



**Akoestisch onderzoek
Uitwerkingsplan Breevaart, Oude Tol
Fase III- Hooiweide 2017**

Bodegraven-Reeuwijk

Behandeld door: Rianne Sondorp
Omgevingsdienst Midden-Holland
Postbus 45
2800 AA Gouda

Opdrachtgever: Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Rapport nummer: 2017282240

Gouda, 23 november 2017

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Toetsingskader	5
3	Berekeningsuitgangspunten	8
4	Onderzoek	10
5	Conclusie	16

Bijlagen

1	Verkeersgegevens
2	Invoergegevens akoestisch rekenmodel
3	Berekeningsresultaten nieuwe situatie
4	Cumulatie

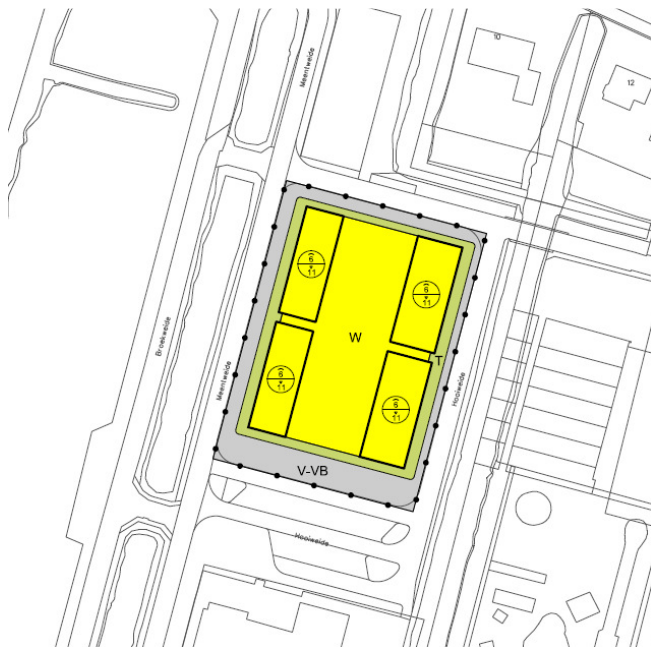
1 Inleiding

Aanleiding van dit onderzoek vormt de realisatie van nieuwe woningen. In het bestemmingsplan “Breevaart, Oude Tol fase III” is het plangebied opgenomen als ‘Wonen – uit te werken’. Nu wordt een uitwerkingsplan voor deze locatie opgesteld.

Woningen zijn volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke zone van de A12, de N459 en de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh dan ook noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tevens aangetoond te worden dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat ten gevolge van het verkeer op 30 km/h wegen. De Raadhuisweg is op grotere afstand gelegen en de intensiteiten op de wegen direct langs het plangebied zijn gering. Onderzoek naar 30 km/h wegen is dan ook achterwege gelaten.



Figuur 1: Plangebied

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 Toetsingskader

De Wet geluidhinder “werkt” met het systeem van zones (aandachtgebieden) rond geluidsbronnen. Voor dit onderzoek zijn de volgende definities uit de Wet geluidhinder van belang ten aanzien van zones en grenswaarden binnen zones.

2.1 Wanneer heeft een weg een zone?

Een weg heeft in de zin van de Wet geluidhinder een zone wanneer de maximaal toegestane rijnsnelheid hoger is dan 30 km/u. Zogenaamde 30 km/u wegen vallen buiten het regime van de Wet geluidhinder.

2.2 Breedte van een zone wegverkeerslawaaï

Binnen een zone (aandachtgebied) dienen bij ontwikkelingen de grenswaarden uit de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Een weg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de uiterste rand van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

- a. in stedelijk gebied:
 - 1° voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 - 2° voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
- b. in buitenstedelijk gebied:
 - 1° voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 - 2° voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 - 3° voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

2.3 Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder

Op basis van artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 mag er op de geluidsbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst. De aftrek wordt toegepast op de huidige en toekomstige situatie. Op alle genoemde geluidsbelastingen in deze rapportage is de aftrek toegepast, tenzij anders vermeld. De aftrek bedraagt maximaal:

Voor wegen met een representatieve snelheid tot 70 km/uur*;

- 5 dB.

Voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur* of meer;

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 57 dB is;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting;
- 0 dB in het geval de geluidsbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of wanneer het de binnenwaarde betreft.

* voor lichte motorvoertuigen

2.4 Grenswaarden nieuwe situaties

Het systeem van de Wet geluidhinder gaat hierbij uit van *voorkeursgrenswaarden* en *maximale grenswaarden*. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. Een geluidsbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Het afwegingsproces heeft vorm gekregen in de procedure vaststelling hogere waarden voor geluid. Een geluidsbelasting hoger dan de maximale grenswaarde is niet toelaatbaar. In tabel 1 is een overzicht gegeven van de wettelijke grenswaarden voor wegverkeerslawaai (Wgh).

Tabel 1: Overzicht voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden in dB voor wegverkeer (nieuwe geluidsgevoelige functies, bestaande weg)

Bestemming	Geluidsbron	Geluidsbelasting L _{den} in dB	
		Voorkeursgrenswaarde	Maximale grenswaarde
Nieuwe woning	Wegverkeer buitenstedelijk ¹	48	53
	Wegverkeer binnenstedelijk	48	63

¹ Voor woningen in een zone van een autosnelweg geldt altijd het beschermingsniveau voor buitenstedelijk gebied. Ook als de woningen binnen de bebouwde kom liggen. Dit volgt uit de definitie van stedelijk- en buitenstedelijk gebied in de Wgh

Gemeentelijke beleid t.a.v. Hogere waarden

Op 29 mei 2012 heeft de gemeente Bodegraven-Reeuwijk de Beleidsregel Hogere waarden Regio Midden-Holland van 16 april 2012 vastgesteld. In deze beleidsregel staan voorwaarden weergegeven waaronder burgemeester en wethouders een hogere waarde mogen verlenen.

In tabel 2 is het toetsingskader van het gemeentelijk hogere waarde beleid opgenomen (voor wegverkeer).

Tabel 2: Toetsingskader gemeentelijk Hogere Waarde beleid t.g.v. wegverkeer

Geluidsbelasting Wegverkeer	Voorwaarden Hogere Waarde beleid
< 48 dB	Voldoet aan voorkeursgrenswaarde, geen hogere waarde nodig en geen aanvullende voorwaarden vereist.
48-53 dB	Hogere grenswaarde nodig, geen aanvullende voorwaarden vereist.
53-63 dB	Hogere grenswaarden nodig én aanvullende voorwaarden zoals geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte vereist.
> 63 dB	Overschrijding maximale grenswaarden, bouwen niet mogelijk anders dan met dubbele gevel, vliesgevel of dove gevel. In dat geval gelden ook aanvullende voorwaarden voor wat betreft de geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte.

2.5 Beoordeling goede ruimtelijke ordening, cumulatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzicht vereist in de geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied. De cumulatieve geluidsbelasting geeft een indicatie voor de te verwachten geluidshinder.

Voor cumulatie van geluid is in Bijlage I, hoofdstuk 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 een methodiek gegeven voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierin wordt de geluidsbelasting geïnclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Omdat de Wgh niet van toepassing is, wordt bij de toetsing geen correctie ex artikel 110g Wgh toegepast.

Voor bepaling van de milieukwaliteitsmaat is de gangbare rekenmethode Miedema gehanteerd. De te verwachten hinder als cumulatieve geluidsbelasting is gekwantificeerd volgens onderstaande tabel.

Tabel 3: Milieukwaliteitsmaat (Miedema)

Gecumuleerde geluidsbelasting in L_{den} in dB	Milieukwaliteitsmaat MKM
< 50	Goed
50-55	Redelijk
55-60	Matig
60-65	Tamelijk slecht
65-70	Slecht
> 70	Zeer Slecht

3 Berekeningsuitgangspunten

3.1 Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 4.10 van DGMR.

In het rekenmodel is uitgegaan van de volgende rekenparameters:

- Standaard bodemfactor ($B_f = 0.5$)
- Bodemfactor ingevoerde harde gebieden (B_f): 0,0
- Zichthoek: 2 graden
- Maximaal aantal reflecties: 1
- Meteorologische correcties: standaard RMW2012 - SRM II
- Luchtdemping: standaard RMW2012 - SRM II

3.2 Verkeersgegevens

Gegevens A12

De gegevens van de A12 zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent het aantal motorvoertuigen per categorie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie, de ligging van de bronregisterlijnen, het type wegdek, afschermdende objecten, zoals geluidsschermen, de breedte van de weg en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de verhoogde ligging van de A12 in het overdrachtsmodel opgenomen.

In het geluidsregister is opgenomen dat de A12 beschikt over geluidreducerend asfalt in de vorm van (dubbellaags) ZOAB. Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rijksnelheden in de berekening dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijksnelheden voor de verschillende type voertuigen. Voor de A12 is hiervoor in het geluidregister (op de hoofdrijbanen) een snelheid van 115 km/h voor lichte voertuigen en 90 km/h voor middelzware en 90 km/h voor zware voertuigen opgenomen. De A12 voldoet hiermee aan het gestelde in artikel 3.5 lid 2 RMG 2012 (wettelijk toegestane aftrek in verband met het stiller worden van autobanden). Als gevolg hiervan wordt een wettelijke correctie van 1 dB toegepast op de wegdekcorrectiefactoren. Voorts is op basis van het geluidregister gerekend met een plafondcorrectiewaarde van 0 dB als bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. Dit betekent dat het geluidregister met betrekking tot de A12 uitgaat van de gegevens uit het Tracébesluit.

Verder is, uitgaande van ZOAB, in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.8 van bijlage III van het RMG 2012 uitgegaan van een bodemabsorptiefraction van 0,5 ter plaatse van de A12, met dien verstande dat in een strook van 5 m aan weerszijden van elke rijlijn gerekend wordt met een bodemabsorptiefraction van 0,0.

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

Gegevens overige wegen

De gehanteerde verkeersgegevens (verkeersintensiteit, voertuigverdeling, maximumsnelheid en wegdekverharding) zijn afkomstig uit het Regionale Verkeers- en milieumodel Midden-Holland (RVMH 2.5) met een prognose voor 2027.

De intensiteit op de N459 zal in 2027 6.550 mvt/weekdagemaal bedragen. Op de N459 ligt referentiewegdek (DAB) en de maximumsnelheid bedraagt 80 km/h. Op de Oudeweg/ Oud Reeuwijkseweg ligt eveneens referentiewegdek (DAB). De intensiteit ter hoogte van de locatie bedraagt 3.450 mvt/weekdagemaal en de maximumsnelheid 50 km/h.

In bijlage 1 zijn alle ingevoerde verkeersgegevens opgenomen.

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. In bijlage 2 zijn alle invoergegevens weergegeven.

Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen.

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidgevoelige objecten. De maximale bouwhoogte bedraagt 11 meter en de maximale goothoogte 6 meter. Er is daarom gerekend op 1,5; 4,5 en 7,5 meter hoogte.

Schermen

Conform geluidregister zijn de geluidschermen langs de A12 in het model opgenomen.

4 Onderzoek

4.1 Rekenresultaten en beoordeling

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3. Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke zone van de A12, de N459 en de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg.

Ten gevolge van het verkeer op de A12

Uit de berekeningen, zie figuur 2, blijkt dat de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12 maximaal 56 dB (exclusief aftrek bedraagt) bedraagt. Dit is 53 dB inclusief aftrek. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale grenswaarde van 53 dB niet. Uit onderstaand figuur blijkt dat op alle nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.



Figuur 2: Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12 zonder aftrek artikel 3.4 Rmg

Ten gevolge van het verkeer op de N459

Uit de berekeningen, zie figuur 3, blijkt dat de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op N459 41 dB bedraagt. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Er is dan ook sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 3: Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de N459 inclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Ten gevolge van het verkeer op de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg

Uit de berekeningen, zie figuur 4, blijkt dat de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg 46 dB bedraagt. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden en is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4: Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg inclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Toetsing aan beleid

In de beleidsregels is omschreven dat burgemeester en wethouders alleen een hogere waarde dan 53 dB vaststellen indien een geluidsluwe gevel en buitenruimte aanwezig zijn. Aangezien in onderhavige situatie geen hogere geluidsbelastingen dan 53 dB voorkomen zijn vanuit het beleid geen aanvullende voorwaarden vereist.

4.2 Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

Ten gevolge van het verkeer op de A12 wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Hiervoor is een maatregelenonderzoek uitgevoerd. Om de geluidsbelasting te reduceren worden onderstaande maatregelen onderscheiden:

1. Maatregelen aan de bron. Hiermee worden maatregelen aangeduid als het toepassen van stillere wegdekverhardingen (bijvoorbeeld ZOAB) en het beperken van de hoeveelheid verkeer;
2. Maatregelen tussen de bron en de waarnemer (in de overdracht). Hierbij gaat het om de realisering van geluidswallen en geluidsschermen, maar ook om maatregelen van stedenbouwkundige aard (afstand weg-woning).

Beperken van het verkeer of het verlagen van de maximumsnelheid stuiten op bezwaren van verkeerskundige en vervoerskundige aard gelet op de stroomfunctie van de A12. Op de A12 ligt reeds geluidsreducerend asfalt. De maatregelen in onderhavige situatie dienen dan ook gezocht te worden in de overdracht.

Bij maatregelen in de overdracht kan gedacht worden aan het plaatsen van een geluidsscherm. Langs de A12 staat een geluidsscherm. Verhogen of verlengen van dit scherm is vanuit financieel oogpunt niet haalbaar gezien het geringe aantal woningen waarvoor de maatregel in onderhavig plan nodig is. Eveneens is deze maatregel niet doelmatig aangezien een 5 dB verlaging van de geluidsbelasting niet gehaald wordt.

Geconcludeerd kan worden dat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk, gewenst en/of doelmatig zijn. Er dienen hogere waarden verleend te worden.

4.3 Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Op geen van de woningen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van meerdere bronnen. Cumulatie van verschillende bronnen kan dan ook achterwege gelaten worden.

In bijlage 4 is de gecumuleerde geluidsbelasting van alle wegen in de directe omgeving exclusief aftrek artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift opgenomen. Dit ten behoeve van de binnenwaarde berekeningen in het kader van het Bouwbesluit. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage 1, Hoofdstuk 2.

Aan de hand van de gecumuleerde geluidsbelasting kan worden bepaald wat de milieukwaliteitsmaat is op de woning. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 57 dB. Dit betekent een matig akoestisch klimaat.



Figuur 5: Gecumuleerde geluidsbelasting

5 Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de N459 en de Oud Reeuwijkseweg / Oudeweg is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Ten gevolge van het verkeer op de A12 wordt op de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale grenswaarde wordt nergens overschreden. Geconcludeerd kan worden dat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk, gewenst en/of doelmatig zijn. Er dienen hogere waarden verleend te worden.

Ten behoeve van het bestemmingsplan “Breevaart, Oude Tol fase III” zijn in het verleden hogere waarden verleend. Deze zijn echter niet toereikend, waardoor voor de woningen een besluit tot vaststelling van hogere waarden dient te worden voorbereid. Een overzicht van de hogere waarden staat in tabel 5.1. Uitgaande van gemeentelijk geluidsbeleid zijn geen aanvullende voorwaarden gesteld.

Tabel 5.1 Woningaantallen en bijbehorende hogere waarden

Aantal	Hogere waarde	Geluidsbron
20	53 dB	A12

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Kopie van Situatie 2027
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Omschr.	ItemID
0 / 0.000 / 0.000	574500
0 / 0.000 / 0.000	574502
0 / 0.000 / 0.000	574505
0 / 0.000 / 0.000	574507
0 / 0.000 / 0.000	574508
0 / 0.000 / 0.000	574509
0 / 0.000 / 0.000	574515
0 / 0.000 / 0.000	574516
0 / 0.000 / 0.000	574522
0 / 0.000 / 0.000	574524
0 / 0.000 / 0.000	574525
0 / 0.000 / 0.000	574529
0 / 0.000 / 0.000	574532
0 / 0.000 / 0.000	574533
0 / 0.000 / 0.000	574536
0 / 0.000 / 0.000	574537
0 / 0.000 / 0.000	574543
0 / 0.000 / 0.000	574550
0 / 0.000 / 0.000	574552
0 / 0.000 / 0.000	574556
0 / 0.000 / 0.000	574557
0 / 0.000 / 0.000	574559
0 / 0.000 / 0.000	574561
0 / 0.000 / 0.000	574565
0 / 0.000 / 0.000	574570
0 / 0.000 / 0.000	574573
0 / 0.000 / 0.000	574574
0 / 0.000 / 0.000	574581
0 / 0.000 / 0.000	574582
0 / 0.000 / 0.000	574585
0 / 0.000 / 0.000	574586
0 / 0.000 / 0.000	574590
0 / 0.000 / 0.000	574593
0 / 0.000 / 0.000	574594
0 / 0.000 / 0.000	574595
0 / 0.000 / 0.000	574602
0 / 0.000 / 0.000	574603
0 / 0.000 / 0.000	574604
0 / 0.000 / 0.000	574605
0 / 0.000 / 0.000	574607
0 / 0.000 / 0.000	574613
0 / 0.000 / 0.000	574618
0 / 0.000 / 0.000	574620
0 / 0.000 / 0.000	574621
0 / 0.000 / 0.000	574623
0 / 0.000 / 0.000	574635
0 / 0.000 / 0.000	574639
0 / 0.000 / 0.000	574647
0 / 0.000 / 0.000	574648
0 / 0.000 / 0.000	574649
0 / 0.000 / 0.000	574650
0 / 0.000 / 0.000	574652
0 / 0.000 / 0.000	574654
0 / 0.000 / 0.000	574655
0 / 0.000 / 0.000	574656
0 / 0.000 / 0.000	574657
0 / 0.000 / 0.000	574658
0 / 0.000 / 0.000	574659
0 / 0.000 / 0.000	574660
0 / 0.000 / 0.000	574684
0 / 0.000 / 0.000	574685
0 / 0.000 / 0.000	574686
0 / 0.000 / 0.000	574687
0 / 0.000 / 0.000	574688
0 / 0.000 / 0.000	574689

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Kopie van Situatie 2027
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Omschr.	ItemID
0 / 0.000 / 0.000	574727
0 / 0.000 / 0.000	574728
0 / 0.000 / 0.000	574729
0 / 0.000 / 0.000	574730
0 / 0.000 / 0.000	574731
0 / 0.000 / 0.000	574732
0 / 0.000 / 0.000	574733
0 / 0.000 / 0.000	574734
0 / 0.000 / 0.000	574735
0 / 0.000 / 0.000	574736
0 / 0.000 / 0.000	574737
0 / 0.000 / 0.000	574738
0 / 0.000 / 0.000	574739
0 / 0.000 / 0.000	574740
0 / 0.000 / 0.000	574741
0 / 0.000 / 0.000	574742
0 / 0.000 / 0.000	574743
0 / 0.000 / 0.000	574744
0 / 0.000 / 0.000	574763
0 / 0.000 / 0.000	574764
0 / 0.000 / 0.000	574765
0 / 0.000 / 0.000	574766
0 / 0.000 / 0.000	574767
0 / 0.000 / 0.000	574768
0 / 0.000 / 0.000	574769
0 / 0.000 / 0.000	574770
0 / 0.000 / 0.000	574771
0 / 0.000 / 0.000	574772
0 / 0.000 / 0.000	574773
0 / 0.000 / 0.000	574774
0 / 0.000 / 0.000	574775
0 / 0.000 / 0.000	574776
0 / 0.000 / 0.000	574777
0 / 0.000 / 0.000	574806
0 / 0.000 / 0.000	574807
0 / 0.000 / 0.000	574808
0 / 0.000 / 0.000	574809
0 / 0.000 / 0.000	574810
0 / 0.000 / 0.000	574811
0 / 0.000 / 0.000	574812
0 / 0.000 / 0.000	574813
0 / 0.000 / 0.000	574814
0 / 0.000 / 0.000	574815
0 / 0.000 / 0.000	574816
0 / 0.000 / 0.000	574817
0 / 0.000 / 0.000	574818
0 / 0.000 / 0.000	574819
0 / 0.000 / 0.000	574820
0 / 0.000 / 0.000	574821
0 / 0.000 / 0.000	574822
0 / 0.000 / 0.000	574823
0 / 0.000 / 0.000	574824
0 / 0.000 / 0.000	574825
0 / 0.000 / 0.000	574826
0 / 0.000 / 0.000	574827
0 / 0.000 / 0.000	574828
0 / 0.000 / 0.000	574829
0 / 0.000 / 0.000	574830
0 / 0.000 / 0.000	574831
0 / 0.000 / 0.000	574832
0 / 0.000 / 0.000	574833
0 / 0.000 / 0.000	574834
0 / 0.000 / 0.000	574835
0 / 0.000 / 0.000	574836
0 / 0.000 / 0.000	574837

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Kopie van Situatie 2027
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

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)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
A12 - Rijksweg A12	W1	115	115	115	90	90	90	90	90	90	80850,00	6,32	3,25	1,39	88,06	92,45	85,71	6,63	4,20	7,94	5,30	3,35	6,35
A12 - Rijksweg A12	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	83400,00	6,32	3,27	1,39	89,63	93,48	87,54	5,16	3,24	6,20	5,21	3,27	6,26
Oud Reeuwijkseweg	W0	35	35	35	35	35	35	35	35	35	5237,00	6,38	4,15	0,85	97,10	98,22	97,50	2,09	1,28	1,80	0,81	0,50	0,70
Oudeweg	W0	35	35	35	35	35	35	35	35	35	5237,00	6,41	4,08	0,85	91,80	94,86	92,88	7,30	4,57	6,34	0,90	0,56	0,78
Oud Reeuwijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4100,00	6,41	4,09	0,85	92,69	95,44	93,66	6,42	4,01	5,57	0,89	0,55	0,77
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3450,00	6,40	4,12	0,85	94,73	96,73	95,44	4,51	2,79	3,90	0,76	0,47	0,66
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3450,00	6,40	4,12	0,85	94,73	96,73	95,44	4,51	2,79	3,90	0,76	0,47	0,66
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3450,00	6,40	4,12	0,85	94,73	96,73	95,44	4,51	2,79	3,90	0,76	0,47	0,66
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3450,00	6,40	4,12	0,85	94,73	96,73	95,44	4,51	2,79	3,90	0,76	0,47	0,66
Oud Reeuwijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4500,00	6,41	4,09	0,85	92,68	95,42	93,64	6,48	4,05	5,63	0,84	0,52	0,73
Oud Reeuwijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4500,00	6,41	4,09	0,85	92,68	95,42	93,64	6,48	4,05	5,63	0,84	0,52	0,73
Oud Reeuwijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4500,00	6,41	4,09	0,85	92,68	95,42	93,64	6,48	4,05	5,63	0,84	0,52	0,73
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4350,00	6,41	4,08	0,85	91,80	94,86	92,88	7,30	4,57	6,34	0,90	0,56	0,78
Oudeweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4350,00	6,41	4,08	0,85	91,80	94,86	92,88	7,30	4,57	6,34	0,90	0,56	0,78
Oud Reeuwijkseweg	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3500,00	6,38	4,15	0,85	97,10	98,22	97,50	2,09	1,28	1,80	0,81	0,50	0,70
N459 - Goudsestraatweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6550,00	6,60	3,21	0,99	90,45	96,20	89,92	7,58	3,02	7,99	1,98	0,79	2,09
N459 - Goudsestraatweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6550,00	6,60	3,21	0,99	90,45	96,20	89,92	7,58	3,02	7,99	1,98	0,79	2,09
N459 - Goudsestraatweg	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	6550,00	6,60	3,21	0,99	90,45	96,20	89,92	7,58	3,02	7,99	1,98	0,79	2,09

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Kopie van Situatie 2027
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Omschr.	ItemID
A12 - Rijksweg A12	724955
A12 - Rijksweg A12	724964
Oud Reeuwijkseweg	725911
Oudeweg	725912
Oud Reeuwijkseweg	726307
Oudeweg	726656
Oudeweg	726657
Oudeweg	726658
Oudeweg	726659
Oudeweg	726660
Oud Reeuwijkseweg	727133
Oud Reeuwijkseweg	727134
Oud Reeuwijkseweg	727135
Oudeweg	727809
Oudeweg	727810
Oud Reeuwijkseweg	727811
N459 - Goudsestraatweg	727026
N459 - Goudsestraatweg	727027
N459 - Goudsestraatweg	727028

--- Wg
 Gebouw
 Schem
--- Adrespunt
▲ Hulpkn

0 m 40 m
 schaal = 1:1000



Model informatie

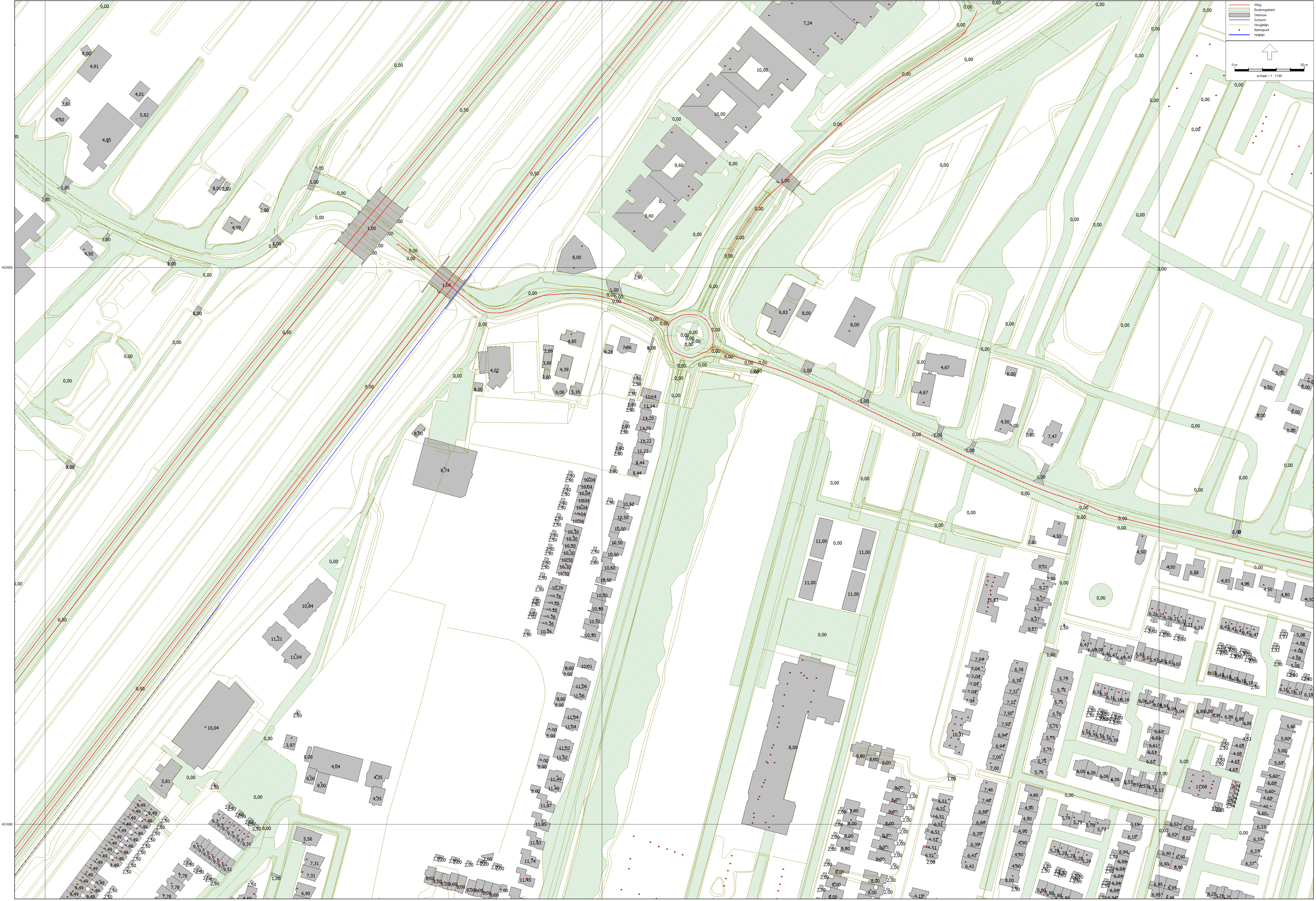
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027

Model eigenschap

Omschrijving	Deelplan 2A Oude Tol 2027
Verantwoordelijke	hej
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	hej op 12-09-2011
Laatst ingezien door	RianneS op 28-11-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.81
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,50
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
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

Legend:
- Wit: Bodemgebied
- Grijs: Gebouw
- Groen: Schemin
- Rood: Hoogtelijn
- Blauw: Adrespunt
- Rood: Hulplijn

Scale: 0 m to 50 m
Schaal: 1:1140



Toetspunten

Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Blok 1	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[14]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[17]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[18]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[19]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 1	[20]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[14]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 2	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[14]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[17]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 3	[18]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[2]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[3]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[6]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[14]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[17]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok 4	[18]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja



Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 L_{aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A12
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok 1_C	[9]		7,50	56
Blok 1_C	[8]		7,50	56
Blok 1_C	[10]		7,50	56
Blok 2_C	[8]		7,50	55
Blok 2_B	[8]		4,50	55
Blok 1_C	[7]		7,50	55
Blok 1_C	[5]		7,50	55
Blok 1_C	[11]		7,50	55
Blok 1_C	[3]		7,50	55
Blok 1_C	[2]		7,50	55
Blok 1_B	[8]		4,50	55
Blok 1_B	[10]		4,50	55
Blok 1_B	[9]		4,50	55
Blok 1_C	[4]		7,50	55
Blok 3_C	[7]		7,50	55
Blok 1_C	[6]		7,50	55
Blok 3_C	[6]		7,50	54
Blok 4_C	[4]		7,50	54
Blok 3_C	[4]		7,50	54
Blok 1_C	[13]		7,50	54
Blok 4_C	[2]		7,50	54
Blok 2_C	[5]		7,50	54
Blok 2_C	[7]		7,50	54
Blok 4_C	[7]		7,50	54
Blok 4_C	[1]		7,50	54
Blok 1_C	[11]		7,50	54
Blok 3_C	[2]		7,50	54
Blok 3_C	[5]		7,50	54
Blok 4_C	[5]		7,50	54
Blok 4_C	[6]		7,50	54
Blok 3_C	[3]		7,50	54
Blok 1_C	[17]		7,50	54
Blok 1_C	[15]		7,50	54
Blok 2_C	[3]		7,50	54
Blok 3_C	[1]		7,50	54
Blok 2_C	[1]		7,50	54
Blok 1_C	[12]		7,50	54
Blok 4_C	[3]		7,50	54
Blok 2_A	[8]		1,50	54
Blok 2_C	[2]		7,50	54
Blok 2_C	[6]		7,50	54
Blok 1_C	[14]		7,50	54
Blok 1_C	[16]		7,50	54
Blok 2_C	[4]		7,50	54
Blok 3_C	[14]		7,50	54
Blok 1_B	[17]		4,50	54
Blok 1_B	[13]		4,50	54
Blok 1_B	[15]		4,50	54
Blok 1_B	[11]		4,50	54
Blok 4_B	[4]		4,50	53
Blok 4_B	[7]		4,50	53
Blok 3_C	[12]		7,50	53
Blok 4_B	[2]		4,50	53
Blok 1_A	[10]		1,50	53
Blok 1_A	[8]		1,50	53
Blok 4_B	[5]		4,50	53
Blok 1_B	[12]		4,50	53
Blok 3_C	[10]		7,50	53
Blok 4_B	[1]		4,50	53
Blok 3_C	[9]		7,50	53
Blok 1_B	[14]		4,50	53
Blok 1_B	[16]		4,50	53
Blok 1_A	[9]		1,50	53
Blok 4_B	[6]		4,50	53
Blok 2_B	[11]		4,50	53
Blok 3_C	[15]		7,50	53
Blok 3_C	[11]		7,50	53
Blok 3_C	[13]		7,50	53
Blok 2_B	[1]		4,50	53
Blok 4_B	[3]		4,50	53
Blok 2_B	[3]		4,50	53
Blok 2_B	[7]		4,50	53
Blok 2_B	[15]		4,50	53
Blok 4_C	[13]		7,50	53
Blok 1_B	[5]		4,50	53
Blok 2_B	[5]		4,50	53
Blok 4_C	[11]		7,50	53
Blok 2_B	[10]		4,50	53
Blok 1_B	[3]		4,50	53
Blok 4_C	[15]		7,50	53
Blok 1_B	[1]		4,50	53
Blok 1_B	[2]		4,50	53
Blok 4_B	[10]		4,50	53
Blok 1_B	[7]		4,50	53
Blok 2_B	[9]		4,50	53
Blok 3_B	[14]		4,50	53
Blok 4_B	[13]		4,50	53
Blok 2_B	[6]		4,50	53
Blok 2_B	[13]		4,50	53
Blok 2_C	[13]		7,50	53
Blok 4_C	[12]		7,50	53
Blok 2_B	[12]		4,50	53
Blok 2_B	[14]		4,50	53
Blok 4_C	[14]		7,50	53
Blok 4_B	[11]		4,50	53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Lraeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: A12
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 2_B	[2]	4,50	53
	Blok 4_C	[9]	7,50	53
	Blok 2_C	[15]	7,50	53
	Blok 4_C	[18]	7,50	53
	Blok 2_C	[11]	7,50	53
	Blok 2_B	[4]	4,50	53
	Blok 4_B	[9]	4,50	53
	Blok 4_C	[10]	7,50	53
	Blok 4_B	[12]	4,50	53
	Blok 4_B	[14]	4,50	53
	Blok 3_B	[12]	4,50	53
	Blok 4_B	[15]	4,50	53
	Blok 3_B	[6]	4,50	53
	Blok 3_B	[10]	4,50	53
	Blok 2_C	[10]	7,50	53
	Blok 4_C	[17]	7,50	53
	Blok 1_B	[4]	4,50	53
	Blok 3_B	[9]	4,50	53
	Blok 3_B	[4]	4,50	52
	Blok 2_C	[12]	7,50	52
	Blok 3_B	[13]	4,50	52
	Blok 1_B	[6]	4,50	52
	Blok 2_C	[14]	7,50	52
	Blok 3_B	[11]	4,50	52
	Blok 3_B	[15]	4,50	52
	Blok 4_C	[16]	7,50	52
	Blok 2_C	[9]	7,50	52
	Blok 3_B	[7]	4,50	52
	Blok 3_B	[2]	4,50	52
	Blok 3_B	[1]	4,50	52
	Blok 1_A	[13]	1,50	52
	Blok 3_B	[3]	4,50	52
	Blok 1_A	[11]	1,50	52
	Blok 1_A	[17]	1,50	52
	Blok 2_A	[7]	1,50	52
	Blok 3_B	[5]	4,50	52
	Blok 1_A	[15]	1,50	52
	Blok 1_A	[12]	1,50	52
	Blok 2_A	[3]	1,50	52
	Blok 2_A	[1]	1,50	52
	Blok 1_A	[16]	1,50	52
	Blok 1_A	[14]	1,50	52
	Blok 2_A	[5]	1,50	52
	Blok 4_A	[7]	1,50	52
	Blok 2_A	[11]	1,50	52
	Blok 3_C	[17]	7,50	52
	Blok 2_A	[2]	1,50	52
	Blok 2_A	[6]	1,50	52
	Blok 4_A	[5]	1,50	52
	Blok 4_A	[10]	1,50	52
	Blok 4_A	[2]	1,50	52
	Blok 2_A	[15]	1,50	52
	Blok 4_A	[13]	1,50	52
	Blok 2_A	[4]	1,50	52
	Blok 4_A	[1]	1,50	52
	Blok 4_B	[18]	4,50	52
	Blok 4_A	[11]	1,50	52
	Blok 2_A	[13]	1,50	52
	Blok 3_A	[14]	1,50	52
	Blok 2_A	[9]	1,50	52
	Blok 4_A	[4]	1,50	52
	Blok 4_A	[9]	1,50	51
	Blok 4_A	[12]	1,50	51
	Blok 3_A	[12]	1,50	51
	Blok 3_A	[10]	1,50	51
	Blok 4_A	[15]	1,50	51
	Blok 4_A	[3]	1,50	51
	Blok 2_A	[10]	1,50	51
	Blok 3_A	[9]	1,50	51
	Blok 3_A	[13]	1,50	51
	Blok 4_A	[6]	1,50	51
	Blok 3_A	[15]	1,50	51
	Blok 4_A	[14]	1,50	51
	Blok 3_A	[11]	1,50	51
	Blok 3_C	[16]	7,50	51
	Blok 2_A	[12]	1,50	51
	Blok 2_A	[14]	1,50	51
	Blok 4_B	[17]	4,50	51
	Blok 4_B	[16]	4,50	51
	Blok 3_C	[18]	7,50	51
	Blok 1_A	[5]	1,50	51
	Blok 1_A	[7]	1,50	51
	Blok 1_A	[3]	1,50	51
	Blok 1_A	[1]	1,50	51
	Blok 1_A	[2]	1,50	50
	Blok 3_A	[6]	1,50	50
	Blok 3_B	[17]	4,50	50
	Blok 3_A	[4]	1,50	50
	Blok 1_A	[4]	1,50	50
	Blok 1_A	[6]	1,50	50
	Blok 3_A	[7]	1,50	50
	Blok 3_A	[2]	1,50	50
	Blok 3_A	[1]	1,50	50
	Blok 4_A	[18]	1,50	50
	Blok 3_A	[3]	1,50	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A12

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
A12
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 1_C	[19]	7,50	50
	Blok 3_A	[5]	1,50	50
	Blok 1_C	[20]	7,50	49
	Blok 3_B	[16]	4,50	49
	Blok 4_A	[17]	1,50	49
	Blok 4_A	[16]	1,50	49
	Blok 3_B	[18]	4,50	48
	Blok 3_A	[17]	1,50	48
	Blok 1_B	[19]	4,50	48
	Blok 3_C	[8]	7,50	48
	Blok 3_A	[16]	1,50	47
	Blok 1_C	[18]	7,50	47
	Blok 1_B	[20]	4,50	47
	Blok 4_C	[8]	7,50	46
	Blok 3_A	[18]	1,50	46
	Blok 1_A	[19]	1,50	46
	Blok 3_B	[8]	4,50	45
	Blok 2_C	[16]	7,50	45
	Blok 1_B	[18]	4,50	45
	Blok 3_A	[8]	1,50	44
	Blok 1_A	[20]	1,50	44
	Blok 4_B	[8]	4,50	44
	Blok 2_B	[16]	4,50	43
	Blok 1_A	[18]	1,50	43
	Blok 4_A	[8]	1,50	42
	Blok 2_A	[16]	1,50	41

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de N459

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 N459
 Groep: N459
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 1_C	[9]	7,50	41
	Blok 1_C	[7]	7,50	41
	Blok 1_C	[10]	7,50	41
	Blok 1_C	[8]	7,50	41
	Blok 1_C	[5]	7,50	41
	Blok 1_C	[1]	7,50	41
	Blok 1_B	[9]	4,50	41
	Blok 1_C	[2]	7,50	41
	Blok 1_A	[9]	1,50	41
	Blok 2_C	[7]	7,50	41
	Blok 2_C	[3]	7,50	41
	Blok 2_C	[1]	7,50	40
	Blok 2_C	[2]	7,50	40
	Blok 1_C	[3]	7,50	40
	Blok 1_B	[8]	4,50	40
	Blok 1_B	[10]	4,50	40
	Blok 2_C	[5]	7,50	40
	Blok 2_C	[6]	7,50	40
	Blok 2_C	[4]	7,50	40
	Blok 1_B	[7]	4,50	40
	Blok 1_A	[8]	1,50	40
	Blok 1_C	[4]	7,50	40
	Blok 3_C	[7]	7,50	40
	Blok 1_B	[1]	4,50	40
	Blok 1_A	[7]	1,50	40
	Blok 1_A	[10]	1,50	40
	Blok 1_C	[6]	7,50	40
	Blok 1_B	[5]	4,50	40
	Blok 3_C	[1]	7,50	40
	Blok 1_B	[2]	4,50	40
	Blok 1_A	[1]	1,50	40
	Blok 3_C	[2]	7,50	40
	Blok 1_A	[2]	1,50	40
	Blok 2_B	[3]	4,50	39
	Blok 4_C	[7]	7,50	39
	Blok 1_A	[5]	1,50	39
	Blok 2_C	[8]	7,50	39
	Blok 2_B	[7]	4,50	39
	Blok 3_C	[4]	7,50	39
	Blok 2_B	[1]	4,50	39
	Blok 3_C	[5]	7,50	39
	Blok 2_B	[2]	4,50	39
	Blok 1_B	[3]	4,50	39
	Blok 4_C	[5]	7,50	39
	Blok 2_B	[6]	4,50	39
	Blok 3_B	[7]	4,50	39
	Blok 3_B	[1]	4,50	39
	Blok 2_A	[3]	1,50	39
	Blok 1_B	[4]	4,50	39
	Blok 3_C	[3]	7,50	39
	Blok 2_A	[7]	1,50	39
	Blok 3_B	[2]	4,50	39
	Blok 2_B	[4]	4,50	39
	Blok 3_A	[1]	1,50	39
	Blok 1_B	[6]	4,50	39
	Blok 2_A	[1]	1,50	39
	Blok 4_C	[3]	7,50	39
	Blok 3_A	[7]	1,50	39
	Blok 4_C	[4]	7,50	39
	Blok 2_B	[5]	4,50	39
	Blok 1_A	[3]	1,50	39
	Blok 3_C	[6]	7,50	39
	Blok 1_A	[4]	1,50	39
	Blok 4_C	[1]	7,50	39
	Blok 2_A	[2]	1,50	39
	Blok 3_A	[2]	1,50	39
	Blok 3_B	[4]	4,50	39
	Blok 4_C	[2]	7,50	39
	Blok 2_A	[6]	1,50	39
	Blok 2_B	[8]	4,50	39
	Blok 4_C	[6]	7,50	39
	Blok 1_A	[6]	1,50	39
	Blok 2_A	[5]	1,50	38
	Blok 3_B	[5]	4,50	38
	Blok 3_A	[4]	1,50	38
	Blok 2_A	[8]	1,50	38
	Blok 2_A	[4]	1,50	38
	Blok 4_B	[7]	4,50	38
	Blok 3_B	[6]	4,50	38
	Blok 3_B	[3]	4,50	38
	Blok 4_B	[5]	4,50	38
	Blok 3_A	[5]	1,50	38
	Blok 3_A	[6]	1,50	38
	Blok 4_B	[3]	4,50	38
	Blok 3_A	[3]	1,50	38
	Blok 4_B	[1]	4,50	38
	Blok 4_B	[4]	4,50	38
	Blok 4_B	[6]	4,50	38
	Blok 4_B	[2]	4,50	37
	Blok 4_A	[7]	1,50	37
	Blok 4_A	[5]	1,50	37
	Blok 4_A	[6]	1,50	37
	Blok 4_A	[1]	1,50	37
	Blok 4_A	[4]	1,50	37
	Blok 4_A	[3]	1,50	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de N459

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 N459
 Groep: N459
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 4_A	[2]	1,50	37
	Blok 4_C	[18]	7,50	34
	Blok 4_B	[18]	4,50	34
	Blok 3_B	[15]	4,50	33
	Blok 3_C	[15]	7,50	33
	Blok 4_A	[18]	1,50	33
	Blok 4_C	[16]	7,50	33
	Blok 3_B	[13]	4,50	33
	Blok 3_C	[13]	7,50	33
	Blok 3_A	[15]	1,50	33
	Blok 1_B	[14]	4,50	33
	Blok 3_A	[13]	1,50	32
	Blok 1_A	[14]	1,50	32
	Blok 3_B	[11]	4,50	32
	Blok 3_C	[11]	7,50	32
	Blok 1_B	[17]	4,50	32
	Blok 1_B	[16]	4,50	32
	Blok 1_A	[17]	1,50	32
	Blok 3_A	[11]	1,50	32
	Blok 4_C	[17]	7,50	32
	Blok 1_A	[16]	1,50	32
	Blok 1_B	[11]	4,50	32
	Blok 1_B	[12]	4,50	31
	Blok 4_B	[16]	4,50	31
	Blok 1_B	[13]	4,50	31
	Blok 1_A	[11]	1,50	31
	Blok 1_B	[15]	4,50	31
	Blok 3_B	[9]	4,50	31
	Blok 3_C	[9]	7,50	31
	Blok 1_A	[12]	1,50	31
	Blok 1_C	[20]	7,50	31
	Blok 1_A	[13]	1,50	31
	Blok 3_B	[10]	4,50	31
	Blok 3_C	[10]	7,50	31
	Blok 3_B	[12]	4,50	31
	Blok 3_C	[12]	7,50	31
	Blok 1_A	[15]	1,50	31
	Blok 1_B	[20]	4,50	31
	Blok 3_A	[9]	1,50	31
	Blok 3_B	[14]	4,50	31
	Blok 2_A	[9]	1,50	30
	Blok 3_C	[14]	7,50	30
	Blok 2_A	[11]	1,50	30
	Blok 1_A	[20]	1,50	30
	Blok 3_A	[10]	1,50	30
	Blok 3_A	[12]	1,50	30
	Blok 1_C	[17]	7,50	30
	Blok 2_B	[14]	4,50	30
	Blok 4_A	[16]	1,50	30
	Blok 3_A	[14]	1,50	30
	Blok 2_A	[14]	1,50	30
	Blok 2_B	[12]	4,50	29
	Blok 2_B	[9]	4,50	29
	Blok 2_A	[12]	1,50	29
	Blok 2_B	[11]	4,50	29
	Blok 3_C	[17]	7,50	29
	Blok 1_C	[16]	7,50	29
	Blok 1_C	[14]	7,50	29
	Blok 1_C	[12]	7,50	29
	Blok 1_C	[11]	7,50	29
	Blok 4_B	[17]	4,50	29
	Blok 1_C	[13]	7,50	29
	Blok 2_B	[10]	4,50	29
	Blok 1_C	[15]	7,50	29
	Blok 2_A	[15]	1,50	29
	Blok 2_A	[10]	1,50	28
	Blok 3_B	[17]	4,50	28
	Blok 4_B	[12]	4,50	28
	Blok 4_A	[12]	1,50	28
	Blok 2_A	[13]	1,50	27
	Blok 3_A	[17]	1,50	27
	Blok 4_B	[14]	4,50	27
	Blok 4_A	[17]	1,50	27
	Blok 4_A	[14]	1,50	26
	Blok 2_B	[15]	4,50	26
	Blok 4_B	[10]	4,50	26
	Blok 4_A	[10]	1,50	25
	Blok 2_B	[13]	4,50	25
	Blok 3_C	[16]	7,50	25
	Blok 4_B	[8]	4,50	24
	Blok 4_A	[8]	1,50	23
	Blok 3_B	[16]	4,50	23
	Blok 4_B	[9]	4,50	21
	Blok 2_C	[16]	7,50	21
	Blok 1_C	[19]	7,50	20
	Blok 4_A	[9]	1,50	20
	Blok 3_C	[8]	7,50	20
	Blok 1_C	[18]	7,50	20
	Blok 4_C	[8]	7,50	20
	Blok 3_B	[8]	4,50	18
	Blok 3_A	[8]	1,50	18
	Blok 2_B	[16]	4,50	18
	Blok 3_A	[16]	1,50	17
	Blok 2_A	[16]	1,50	17
	Blok 1_B	[19]	4,50	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de N459

Rapport: Resultatentabel
Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
L_{AEq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N459
Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 1_B	[18]	4,50	16
	Blok 1_A	[19]	1,50	16
	Blok 1_A	[18]	1,50	16
	Blok 4_B	[13]	4,50	14
	Blok 4_B	[11]	4,50	13
	Blok 4_A	[13]	1,50	11
	Blok 4_A	[11]	1,50	10
	Blok 4_B	[15]	4,50	9
	Blok 4_A	[15]	1,50	7
	Blok 2_C	[10]	7,50	--
	Blok 2_C	[11]	7,50	--
	Blok 2_C	[12]	7,50	--
	Blok 2_C	[13]	7,50	--
	Blok 2_C	[14]	7,50	--
	Blok 2_C	[15]	7,50	--
	Blok 2_C	[9]	7,50	--
	Blok 3_A	[18]	1,50	--
	Blok 3_B	[18]	4,50	--
	Blok 3_C	[18]	7,50	--
	Blok 4_C	[10]	7,50	--
	Blok 4_C	[11]	7,50	--
	Blok 4_C	[12]	7,50	--
	Blok 4_C	[13]	7,50	--
	Blok 4_C	[14]	7,50	--
	Blok 4_C	[15]	7,50	--
	Blok 4_C	[9]	7,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oudeweg / Oud Reeuwijkseweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 L&eq totaalresultaten voor toetspunten
 Oudeweg/Oud Reeuwijkseweg
 Groep: Oudeweg/Oud Reeuwijkseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 2_C	[8]	7,50	46
	Blok 1_C	[9]	7,50	46
	Blok 1_C	[10]	7,50	46
	Blok 1_C	[8]	7,50	46
	Blok 2_B	[8]	4,50	46
	Blok 1_B	[10]	4,50	45
	Blok 1_B	[8]	4,50	45
	Blok 1_B	[9]	4,50	45
	Blok 2_A	[8]	1,50	45
	Blok 1_A	[9]	1,50	44
	Blok 1_A	[10]	1,50	44
	Blok 1_A	[8]	1,50	44
	Blok 2_C	[14]	7,50	44
	Blok 2_C	[12]	7,50	43
	Blok 1_C	[7]	7,50	43
	Blok 2_C	[7]	7,50	43
	Blok 1_C	[16]	7,50	43
	Blok 2_C	[5]	7,50	43
	Blok 2_C	[10]	7,50	43
	Blok 2_B	[14]	4,50	43
	Blok 1_C	[5]	7,50	43
	Blok 2_C	[3]	7,50	43
	Blok 2_B	[12]	4,50	43
	Blok 1_C	[3]	7,50	43
	Blok 1_C	[14]	7,50	42
	Blok 2_C	[9]	7,50	42
	Blok 2_B	[7]	4,50	42
	Blok 1_B	[7]	4,50	42
	Blok 2_C	[1]	7,50	42
	Blok 1_B	[16]	4,50	42
	Blok 1_C	[1]	7,50	42
	Blok 2_B	[5]	4,50	42
	Blok 2_C	[11]	7,50	42
	Blok 1_B	[5]	4,50	42
	Blok 2_B	[10]	4,50	42
	Blok 2_B	[3]	4,50	42
	Blok 1_C	[12]	7,50	42
	Blok 2_C	[13]	7,50	42
	Blok 1_C	[2]	7,50	42
	Blok 2_A	[14]	1,50	42
	Blok 1_B	[3]	4,50	42
	Blok 2_A	[7]	1,50	42
	Blok 2_C	[2]	7,50	42
	Blok 1_A	[7]	1,50	42
	Blok 2_A	[12]	1,50	42
	Blok 1_B	[14]	4,50	42
	Blok 2_B	[1]	4,50	42
	Blok 2_B	[9]	4,50	42
	Blok 1_C	[4]	7,50	41
	Blok 2_A	[5]	1,50	41
	Blok 1_B	[1]	4,50	41
	Blok 1_C	[11]	7,50	41
	Blok 2_A	[3]	1,50	41
	Blok 1_A	[5]	1,50	41
	Blok 1_C	[13]	7,50	41
	Blok 2_C	[15]	7,50	41
	Blok 1_A	[16]	1,50	41
	Blok 1_C	[6]	7,50	41
	Blok 2_B	[11]	4,50	41
	Blok 1_A	[3]	1,50	41
	Blok 1_B	[2]	4,50	41
	Blok 2_A	[10]	1,50	41
	Blok 2_B	[13]	4,50	41
	Blok 2_A	[1]	1,50	41
	Blok 1_B	[12]	4,50	41
	Blok 1_C	[15]	7,50	41
	Blok 2_C	[4]	7,50	41
	Blok 2_B	[2]	4,50	41
	Blok 1_A	[1]	1,50	41
	Blok 1_B	[4]	4,50	41
	Blok 3_C	[7]	7,50	41
	Blok 1_C	[17]	7,50	41
	Blok 2_A	[9]	1,50	41
	Blok 4_C	[14]	7,50	41
	Blok 1_A	[14]	1,50	41
	Blok 1_B	[6]	4,50	41
	Blok 1_B	[11]	4,50	40
	Blok 1_A	[2]	1,50	40
	Blok 1_B	[13]	4,50	40
	Blok 3_C	[5]	7,50	40
	Blok 4_C	[12]	7,50	40
	Blok 2_C	[6]	7,50	40
	Blok 2_A	[13]	1,50	40
	Blok 2_A	[11]	1,50	40
	Blok 2_A	[2]	1,50	40
	Blok 2_B	[15]	4,50	40
	Blok 1_A	[4]	1,50	40
	Blok 1_B	[15]	4,50	40
	Blok 3_B	[7]	4,50	40
	Blok 3_C	[3]	7,50	40
	Blok 2_B	[4]	4,50	40
	Blok 4_C	[10]	7,50	40
	Blok 1_A	[6]	1,50	40
	Blok 1_A	[12]	1,50	40
	Blok 3_C	[1]	7,50	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oudeweg / Oud Reeuwijkseweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 L&eq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oudeweg/Oud Reeuwijkseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 1_B	[17]	4,50	40
	Blok 3_B	[5]	4,50	40
	Blok 4_B	[14]	4,50	40
	Blok 2_A	[15]	1,50	40
	Blok 3_A	[7]	1,50	40
	Blok 4_C	[9]	7,50	40
	Blok 1_A	[13]	1,50	40
	Blok 3_C	[2]	7,50	40
	Blok 4_B	[12]	4,50	40
	Blok 2_B	[6]	4,50	40
	Blok 1_A	[11]	1,50	40
	Blok 3_B	[3]	4,50	40
	Blok 3_C	[14]	7,50	40
	Blok 4_C	[7]	7,50	40
	Blok 3_A	[5]	1,50	40
	Blok 4_C	[11]	7,50	40
	Blok 1_A	[15]	1,50	39
	Blok 2_A	[4]	1,50	39
	Blok 3_C	[4]	7,50	39
	Blok 4_A	[14]	1,50	39
	Blok 3_B	[1]	4,50	39
	Blok 3_A	[3]	1,50	39
	Blok 4_B	[10]	4,50	39
	Blok 3_C	[6]	7,50	39
	Blok 3_C	[12]	7,50	39
	Blok 4_A	[12]	1,50	39
	Blok 3_A	[1]	1,50	39
	Blok 4_C	[13]	7,50	39
	Blok 3_A	[2]	1,50	39
	Blok 1_A	[17]	1,50	39
	Blok 3_B	[2]	4,50	39
	Blok 4_B	[9]	4,50	39
	Blok 4_C	[15]	7,50	39
	Blok 3_A	[4]	1,50	39
	Blok 4_B	[11]	4,50	39
	Blok 4_A	[10]	1,50	39
	Blok 4_C	[5]	7,50	39
	Blok 2_A	[6]	1,50	39
	Blok 3_A	[6]	1,50	39
	Blok 3_B	[4]	4,50	39
	Blok 3_B	[14]	4,50	39
	Blok 4_B	[7]	4,50	39
	Blok 3_B	[6]	4,50	39
	Blok 4_A	[9]	1,50	39
	Blok 4_B	[13]	4,50	39
	Blok 4_A	[11]	1,50	39
	Blok 4_C	[3]	7,50	39
	Blok 3_C	[10]	7,50	39
	Blok 3_B	[12]	4,50	39
	Blok 4_B	[15]	4,50	39
	Blok 3_C	[9]	7,50	38
	Blok 4_A	[13]	1,50	38
	Blok 4_A	[7]	1,50	38
	Blok 4_B	[5]	4,50	38
	Blok 4_C	[2]	7,50	38
	Blok 3_A	[14]	1,50	38
	Blok 4_A	[15]	1,50	38
	Blok 4_C	[1]	7,50	38
	Blok 3_A	[12]	1,50	38
	Blok 3_B	[10]	4,50	38
	Blok 4_B	[3]	4,50	38
	Blok 3_C	[11]	7,50	38
	Blok 4_C	[4]	7,50	38
	Blok 3_B	[9]	4,50	38
	Blok 4_A	[5]	1,50	38
	Blok 4_B	[2]	4,50	38
	Blok 4_C	[6]	7,50	37
	Blok 4_B	[1]	4,50	37
	Blok 3_C	[13]	7,50	37
	Blok 4_A	[3]	1,50	37
	Blok 3_A	[10]	1,50	37
	Blok 3_C	[15]	7,50	37
	Blok 4_A	[2]	1,50	37
	Blok 3_B	[11]	4,50	37
	Blok 4_B	[4]	4,50	37
	Blok 3_A	[9]	1,50	37
	Blok 4_A	[4]	1,50	37
	Blok 4_A	[1]	1,50	37
	Blok 4_B	[6]	4,50	37
	Blok 4_A	[6]	1,50	37
	Blok 3_B	[13]	4,50	37
	Blok 3_B	[15]	4,50	37
	Blok 3_A	[11]	1,50	37
	Blok 3_A	[15]	1,50	36
	Blok 3_A	[13]	1,50	36
	Blok 1_C	[20]	7,50	34
	Blok 4_C	[16]	7,50	33
	Blok 4_C	[18]	7,50	33
	Blok 1_B	[20]	4,50	33
	Blok 4_B	[18]	4,50	33
	Blok 4_B	[16]	4,50	33
	Blok 4_A	[16]	1,50	32
	Blok 4_C	[17]	7,50	32
	Blok 4_A	[18]	1,50	32
	Blok 2_C	[16]	7,50	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oudeweg / Oud Reeuwijkseweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 L_{aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oudeweg/Oud Reeuwijkseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 4_B	[17]	4,50	32
	Blok 1_C	[18]	7,50	32
	Blok 4_A	[17]	1,50	32
	Blok 1_B	[18]	4,50	32
	Blok 1_A	[18]	1,50	32
	Blok 1_A	[20]	1,50	32
	Blok 2_A	[16]	1,50	32
	Blok 1_C	[19]	7,50	32
	Blok 2_B	[16]	4,50	31
	Blok 3_A	[17]	1,50	31
	Blok 3_B	[17]	4,50	31
	Blok 3_C	[17]	7,50	31
	Blok 1_B	[19]	4,50	31
	Blok 3_B	[16]	4,50	30
	Blok 3_A	[16]	1,50	30
	Blok 3_C	[16]	7,50	30
	Blok 1_A	[19]	1,50	30
	Blok 3_B	[18]	4,50	30
	Blok 3_A	[18]	1,50	30
	Blok 3_C	[18]	7,50	30
	Blok 4_C	[8]	7,50	29
	Blok 4_A	[8]	1,50	28
	Blok 4_B	[8]	4,50	27
	Blok 3_C	[8]	7,50	25
	Blok 3_B	[8]	4,50	22
	Blok 3_A	[8]	1,50	21

Gecumuleerde geluidsbelasting

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 1_C	[9]	7,50	57
	Blok 1_C	[8]	7,50	57
	Blok 1_C	[10]	7,50	57
	Blok 2_C	[8]	7,50	57
	Blok 2_B	[8]	4,50	57
	Blok 1_B	[8]	4,50	56
	Blok 1_B	[10]	4,50	56
	Blok 1_B	[9]	4,50	56
	Blok 1_C	[7]	7,50	56
	Blok 1_C	[5]	7,50	56
	Blok 1_C	[3]	7,50	56
	Blok 1_C	[1]	7,50	56
	Blok 1_C	[2]	7,50	56
	Blok 2_A	[8]	1,50	56
	Blok 2_C	[7]	7,50	55
	Blok 2_C	[5]	7,50	55
	Blok 1_C	[4]	7,50	55
	Blok 2_C	[3]	7,50	55
	Blok 1_C	[6]	7,50	55
	Blok 3_C	[7]	7,50	55
	Blok 2_C	[1]	7,50	55
	Blok 1_A	[10]	1,50	55
	Blok 1_A	[8]	1,50	55
	Blok 3_C	[6]	7,50	55
	Blok 3_C	[4]	7,50	55
	Blok 1_C	[13]	7,50	55
	Blok 1_A	[9]	1,50	55
	Blok 3_C	[5]	7,50	55
	Blok 1_C	[11]	7,50	55
	Blok 4_C	[7]	7,50	55
	Blok 1_C	[16]	7,50	55
	Blok 3_C	[3]	7,50	55
	Blok 2_C	[2]	7,50	55
	Blok 3_C	[2]	7,50	55
	Blok 1_C	[12]	7,50	55
	Blok 3_C	[1]	7,50	55
	Blok 4_C	[4]	7,50	55
	Blok 4_C	[5]	7,50	55
	Blok 1_C	[15]	7,50	55
	Blok 4_C	[2]	7,50	55
	Blok 1_C	[14]	7,50	55
	Blok 1_C	[17]	7,50	55
	Blok 2_C	[4]	7,50	55
	Blok 4_C	[1]	7,50	55
	Blok 2_C	[6]	7,50	55
	Blok 4_C	[6]	7,50	55
	Blok 4_C	[3]	7,50	55
	Blok 2_B	[7]	4,50	54
	Blok 2_B	[3]	4,50	54
	Blok 1_B	[13]	4,50	54
	Blok 1_B	[7]	4,50	54
	Blok 1_B	[16]	4,50	54
	Blok 1_B	[5]	4,50	54
	Blok 1_B	[17]	4,50	54
	Blok 2_B	[5]	4,50	54
	Blok 2_B	[1]	4,50	54
	Blok 1_B	[11]	4,50	54
	Blok 3_C	[14]	7,50	54
	Blok 1_B	[14]	4,50	54
	Blok 1_B	[15]	4,50	54
	Blok 1_B	[12]	4,50	54
	Blok 1_B	[3]	4,50	54
	Blok 1_B	[1]	4,50	54
	Blok 2_B	[14]	4,50	54
	Blok 4_B	[7]	4,50	54
	Blok 1_B	[2]	4,50	54
	Blok 2_B	[12]	4,50	54
	Blok 2_B	[11]	4,50	54
	Blok 2_B	[10]	4,50	54
	Blok 4_B	[5]	4,50	54
	Blok 2_C	[14]	7,50	54
	Blok 3_C	[12]	7,50	54
	Blok 2_C	[12]	7,50	54
	Blok 4_B	[4]	4,50	54
	Blok 4_B	[2]	4,50	54
	Blok 2_B	[2]	4,50	54
	Blok 2_C	[13]	7,50	54
	Blok 4_B	[1]	4,50	54
	Blok 2_B	[9]	4,50	54
	Blok 2_C	[10]	7,50	54
	Blok 3_C	[10]	7,50	54
	Blok 2_C	[11]	7,50	54
	Blok 2_B	[15]	4,50	54
	Blok 2_B	[6]	4,50	54
	Blok 3_C	[9]	7,50	54
	Blok 2_B	[13]	4,50	54
	Blok 4_B	[6]	4,50	54
	Blok 4_B	[3]	4,50	54
	Blok 2_B	[4]	4,50	54
	Blok 2_C	[15]	7,50	54
	Blok 2_C	[9]	7,50	54
	Blok 1_B	[4]	4,50	54
	Blok 4_C	[14]	7,50	54
	Blok 3_C	[11]	7,50	54
	Blok 4_C	[12]	7,50	54

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok 3_C	[15]		7,50	54
Blok 4_C	[11]		7,50	54
Blok 3_C	[13]		7,50	54
Blok 4_C	[13]		7,50	54
Blok 4_B	[10]		4,50	54
Blok 4_C	[15]		7,50	53
Blok 1_B	[6]		4,50	53
Blok 3_B	[14]		4,50	53
Blok 2_A	[7]		1,50	53
Blok 4_C	[9]		7,50	53
Blok 4_B	[13]		4,50	53
Blok 4_C	[10]		7,50	53
Blok 4_B	[11]		4,50	53
Blok 3_B	[6]		4,50	53
Blok 3_B	[7]		4,50	53
Blok 4_B	[12]		4,50	53
Blok 4_B	[14]		4,50	53
Blok 2_A	[3]		1,50	53
Blok 3_B	[4]		4,50	53
Blok 4_B	[9]		4,50	53
Blok 2_A	[1]		1,50	53
Blok 2_A	[5]		1,50	53
Blok 3_B	[12]		4,50	53
Blok 3_B	[2]		4,50	53
Blok 3_B	[1]		4,50	53
Blok 4_B	[15]		4,50	53
Blok 3_B	[3]		4,50	53
Blok 3_B	[5]		4,50	53
Blok 3_B	[10]		4,50	53
Blok 1_A	[16]		1,50	53
Blok 4_C	[18]		7,50	53
Blok 3_B	[9]		4,50	53
Blok 2_A	[2]		1,50	53
Blok 1_A	[13]		1,50	53
Blok 3_B	[11]		4,50	53
Blok 3_B	[13]		4,50	53
Blok 3_B	[15]		4,50	53
Blok 1_A	[11]		1,50	53
Blok 1_A	[14]		1,50	53
Blok 1_A	[12]		1,50	53
Blok 1_A	[17]		1,50	53
Blok 1_A	[15]		1,50	53
Blok 2_A	[11]		1,50	53
Blok 2_A	[6]		1,50	53
Blok 4_C	[17]		7,50	53
Blok 2_A	[4]		1,50	53
Blok 4_A	[7]		1,50	53
Blok 4_C	[16]		7,50	53
Blok 2_A	[12]		1,50	53
Blok 2_A	[15]		1,50	53
Blok 2_A	[9]		1,50	53
Blok 2_A	[10]		1,50	53
Blok 2_A	[13]		1,50	53
Blok 2_A	[14]		1,50	53
Blok 4_A	[5]		1,50	53
Blok 1_A	[7]		1,50	52
Blok 4_A	[10]		1,50	52
Blok 4_A	[2]		1,50	52
Blok 1_A	[5]		1,50	52
Blok 4_A	[1]		1,50	52
Blok 4_A	[13]		1,50	52
Blok 4_A	[11]		1,50	52
Blok 4_A	[12]		1,50	52
Blok 4_A	[4]		1,50	52
Blok 1_A	[3]		1,50	52
Blok 1_A	[1]		1,50	52
Blok 3_A	[14]		1,50	52
Blok 4_A	[14]		1,50	52
Blok 4_A	[9]		1,50	52
Blok 4_A	[3]		1,50	52
Blok 4_A	[6]		1,50	52
Blok 1_A	[2]		1,50	52
Blok 3_A	[12]		1,50	52
Blok 4_A	[15]		1,50	52
Blok 3_A	[10]		1,50	52
Blok 4_B	[18]		4,50	52
Blok 3_C	[17]		7,50	52
Blok 3_A	[9]		1,50	52
Blok 3_A	[13]		1,50	52
Blok 3_A	[15]		1,50	52
Blok 3_A	[11]		1,50	52
Blok 1_A	[4]		1,50	52
Blok 3_A	[6]		1,50	52
Blok 1_A	[6]		1,50	51
Blok 3_A	[7]		1,50	51
Blok 3_C	[16]		7,50	51
Blok 3_A	[4]		1,50	51
Blok 4_B	[17]		4,50	51
Blok 3_A	[1]		1,50	51
Blok 3_A	[2]		1,50	51
Blok 4_B	[16]		4,50	51
Blok 3_A	[5]		1,50	51
Blok 3_A	[3]		1,50	51
Blok 3_C	[18]		7,50	51
Blok 3_B	[17]		4,50	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Gecumuleerde geluidsbelasting

Exclusief aftrek artikel 3.4 Rmg

Rapport: Resultatentabel
Model: Deelplan 2A Oude Tol 2027
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok 4_A	[18]	1,50	50
	Blok 1_C	[20]	7,50	50
	Blok 1_C	[19]	7,50	50
	Blok 4_A	[17]	1,50	49
	Blok 3_B	[16]	4,50	49
	Blok 4_A	[16]	1,50	49
	Blok 3_A	[17]	1,50	49
	Blok 3_B	[18]	4,50	49
	Blok 1_B	[19]	4,50	48
	Blok 3_C	[8]	7,50	48
	Blok 1_B	[20]	4,50	48
	Blok 1_C	[18]	7,50	48
	Blok 3_A	[16]	1,50	47
	Blok 4_C	[8]	7,50	47
	Blok 3_A	[18]	1,50	47
	Blok 2_C	[16]	7,50	46
	Blok 1_A	[19]	1,50	46
	Blok 3_B	[8]	4,50	46
	Blok 1_B	[18]	4,50	45
	Blok 1_A	[20]	1,50	45
	Blok 3_A	[8]	1,50	44
	Blok 4_B	[8]	4,50	44
	Blok 2_B	[16]	4,50	44
	Blok 1_A	[18]	1,50	44
	Blok 4_A	[8]	1,50	43
	Blok 2_A	[16]	1,50	43