

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï **Boazum, Uitbreidingswijk**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

29-09-2023

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

BOAZUM, UITBREIDINGSWIJK

Status:	Definitief
Datum:	29-09-2023
Projectnummer:	2023-346
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	6
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	7
3.1 Situatie plangebied	7
3.2 Verkeersgegevens.....	8
Hoofdstuk 4 Resultaten.....	9
4.1 Berekeningen.....	9
4.2 Geluidsbelasting	9
Hoofdstuk 5 Conclusie.....	10
Bijlagen	11
Bijlage 1 Weg- en verkeersgegevens.....	11
Bijlage 2 Rekenmodel	12
Bijlage 3 Itemeigenschappen.....	14
Bijlage 4 Resultaten	15

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel gelegen in het westen van Boazum (hierna: plangebied). Op het perceel wil initiatiefnemer de woonwijk uitbreiden door 14 woningen te realiseren.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de omgeving weergegeven. Dit is gedaan door middel van een rode ster en een rode omkadering.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied ten opzichte de directe omgeving (Bron: OpenStreetMap)

In het kader van het voornemen is inzicht in de te verwachten effecten van stikstof op nabijgelegen 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 de te realiseren woningen 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 Súdwest Fryslân heeft geen eigen geluidbeleid en volgt hierin de Wet geluidhinder.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie plangebied

Op het perceel gelegen in het westen van Boazum wil de initiatiefnemer de bestaande woonwijk uitbreiden en 13 woningen realiseren. De woningen bestaan uit 2 twee-onder-een kapwoningen, 8 rijwoningen en 4 vrijstaande woningen. In voorliggend onderzoek is er uitgegaan van een bouwhoogte van circa 9 meter en verblijfsruimten op de begane grond, eerste en de tweede verdieping.

In de afbeeldingen 3.1 is een situatieoverzicht weergegeven van de gewenste ontwikkeling.



Afbeelding 3.1 Te realiseren situatie (Bron: Gemeente Sudwest Fryslân)

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Suderdyk (60 km/uur).

Daarnaast zijn er in de nabijheid van het plangebied nog verschillende 30 km/uur wegen aanwezig. Hoewel deze wegen geen wettelijke geluidszone kennen, dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht worden of er mogelijk een relevante geluidsbelasting afkomstig is van deze wegen. De bestaande en nieuwe 30 km/uur in de nabijheid van het plangebied zijn alleen erftoegangswegen en kennen geen ontsluitingsfunctie. Daarom wordt er geen relevante geluidbelasting verwacht van deze wegen.

In tabel 3 zijn de uitgangspunten van het onderhavige onderzoek weergegeven.

Locatie plangebied	Binnenstedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaaï	63 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidsbelasting	5 dB

Tabel 3 Uitgangspunten onderzoek

3.2 Verkeersgegevens

De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente Súdwest Fryslân. De gemeente heeft de intensiteiten aangeleverd voor het jaar 2030. Om tot het prognosejaar 2035 te komen is rekening gehouden met de door de Gemeente verstrekt jaarlijkse, autonome groei van 1%..

In bijlage 1 zijn de aangeleverde gegevens toegevoegd. In onderstaande tabel zijn de ingevoerde gegevens weergegeven.

Weg- en verkeersgegevens	Suderdyk 01/02
Etmaalintensiteit 2030/2035 (prognose)	720/756
Uurintensiteit dag/avond/nacht (%)	7/2,6/0,7
Lichte motorvoertuigen dag/ avond/ nacht (%)	93/93/93
Middelzware vrachtwagens dag/ avond/ nacht (%)	5/5/5
Zware vrachtwagens dag/ avond/ nacht (%)	2/2/2
Wettelijke rijsnelheid (km/uur)	60 km/uur/ 30 km/uur
Wegdektype	Fijngebezemd beton/ elementverharding in keperverband

Tabel 4 Ingevoerde wegverkeersgegevens

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.

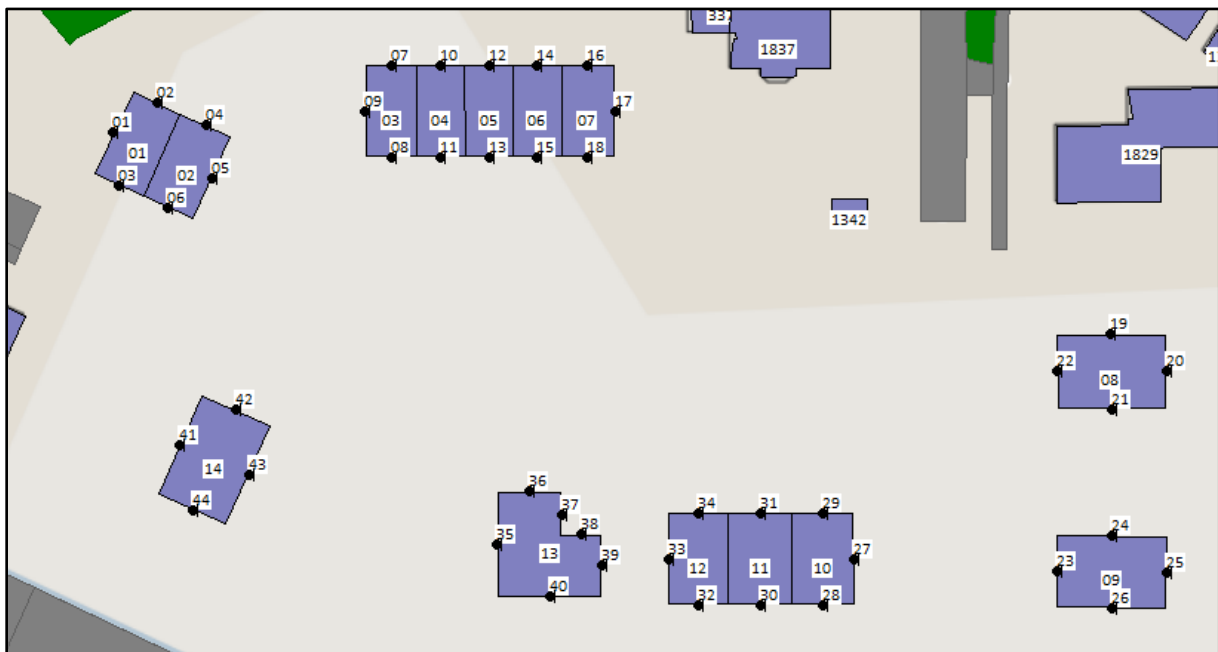
In het model zijn de begroeide gebieden (bodemfactor 1,0) en de wegen ingeladen (bodemfactor 0,0). Bij de berekening is uitgegaan voor de overige gebieden (voornamelijk erven en tuinen) van een standaard bodemfactor van 0,5. In het model zijn de volgende zaken opgenomen:

- wegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte (PDOK 3D geluidbestand);
- bodemgebieden (PDOK BGT kaart);
- rekenpunten op 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter op de relevante gevels van de woningen.

In bijlage 2 is de uitsnede van het rekenmodel weergegeven en in bijlage 3 zijn de itemeigenschappen weergegeven.

4.2 Geluidsbelasting

Om de geluidsbelasting per appartement te bepalen zijn er 44 rekenpunten geplaatst op alle gevels van de te realiseren woningen. In afbeelding 4.1 zijn deze rekenpunten en de nummering van de woningen weergegeven. In bijlage 4 zijn alle rekenresultaten per weg weergegeven.



Afbeelding 4.1 Geplaatste toetspunten (bron: Geomilieu)

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Suderdyk bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 24 dB. Met deze waarde wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op het perceel gelegen in het westen van Boazum (hierna: plangebied). Op het perceel wil initiatiefnemer de woonwijk uitbreiden door 14 woningen te realiseren.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de Suderdyk bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 24 dB. Met deze waarde wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Ter plaatse van het plangebied is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter wat betreft het aspect wegverkeerslawaaï.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Weg- en verkeersgegevens

- Suderdyk te Boazum: 720 mvt./etm. - rijsnelheid 60 km/uur

	<i>Dag</i>	<i>Avond</i>	<i>Nacht</i>
<i>Uurintensiteit</i>	7,0%	2,6%	0,7%
<i>Lv</i>	93,0%	93,0%	93,0%
<i>Mv</i>	5,0%	5,0%	5,0%
<i>Zv</i>	2,0%	2,0%	2,0%

- It Oerd te Boazum: 156 mvt./etm. - rijsnelheid 30 km/uur

	<i>Dag</i>	<i>Avond</i>	<i>Nacht</i>
<i>Uurintensiteit</i>	7,0%	2,6%	0,7%
<i>Lv</i>	93,0%	93,0%	93,0%
<i>Mv</i>	5,0%	5,0%	5,0%
<i>Zv</i>	2,0%	2,0%	2,0%

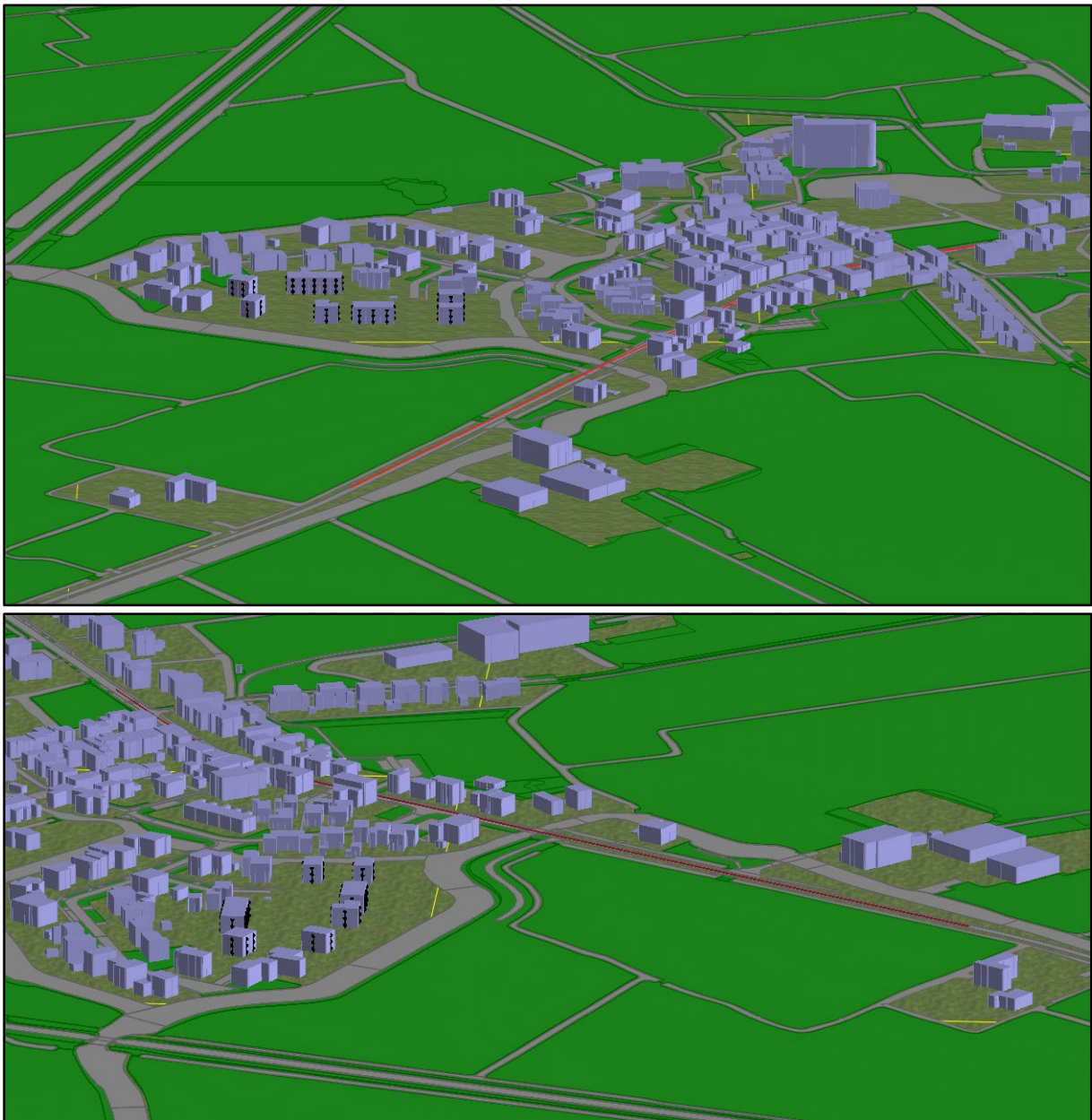
- Tanialeane te Boazum: 124 mvt./etm. - rijsnelheid 30 km/uur

Bijlage 2 Rekenmodel

29 sep 2023, 08:02



3D weergaven



Bijlage 3 Itemeigenschappen

Modeleigenschappen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa

Model eigenschap

Omschrijving	Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
Verantwoordelijke	gkikkert
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	gkikkert op 25-9-2023
Laatst ingezien door	gkikkert op 29-9-2023
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	0,50
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: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk

Groep: (hoofdgroep)

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))
SD01	Suderdyk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W7	60	60	60
SD02	Suderdyk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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))	V(ZV(A))
SD01	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60	60
SD02	--	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
SD01	60	--	756,73	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	--	93,00
SD02	30	--	756,73	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	--	93,00

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)
SD01	93,00	93,00	--	5,00	5,00	5,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--
SD02	93,00	93,00	--	5,00	5,00	5,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk

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)
SD01	--	49,26	18,30	4,93	--	2,65	0,98	0,26	--	1,06	0,39
SD02	--	49,26	18,30	4,93	--	2,65	0,98	0,26	--	1,06	0,39

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	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	LE (D) 8k
SD01	0,11	--	72,57	82,35	88,95	94,02	99,85	97,08	88,93	77,66
SD02	0,11	--	80,88	85,95	94,54	92,32	95,27	88,90	83,90	79,61

Itemeigenschappen

Model:	Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï											
	V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk											
Groep:	(hoofdgroep)											
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer											
Naam	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	LE (N) 125		
SD01	68,27	78,05	84,65	89,71	95,55	92,78	84,63	73,36	62,57	72,35		
SD02	76,58	81,65	90,24	88,02	90,97	84,60	79,59	75,31	70,88	75,95		

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk

Groep: (hoofdgroep)

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

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
SD01	78,95	84,02	89,85	87,08	78,93	67,66	--	--	--
SD02	84,54	82,32	85,27	78,90	73,90	69,61	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
SD01	--	--	--	--	--
SD02	--	--	--	--	--

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	<L=10,04> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	<L=5,76> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	<L=6,01> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	<L=6,06> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	<L=9,90> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	<L=5,81> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	<L=5,55> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08	<L=5,66> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09	<L=10,00> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10	<L=5,33> [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11	<L=5,33> [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12	<L=5,44> [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13	<L=5,33> [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14	<L=5,33> [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15	<L=5,33> [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16	<L=5,77> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17	<L=10,00> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18	<L=5,77> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19	<L=12,11> [1/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20	<L=8,11> [2/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21	<L=11,88> [3/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
22	<L=8,11> [4/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23	<L=7,88> [1/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
24	<L=12,07> [2/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
25	<L=7,88> [3/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
26	<L=11,99> [4/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
27	<L=10,00> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
28	<L=6,77> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
29	<L=6,66> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
30	<L=7,11> [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
31	<L=7,11> [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
32	<L=6,55> [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
33	<L=10,00> [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
34	<L=6,55> [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
35	<L=11,44> [1/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
36	<L=6,89> [2/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
37	<L=4,78> [3/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
38	<L=4,44> [4/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
39	<L=6,66> [5/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
40	<L=11,33> [6/6]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
41	<L=11,89> [1/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
42	<L=8,11> [2/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
43	<L=11,94> [3/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
44	<L=8,11> [4/4]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai
V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
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		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
02		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
03		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
04		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
05		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
06		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
07		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
08		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
09		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
10		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
11		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
12		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
13		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB
14		9,00	0,00	Relatief					0	0	0	0 dB

Itemeigenschappen

Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
V1 14-08-2023 - Rekenmodel Boazum, uitbreidingswijk
Groep: Nieuwe woningen
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - 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
12	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 4 Resultaten

Resultaten Suderdyk (incl. 5 dB reductie)

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	<L=10,04> [1/3]	1,50	16,18
01_B	<L=10,04> [1/3]	4,50	17,23
01_C	<L=10,04> [1/3]	7,50	18,47
02_A	<L=5,76> [2/3]	1,50	17,14
02_B	<L=5,76> [2/3]	4,50	18,55
02_C	<L=5,76> [2/3]	7,50	19,89
03_A	<L=6,01> [3/3]	1,50	21,00
03_B	<L=6,01> [3/3]	4,50	21,32
03_C	<L=6,01> [3/3]	7,50	22,22
04_A	<L=6,06> [1/3]	1,50	16,93
04_B	<L=6,06> [1/3]	4,50	18,39
04_C	<L=6,06> [1/3]	7,50	19,77
05_A	<L=9,90> [2/3]	1,50	23,91
05_B	<L=9,90> [2/3]	4,50	24,39
05_C	<L=9,90> [2/3]	7,50	24,90
06_A	<L=5,81> [3/3]	1,50	22,72
06_B	<L=5,81> [3/3]	4,50	23,01
06_C	<L=5,81> [3/3]	7,50	23,91
07_A	<L=5,55> [1/3]	1,50	18,03
07_B	<L=5,55> [1/3]	4,50	19,36
07_C	<L=5,55> [1/3]	7,50	21,15
08_A	<L=5,66> [2/3]	1,50	24,28
08_B	<L=5,66> [2/3]	4,50	24,85
08_C	<L=5,66> [2/3]	7,50	25,49
09_A	<L=10,00> [3/3]	1,50	21,92
09_B	<L=10,00> [3/3]	4,50	22,37
09_C	<L=10,00> [3/3]	7,50	22,91
10_A	<L=5,33> [1/2]	1,50	16,45
10_B	<L=5,33> [1/2]	4,50	18,05
10_C	<L=5,33> [1/2]	7,50	20,17
11_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	23,50
11_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	24,07
11_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	25,05
12_A	<L=5,44> [1/2]	1,50	15,76
12_B	<L=5,44> [1/2]	4,50	17,61
12_C	<L=5,44> [1/2]	7,50	19,63
13_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	23,06
13_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	23,62
13_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	24,84
14_A	<L=5,33> [1/2]	1,50	19,21
14_B	<L=5,33> [1/2]	4,50	20,11
14_C	<L=5,33> [1/2]	7,50	21,49
15_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	24,53
15_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	25,00
15_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	25,83
16_A	<L=5,77> [1/3]	1,50	16,74
16_B	<L=5,77> [1/3]	4,50	18,04
16_C	<L=5,77> [1/3]	7,50	19,35
17_A	<L=10,00> [2/3]	1,50	24,82
17_B	<L=10,00> [2/3]	4,50	25,27
17_C	<L=10,00> [2/3]	7,50	25,95
18_A	<L=5,77> [3/3]	1,50	25,01
18_B	<L=5,77> [3/3]	4,50	25,42
18_C	<L=5,77> [3/3]	7,50	26,26
19_A	<L=12,11> [1/4]	1,50	25,47
19_B	<L=12,11> [1/4]	4,50	25,40
19_C	<L=12,11> [1/4]	7,50	26,45
20_A	<L=8,11> [2/4]	1,50	30,77
20_B	<L=8,11> [2/4]	4,50	31,51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Suderdyk (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Suderdyk
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
20_C	<L=8,11> [2/4]	7,50	32,43
21_A	<L=11,88> [3/4]	1,50	28,03
21_B	<L=11,88> [3/4]	4,50	29,11
21_C	<L=11,88> [3/4]	7,50	30,23
22_A	<L=8,11> [4/4]	1,50	25,83
22_B	<L=8,11> [4/4]	4,50	26,23
22_C	<L=8,11> [4/4]	7,50	26,87
23_A	<L=7,88> [1/4]	1,50	22,19
23_B	<L=7,88> [1/4]	4,50	22,89
23_C	<L=7,88> [1/4]	7,50	23,67
24_A	<L=12,07> [2/4]	1,50	24,64
24_B	<L=12,07> [2/4]	4,50	25,17
24_C	<L=12,07> [2/4]	7,50	26,84
25_A	<L=7,88> [3/4]	1,50	32,05
25_B	<L=7,88> [3/4]	4,50	33,20
25_C	<L=7,88> [3/4]	7,50	34,18
26_A	<L=11,99> [4/4]	1,50	32,39
26_B	<L=11,99> [4/4]	4,50	33,49
26_C	<L=11,99> [4/4]	7,50	34,38
27_A	<L=10,00> [1/3]	1,50	31,03
27_B	<L=10,00> [1/3]	4,50	31,78
27_C	<L=10,00> [1/3]	7,50	32,58
28_A	<L=6,77> [2/3]	1,50	31,15
28_B	<L=6,77> [2/3]	4,50	31,98
28_C	<L=6,77> [2/3]	7,50	32,71
29_A	<L=6,66> [3/3]	1,50	18,21
29_B	<L=6,66> [3/3]	4,50	19,25
29_C	<L=6,66> [3/3]	7,50	20,83
30_A	<L=7,11> [1/2]	1,50	31,10
30_B	<L=7,11> [1/2]	4,50	31,74
30_C	<L=7,11> [1/2]	7,50	32,45
31_A	<L=7,11> [2/2]	1,50	21,33
31_B	<L=7,11> [2/2]	4,50	21,98
31_C	<L=7,11> [2/2]	7,50	22,87
32_A	<L=6,55> [1/3]	1,50	30,88
32_B	<L=6,55> [1/3]	4,50	31,45
32_C	<L=6,55> [1/3]	7,50	32,13
33_A	<L=10,00> [2/3]	1,50	20,48
33_B	<L=10,00> [2/3]	4,50	20,86
33_C	<L=10,00> [2/3]	7,50	22,34
34_A	<L=6,55> [3/3]	1,50	20,03
34_B	<L=6,55> [3/3]	4,50	20,90
34_C	<L=6,55> [3/3]	7,50	22,03
35_A	<L=11,44> [1/6]	1,50	21,19
35_B	<L=11,44> [1/6]	4,50	21,45
35_C	<L=11,44> [1/6]	7,50	22,02
36_A	<L=6,89> [2/6]	1,50	24,16
36_B	<L=6,89> [2/6]	4,50	24,57
36_C	<L=6,89> [2/6]	7,50	25,16
37_A	<L=4,78> [3/6]	1,50	20,78
37_B	<L=4,78> [3/6]	4,50	21,50
37_C	<L=4,78> [3/6]	7,50	22,93
38_A	<L=4,44> [4/6]	1,50	20,83
38_B	<L=4,44> [4/6]	4,50	21,47
38_C	<L=4,44> [4/6]	7,50	22,24
39_A	<L=6,66> [5/6]	1,50	30,09
39_B	<L=6,66> [5/6]	4,50	30,48
39_C	<L=6,66> [5/6]	7,50	31,16
40_A	<L=11,33> [6/6]	1,50	30,38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Suderdyk (incl. 5 dB reductie)

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
40_B	<L=11,33> [6/6]	4,50	30,70
40_C	<L=11,33> [6/6]	7,50	31,32
41_A	<L=11,89> [1/4]	1,50	21,61
41_B	<L=11,89> [1/4]	4,50	21,93
41_C	<L=11,89> [1/4]	7,50	22,80
42_A	<L=8,11> [2/4]	1,50	19,36
42_B	<L=8,11> [2/4]	4,50	20,42
42_C	<L=8,11> [2/4]	7,50	21,92
43_A	<L=11,94> [3/4]	1,50	28,84
43_B	<L=11,94> [3/4]	4,50	29,16
43_C	<L=11,94> [3/4]	7,50	29,56
44_A	<L=8,11> [4/4]	1,50	28,48
44_B	<L=8,11> [4/4]	4,50	28,74
44_C	<L=8,11> [4/4]	7,50	29,02

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Suderdyk (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Suderdyk
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	<L=10,04> [1/3]	1,50	21,18
01_B	<L=10,04> [1/3]	4,50	22,23
01_C	<L=10,04> [1/3]	7,50	23,47
02_A	<L=5,76> [2/3]	1,50	22,14
02_B	<L=5,76> [2/3]	4,50	23,55
02_C	<L=5,76> [2/3]	7,50	24,89
03_A	<L=6,01> [3/3]	1,50	26,00
03_B	<L=6,01> [3/3]	4,50	26,32
03_C	<L=6,01> [3/3]	7,50	27,22
04_A	<L=6,06> [1/3]	1,50	21,93
04_B	<L=6,06> [1/3]	4,50	23,39
04_C	<L=6,06> [1/3]	7,50	24,77
05_A	<L=9,90> [2/3]	1,50	28,91
05_B	<L=9,90> [2/3]	4,50	29,39
05_C	<L=9,90> [2/3]	7,50	29,90
06_A	<L=5,81> [3/3]	1,50	27,72
06_B	<L=5,81> [3/3]	4,50	28,01
06_C	<L=5,81> [3/3]	7,50	28,91
07_A	<L=5,55> [1/3]	1,50	23,03
07_B	<L=5,55> [1/3]	4,50	24,36
07_C	<L=5,55> [1/3]	7,50	26,15
08_A	<L=5,66> [2/3]	1,50	29,28
08_B	<L=5,66> [2/3]	4,50	29,85
08_C	<L=5,66> [2/3]	7,50	30,49
09_A	<L=10,00> [3/3]	1,50	26,92
09_B	<L=10,00> [3/3]	4,50	27,37
09_C	<L=10,00> [3/3]	7,50	27,91
10_A	<L=5,33> [1/2]	1,50	21,45
10_B	<L=5,33> [1/2]	4,50	23,05
10_C	<L=5,33> [1/2]	7,50	25,17
11_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	28,50
11_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	29,07
11_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	30,05
12_A	<L=5,44> [1/2]	1,50	20,76
12_B	<L=5,44> [1/2]	4,50	22,61
12_C	<L=5,44> [1/2]	7,50	24,63
13_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	28,06
13_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	28,62
13_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	29,84
14_A	<L=5,33> [1/2]	1,50	24,21
14_B	<L=5,33> [1/2]	4,50	25,11
14_C	<L=5,33> [1/2]	7,50	26,49
15_A	<L=5,33> [2/2]	1,50	29,53
15_B	<L=5,33> [2/2]	4,50	30,00
15_C	<L=5,33> [2/2]	7,50	30,83
16_A	<L=5,77> [1/3]	1,50	21,74
16_B	<L=5,77> [1/3]	4,50	23,04
16_C	<L=5,77> [1/3]	7,50	24,35
17_A	<L=10,00> [2/3]	1,50	29,82
17_B	<L=10,00> [2/3]	4,50	30,27
17_C	<L=10,00> [2/3]	7,50	30,95
18_A	<L=5,77> [3/3]	1,50	30,01
18_B	<L=5,77> [3/3]	4,50	30,42
18_C	<L=5,77> [3/3]	7,50	31,26
19_A	<L=12,11> [1/4]	1,50	30,47
19_B	<L=12,11> [1/4]	4,50	30,40
19_C	<L=12,11> [1/4]	7,50	31,45
20_A	<L=8,11> [2/4]	1,50	35,77
20_B	<L=8,11> [2/4]	4,50	36,51

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Suderdyk (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Suderdyk
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
20_C	<L=8,11> [2/4]	7,50	37,43
21_A	<L=11,88> [3/4]	1,50	33,03
21_B	<L=11,88> [3/4]	4,50	34,11
21_C	<L=11,88> [3/4]	7,50	35,23
22_A	<L=8,11> [4/4]	1,50	30,83
22_B	<L=8,11> [4/4]	4,50	31,23
22_C	<L=8,11> [4/4]	7,50	31,87
23_A	<L=7,88> [1/4]	1,50	27,19
23_B	<L=7,88> [1/4]	4,50	27,89
23_C	<L=7,88> [1/4]	7,50	28,67
24_A	<L=12,07> [2/4]	1,50	29,64
24_B	<L=12,07> [2/4]	4,50	30,17
24_C	<L=12,07> [2/4]	7,50	31,84
25_A	<L=7,88> [3/4]	1,50	37,05
25_B	<L=7,88> [3/4]	4,50	38,20
25_C	<L=7,88> [3/4]	7,50	39,18
26_A	<L=11,99> [4/4]	1,50	37,39
26_B	<L=11,99> [4/4]	4,50	38,49
26_C	<L=11,99> [4/4]	7,50	39,38
27_A	<L=10,00> [1/3]	1,50	36,03
27_B	<L=10,00> [1/3]	4,50	36,78
27_C	<L=10,00> [1/3]	7,50	37,58
28_A	<L=6,77> [2/3]	1,50	36,15
28_B	<L=6,77> [2/3]	4,50	36,98
28_C	<L=6,77> [2/3]	7,50	37,71
29_A	<L=6,66> [3/3]	1,50	23,21
29_B	<L=6,66> [3/3]	4,50	24,25
29_C	<L=6,66> [3/3]	7,50	25,83
30_A	<L=7,11> [1/2]	1,50	36,10
30_B	<L=7,11> [1/2]	4,50	36,74
30_C	<L=7,11> [1/2]	7,50	37,45
31_A	<L=7,11> [2/2]	1,50	26,33
31_B	<L=7,11> [2/2]	4,50	26,98
31_C	<L=7,11> [2/2]	7,50	27,87
32_A	<L=6,55> [1/3]	1,50	35,88
32_B	<L=6,55> [1/3]	4,50	36,45
32_C	<L=6,55> [1/3]	7,50	37,13
33_A	<L=10,00> [2/3]	1,50	25,48
33_B	<L=10,00> [2/3]	4,50	25,86
33_C	<L=10,00> [2/3]	7,50	27,34
34_A	<L=6,55> [3/3]	1,50	25,03
34_B	<L=6,55> [3/3]	4,50	25,90
34_C	<L=6,55> [3/3]	7,50	27,03
35_A	<L=11,44> [1/6]	1,50	26,19
35_B	<L=11,44> [1/6]	4,50	26,45
35_C	<L=11,44> [1/6]	7,50	27,02
36_A	<L=6,89> [2/6]	1,50	29,16
36_B	<L=6,89> [2/6]	4,50	29,57
36_C	<L=6,89> [2/6]	7,50	30,16
37_A	<L=4,78> [3/6]	1,50	25,78
37_B	<L=4,78> [3/6]	4,50	26,50
37_C	<L=4,78> [3/6]	7,50	27,93
38_A	<L=4,44> [4/6]	1,50	25,83
38_B	<L=4,44> [4/6]	4,50	26,47
38_C	<L=4,44> [4/6]	7,50	27,24
39_A	<L=6,66> [5/6]	1,50	35,09
39_B	<L=6,66> [5/6]	4,50	35,48
39_C	<L=6,66> [5/6]	7,50	36,16
40_A	<L=11,33> [6/6]	1,50	35,38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Suderdyk (excl. reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Rekenmodel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Suderdyk
Groepsreductie: Nee

Naam				
Toetspunt	Omschrijving		Hoogte	Lden
40_B	<L=11,33> [6/6]		4,50	35,70
40_C	<L=11,33> [6/6]		7,50	36,32
41_A	<L=11,89> [1/4]		1,50	26,61
41_B	<L=11,89> [1/4]		4,50	26,93
41_C	<L=11,89> [1/4]		7,50	27,80
42_A	<L=8,11> [2/4]		1,50	24,36
42_B	<L=8,11> [2/4]		4,50	25,42
42_C	<L=8,11> [2/4]		7,50	26,92
43_A	<L=11,94> [3/4]		1,50	33,84
43_B	<L=11,94> [3/4]		4,50	34,16
43_C	<L=11,94> [3/4]		7,50	34,56
44_A	<L=8,11> [4/4]		1,50	33,48
44_B	<L=8,11> [4/4]		4,50	33,74
44_C	<L=8,11> [4/4]		7,50	34,02

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen