

Dronten

Spijkweg 36-38 Biddinghuizen

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

149969_2

projectleider:

drs. ing. Th. de Jong

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

planstatus

datum:

11-12-2014

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	5
3. Berekeningsuitgangspunten	9
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	9
3.2. Verkeersgegevens	9
3.3. Ruimtelijke gegevens	10
4. Akoestisch onderzoek	11
4.1. Rekenresultaten en beoordeling perceel Spijkweg 38	11
4.1.1. Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting	12
4.2. Rekenresultaten en beoordeling perceel Spijkweg 36	14
4.3. Cumulatie	14
5. Conclusie	<u>15</u>

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Rekenresultaten gezoneerde weg.

Op de percelen Spijkweg 36 en 38 worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Op perceel Spijkweg 38 zal de bestaande bebouwing gebruikt gaan worden als zorgcentrum. Tevens kunnen op dit perceel nog een dienstwoning en 12 extra woon en/of recreatieeenheden gerealiseerd worden. (Zorg)woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg.

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van de Spijkweg (N306). Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh noodzakelijk.

Op perceel Spijkweg 36 zal de bestaande bebouwing gebruikt gaan worden voor verblijfsrecreatie. Deze nieuwe recreatieve ontwikkeling is volgens de Wgh geen geluidsgevoelige bestemming. Akoestisch onderzoek, dat toetst aan de normstelling van de Wgh, kan vanuit dat oogpunt achterwege blijven. Op basis van vaste jurisprudentie dient bij nieuwe recreatiewoningen echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Op het perceel is tevens een bestaande (bedrijfs)woning aanwezig. Aangezien deze woning gehandhaafd blijft en dus geen nieuwe geluidgevoelige functie is hoeft geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder van de weg moet worden getoetst. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} . Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (in meters)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

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

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

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift toegepast.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhan-

kelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Buitenstedelijke ligging	48 dB	53 dB

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

Nieuwe verblijfsrecreatieve eenheden

Zoals gesteld dient de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan de normstelling die in de Wet geluidhinder (Wgh) is opgenomen. De Wgh definieert ook wat wordt verstaan onder geluidsgevoelige bestemmingen. Nieuwe verblijfsrecreatieve eenheden zijn volgens de Wgh geen geluidsgevoelige bestemmingen. Akoestisch onderzoek, dat toetst aan de normstelling van de Wgh, kan vanuit dat oogpunt achterwege blijven. Op basis van vaste jurisprudentie dient bij nieuwe recreatiewoningen echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Zoals gesteld zijn recreatiewoningen geen geluidsgevoelige functies. Uit jurisprudentie blijkt dat in de ruimtelijke planvorming wel degelijk rekening dient te worden gehouden met het aspect geluidhinder bij recreatiewoningen:

'Het ligt echter in de rede, mede gelet op de omstandigheid dat recreatiewoningen veelal worden bewoond juist om rust te vinden, de normen die gelden voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor woningen, vanwege een industrieterrein, zoveel mogelijk overeenkomstig op recreatiewoningen toe te passen' (KB 90.023432 10-12-1990, AB 1991, nr. 201).

Vergelijkbare overwegingen zijn ook in latere Kroonbesluiten of uitspraken door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) opgenomen met betrekking tot de geluidsbelasting van industrieterreinen (onder andere racecircuitterrein), van spoorwegen (Tracébesluit Betuweroute, E01.96.0532 d.d. 28 mei 1998) en verkeerswegen. In een latere uitspraak van ABRvS (E01.98.0423, d.d. 14 augustus 2000 over de onthouding van goedkeuring vanwege een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) op de gevel) werd ten aanzien van wegverkeerslawaaï het volgende vermeld:

'De Afdeling is van oordeel dat het ook bij geluidsbelasting van wegen in de rede ligt de normen die gelden voor woningen zoveel mogelijk overeenkomstig toe te passen op recreatiewoningen teneinde een aanvaardbaar verblijfsklimaat te garanderen. Hieraan kan niet afdoen dat de mensen die in de recreatiewoningen verblijven, in dit geval mogelijk niet zozeer komen om rust te vinden.... Verweerders hebben in dit geval niet ten onrechte betekenis gehecht aan de grens van de 50 dB(A)-contour van de weg'.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan een wettelijk kader aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert. Voor de nieuwe verblijfsrecreatieve eenheden wordt aangesloten bij de normen voor nieuwe woningen. In tabel 2.2 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied weergegeven.

Zoals gesteld is de algemene randvoorwaarde dat 'een goed verblijfsklimaat' dient te worden gegarandeerd. Op basis van tabel 2.2 is dan ook bepaald dat bij een geluidsbelasting van 53 dB of lager sprake is van een goed akoestisch klimaat. Tussen de 53 dB en 58 dB is sprake van een matig klimaat. Voor de grens van 58 dB wordt aangesloten bij de normen van vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom bij aanwezige weg en aanwezige auto(snel)weg. Tevens wordt een geluidsbelasting van 58 dB aanvaardbaar geacht wanneer sprake is van een reconstructiesituatie.

Een matig akoestisch klimaat is aanvaardbaar wanneer maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij een geluidsbelasting hoger dan 58 dB wordt het akoestisch klimaat niet aanvaardbaar geacht.

Concluderend wordt in onderhavig onderzoek de volgende normstelling gehanteerd:

- < 53 dB = een goed akoestisch klimaat
- 53 – 58 dB = een matig akoestisch klimaat
- > 58 dB = een slecht akoestisch klimaat

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.40 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

De verkeersintensiteit van de Spijkweg is aangeleverd door de provincie Flevoland. De prognose voor het jaar 2024 is 5.000 mvt/weekdagemaal.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Ook de voertuigverdeling van het verkeer op de Spijkweg is aangeleverd door de provincie Flevoland. Deze verdeling is gebaseerd op een verkeerstelling in 2013.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane snelheid.

De maximumsnelheid op de Spijkweg bedraagt 80 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluids-

belasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is. Het wegdek op de Spijkweg bestaat uit asfalt.

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

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. De voor het gebied relevante rijlijnen en de bouwvlakken zijn in het model ingevoerd. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten, dit steeds met een hoogte van 1,5 m ten opzichte van het maaiveld en ten opzichte van elkaar (1,5 m; 4,5 m etc.).

Sectorhoek en reflecties

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

4.1. Rekenresultaten en beoordeling perceel Spijkweg 38

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3.

Binnen het bestaande hoofdgebouw en de bestaande bungalows kunnen zorgwoningen gerealiseerd worden. De maximale geluidsbelasting aan de gevels van het hoofdgebouw bedraagt maximaal 57 dB exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg. Deze hoge geluidsbelasting komt voor aan de voorgevel van het hoofdgebouw op de tweede en derde bouwlaag, zie figuur 4.1.

Op 20 mei 2014 is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gewijzigd waardoor een geluidsbelasting t/m 57 dB (exclusief aftrek) gelijk gesteld wordt aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. In onderhavige situatie wordt de maximale ontheffingswaarde dan ook niet overschreden.

Aan de gevels van de bungalows bedraagt de maximale geluidsbelasting 52 dB exclusief aftrek (is 50 dB inclusief aftrek). Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet.

Wanneer maatregelen niet mogelijk, doelmatig en/of gewenst blijken kan voor de woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden een hogere waarde worden verleend.



Figuur 4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Op de locatie kunnen verder 12 extra bungalows en een bedrijfswoning gerealiseerd worden. Wanneer deze vanaf de lijn tussen het 'gele' en 'groene' gebied, zie figuur 4.2, gerealiseerd worden, is sprake van

een aanvaardbaar akoestisch klimaat aangezien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dan niet overschreden wordt.



Figuur 4.2 Geluidscontouren ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg inclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

4.1.1. Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting

Ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de gevels van de bebouwing op Spijkweg 38 overschreden. De geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Gezien de functie van de weg als belangrijke (provinciale) ontsluitingsweg is het beperken van de verkeersomvang of het wijzigen van de samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid niet mogelijk/gewenst. Er zijn derhalve overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een ander wegdektype. Het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding stuit echter op bezwaren van financiële aard.

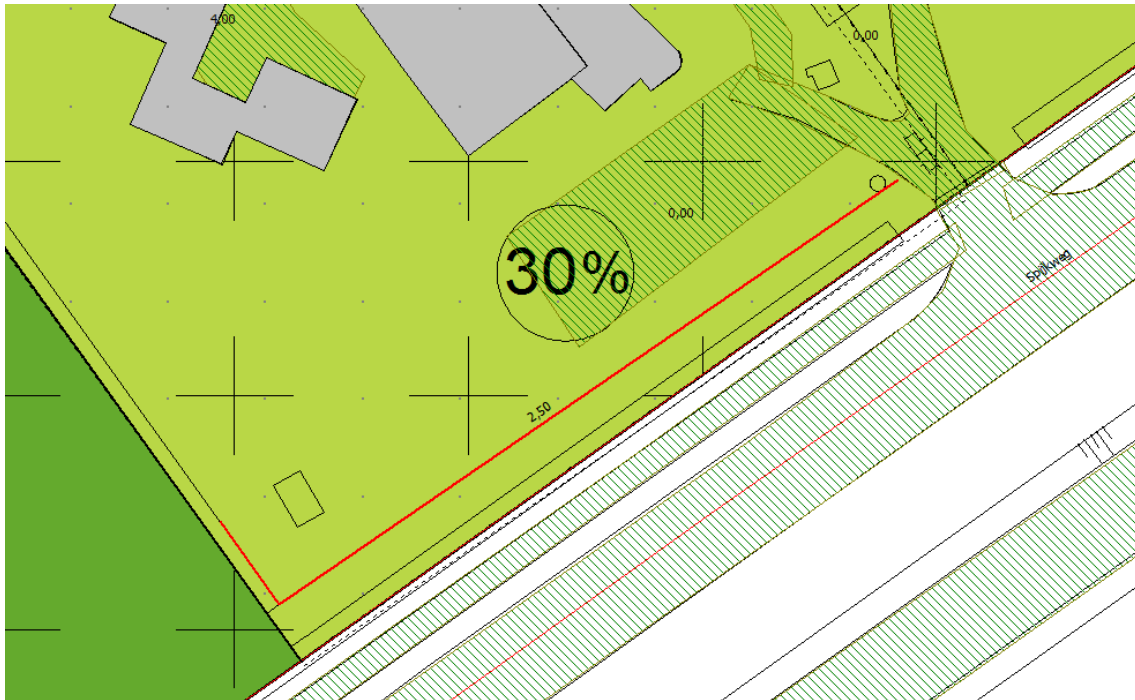
Een goede mogelijkheid om de geluidsbelasting te reduceren is het toepassen van een geluidsscherm. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat hiervoor mogelijkheden zijn op eigen terrein. Gestreefd wordt om hierbij te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, zodat geen hogere waarden benodigd zijn.

Wanneer een scherm van 2,50 m langs de Spijkweg wordt gerealiseerd, zie figuur 4.3, bedraagt de maximale geluidsbelasting aan de gevels van de bungalows 47 dB exclusief aftrek en 45 dB inclusief

af trek. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet meer overschreden en is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat, zie figuur 4.4.

De maximale geluidsbelasting aan de gevels van het hoofdgebouw bedraagt 57 dB exclusief aftrek en 53 dB inclusief aftrek op de derde bouwlaag. Op de begane grond (1^e bouwlaag) wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nagenoeg nergens meer overschreden. Alleen nog op de hoek. Door de opdrachtgever is aangegeven dat het hoofdhuus ter ondersteuning is en zeker in de hoek bij de keukens zal nimmer een situatie ontstaan dat daar mensen verblijven.

Op die plekken op de verschillende bouwlagen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn geluidsgevoelige functies uitgesloten.



Figuur 4.3 Ligging scherm



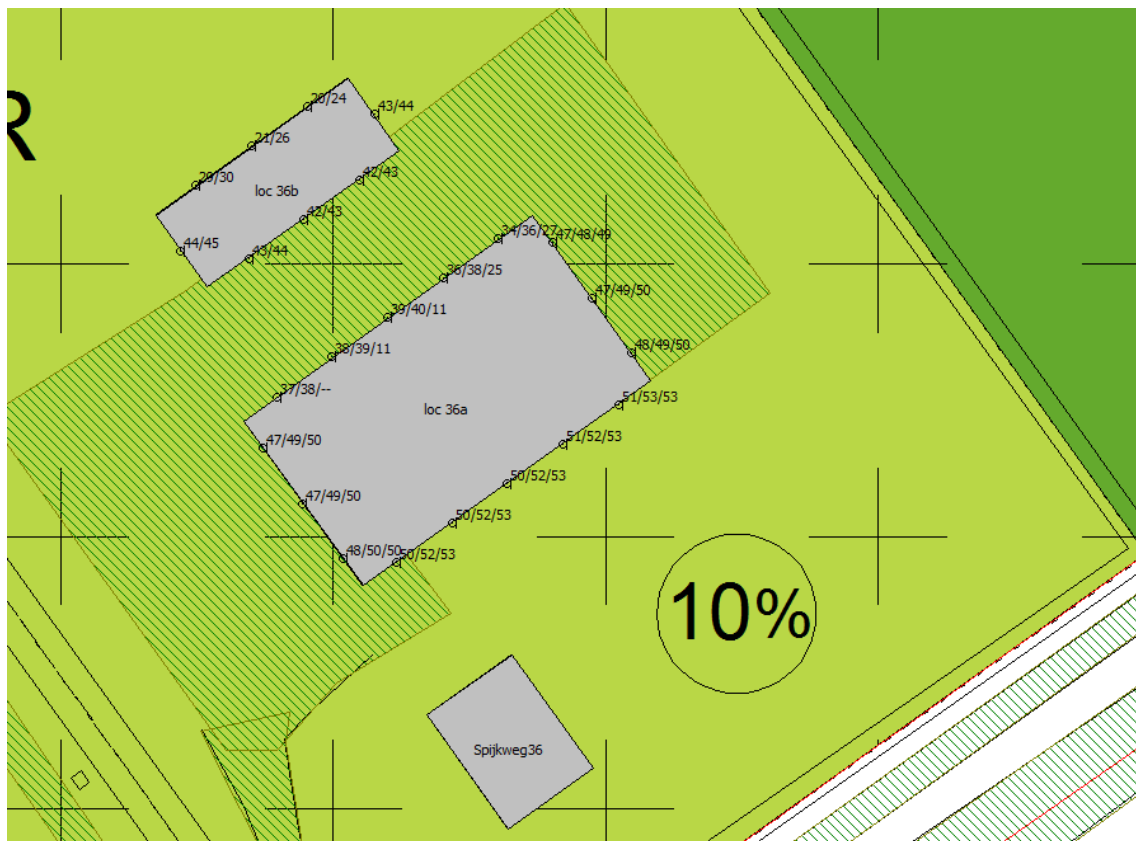
Figuur 4.4 Geluidsbelasting ten gevolge van de Spijkweg bij realisatie scherm exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat:

- Aan de gevels van de bungalows sprake is van een aanvaardbaar klimaat. Ook de nieuw te bouwen bungalows en dienstwoning kunnen door het scherm dicht bij de weg gerealiseerd worden;
- Op een groot deel van het hoofdgebouw eveneens sprake is van een aanvaardbaar klimaat na realisatie van een scherm;
- Op enkele delen van het hoofdgebouw de voorkeursgrenswaarde nog wel wordt overschreden. Op deze plekken zullen geluidsgevoelige functies worden uitgesloten.

4.2. Rekenresultaten en beoordeling perceel Spijkweg 36

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3. Binnen de bestaande bebouwing zijn verblijfs-recreatieve eenheden mogelijk. Uit de berekeningen blijkt dat de maximale geluidsbelasting aan de gevels van de bestaande bebouwing 53 dB bedraagt, zie figuur 4.5. Hierbij is sprake van een goed akoestisch klimaat.



Figuur 4.5 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg

4.3. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen.

Aangezien maatregelen worden getroffen en hierdoor geen hogere waarden nodig zijn, kan cumulatie achterwege blijven.

Op het perceel Spijkweg 38 wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Wanneer de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden kunnen verdere geluidsprocedures (zoals het verlenen van een hogere waarde) achterwege blijven. Om aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te voldoen worden maatregelen genomen zoals de realisatie van een scherm van 2,5 m hoogte langs de Spijkweg.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat door het plaatsen van dit geluidsscherm en het uitsluiten van geluidgevoelige functies binnen delen van het hoofdgebouw kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Voor de Spijkweg 36 geldt dat ter plaatse van de nieuwe recreatieve eenheden sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
Spijkweg		W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5000,00	6,74	3,48	0,86	88,40

Verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Spijkweg	93,60	79,20	8,90	4,80	17,60	2,70	1,60	3,20

Bijlage 2 Invoergegevens

Model informatie

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek

Model eigenschap

Omschrijving	Akoestisch onderzoek
Verantwoordelijke	rsondorp
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	rsondorp op 23-4-2014
Laatst ingezien door	rsondorp op 24-4-2014
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.40
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model informatie

Commentaar

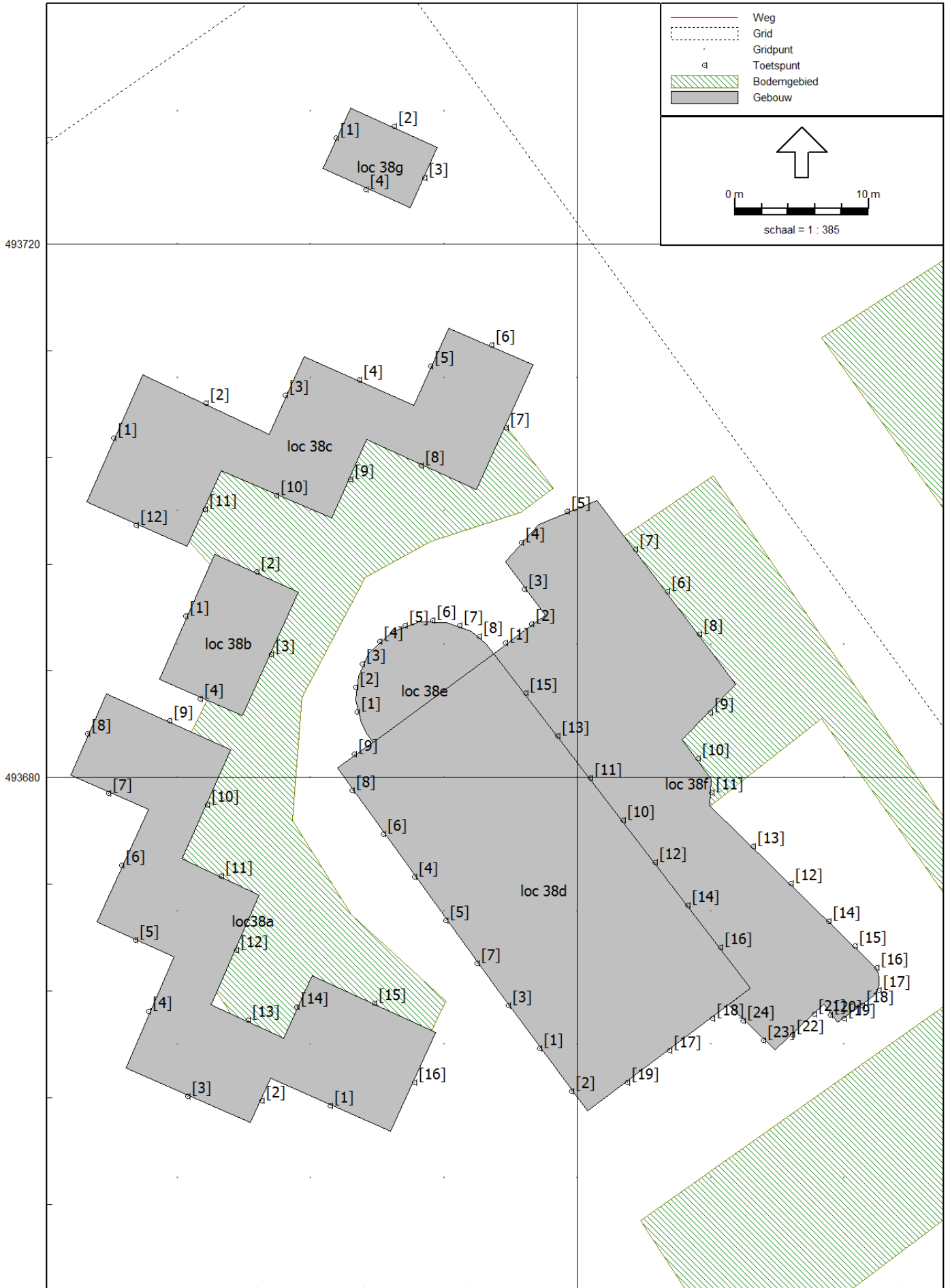
Legend:

- Weg
- Grid
- Gridpunt
- Bodemgebied
- Gebouw

0 m 20 m

schaal = 1 : 679







Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
loc 38a	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[5]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[6]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[7]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[8]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[9]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[10]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[11]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[12]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[13]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[14]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[15]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38a	[16]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38 b	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38 b	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38 b	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38 b	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[5]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[6]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[7]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[8]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[9]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[10]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[11]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38c	[12]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38g	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38g	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38g	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38g	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[1]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[2]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[3]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[4]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[5]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[6]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[7]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36b	[8]	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
loc 36a	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[14]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 36a	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
loc 38e	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[5]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[6]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[7]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38e	[8]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[1]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[2]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[3]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[4]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[5]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[6]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[7]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[8]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[9]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[10]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[11]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[12]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[13]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[14]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[15]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[16]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[17]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[18]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[19]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[20]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[21]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[22]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[23]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38f	[24]	1,50	--	--	--	--	--	Ja
loc 38d	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[10]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[11]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[12]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[13]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[14]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[15]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[16]	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[17]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[18]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
loc 38d	[19]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde weg

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 36a_A	[1]	1,50	40,76
loc 36a_B	[1]	4,50	41,89
loc 36a_C	[1]	7,50	13,08
loc 36b_A	[1]	1,50	23,09
loc 36b_B	[1]	4,50	28,39
loc 38 b_A	[1]	1,50	30,40
loc 38a_A	[1]	1,50	51,63
loc 38c_A	[1]	1,50	38,25
loc 38d_A	[1]	1,50	51,24
loc 38d_B	[1]	4,50	52,97
loc 38d_C	[1]	7,50	52,44
loc 38e_A	[1]	1,50	35,27
loc 38f_A	[1]	1,50	30,31
loc 38g_A	[1]	1,50	32,49
loc 36a_A	[10]	1,50	52,59
loc 36a_B	[10]	4,50	54,45
loc 36a_C	[10]	7,50	55,03
loc 38a_A	[10]	1,50	42,63
loc 38c_A	[10]	1,50	33,91
loc 38d_B	[10]	4,50	49,73
loc 38d_C	[10]	7,50	51,49
loc 38f_A	[10]	1,50	50,41
loc 36a_A	[11]	1,50	52,06
loc 36a_B	[11]	4,50	53,83
loc 36a_C	[11]	7,50	54,54
loc 38a_A	[11]	1,50	40,07
loc 38c_A	[11]	1,50	36,58
loc 38d_B	[11]	4,50	49,15
loc 38d_C	[11]	7,50	50,94
loc 38f_A	[11]	1,50	50,89
loc 36a_A	[12]	1,50	52,74
loc 36a_B	[12]	4,50	54,59
loc 36a_C	[12]	7,50	55,16
loc 38a_A	[12]	1,50	41,62
loc 38c_A	[12]	1,50	41,23
loc 38d_B	[12]	4,50	50,43
loc 38d_C	[12]	7,50	52,15
loc 38f_A	[12]	1,50	50,76
loc 36a_A	[13]	1,50	51,90
loc 36a_B	[13]	4,50	53,65
loc 36a_C	[13]	7,50	54,53
loc 38a_A	[13]	1,50	32,26
loc 38d_B	[13]	4,50	48,68
loc 38d_C	[13]	7,50	50,44
loc 38f_A	[13]	1,50	50,10
loc 36a_A	[14]	1,50	49,44
loc 36a_B	[14]	4,50	51,38
loc 36a_C	[14]	7,50	52,12
loc 38a_A	[14]	1,50	30,95
loc 38d_B	[14]	4,50	51,42
loc 38d_C	[14]	7,50	52,80
loc 38f_A	[14]	1,50	51,40
loc 36a_A	[15]	1,50	50,04
loc 36a_B	[15]	4,50	51,96
loc 36a_C	[15]	7,50	52,47
loc 38a_A	[15]	1,50	44,58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 38d_B	[15]	4,50	48,10
loc 38d_C	[15]	7,50	49,99
loc 38f_A	[15]	1,50	51,91
loc 36a_A	[16]	1,50	48,80
loc 36a_B	[16]	4,50	50,59
loc 36a_C	[16]	7,50	51,54
loc 38a_A	[16]	1,50	52,06
loc 38d_B	[16]	4,50	52,61
loc 38d_C	[16]	7,50	53,44
loc 38f_A	[16]	1,50	52,53
loc 38d_A	[17]	1,50	54,79
loc 38d_B	[17]	4,50	56,54
loc 38d_C	[17]	7,50	56,91
loc 38f_A	[17]	1,50	55,51
loc 38d_A	[18]	1,50	54,66
loc 38d_B	[18]	4,50	56,57
loc 38d_C	[18]	7,50	56,95
loc 38f_A	[18]	1,50	56,07
loc 38d_A	[19]	1,50	54,72
loc 38d_B	[19]	4,50	56,48
loc 38d_C	[19]	7,50	56,88
loc 38f_A	[19]	1,50	56,06
loc 36a_A	[2]	1,50	40,08
loc 36a_B	[2]	4,50	41,22
loc 36a_C	[2]	7,50	13,19
loc 36b_A	[2]	1,50	31,30
loc 36b_B	[2]	4,50	32,17
loc 38 b_A	[2]	1,50	37,73
loc 38a_A	[2]	1,50	52,17
loc 38c_A	[2]	1,50	31,46
loc 38d_A	[2]	1,50	51,68
loc 38d_B	[2]	4,50	53,66
loc 38d_C	[2]	7,50	52,99
loc 38e_A	[2]	1,50	37,65
loc 38f_A	[2]	1,50	30,89
loc 38g_A	[2]	1,50	38,91
loc 38f_A	[20]	1,50	55,24
loc 38f_A	[21]	1,50	55,44
loc 38f_A	[22]	1,50	55,69
loc 38f_A	[23]	1,50	54,36
loc 38f_A	[24]	1,50	54,28
loc 36a_A	[3]	1,50	37,73
loc 36a_B	[3]	4,50	39,59
loc 36a_C	[3]	7,50	26,71
loc 36b_A	[3]	1,50	22,33
loc 36b_B	[3]	4,50	25,53
loc 38 b_A	[3]	1,50	39,76
loc 38a_A	[3]	1,50	49,93
loc 38c_A	[3]	1,50	26,11
loc 38d_A	[3]	1,50	50,24
loc 38d_B	[3]	4,50	51,67
loc 38d_C	[3]	7,50	51,92
loc 38e_A	[3]	1,50	37,37
loc 38f_A	[3]	1,50	35,93
loc 38g_A	[3]	1,50	44,22
loc 36a_A	[4]	1,50	38,72

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 36a_B	[4]	4,50	40,14
loc 36a_C	[4]	7,50	--
loc 36b_A	[4]	1,50	45,31
loc 36b_B	[4]	4,50	46,44
loc 38 b_A	[4]	1,50	40,98
loc 38a_A	[4]	1,50	43,51
loc 38c_A	[4]	1,50	28,97
loc 38d_A	[4]	1,50	44,75
loc 38d_B	[4]	4,50	48,99
loc 38d_C	[4]	7,50	50,50
loc 38e_A	[4]	1,50	36,50
loc 38f_A	[4]	1,50	36,06
loc 38g_A	[4]	1,50	40,28
loc 36a_A	[5]	1,50	35,71
loc 36a_B	[5]	4,50	38,35
loc 36a_C	[5]	7,50	28,93
loc 36b_A	[5]	1,50	43,82
loc 36b_B	[5]	4,50	44,59
loc 38a_A	[5]	1,50	44,17
loc 38c_A	[5]	1,50	22,68
loc 38d_A	[5]	1,50	46,08
loc 38d_B	[5]	4,50	49,65
loc 38d_C	[5]	7,50	50,88
loc 38e_A	[5]	1,50	36,46
loc 38f_A	[5]	1,50	37,88
loc 36a_A	[6]	1,50	49,11
loc 36a_B	[6]	4,50	50,76
loc 36a_C	[6]	7,50	51,50
loc 36b_A	[6]	1,50	44,37
loc 36b_B	[6]	4,50	45,18
loc 38a_A	[6]	1,50	42,55
loc 38c_A	[6]	1,50	41,05
loc 38d_A	[6]	1,50	43,38
loc 38d_B	[6]	4,50	48,23
loc 38d_C	[6]	7,50	50,11
loc 38e_A	[6]	1,50	33,99
loc 38f_A	[6]	1,50	47,56
loc 36a_A	[7]	1,50	48,60
loc 36a_B	[7]	4,50	50,13
loc 36a_C	[7]	7,50	51,00
loc 36b_A	[7]	1,50	45,16
loc 36b_B	[7]	4,50	45,96
loc 38a_A	[7]	1,50	43,19
loc 38c_A	[7]	1,50	44,50
loc 38d_A	[7]	1,50	48,30
loc 38d_B	[7]	4,50	50,68
loc 38d_C	[7]	7,50	51,32
loc 38e_A	[7]	1,50	33,54
loc 38f_A	[7]	1,50	47,21
loc 36a_A	[8]	1,50	49,63
loc 36a_B	[8]	4,50	51,43
loc 36a_C	[8]	7,50	51,98
loc 36b_A	[8]	1,50	45,78
loc 36b_B	[8]	4,50	47,20
loc 38a_A	[8]	1,50	41,35
loc 38c_A	[8]	1,50	36,83

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 38d_A	[8]	1,50	42,43
loc 38d_B	[8]	4,50	47,13
loc 38d_C	[8]	7,50	49,74
loc 38e_A	[8]	1,50	31,80
loc 38f_A	[8]	1,50	48,16
loc 36a_A	[9]	1,50	52,39
loc 36a_B	[9]	4,50	54,24
loc 36a_C	[9]	7,50	54,85
loc 38a_A	[9]	1,50	37,52
loc 38c_A	[9]	1,50	36,86
loc 38d_A	[9]	1,50	37,49
loc 38d_B	[9]	4,50	33,01
loc 38d_C	[9]	7,50	--
loc 38f_A	[9]	1,50	51,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg na realisatie scherm exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maatregelen onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 38d_A	[1]	1,50	44,91
loc 38d_B	[1]	4,50	49,77
loc 38d_C	[1]	7,50	51,65
Spijkweg36_A	[1]	1,50	37,24
Spijkweg36_A	[1]	1,50	22,24
Spijkweg36_B	[1]	4,50	38,78
Spijkweg36_B	[1]	4,50	24,21
Spijkweg36_C	[1]	7,50	13,08
Spijkweg38_A	[1]	1,50	30,31
Spijkweg38_A	[1]	1,50	33,10
Spijkweg38_A	[1]	1,50	32,49
Spijkweg38_A	[1]	1,50	38,25
Spijkweg38_A	[1]	1,50	30,40
Spijkweg38_A	[1]	1,50	46,34
loc 38d_B	[10]	4,50	48,75
loc 38d_C	[10]	7,50	50,75
Spijkweg36_A	[10]	1,50	52,30
Spijkweg36_B	[10]	4,50	54,38
Spijkweg36_C	[10]	7,50	54,97
Spijkweg38_A	[10]	1,50	49,61
Spijkweg38_A	[10]	1,50	33,94
Spijkweg38_A	[10]	1,50	36,50
loc 38d_B	[11]	4,50	48,28
loc 38d_C	[11]	7,50	50,26
Spijkweg36_A	[11]	1,50	51,31
Spijkweg36_B	[11]	4,50	53,58
Spijkweg36_C	[11]	7,50	54,37
Spijkweg38_A	[11]	1,50	50,06
Spijkweg38_A	[11]	1,50	36,59
Spijkweg38_A	[11]	1,50	35,08
loc 38d_B	[12]	4,50	49,27
loc 38d_C	[12]	7,50	51,44
Spijkweg36_A	[12]	1,50	52,55
Spijkweg36_B	[12]	4,50	54,56
Spijkweg36_C	[12]	7,50	55,12
Spijkweg38_A	[12]	1,50	49,80
Spijkweg38_A	[12]	1,50	41,23
Spijkweg38_A	[12]	1,50	36,21
loc 38d_B	[13]	4,50	47,75
loc 38d_C	[13]	7,50	49,73
Spijkweg36_A	[13]	1,50	50,90
Spijkweg36_B	[13]	4,50	53,30
Spijkweg36_C	[13]	7,50	54,30
Spijkweg38_A	[13]	1,50	49,22
Spijkweg38_A	[13]	1,50	32,26
loc 38d_B	[14]	4,50	49,99
loc 38d_C	[14]	7,50	52,17
Spijkweg36_A	[14]	1,50	47,53
Spijkweg36_B	[14]	4,50	50,33
Spijkweg36_C	[14]	7,50	51,43
Spijkweg38_A	[14]	1,50	50,26
Spijkweg38_A	[14]	1,50	30,95
loc 38d_B	[15]	4,50	47,20
loc 38d_C	[15]	7,50	49,32
Spijkweg36_A	[15]	1,50	48,11
Spijkweg36_B	[15]	4,50	51,15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg na realisatie scherm exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maatregelen onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Spijkweg36_C	[15]	7,50	51,93
Spijkweg38_A	[15]	1,50	50,65
Spijkweg38_A	[15]	1,50	39,75
loc 38d_B	[16]	4,50	50,98
loc 38d_C	[16]	7,50	52,96
Spijkweg36_A	[16]	1,50	46,86
Spijkweg36_B	[16]	4,50	49,16
Spijkweg36_C	[16]	7,50	50,76
Spijkweg38_A	[16]	1,50	51,22
Spijkweg38_A	[16]	1,50	45,34
loc 38d_A	[17]	1,50	48,30
loc 38d_B	[17]	4,50	54,37
loc 38d_C	[17]	7,50	56,53
Spijkweg38_A	[17]	1,50	51,41
loc 38d_A	[18]	1,50	46,25
loc 38d_B	[18]	4,50	54,45
loc 38d_C	[18]	7,50	56,57
Spijkweg38_A	[18]	1,50	51,64
loc 38d_A	[19]	1,50	48,86
loc 38d_B	[19]	4,50	54,30
loc 38d_C	[19]	7,50	56,52
Spijkweg38_A	[19]	1,50	51,51
loc 38d_A	[2]	1,50	44,93
loc 38d_B	[2]	4,50	50,68
loc 38d_C	[2]	7,50	52,51
Spijkweg36_A	[2]	1,50	39,69
Spijkweg36_A	[2]	1,50	24,51
Spijkweg36_B	[2]	4,50	40,82
Spijkweg36_B	[2]	4,50	26,39
Spijkweg36_C	[2]	7,50	13,19
Spijkweg38_A	[2]	1,50	30,89
Spijkweg38_A	[2]	1,50	33,83
Spijkweg38_A	[2]	1,50	38,40
Spijkweg38_A	[2]	1,50	31,46
Spijkweg38_A	[2]	1,50	37,51
Spijkweg38_A	[2]	1,50	46,72
Spijkweg38_A	[20]	1,50	46,44
Spijkweg38_A	[21]	1,50	46,92
Spijkweg38_A	[22]	1,50	50,41
Spijkweg38_A	[23]	1,50	46,03
Spijkweg38_A	[24]	1,50	46,52
loc 38d_A	[3]	1,50	44,13
loc 38d_B	[3]	4,50	48,53
loc 38d_C	[3]	7,50	50,79
Spijkweg36_A	[3]	1,50	31,69
Spijkweg36_A	[3]	1,50	21,98
Spijkweg36_B	[3]	4,50	34,36
Spijkweg36_B	[3]	4,50	24,01
Spijkweg36_C	[3]	7,50	21,72
Spijkweg38_A	[3]	1,50	34,14
Spijkweg38_A	[3]	1,50	34,09
Spijkweg38_A	[3]	1,50	43,27
Spijkweg38_A	[3]	1,50	26,11
Spijkweg38_A	[3]	1,50	37,10
Spijkweg38_A	[3]	1,50	46,64
loc 38d_A	[4]	1,50	36,60

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg na realisatie scherm exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maatregelen onderzoek
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spijkweg
 Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
loc 38d_B	[4]	4,50	45,75
loc 38d_C	[4]	7,50	49,13
Spijkweg36_A	[4]	1,50	38,29
Spijkweg36_A	[4]	1,50	45,31
Spijkweg36_B	[4]	4,50	39,27
Spijkweg36_B	[4]	4,50	46,44
Spijkweg36_C	[4]	7,50	--
Spijkweg38_A	[4]	1,50	35,24
Spijkweg38_A	[4]	1,50	33,28
Spijkweg38_A	[4]	1,50	40,29
Spijkweg38_A	[4]	1,50	28,97
Spijkweg38_A	[4]	1,50	33,54
Spijkweg38_A	[4]	1,50	43,51
loc 38d_A	[5]	1,50	37,26
loc 38d_B	[5]	4,50	46,31
loc 38d_C	[5]	7,50	49,53
Spijkweg36_A	[5]	1,50	31,27
Spijkweg36_A	[5]	1,50	43,53
Spijkweg36_B	[5]	4,50	34,34
Spijkweg36_B	[5]	4,50	43,94
Spijkweg36_C	[5]	7,50	23,94
Spijkweg38_A	[5]	1,50	37,86
Spijkweg38_A	[5]	1,50	33,31
Spijkweg38_A	[5]	1,50	22,68
Spijkweg38_A	[5]	1,50	44,18
loc 38d_A	[6]	1,50	36,20
loc 38d_B	[6]	4,50	45,44
loc 38d_C	[6]	7,50	48,80
Spijkweg36_A	[6]	1,50	49,11
Spijkweg36_A	[6]	1,50	44,36
Spijkweg36_B	[6]	4,50	50,76
Spijkweg36_B	[6]	4,50	45,07
Spijkweg36_C	[6]	7,50	51,50
Spijkweg38_A	[6]	1,50	46,55
Spijkweg38_A	[6]	1,50	33,99
Spijkweg38_A	[6]	1,50	37,59
Spijkweg38_A	[6]	1,50	42,55
loc 38d_A	[7]	1,50	42,13
loc 38d_B	[7]	4,50	47,36
loc 38d_C	[7]	7,50	50,04
Spijkweg36_A	[7]	1,50	48,60
Spijkweg36_A	[7]	1,50	43,08
Spijkweg36_B	[7]	4,50	50,13
Spijkweg36_B	[7]	4,50	43,47
Spijkweg36_C	[7]	7,50	51,00
Spijkweg38_A	[7]	1,50	46,00
Spijkweg38_A	[7]	1,50	33,54
Spijkweg38_A	[7]	1,50	43,18
Spijkweg38_A	[7]	1,50	43,19
loc 38d_A	[8]	1,50	35,97
loc 38d_B	[8]	4,50	44,76
loc 38d_C	[8]	7,50	48,47
Spijkweg36_A	[8]	1,50	49,63
Spijkweg36_A	[8]	1,50	43,79
Spijkweg36_B	[8]	4,50	51,43
Spijkweg36_B	[8]	4,50	45,07

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spijkweg na realisatie scherm exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
Model: Maatregelen onderzoek
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spijkweg
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Spijkweg36_C	[8]	7,50	51,98
Spijkweg38_A	[8]	1,50	47,29
Spijkweg38_A	[8]	1,50	31,80
Spijkweg38_A	[8]	1,50	36,83
Spijkweg38_A	[8]	1,50	41,35
loc 38d_A	[9]	1,50	32,21
loc 38d_B	[9]	4,50	29,35
loc 38d_C	[9]	7,50	--
Spijkweg36_A	[9]	1,50	51,85
Spijkweg36_B	[9]	4,50	54,07
Spijkweg36_C	[9]	7,50	54,72
Spijkweg38_A	[9]	1,50	50,31
Spijkweg38_A	[9]	1,50	36,91
Spijkweg38_A	[9]	1,50	32,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen