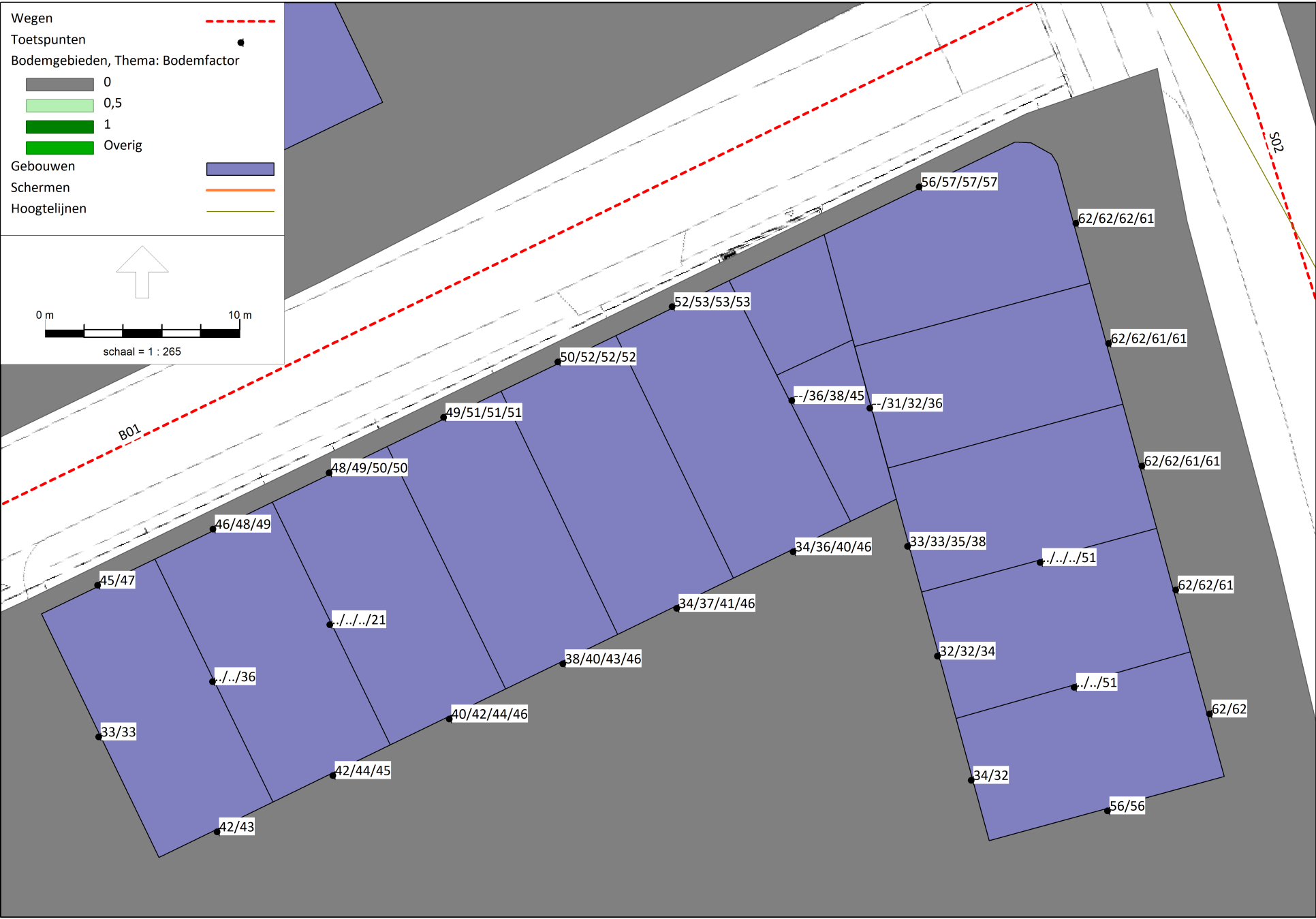
Itemeigenschappen

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
V1 29-08-2023 - Stationsweg 17-19

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Refl.R 8k	Adiffrr 63	Adiffrr 125	Adiffrr 250	Adiffrr 500	Adiffrr 1k	Adiffrr 2k	Adiffrr 4k	Adiffrr 8k
203	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
205	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
324	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
334	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
342	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
347	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
349	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
357	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
360	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
362	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
364	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
365	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
372	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
381	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
401	0,80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Bijlage 3 Resultatentabellen



Resultatentabel Stationsweg (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Stationsweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	[1/3]	1,50	45,18
01_B	[1/3]	4,50	46,66
02_A	[2/3]	1,50	41,66
02_B	[2/3]	4,50	43,19
03_A	[3/3]	1,50	32,71
03_B	[3/3]	4,50	33,40
04_A	[1/3]	1,50	46,43
04_B	[1/3]	4,50	48,01
04_C	[1/3]	7,50	48,84
05_A	[2/3]	1,50	42,13
05_B	[2/3]	4,50	43,75
05_C	[2/3]	7,50	45,25
06_C	[3/3]	7,50	35,70
07_A	[1/3]	1,50	47,69
07_B	[1/3]	4,50	49,48
07_C	[1/3]	7,50	50,17
07_D	[1/3]	10,50	49,81
08_A	[2/3]	1,50	39,98
08_B	[2/3]	4,50	41,85
08_C	[2/3]	7,50	43,73
08_D	[2/3]	10,50	45,56
09_D	[3/3]	10,50	21,10
10_A	[1/2]	1,50	48,78
10_B	[1/2]	4,50	50,58
10_C	[1/2]	7,50	51,21
10_D	[1/2]	10,50	51,00
11_A	[2/2]	1,50	37,75
11_B	[2/2]	4,50	39,93
11_C	[2/2]	7,50	42,91
11_D	[2/2]	10,50	46,09
12_A	[1/2]	1,50	50,12
12_B	[1/2]	4,50	51,78
12_C	[1/2]	7,50	52,10
12_D	[1/2]	10,50	51,98
13_A	[2/2]	1,50	34,00
13_B	[2/2]	4,50	36,83
13_C	[2/2]	7,50	40,89
13_D	[2/2]	10,50	46,34
14_A	[1/3]	1,50	51,75
14_B	[1/3]	4,50	53,18
14_C	[1/3]	7,50	53,39
14_D	[1/3]	10,50	53,34
15_A	[2/3]	1,50	- -
15_B	[2/3]	4,50	36,11
15_C	[2/3]	7,50	38,31
15_D	[2/3]	10,50	44,66
16_A	[3/3]	1,50	34,14
16_B	[3/3]	4,50	36,49
16_C	[3/3]	7,50	39,69
16_D	[3/3]	10,50	45,56
17_A	[1/2]	1,50	56,11
17_B	[1/2]	4,50	56,66
17_C	[1/2]	7,50	56,65
17_D	[1/2]	10,50	56,54
18_A	[2/2]	1,50	61,94
18_B	[2/2]	4,50	61,99
18_C	[2/2]	7,50	61,57
18_D	[2/2]	10,50	60,96
19_A	[1/2]	1,50	61,80

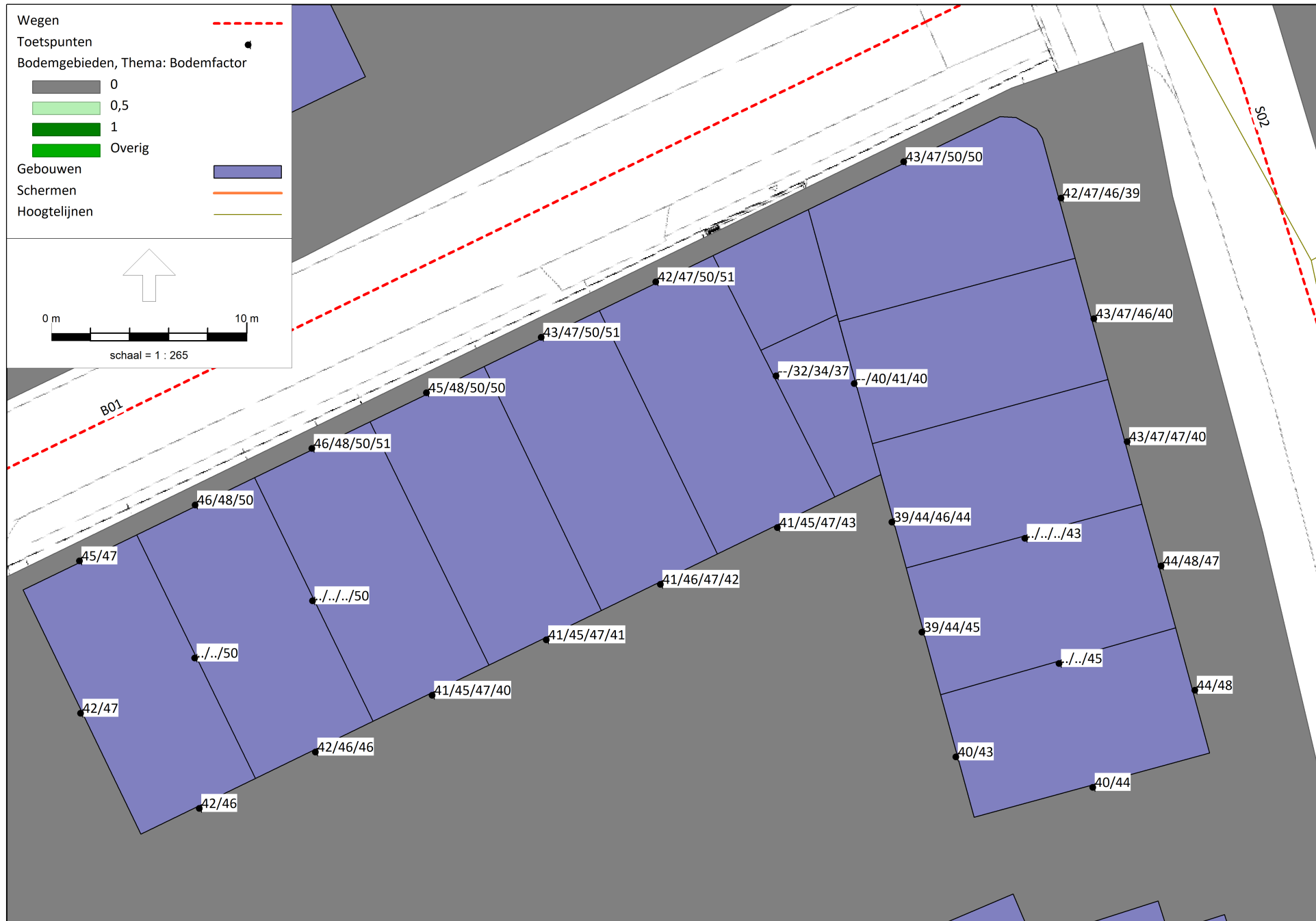
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Stationsweg (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stationsweg
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_B	[1/2]	4,50	61,87
19_C	[1/2]	7,50	61,47
19_D	[1/2]	10,50	60,86
20_A	[2/2]	1,50	--
20_B	[2/2]	4,50	31,49
20_C	[2/2]	7,50	32,09
20_D	[2/2]	10,50	35,52
21_A	[1/3]	1,50	61,77
21_B	[1/3]	4,50	61,85
21_C	[1/3]	7,50	61,46
21_D	[1/3]	10,50	60,84
22_D	[2/3]	10,50	50,54
23_A	[3/3]	1,50	32,54
23_B	[3/3]	4,50	32,76
23_C	[3/3]	7,50	34,65
23_D	[3/3]	10,50	38,07
24_A	[1/3]	1,50	61,81
24_B	[1/3]	4,50	61,88
24_C	[1/3]	7,50	61,47
25_C	[2/3]	7,50	51,19
26_A	[3/3]	1,50	32,28
26_B	[3/3]	4,50	32,38
26_C	[3/3]	7,50	34,12
27_A	[1/3]	1,50	61,94
27_B	[1/3]	4,50	61,99
28_A	[2/3]	1,50	55,95
28_B	[2/3]	4,50	56,22
29_A	[3/3]	1,50	33,51
29_B	[3/3]	4,50	32,31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Resultatentabel A28 (incl. 2 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A28
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	[1/3]	1,50	44,76
01_B	[1/3]	4,50	46,77
02_A	[2/3]	1,50	41,98
02_B	[2/3]	4,50	46,45
03_A	[3/3]	1,50	42,36
03_B	[3/3]	4,50	47,12
04_A	[1/3]	1,50	45,63
04_B	[1/3]	4,50	48,47
04_C	[1/3]	7,50	50,22
05_A	[2/3]	1,50	41,71
05_B	[2/3]	4,50	45,75
05_C	[2/3]	7,50	46,50
06_C	[3/3]	7,50	50,15
07_A	[1/3]	1,50	45,71
07_B	[1/3]	4,50	48,00
07_C	[1/3]	7,50	50,33
07_D	[1/3]	10,50	50,57
08_A	[2/3]	1,50	41,35
08_B	[2/3]	4,50	45,27
08_C	[2/3]	7,50	46,81
08_D	[2/3]	10,50	40,47
09_D	[3/3]	10,50	50,16
10_A	[1/2]	1,50	45,38
10_B	[1/2]	4,50	48,39
10_C	[1/2]	7,50	50,31
10_D	[1/2]	10,50	50,47
11_A	[2/2]	1,50	41,32
11_B	[2/2]	4,50	45,36
11_C	[2/2]	7,50	46,71
11_D	[2/2]	10,50	41,08
12_A	[1/2]	1,50	43,20
12_B	[1/2]	4,50	46,98
12_C	[1/2]	7,50	49,95
12_D	[1/2]	10,50	50,56
13_A	[2/2]	1,50	41,10
13_B	[2/2]	4,50	45,88
13_C	[2/2]	7,50	46,91
13_D	[2/2]	10,50	42,06
14_A	[1/3]	1,50	42,38
14_B	[1/3]	4,50	46,67
14_C	[1/3]	7,50	49,97
14_D	[1/3]	10,50	50,64
15_A	[2/3]	1,50	- -
15_B	[2/3]	4,50	31,91
15_C	[2/3]	7,50	34,47
15_D	[2/3]	10,50	36,96
16_A	[3/3]	1,50	40,72
16_B	[3/3]	4,50	45,48
16_C	[3/3]	7,50	46,79
16_D	[3/3]	10,50	43,10
17_A	[1/2]	1,50	43,30
17_B	[1/2]	4,50	47,24
17_C	[1/2]	7,50	49,85
17_D	[1/2]	10,50	50,19
18_A	[2/2]	1,50	42,47
18_B	[2/2]	4,50	46,59
18_C	[2/2]	7,50	46,12
18_D	[2/2]	10,50	39,45
19_A	[1/2]	1,50	43,28

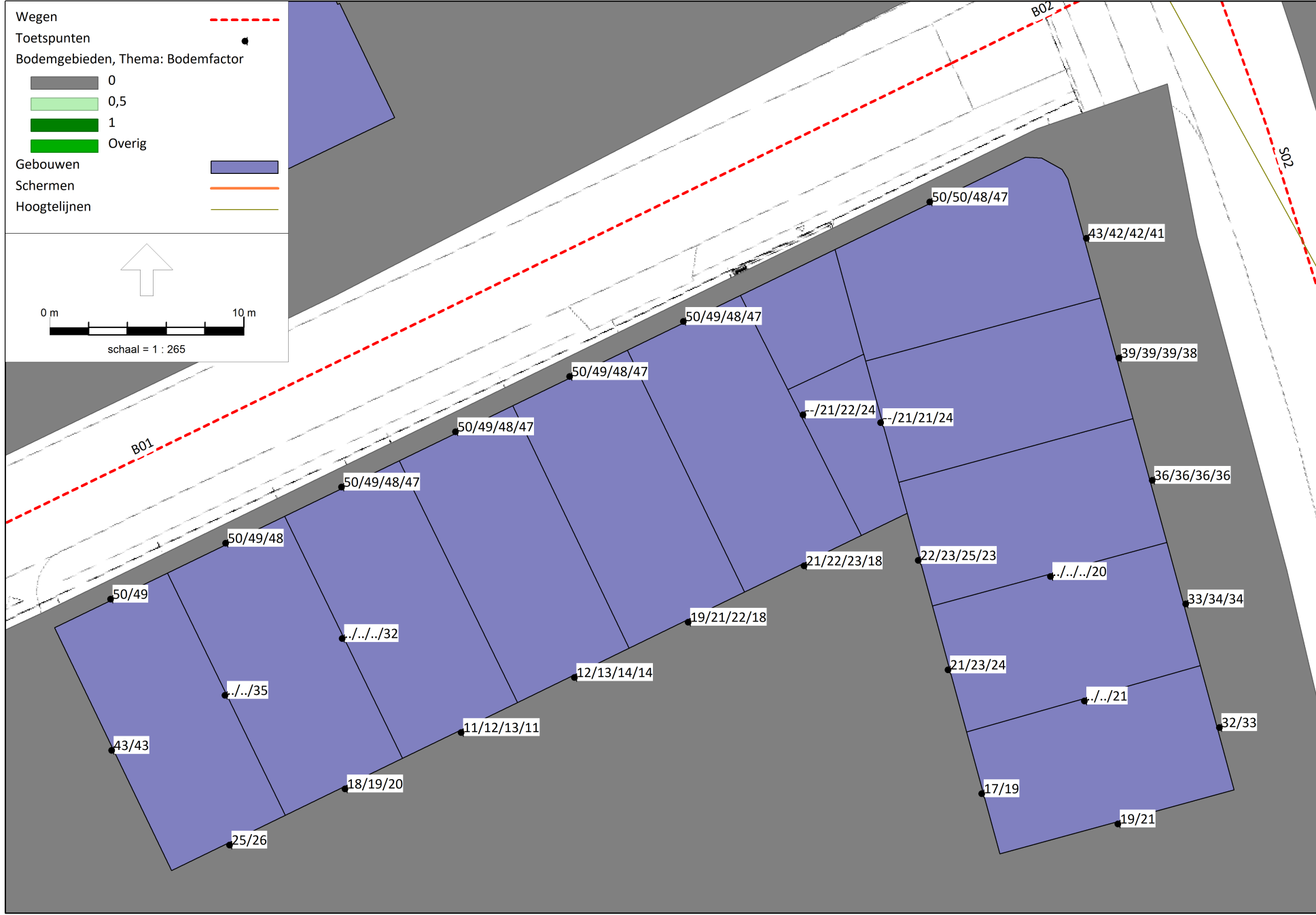
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel A28 (incl. 2 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A28
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_B	[1/2]	4,50	47,42
19_C	[1/2]	7,50	46,47
19_D	[1/2]	10,50	39,91
20_A	[2/2]	1,50	--
20_B	[2/2]	4,50	39,95
20_C	[2/2]	7,50	41,15
20_D	[2/2]	10,50	39,56
21_A	[1/3]	1,50	43,43
21_B	[1/3]	4,50	47,42
21_C	[1/3]	7,50	46,68
21_D	[1/3]	10,50	40,29
22_D	[2/3]	10,50	42,69
23_A	[3/3]	1,50	39,35
23_B	[3/3]	4,50	44,08
23_C	[3/3]	7,50	45,67
23_D	[3/3]	10,50	44,40
24_A	[1/3]	1,50	43,51
24_B	[1/3]	4,50	47,81
24_C	[1/3]	7,50	46,75
25_C	[2/3]	7,50	45,23
26_A	[3/3]	1,50	39,13
26_B	[3/3]	4,50	44,06
26_C	[3/3]	7,50	45,22
27_A	[1/3]	1,50	44,24
27_B	[1/3]	4,50	48,11
28_A	[2/3]	1,50	40,35
28_B	[2/3]	4,50	43,84
29_A	[3/3]	1,50	39,62
29_B	[3/3]	4,50	42,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Resultatentabel Brinkstraat (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Brinkstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	[1/3]	1,50	49,59
01_B	[1/3]	4,50	48,99
02_A	[2/3]	1,50	24,62
02_B	[2/3]	4,50	26,22
03_A	[3/3]	1,50	42,74
03_B	[3/3]	4,50	42,86
04_A	[1/3]	1,50	49,61
04_B	[1/3]	4,50	49,04
04_C	[1/3]	7,50	47,89
05_A	[2/3]	1,50	17,73
05_B	[2/3]	4,50	19,13
05_C	[2/3]	7,50	19,96
06_C	[3/3]	7,50	35,14
07_A	[1/3]	1,50	49,65
07_B	[1/3]	4,50	49,09
07_C	[1/3]	7,50	47,96
07_D	[1/3]	10,50	46,87
08_A	[2/3]	1,50	11,14
08_B	[2/3]	4,50	12,10
08_C	[2/3]	7,50	13,06
08_D	[2/3]	10,50	11,01
09_D	[3/3]	10,50	31,82
10_A	[1/2]	1,50	49,68
10_B	[1/2]	4,50	49,14
10_C	[1/2]	7,50	48,02
10_D	[1/2]	10,50	46,95
11_A	[2/2]	1,50	11,88
11_B	[2/2]	4,50	12,94
11_C	[2/2]	7,50	14,11
11_D	[2/2]	10,50	13,90
12_A	[1/2]	1,50	49,70
12_B	[1/2]	4,50	49,17
12_C	[1/2]	7,50	48,09
12_D	[1/2]	10,50	47,03
13_A	[2/2]	1,50	19,26
13_B	[2/2]	4,50	20,53
13_C	[2/2]	7,50	21,94
13_D	[2/2]	10,50	17,64
14_A	[1/3]	1,50	49,74
14_B	[1/3]	4,50	49,20
14_C	[1/3]	7,50	48,15
14_D	[1/3]	10,50	47,08
15_A	[2/3]	1,50	- -
15_B	[2/3]	4,50	20,70
15_C	[2/3]	7,50	21,70
15_D	[2/3]	10,50	24,36
16_A	[3/3]	1,50	20,60
16_B	[3/3]	4,50	21,80
16_C	[3/3]	7,50	23,09
16_D	[3/3]	10,50	17,79
17_A	[1/2]	1,50	50,18
17_B	[1/2]	4,50	49,61
17_C	[1/2]	7,50	48,50
17_D	[1/2]	10,50	47,38
18_A	[2/2]	1,50	42,58
18_B	[2/2]	4,50	42,35
18_C	[2/2]	7,50	41,69
18_D	[2/2]	10,50	40,85
19_A	[1/2]	1,50	39,09

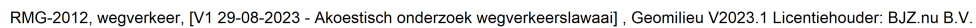
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Brinkstraat (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Brinkstraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_B	[1/2]	4,50	39,01
19_C	[1/2]	7,50	38,67
19_D	[1/2]	10,50	38,19
20_A	[2/2]	1,50	--
20_B	[2/2]	4,50	20,54
20_C	[2/2]	7,50	21,22
20_D	[2/2]	10,50	23,58
21_A	[1/3]	1,50	35,97
21_B	[1/3]	4,50	36,27
21_C	[1/3]	7,50	36,06
21_D	[1/3]	10,50	35,75
22_D	[2/3]	10,50	20,00
23_A	[3/3]	1,50	22,31
23_B	[3/3]	4,50	23,48
23_C	[3/3]	7,50	25,06
23_D	[3/3]	10,50	22,95
24_A	[1/3]	1,50	33,49
24_B	[1/3]	4,50	34,47
24_C	[1/3]	7,50	34,37
25_C	[2/3]	7,50	20,52
26_A	[3/3]	1,50	21,18
26_B	[3/3]	4,50	22,58
26_C	[3/3]	7,50	24,17
27_A	[1/3]	1,50	31,94
27_B	[1/3]	4,50	33,30
28_A	[2/3]	1,50	19,05
28_B	[2/3]	4,50	20,54
29_A	[3/3]	1,50	17,39
29_B	[3/3]	4,50	19,26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Resultatentabel cumulatieve geluidsbelasting (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	[1/3]	1,50	56,45
01_B	[1/3]	4,50	56,78
02_A	[2/3]	1,50	48,61
02_B	[2/3]	4,50	51,39
03_A	[3/3]	1,50	49,69
03_B	[3/3]	4,50	51,77
04_A	[1/3]	1,50	56,89
04_B	[1/3]	4,50	57,55
04_C	[1/3]	7,50	57,84
05_A	[2/3]	1,50	48,80
05_B	[2/3]	4,50	51,32
05_C	[2/3]	7,50	52,49
06_C	[3/3]	7,50	52,73
07_A	[1/3]	1,50	57,31
07_B	[1/3]	4,50	58,07
07_C	[1/3]	7,50	58,47
07_D	[1/3]	10,50	58,08
08_A	[2/3]	1,50	47,30
08_B	[2/3]	4,50	50,11
08_C	[2/3]	7,50	51,81
08_D	[2/3]	10,50	51,19
09_D	[3/3]	10,50	52,30
10_A	[1/2]	1,50	57,70
10_B	[1/2]	4,50	58,66
10_C	[1/2]	7,50	58,99
10_D	[1/2]	10,50	58,68
11_A	[2/2]	1,50	46,11
11_B	[2/2]	4,50	49,36
11_C	[2/2]	7,50	51,37
11_D	[2/2]	10,50	51,74
12_A	[1/2]	1,50	58,17
12_B	[1/2]	4,50	59,13
12_C	[1/2]	7,50	59,43
12_D	[1/2]	10,50	59,27
13_A	[2/2]	1,50	44,66
13_B	[2/2]	4,50	48,91
13_C	[2/2]	7,50	50,72
13_D	[2/2]	10,50	52,09
14_A	[1/3]	1,50	59,04
14_B	[1/3]	4,50	59,99
14_C	[1/3]	7,50	60,25
14_D	[1/3]	10,50	60,18
15_A	[2/3]	1,50	- -
15_B	[2/3]	4,50	42,05
15_C	[2/3]	7,50	44,26
15_D	[2/3]	10,50	50,10
16_A	[3/3]	1,50	44,43
16_B	[3/3]	4,50	48,53
16_C	[3/3]	7,50	50,28
16_D	[3/3]	10,50	51,66
17_A	[1/2]	1,50	62,20
17_B	[1/2]	4,50	62,65
17_C	[1/2]	7,50	62,67
17_D	[1/2]	10,50	62,49
18_A	[2/2]	1,50	67,01
18_B	[2/2]	4,50	67,10
18_C	[2/2]	7,50	66,68
18_D	[2/2]	10,50	66,01
19_A	[1/2]	1,50	66,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel cumulatieve geluidsbelasting (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_B	[1/2]	4,50	66,98
19_C	[1/2]	7,50	66,56
19_D	[1/2]	10,50	65,90
20_A	[2/2]	1,50	- -
20_B	[2/2]	4,50	43,18
20_C	[2/2]	7,50	44,26
20_D	[2/2]	10,50	44,39
21_A	[1/3]	1,50	66,81
21_B	[1/3]	4,50	66,95
21_C	[1/3]	7,50	66,54
21_D	[1/3]	10,50	65,88
22_D	[2/3]	10,50	55,89
23_A	[3/3]	1,50	43,06
23_B	[3/3]	4,50	46,79
23_C	[3/3]	7,50	48,42
23_D	[3/3]	10,50	48,23
24_A	[1/3]	1,50	66,85
24_B	[1/3]	4,50	66,98
24_C	[1/3]	7,50	66,55
25_C	[2/3]	7,50	56,72
26_A	[3/3]	1,50	42,80
26_B	[3/3]	4,50	46,71
26_C	[3/3]	7,50	47,96
27_A	[1/3]	1,50	66,99
27_B	[1/3]	4,50	67,09
28_A	[2/3]	1,50	61,02
28_B	[2/3]	4,50	61,35
29_A	[3/3]	1,50	43,45
29_B	[3/3]	4,50	45,45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Zuiderzeestraat (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Zuiderzeestraat
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	[1/3]	1,50	28,82
01_B	[1/3]	4,50	30,00
02_A	[2/3]	1,50	20,30
02_B	[2/3]	4,50	21,40
03_A	[3/3]	1,50	22,24
03_B	[3/3]	4,50	22,84
04_A	[1/3]	1,50	28,61
04_B	[1/3]	4,50	29,76
04_C	[1/3]	7,50	31,02
05_A	[2/3]	1,50	22,02
05_B	[2/3]	4,50	23,26
05_C	[2/3]	7,50	23,23
06_C	[3/3]	7,50	25,57
07_A	[1/3]	1,50	28,32
07_B	[1/3]	4,50	30,02
07_C	[1/3]	7,50	31,50
07_D	[1/3]	10,50	32,84
08_A	[2/3]	1,50	22,45
08_B	[2/3]	4,50	24,01
08_C	[2/3]	7,50	23,79
08_D	[2/3]	10,50	12,40
09_D	[3/3]	10,50	19,46
10_A	[1/2]	1,50	28,28
10_B	[1/2]	4,50	29,86
10_C	[1/2]	7,50	31,44
10_D	[1/2]	10,50	33,32
11_A	[2/2]	1,50	21,77
11_B	[2/2]	4,50	23,40
11_C	[2/2]	7,50	23,96
11_D	[2/2]	10,50	13,17
12_A	[1/2]	1,50	29,37
12_B	[1/2]	4,50	30,01
12_C	[1/2]	7,50	31,56
12_D	[1/2]	10,50	33,97
13_A	[2/2]	1,50	22,71
13_B	[2/2]	4,50	24,08
13_C	[2/2]	7,50	24,49
13_D	[2/2]	10,50	13,34
14_A	[1/3]	1,50	29,03
14_B	[1/3]	4,50	30,23
14_C	[1/3]	7,50	31,57
14_D	[1/3]	10,50	36,26
15_A	[2/3]	1,50	--
15_B	[2/3]	4,50	19,56
15_C	[2/3]	7,50	20,72
15_D	[2/3]	10,50	25,46
16_A	[3/3]	1,50	22,24
16_B	[3/3]	4,50	24,10
16_C	[3/3]	7,50	24,86
16_D	[3/3]	10,50	10,81
17_A	[1/2]	1,50	29,22
17_B	[1/2]	4,50	30,25
17_C	[1/2]	7,50	34,64
17_D	[1/2]	10,50	35,77
18_A	[2/2]	1,50	23,98
18_B	[2/2]	4,50	24,38
18_C	[2/2]	7,50	24,79
18_D	[2/2]	10,50	25,88
19_A	[1/2]	1,50	24,22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultatentabel Zuiderzeestraat (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zuiderzeestraat
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
19_B	[1/2]	4,50	24,61
19_C	[1/2]	7,50	24,16
19_D	[1/2]	10,50	25,18
20_A	[2/2]	1,50	- -
20_B	[2/2]	4,50	20,20
20_C	[2/2]	7,50	22,05
20_D	[2/2]	10,50	25,73
21_A	[1/3]	1,50	24,22
21_B	[1/3]	4,50	23,80
21_C	[1/3]	7,50	23,50
21_D	[1/3]	10,50	24,23
22_D	[2/3]	10,50	12,05
23_A	[3/3]	1,50	20,56
23_B	[3/3]	4,50	21,51
23_C	[3/3]	7,50	23,67
23_D	[3/3]	10,50	28,03
24_A	[1/3]	1,50	23,28
24_B	[1/3]	4,50	22,42
24_C	[1/3]	7,50	22,29
25_C	[2/3]	7,50	25,02
26_A	[3/3]	1,50	20,42
26_B	[3/3]	4,50	21,72
26_C	[3/3]	7,50	24,04
27_A	[1/3]	1,50	24,00
27_B	[1/3]	4,50	23,89
28_A	[2/3]	1,50	21,23
28_B	[2/3]	4,50	23,64
29_A	[3/3]	1,50	20,24
29_B	[3/3]	4,50	21,94

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen