

Haarlemmermeer

Lanserhof II

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

151304.18083.00

projectleider:

ir. R.J.M.M. Schram

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp

planstatus

datum:

17-07-2013

opdrachtgever:

Van Omme & De Groot B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	5
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	7
4. Akoestisch onderzoek	9
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde weg	9
4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen	11
5. Conclusie	15

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Rekenresultaten gezoneerde weg.
4. Rekenresultaten niet gezoneerde wegen.

1. Inleiding

3

Op de locatie zullen 27 nieuwe woningen gerealiseerd worden. Woningen zijn op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze zijn gelegen binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. De woningen liggen binnen de wettelijke geluidszone van de Aalsmeerderweg. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh noodzakelijk.

Eveneens zijn in de nabijheid van de locatie de Hennikstraat en Rijshornstraat gelegen. Deze wegen hebben een snelheid van 30 km/h en zijn daarmee niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de aanvaardbaar van de geluidbelasting aangetoond.

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 geluidshinder vanwege de weg moet worden getoetst. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L Day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan 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. In onderstaande tabel is de informatie omtrent de geluidszone voor de gezoneerde weg rondom het plangebied weergegeven.

Tabel 2.1 Geluidszones wegverkeer

Weg	Ligging	Omvang geluidszone
Aalsmeerderweg	binnenstedelijk	200 m

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/h of hoger geldt een aftrek van 2 dB. De representatief te achten snelheid op de verschillende wegen in onderhavig onderzoek is lager dan 70 km/h, zodat een aftrek plaatsvindt van 5 dB op de berekende geluidsbelasting.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en uiterste grenswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan 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 uiterste grenswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de woningen (binnen- of buitenstedelijk). Voor de beoogde binnenstedelijke ontwikkeling bedraagt de uiterste grenswaarde 63 dB.

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB voor woningen.

30 km/h-wegen

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de uiterste grenswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

3. Berekeningsuitgangspunten

7

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 2.21 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

De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het NHZ 1.4 model en zijn aangeleverd door de gemeente Haarlemmermeer. In de toekomst zal de wegenstructuur nabij het plangebied veranderen. Onder andere de Aalsmeerderweg zal worden afgewaardeerd en geen doorgaande route meer zijn. In het verkeersmodel is met deze maatregelen reeds rekening gehouden.

Het model geeft werkdagintensiteiten voor 2022. Voor de extrapolatie naar het maatgevende jaar 2024 is uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten in mvt/weekdagemaal (afgerond op 50-tallen)

	2024
Aalsmeerderweg	1.550
Hennikstraat	2.550
Rijshornstraat	2.650

Voor de voertuigverdeling van het verkeer is uitgegaan van een standaard verdeling op wijkverzamelwegen¹⁾. De wegdekverharding op de Aalsmeerderweg bestaat uit asfalt en op de overige wegen liggen klinkers.

In bijlage 1 is een overzicht van de 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. Het model is ingekocht bij iDelft. Vervolgens zijn de voor de locatie relevante rijlijnen en het bouwvlak ingevoerd. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

1) Grenzen aan de groei?, kencijfers autonome verkeersgroei, voertuigverdelingen en avondspitsuurpercentages, RBOI 2009.

Waarneempunten

De waarneemhoogten, waarop de waarneempunten zijn gesitueerd, zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. Er is op verschillende waarneemhoogten gerekend, namelijk op een waarneemhoogte van +1,5 m, +4,5 m en +7,5 m.

Sectorhoek en reflecties

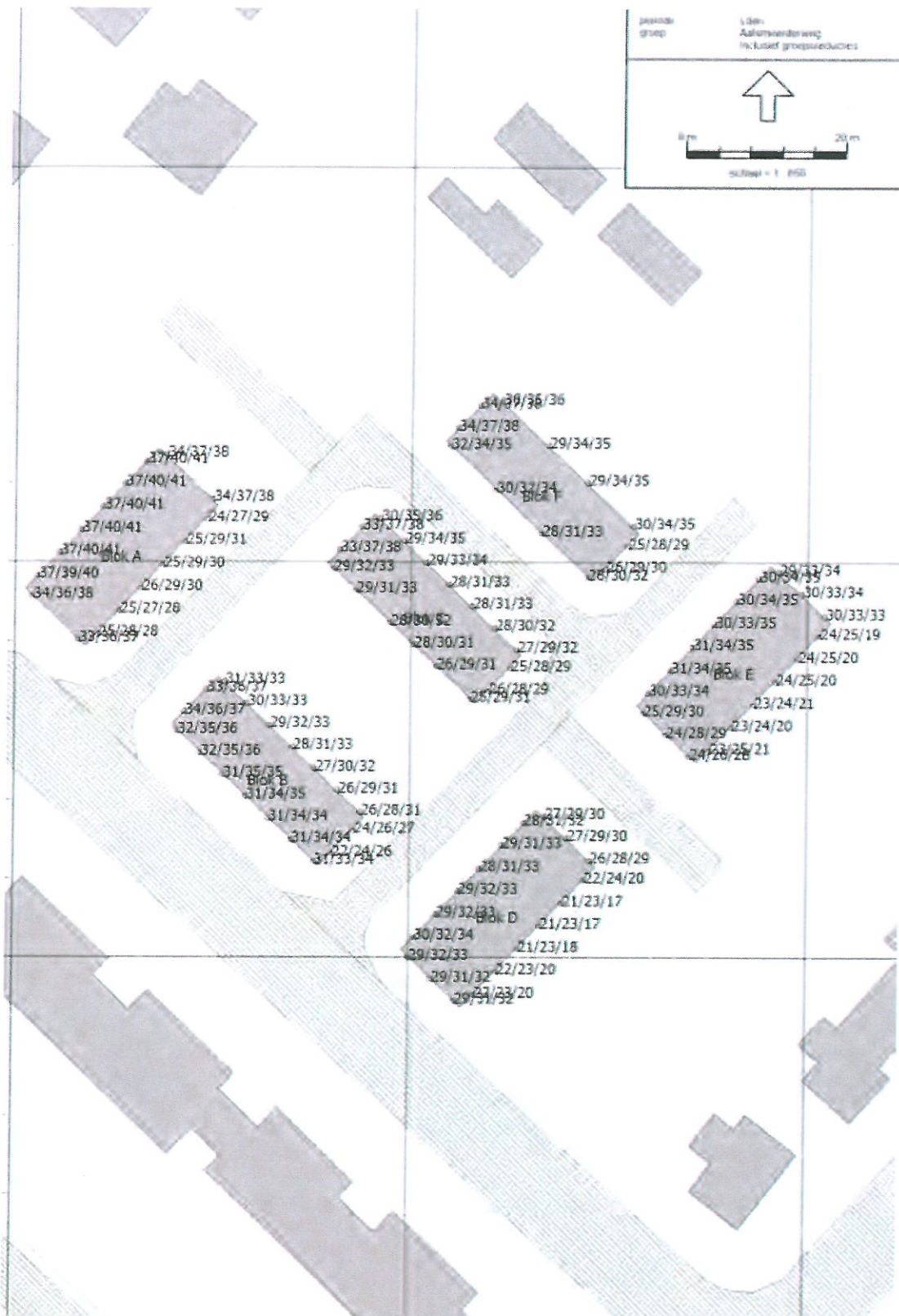
Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur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

4. Akoestisch onderzoek

9

4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde weg

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 3. De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg bedraagt 41 dB. Deze geluidsbelasting komt voor op de noordwest gevel van Blok A richting de Aalsmeerderweg, zie figuur 4.1. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden en is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

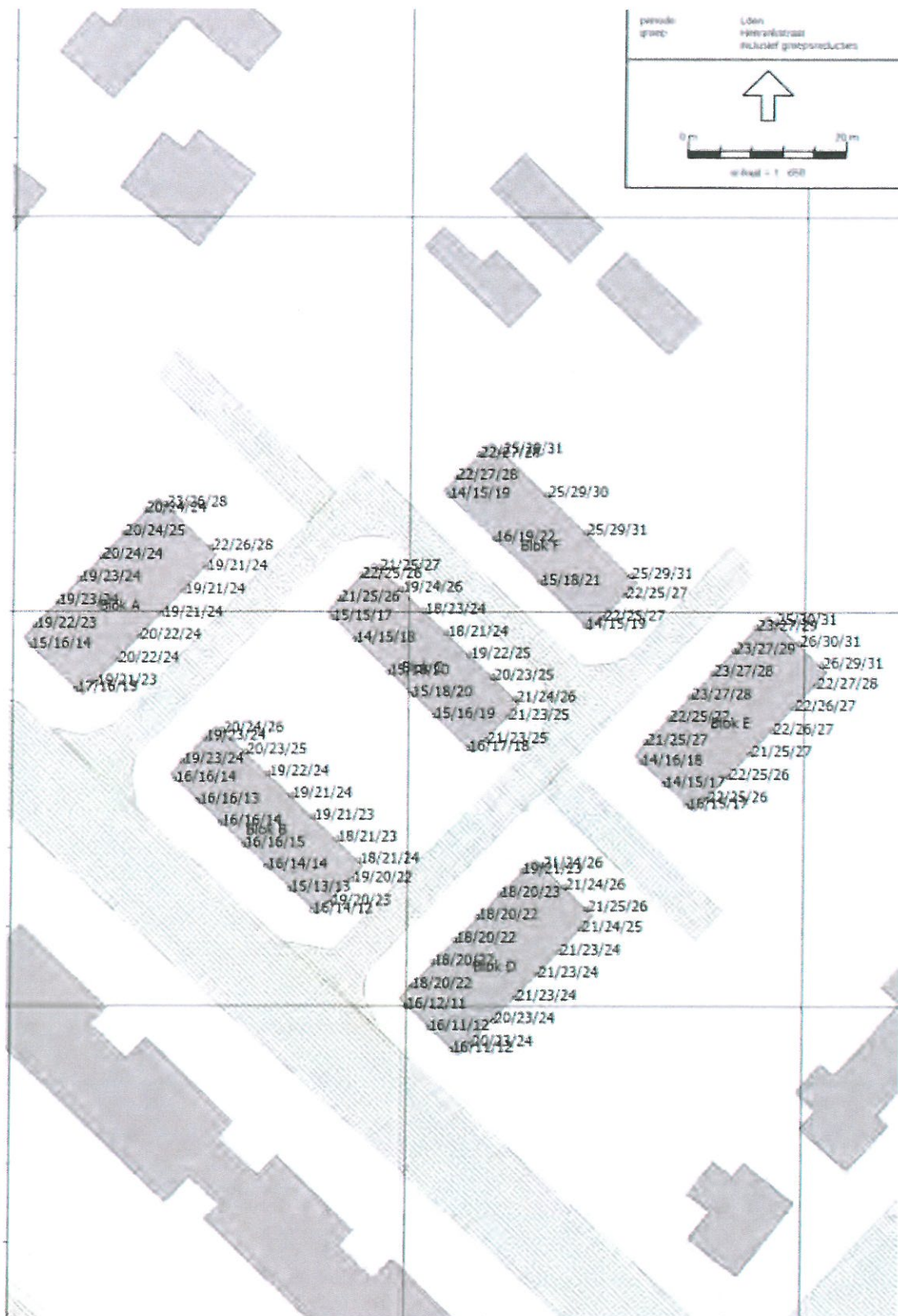


Figuur 4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet gezoneerde wegen

De berekeningsresultaten voor de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de niet gezoneerde wegen is opgenomen in bijlage 4.

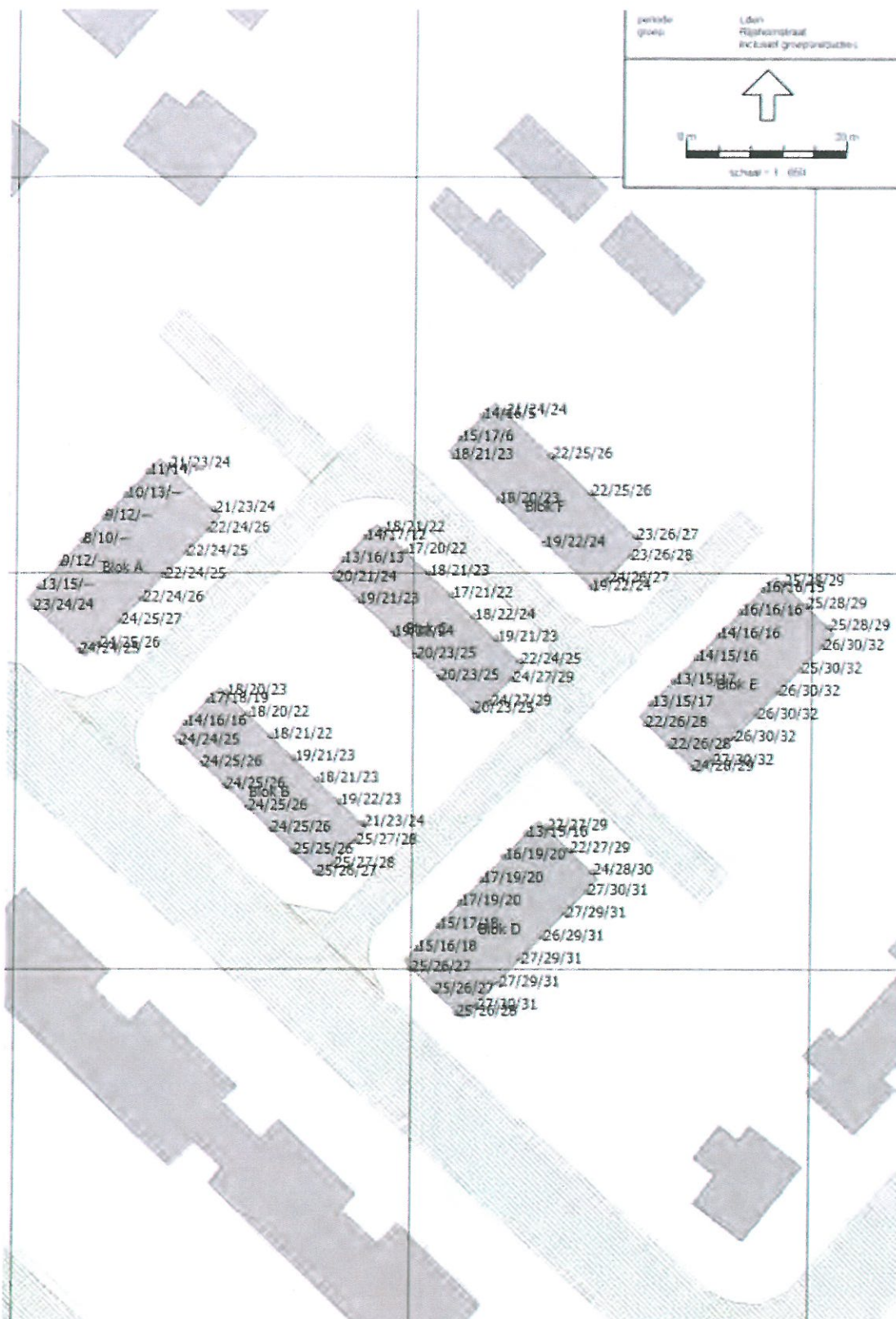
De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat komt voor op de noordoost gevels van blok F en E en bedraagt 31 dB, zie figuur 4.2. De richtwaarde van 48 dB wordt hiermee niet overschreden en is dus sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat is eveneens berekend. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 4.3.

De maximale geluidsbelasting komt voor op de zuidoost gevel van blok E en bedraagt 32 dB. De richtwaarde van 48 dB wordt dus niet overschreden hierbij is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4.3 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat.

5. Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de gezoneerde Aalsmeerderweg is sprake van een aanvaardbaar klimaat aangezien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Ook ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen, de Henninkstraat en de Rijshornstraat, is sprake van een aanvaardbaar klimaat aangezien de richtwaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Bijlagen

R

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Wegen

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

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V (MR (D))	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MRP4)	V (LV (D))	V (LV (A))
Aalsmvg	Aalsmeerderweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50
Rijshrnstr	Rijshornstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30
Henninkstr	Henninkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30
Henninkstr	Henninkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30
Henninkstr	Henninkstraat	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	30	30	30	--	30	30

Wegen

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

Naam	V(LV(N))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	% Int (D)	% Int (A)	% Int (N)	% Int F4	%MR (D)	%MR (A)
Aalsmweg	50	50	50	50	50	--	50	50	50	--	1550,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--
Rijshroetr	30	30	30	30	30	--	30	30	30	--	2650,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--
Henninkstr	30	30	30	30	30	--	30	30	30	--	2550,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--
Henninkstr	30	30	30	30	30	--	30	30	30	--	2550,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--
Henninkstr	30	30	30	30	30	--	30	30	30	--	2550,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--

Wegen

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

Naam	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)
Aalsmvg	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	94,74	54,47
Rijshrnstr	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	161,98	93,12
Henninkstr	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	155,86	89,61
Henninkstr	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	155,86	89,61
Henninkstr	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	155,86	89,61

Wegen

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

Naam	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVF4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE(D) 63	LE(D) 125	LE(D) 250	LE(D) 500	LE(D) 1k	LE(D) 2k
Zaalsmvg	11,73	--	5,15	2,96	0,64	--	1,48	0,95	0,18	--	75,42	82,75	89,50	94,13	100,23	96,87
Rijshrnstr	20,06	--	8,80	5,06	1,09	--	2,53	1,45	0,31	--	78,54	83,06	92,52	93,23	96,32	95,61
Henninkstr	19,30	--	8,47	4,87	1,05	--	2,43	1,40	0,30	--	78,37	82,90	92,35	93,07	98,16	95,44
Henninkstr	19,30	--	8,47	4,87	1,05	--	2,43	1,40	0,30	--	78,37	82,90	92,35	93,07	98,16	95,44
Henninkstr	19,30	--	8,47	4,87	1,05	--	2,43	1,40	0,30	--	78,37	82,90	92,35	93,07	98,16	95,44

Wegen

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

Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
Aalsmvg	90,13	80,87	73,01	80,34	87,10	91,72	97,83	94,46	87,72	78,47	66,35	73,68	80,43	85,06
Rijshinstr	83,07	83,57	76,14	80,66	90,12	90,83	95,92	93,21	86,67	81,17	69,47	73,99	83,45	84,16
Henninkstr	88,90	83,40	75,97	80,49	89,95	90,66	95,75	93,04	86,50	81,00	69,30	73,82	83,28	84,00
Henninkstr	88,90	83,40	75,97	80,49	89,95	90,66	95,75	93,04	86,50	81,00	69,30	73,82	83,28	84,00
Henninkstr	88,90	83,40	75,97	80,49	89,95	90,66	95,75	93,04	86,50	81,00	69,30	73,82	83,28	84,00

Wegen

Model: Akoestisch onderzoek

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
Zaalsweg	91,16	87,79	81,05	71,80	--	--	--	--	--	--	--	--
Rijshrnstr	89,25	86,54	80,00	74,50	--	--	--	--	--	--	--	--
Henninkstr	89,08	86,37	79,83	74,33	--	--	--	--	--	--	--	--
Henninkstr	89,08	86,37	79,83	74,33	--	--	--	--	--	--	--	--
Henninkstr	89,08	86,37	79,83	74,33	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2 Invoergegevens

Modelinformatie

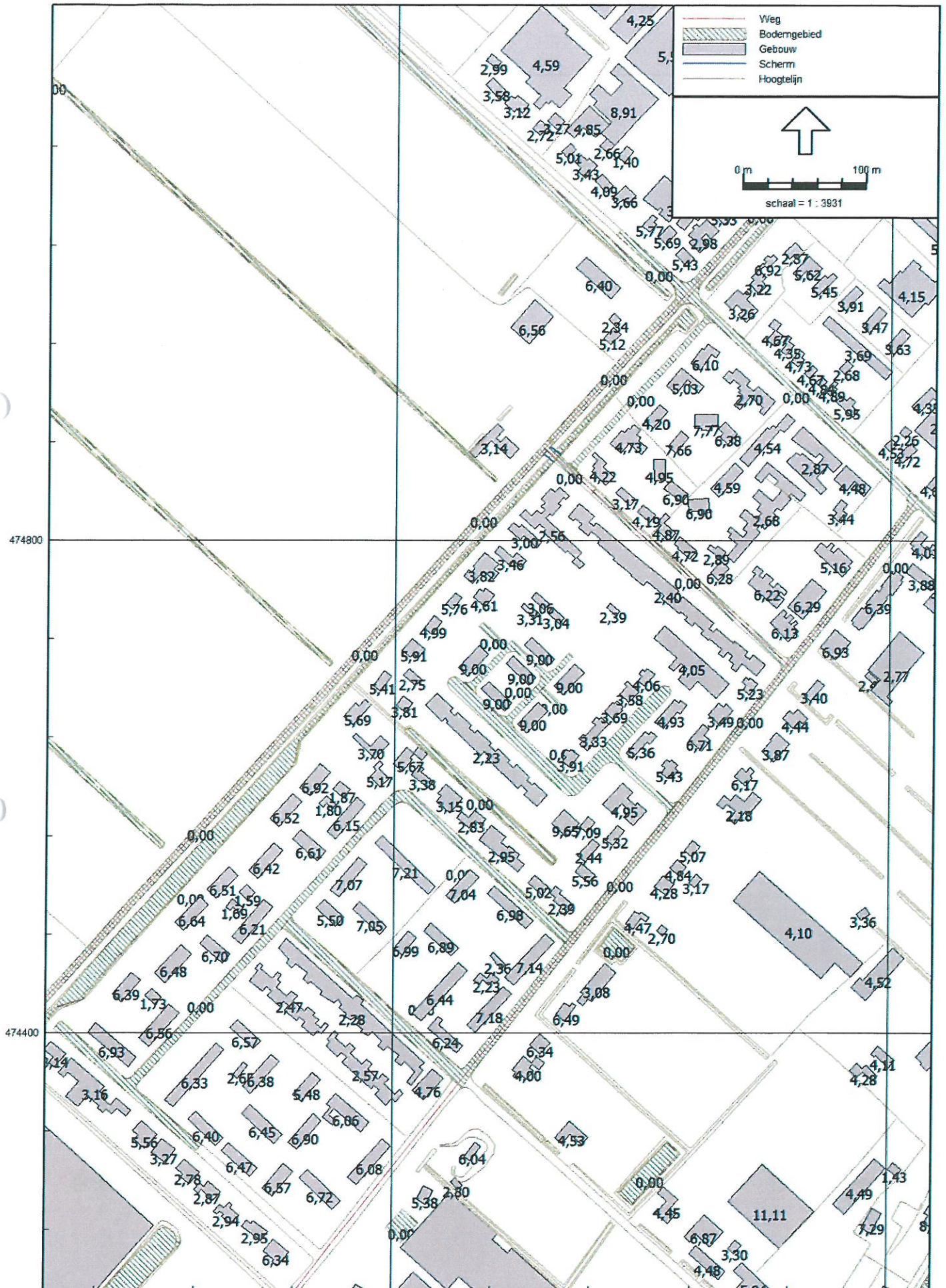
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek

Model eigenschap

Omschrijving	Akoestisch onderzoek
Verantwoordelijke	edekkers
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	edekkers op 16-7-2013
Laatst ingezien door	edekkers op 18-7-2013
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.21
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
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	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

Modelinformatie

Commentaar



Toetspunten

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

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Blok F	[2]	-4,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[3]	-4,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[7]	-4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[8]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[15]	-4,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[16]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[18]	-4,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[19]	-4,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[22]	-4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[25]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[30]	-4,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok F	[31]	-4,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[2]	-4,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[3]	-4,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[6]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[9]	-4,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[12]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[13]	-4,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[15]	-4,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[16]	-4,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[17]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[20]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[21]	-4,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[24]	-4,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[25]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[28]	-4,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[29]	-4,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[31]	-4,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok C	[32]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[1]	-4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[4]	-4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[5]	-4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[8]	-4,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[9]	-4,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[12]	-4,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[13]	-4,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[15]	-4,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[16]	-4,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[17]	-4,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[20]	-4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[21]	-4,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[24]	-4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[25]	-4,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[28]	-4,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[29]	-4,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[31]	-4,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok B	[32]	-4,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[2]	-4,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[3]	-4,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[6]	-4,56	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[7]	-4,58	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[10]	-4,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[11]	-4,59	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[12]	-4,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[15]	-4,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[16]	-4,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[18]	-4,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[19]	-4,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[22]	-4,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[23]	-4,59	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

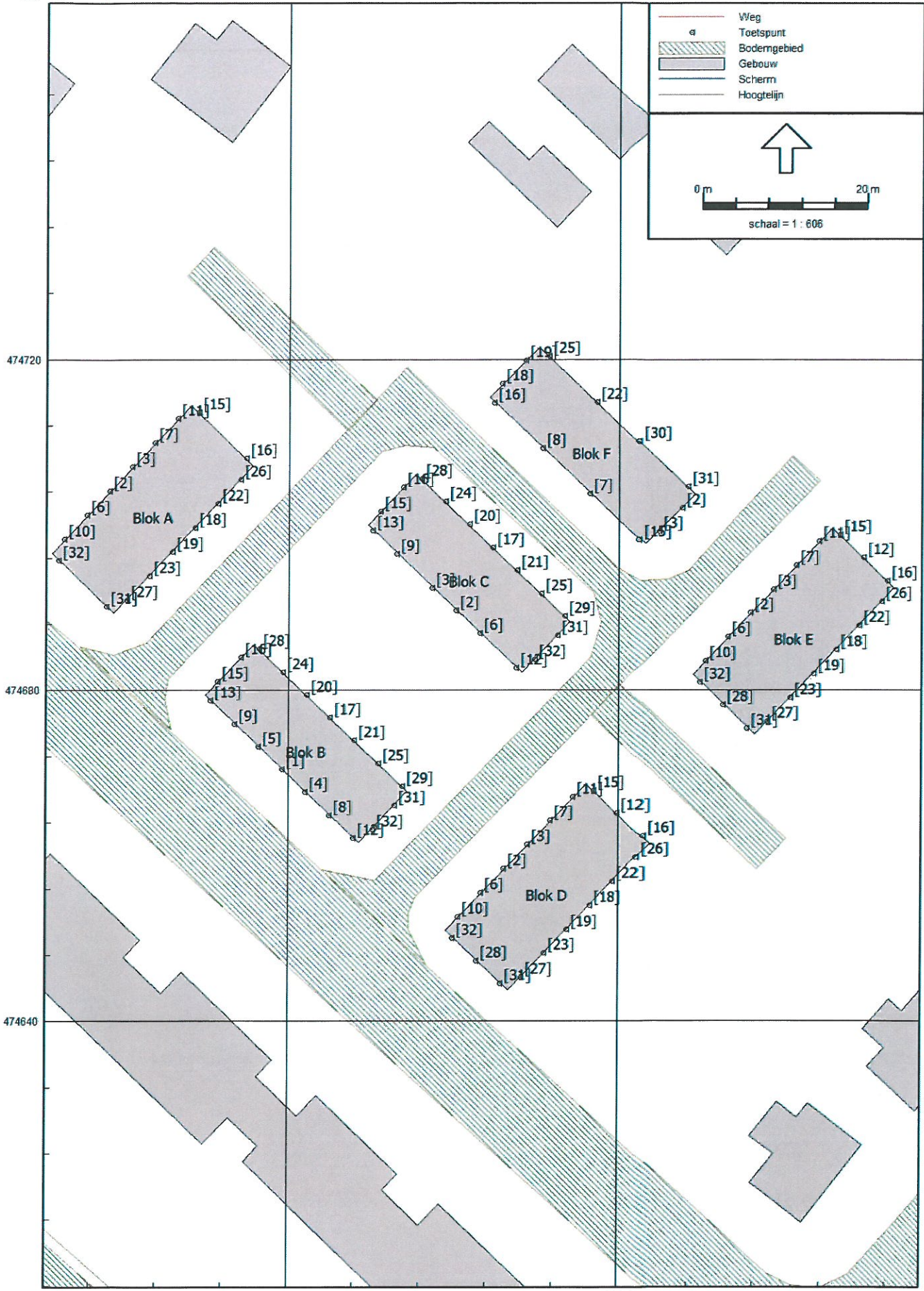
Toetspunten

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

Naam	Omschr.	Maaveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Blok E	[26]	-4,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[27]	-4,58	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[28]	-4,56	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[31]	-4,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok E	[32]	-4,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[2]	-4,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[3]	-4,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[6]	-4,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[7]	-4,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[10]	-4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[11]	-4,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[15]	-4,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[16]	-4,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[18]	-4,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[19]	-4,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[22]	-4,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[23]	-4,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[26]	-4,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[27]	-4,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[31]	-4,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok A	[32]	-4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[2]	-4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[3]	-4,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[6]	-4,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[7]	-4,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[10]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[11]	-4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[12]	-4,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[15]	-4,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[16]	-4,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[18]	-4,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[19]	-4,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[22]	-4,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[23]	-4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[26]	-4,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[27]	-4,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[28]	-4,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[31]	-4,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
Blok D	[32]	-4,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Ligging toetspunten

RBOI - Rotterdam bv



Bijlage 3 Rekenresultaten gezonde weg

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 LReq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Aalsmeerderweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok A_C	[6]		7,50	40,6
Blok A_C	[11]		7,50	40,5
Blok A_C	[2]		7,50	40,5
Blok A_C	[3]		7,50	40,5
Blok A_C	[7]		7,50	40,5
Blok A_C	[10]		7,50	40,5
Blok A_B	[6]		4,50	39,7
Blok A_B	[3]		4,50	39,6
Blok A_B	[7]		4,50	39,6
Blok A_B	[11]		4,50	39,6
Blok A_B	[2]		4,50	39,5
Blok A_B	[10]		4,50	39,4
Blok F_C	[19]		7,50	38,3
Blok F_C	[18]		7,50	38,3
Blok A_C	[15]		7,50	37,9
Blok C_C	[16]		7,50	37,8
Blok C_C	[15]		7,50	37,7
Blok A_C	[32]		7,50	37,7
Blok A_C	[16]		7,50	37,5
Blok F_B	[18]		4,50	37,4
Blok F_B	[19]		4,50	37,3
Blok A_A	[7]		1,50	37,0
Blok A_C	[31]		7,50	37,0
Blok A_A	[2]		1,50	37,0
Blok C_B	[16]		4,50	37,0
Blok A_A	[3]		1,50	37,0
Blok A_A	[6]		1,50	36,9
Blok A_A	[11]		1,50	36,9
Blok A_B	[15]		4,50	36,9
Blok C_B	[15]		4,50	36,9
Blok B_C	[15]		7,50	36,8
Blok B_C	[16]		7,50	36,8
Blok A_A	[10]		1,50	36,8
Blok A_B	[16]		4,50	36,5
Blok A_B	[32]		4,50	36,4
Blok B_B	[15]		4,50	36,4
Blok B_B	[16]		4,50	36,2
Blok F_C	[25]		7,50	35,9
Blok C_C	[28]		7,50	35,9
Blok B_C	[13]		7,50	35,9
Blok A_B	[31]		4,50	35,7
Blok B_C	[9]		7,50	35,6
Blok F_C	[30]		7,50	35,5
Blok F_C	[22]		7,50	35,4
Blok E_C	[11]		7,50	35,4
Blok B_C	[5]		7,50	35,4
Blok F_B	[25]		4,50	35,3
Blok F_C	[31]		7,50	35,2
Blok E_C	[7]		7,50	35,1
Blok C_C	[24]		7,50	35,1
Blok E_C	[2]		7,50	35,1
Blok B_B	[13]		4,50	35,0
Blok F_C	[16]		7,50	34,9
Blok E_C	[3]		7,50	34,9
Blok B_C	[1]		7,50	34,9
Blok E_C	[6]		7,50	34,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok C_B	[28]		4,50	34,8
Blok B_B	[9]		4,50	34,8
Blok B_B	[5]		4,50	34,7
Blok B_C	[4]		7,50	34,5
Blok F_B	[30]		4,50	34,4
Blok F_B	[22]		4,50	34,4
Blok E_C	[10]		7,50	34,4
Blok B_C	[8]		7,50	34,3
Blok B_B	[1]		4,50	34,2
Blok C_C	[20]		7,50	34,2
Blok F_B	[31]		4,50	34,1
Blok B_B	[4]		4,50	33,9
Blok A_A	[15]		1,50	33,9
Blok D_C	[10]		7,50	33,9
Blok B_C	[12]		7,50	33,9
Blok E_C	[12]		7,50	33,9
Blok E_B	[2]		4,50	33,8
Blok E_C	[15]		7,50	33,8
Blok F_B	[16]		4,50	33,8
Blok B_B	[8]		4,50	33,7
Blok E_B	[11]		4,50	33,7
Blok E_B	[7]		4,50	33,7
Blok A_A	[32]		1,50	33,7
Blok C_B	[24]		4,50	33,7
Blok F_A	[16]		1,50	33,7
Blok E_B	[6]		4,50	33,6
Blok F_C	[8]		7,50	33,6
Blok A_A	[16]		1,50	33,6
Blok F_A	[19]		1,50	33,6
Blok B_A	[15]		1,50	33,5
Blok C_A	[15]		1,50	33,5
Blok B_C	[28]		7,50	33,4
Blok C_A	[16]		1,50	33,4
Blok E_B	[3]		4,50	33,4
Blok E_C	[16]		7,50	33,3
Blok B_B	[12]		4,50	33,3
Blok A_A	[31]		1,50	33,2
Blok B_A	[16]		1,50	33,2
Blok B_C	[24]		7,50	33,2
Blok D_C	[6]		7,50	33,2
Blok C_C	[17]		7,50	33,2
Blok B_B	[28]		4,50	33,2
Blok C_C	[13]		7,50	33,1
Blok E_B	[12]		4,50	33,1
Blok B_B	[24]		4,50	33,0
Blok E_B	[15]		4,50	33,0
Blok D_C	[2]		7,50	32,9
Blok E_B	[10]		4,50	32,9
Blok C_C	[21]		7,50	32,9
Blok F_C	[7]		7,50	32,9
Blok B_C	[20]		7,50	32,8
Blok C_B	[20]		4,50	32,8
Blok D_C	[3]		7,50	32,8
Blok D_C	[32]		7,50	32,8
Blok E_B	[16]		4,50	32,7
Blok D_C	[7]		7,50	32,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	Blok C_C	[9]	7,50	32,6
	Blok B_C	[17]	7,50	32,5
	Blok D_C	[28]	7,50	32,5
	Blok F_C	[15]	7,50	32,5
	Blok C_C	[25]	7,50	32,3
	Blok D_C	[11]	7,50	32,3
	Blok D_B	[10]	4,50	32,3
	Blok D_C	[31]	7,50	32,3
	Blok F_B	[8]	4,50	32,2
	Blok C_B	[13]	4,50	32,1
	Blok B_B	[20]	4,50	32,1
	Blok D_B	[6]	4,50	32,0
	Blok B_C	[21]	7,50	32,0
	Blok B_A	[13]	1,50	31,9
	Blok F_A	[16]	1,50	31,9
	Blok B_A	[9]	1,50	31,8
	Blok D_B	[2]	4,50	31,8
	Blok C_C	[29]	7,50	31,7
	Blok C_C	[3]	7,50	31,6
	Blok D_B	[32]	4,50	31,6
	Blok C_C	[2]	7,50	31,5
	Blok B_B	[17]	4,50	31,4
	Blok B_A	[5]	1,50	31,4
	Blok C_B	[9]	4,50	31,4
	Blok D_B	[3]	4,50	31,4
	Blok C_C	[6]	7,50	31,4
	Blok C_B	[17]	4,50	31,4
	Blok D_B	[7]	4,50	31,4
	Blok B_C	[25]	7,50	31,3
	Blok B_A	[4]	1,50	31,2
	Blok F_B	[7]	4,50	31,2
	Blok D_B	[28]	4,50	31,0
	Blok B_A	[1]	1,50	31,0
	Blok C_C	[12]	7,50	31,0
	Blok D_B	[11]	4,50	30,9
	Blok B_A	[28]	1,50	30,7
	Blok A_C	[22]	7,50	30,7
	Blok B_A	[8]	1,50	30,7
	Blok D_B	[31]	4,50	30,7
	Blok E_A	[6]	1,50	30,7
	Blok B_A	[12]	1,50	30,7
	Blok B_C	[29]	7,50	30,7
	Blok E_A	[2]	1,50	30,6
	Blok C_B	[21]	4,50	30,6
	Blok A_C	[18]	7,50	30,5
	Blok C_A	[28]	1,50	30,4
	Blok F_B	[15]	4,50	30,4
	Blok C_B	[25]	4,50	30,3
	Blok C_B	[3]	4,50	30,3
	Blok E_A	[10]	1,50	30,2
	Blok B_A	[24]	1,50	30,2
	Blok D_C	[12]	7,50	30,2
	Blok A_C	[19]	7,50	30,2
	Blok E_A	[11]	1,50	30,1
	Blok E_A	[7]	1,50	30,1
	Blok F_A	[25]	1,50	30,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok F_C	[3]		7,50	30,0
Blok E_C	[32]		7,50	30,0
Blok E_A	[3]		1,50	29,9
Blok C_B	[2]		4,50	29,8
Blok D_C	[15]		7,50	29,8
Blok F_A	[31]		1,50	29,8
Blok D_A	[10]		1,50	29,8
Blok E_A	[12]		1,50	29,7
Blok B_B	[21]		4,50	29,6
Blok F_A	[8]		1,50	29,6
Blok E_A	[16]		1,50	29,6
Blok C_B	[29]		4,50	29,5
Blok E_A	[15]		1,50	29,4
Blok C_B	[6]		4,50	29,4
Blok F_C	[2]		7,50	29,3
Blok C_A	[20]		1,50	29,3
Blok D_C	[16]		7,50	29,3
Blok E_C	[28]		7,50	29,2
Blok A_B	[18]		4,50	29,2
Blok C_A	[13]		1,50	29,1
Blok D_A	[32]		1,50	29,1
Blok A_C	[26]		7,50	29,1
Blok A_B	[19]		4,50	29,0
Blok A_B	[22]		4,50	29,0
Blok D_A	[6]		1,50	29,0
Blok D_B	[15]		4,50	29,0
Blok C_A	[24]		1,50	29,0
Blok F_A	[22]		1,50	29,0
Blok D_A	[28]		1,50	28,9
Blok D_A	[31]		1,50	28,9
Blok D_B	[12]		4,50	28,9
Blok C_A	[9]		1,50	28,9
Blok C_C	[32]		7,50	28,8
Blok C_B	[12]		4,50	28,8
Blok C_C	[31]		7,50	28,8
Blok D_A	[2]		1,50	28,7
Blok B_A	[20]		1,50	28,7
Blok B_B	[25]		4,50	28,6
Blok D_A	[7]		1,50	28,6
Blok E_B	[32]		4,50	28,6
Blok F_A	[30]		1,50	28,5
Blok F_B	[3]		4,50	28,5
Blok A_C	[27]		7,50	28,4
Blok D_A	[3]		1,50	28,4
Blok F_A	[7]		1,50	28,3
Blok C_A	[25]		1,50	28,2
Blok A_C	[23]		7,50	28,2
Blok B_B	[29]		4,50	28,2
Blok C_A	[21]		1,50	28,2
Blok E_C	[31]		7,50	28,1
Blok C_A	[3]		1,50	28,0
Blok F_A	[15]		1,50	28,0
Blok F_B	[2]		4,50	28,0
Blok C_A	[17]		1,50	28,0
Blok D_B	[16]		4,50	27,9
Blok C_B	[32]		4,50	27,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok B_A	[17]		1,50	27,8
Blok C_B	[31]		4,50	27,8
Blok E_B	[28]		4,50	27,7
Blok D_A	[11]		1,50	27,6
Blok A_B	[27]		4,50	27,5
Blok C_A	[2]		1,50	27,5
Blok C_A	[29]		1,50	27,4
Blok B_C	[31]		7,50	27,3
Blok D_A	[12]		1,50	27,3
Blok A_B	[23]		4,50	27,2
Blok A_B	[26]		4,50	27,0
Blok D_A	[15]		1,50	26,9
Blok B_A	[21]		1,50	26,5
Blok B_A	[25]		1,50	26,4
Blok D_A	[16]		1,50	26,2
Blok C_A	[6]		1,50	26,1
Blok F_A	[3]		1,50	26,1
Blok E_B	[31]		4,50	26,1
Blok B_A	[29]		1,50	26,0
Blok B_C	[32]		7,50	25,8
Blok B_B	[31]		4,50	25,7
Blok A_A	[19]		1,50	25,6
Blok C_A	[32]		1,50	25,5
Blok E_A	[32]		1,50	25,5
Blok A_A	[18]		1,50	25,4
Blok A_A	[22]		1,50	25,4
Blok A_A	[23]		1,50	25,3
Blok C_A	[12]		1,50	25,3
Blok A_A	[27]		1,50	25,2
Blok E_B	[26]		4,50	25,1
Blok F_A	[2]		1,50	25,1
Blok C_A	[31]		1,50	25,1
Blok E_B	[22]		4,50	24,9
Blok E_B	[18]		4,50	24,8
Blok E_B	[27]		4,50	24,5
Blok D_B	[26]		4,50	24,4
Blok E_B	[23]		4,50	24,4
Blok E_B	[19]		4,50	24,3
Blok E_A	[22]		1,50	24,3
Blok B_A	[31]		1,50	24,2
Blok E_A	[28]		1,50	24,1
Blok B_B	[32]		4,50	24,0
Blok E_A	[26]		1,50	23,9
Blok A_A	[26]		1,50	23,8
Blok E_A	[31]		1,50	23,7
Blok E_A	[18]		1,50	23,6
Blok D_B	[22]		4,50	23,4
Blok D_B	[18]		4,50	23,3
Blok D_B	[23]		4,50	23,0
Blok E_A	[27]		1,50	23,0
Blok E_A	[23]		1,50	22,9
Blok D_B	[19]		4,50	22,9
Blok D_B	[27]		4,50	22,8
Blok E_A	[19]		1,50	22,7
Blok B_A	[32]		1,50	22,4
Blok D_A	[23]		1,50	22,3

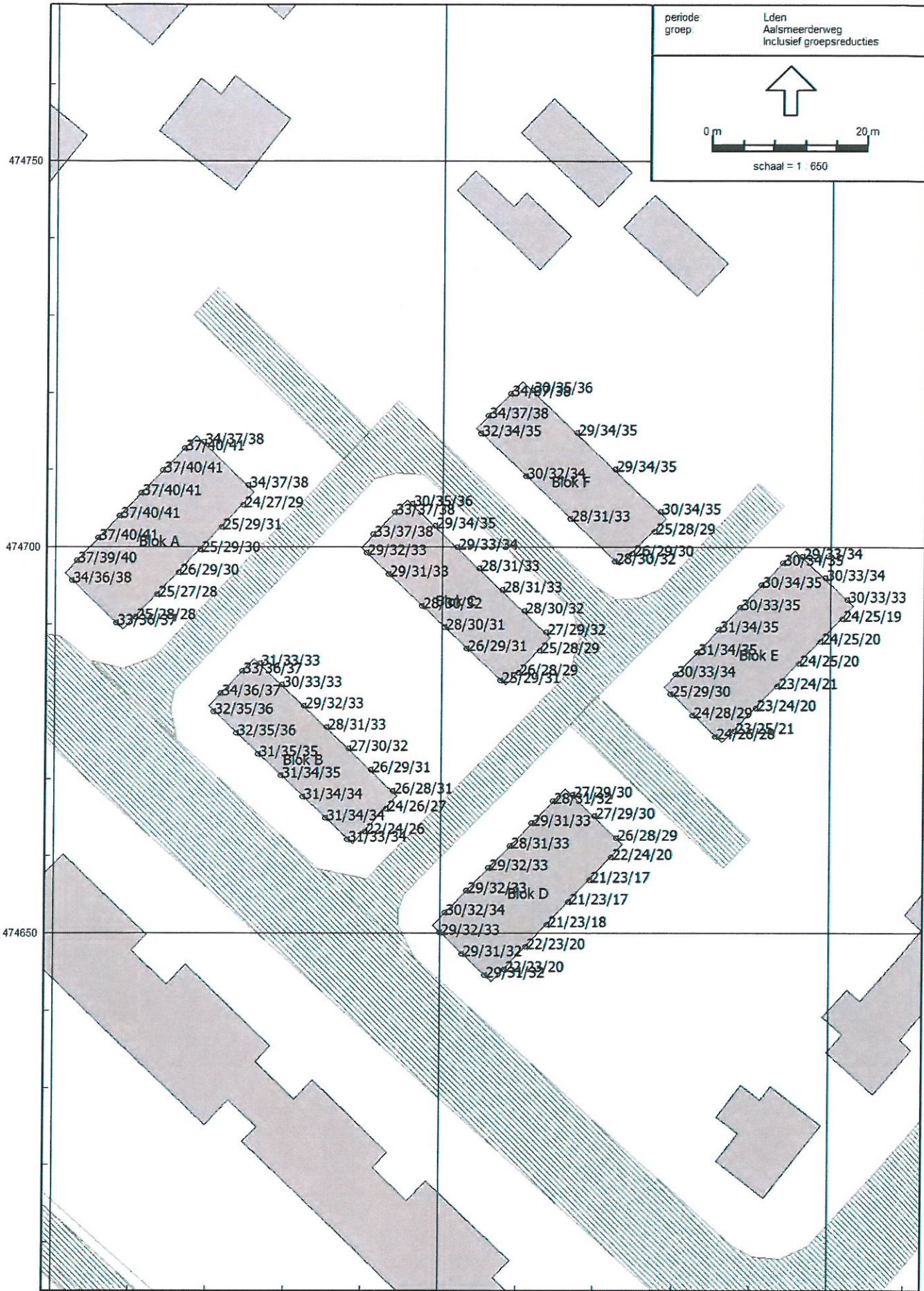
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok D_A	[26]	1,50	22,2
Blok D_A	[27]	1,50	22,2
Blok D_A	[18]	1,50	21,5
Blok D_A	[19]	1,50	21,5
Blok D_A	[22]	1,50	21,4
Blok E_C	[27]	7,50	20,9
Blok E_C	[19]	7,50	20,5
Blok E_C	[22]	7,50	20,4
Blok E_C	[18]	7,50	20,4
Blok E_C	[23]	7,50	20,2
Blok D_C	[27]	7,50	20,2
Blok D_C	[23]	7,50	19,6
Blok D_C	[26]	7,50	19,5
Blok E_C	[26]	7,50	19,5
Blok D_C	[19]	7,50	18,4
Blok D_C	[18]	7,50	17,4
Blok D_C	[22]	7,50	17,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 4 Rekenresultaten niet gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Henninkstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok E_C	[12]		7,50	31,4
Blok E_C	[15]		7,50	31,4
Blok E_C	[16]		7,50	31,3
Blok F_C	[30]		7,50	30,8
Blok F_C	[25]		7,50	30,8
Blok F_C	[31]		7,50	30,7
Blok F_C	[22]		7,50	30,5
Blok E_B	[15]		4,50	29,9
Blok E_B	[12]		4,50	29,8
Blok E_B	[16]		4,50	29,5
Blok F_B	[25]		4,50	29,2
Blok F_B	[31]		4,50	29,1
Blok F_B	[30]		4,50	29,1
Blok F_B	[22]		4,50	28,8
Blok E_C	[11]		7,50	28,8
Blok E_C	[7]		7,50	28,5
Blok F_C	[19]		7,50	28,4
Blok E_C	[3]		7,50	28,3
Blok E_C	[2]		7,50	28,2
Blok F_C	[18]		7,50	27,9
Blok A_C	[15]		7,50	27,9
Blok A_C	[16]		7,50	27,9
Blok E_C	[26]		7,50	27,6
Blok F_B	[19]		4,50	27,1
Blok F_C	[3]		7,50	27,1
Blok E_C	[22]		7,50	27,0
Blok F_C	[2]		7,50	27,0
Blok E_B	[11]		4,50	26,9
Blok E_C	[6]		7,50	26,9
Blok F_B	[18]		4,50	26,8
Blok E_C	[18]		7,50	26,8
Blok C_C	[28]		7,50	26,8
Blok E_B	[7]		4,50	26,7
Blok E_B	[2]		4,50	26,6
Blok E_C	[10]		7,50	26,6
Blok E_B	[3]		4,50	26,6
Blok E_C	[19]		7,50	26,6
Blok E_B	[26]		4,50	26,5
Blok E_C	[27]		7,50	26,4
Blok D_C	[16]		7,50	26,4
Blok C_C	[16]		7,50	26,4
Blok A_B	[15]		4,50	26,4
Blok C_C	[29]		7,50	26,3
Blok D_C	[12]		7,50	26,2
Blok A_B	[16]		4,50	26,2
Blok E_C	[23]		7,50	26,0
Blok D_C	[15]		7,50	25,9
Blok E_B	[22]		4,50	25,8
Blok C_C	[15]		7,50	25,7
Blok E_A	[12]		1,50	25,7
Blok B_C	[28]		7,50	25,6
Blok E_A	[16]		1,50	25,6
Blok C_C	[24]		7,50	25,6
Blok E_B	[18]		4,50	25,6
Blok C_B	[16]		4,50	25,5
Blok E_A	[15]		1,50	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

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

Naam	Teetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok F_B	[3]		4,50	25,3
Blok C_B	[28]		4,50	25,3
Blok F_B	[2]		4,50	25,3
Blok C_C	[31]		7,50	25,2
Blok E_B	[27]		4,50	25,2
Blok E_B	[19]		4,50	25,1
Blok C_C	[32]		7,50	25,1
Blok F_A	[31]		1,50	25,1
Blok F_A	[30]		1,50	25,0
Blok E_B	[6]		4,50	25,0
Blok C_C	[25]		7,50	25,0
Blok C_B	[15]		4,50	25,0
Blok D_C	[26]		7,50	25,0
Blok E_B	[23]		4,50	25,0
Blok F_A	[22]		1,50	25,0
Blok B_C	[24]		7,50	24,9
Blok F_A	[25]		1,50	24,7
Blok E_B	[10]		4,50	24,6
Blok D_B	[16]		4,50	24,6
Blok C_C	[21]		7,50	24,6
Blok A_C	[7]		7,50	24,5
Blok D_C	[22]		7,50	24,5
Blok D_B	[12]		4,50	24,4
Blok A_C	[11]		7,50	24,4
Blok C_C	[20]		7,50	24,4
Blok B_C	[15]		7,50	24,3
Blok B_C	[16]		7,50	24,2
Blok D_C	[18]		7,50	24,2
Blok A_C	[3]		7,50	24,1
Blok D_B	[15]		4,50	24,1
Blok A_C	[2]		7,50	24,1
Blok C_B	[29]		4,50	24,1
Blok D_C	[27]		7,50	23,9
Blok A_C	[19]		7,50	23,9
Blok D_B	[26]		4,50	23,9
Blok A_C	[26]		7,50	23,9
Blok D_C	[23]		7,50	23,9
Blok A_B	[7]		4,50	23,9
Blok C_B	[24]		4,50	23,8
Blok B_B	[28]		4,50	23,8
Blok B_C	[20]		7,50	23,7
Blok D_C	[19]		7,50	23,7
Blok A_C	[22]		7,50	23,7
Blok A_C	[23]		7,50	23,7
Blok A_C	[6]		7,50	23,7
Blok A_B	[11]		4,50	23,7
Blok B_C	[29]		7,50	23,7
Blok C_C	[17]		7,50	23,6
Blok A_B	[3]		4,50	23,6
Blok A_C	[18]		7,50	23,5
Blok E_C	[17]		7,50	23,5
Blok D_B	[22]		4,50	23,4
Blok A_C	[27]		7,50	23,4
Blok A_B	[2]		4,50	23,3
Blok A_C	[10]		7,50	23,3
Blok C_B	[31]		4,50	23,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 L_{aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Henninkstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok D_C	[11]		7,50	23,3
Blok E_A	[7]		1,50	23,2
Blok D_B	[18]		4,50	23,1
Blok B_B	[24]		4,50	23,1
Blok E_A	[11]		1,50	23,1
Blok E_A	[2]		1,50	23,1
Blok E_A	[3]		1,50	23,0
Blok B_C	[21]		7,50	23,0
Blok C_B	[32]		4,50	22,9
Blok B_C	[25]		7,50	22,9
Blok B_B	[15]		4,50	22,9
Blok B_B	[16]		4,50	22,8
Blok D_B	[19]		4,50	22,8
Blok A_B	[6]		4,50	22,8
Blok D_B	[27]		4,50	22,8
Blok D_B	[23]		4,50	22,7
Blok B_C	[32]		7,50	22,7
Blok D_C	[7]		7,50	22,6
Blok C_B	[25]		4,50	22,6
Blok A_A	[15]		1,50	22,6
Blok C_B	[20]		4,50	22,5
Blok A_B	[10]		4,50	22,4
Blok F_C	[8]		7,50	22,4
Blok E_A	[26]		1,50	22,3
Blok B_C	[31]		7,50	22,2
Blok D_C	[2]		7,50	22,2
Blok A_A	[16]		1,50	22,1
Blok F_A	[19]		1,50	22,1
Blok F_A	[18]		1,50	22,1
Blok F_A	[3]		1,50	22,1
Blok D_C	[3]		7,50	22,0
Blok E_A	[6]		1,50	22,0
Blok C_B	[21]		4,50	22,0
Blok E_A	[22]		1,50	21,9
Blok E_A	[18]		1,50	21,9
Blok F_A	[2]		1,50	21,9
Blok E_A	[27]		1,50	21,8
Blok D_C	[10]		7,50	21,7
Blok D_C	[6]		7,50	21,7
Blok A_B	[19]		4,50	21,7
Blok E_A	[23]		1,50	21,6
Blok A_B	[23]		4,50	21,6
Blok B_B	[20]		4,50	21,6
Blok C_A	[16]		1,50	21,6
Blok F_C	[7]		7,50	21,5
Blok E_A	[19]		1,50	21,4
Blok E_A	[10]		1,50	21,4
Blok A_B	[26]		4,50	21,3
Blok B_B	[17]		4,50	21,3
Blok B_B	[29]		4,50	21,3
Blok D_A	[16]		1,50	21,3
Blok C_A	[15]		1,50	21,2
Blok A_B	[22]		4,50	21,2
Blok C_A	[29]		1,50	21,2
Blok D_A	[15]		1,50	21,1
Blok A_B	[27]		4,50	21,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok D_A	[12]		1,50	21,1
Blok D_B	[11]		4,50	21,1
Blok A_B	[18]		4,50	21,0
Blok D_A	[26]		1,50	21,0
Blok B_B	[21]		4,50	21,0
Blok C_A	[31]		1,50	21,0
Blok C_B	[17]		4,50	20,9
Blok C_A	[28]		1,50	20,9
Blok D_A	[22]		1,50	20,9
Blok D_A	[18]		1,50	20,7
Blok C_A	[32]		1,50	20,7
Blok D_A	[19]		1,50	20,7
Blok B_B	[25]		4,50	20,5
Blok D_A	[27]		1,50	20,4
Blok B_A	[28]		1,50	20,4
Blok D_B	[7]		4,50	20,4
Blok B_B	[32]		4,50	20,4
Blok C_C	[3]		7,50	20,4
Blok D_A	[23]		1,50	20,4
Blok C_C	[2]		7,50	20,3
Blok B_B	[31]		4,50	20,1
Blok B_A	[24]		1,50	19,9
Blok D_B	[2]		4,50	19,9
Blok A_A	[7]		1,50	19,8
Blok A_A	[3]		1,50	19,7
Blok D_B	[6]		4,50	19,7
Blok D_B	[10]		4,50	19,7
Blok A_A	[19]		1,50	19,7
Blok A_A	[11]		1,50	19,6
Blok A_A	[23]		1,50	19,6
Blok D_B	[3]		4,50	19,5
Blok C_A	[25]		1,50	19,5
Blok A_A	[2]		1,50	19,4
Blok F_B	[8]		4,50	19,4
Blok B_A	[16]		1,50	19,4
Blok C_A	[24]		1,50	19,4
Blok B_A	[15]		1,50	19,3
Blok A_A	[27]		1,50	19,3
Blok A_A	[26]		1,50	19,2
Blok A_A	[22]		1,50	19,1
Blok A_A	[6]		1,50	19,1
Blok A_A	[18]		1,50	19,0
Blok C_C	[6]		7,50	19,0
Blok B_A	[17]		1,50	19,0
Blok C_A	[21]		1,50	18,9
Blok B_A	[20]		1,50	18,9
Blok F_C	[15]		7,50	18,9
Blok F_C	[16]		7,50	18,8
Blok A_A	[10]		1,50	18,8
Blok B_A	[21]		1,50	18,7
Blok B_A	[32]		1,50	18,7
Blok B_A	[31]		1,50	18,7
Blok D_A	[11]		1,50	18,6
Blok F_B	[7]		4,50	18,5
Blok C_A	[20]		1,50	18,4
Blok B_A	[29]		1,50	18,3

Alle getoonde dE-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: Akoestisch onderzoek
 L_{aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Henninkstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok B_A	[25]		1,50	18,2
Blok C_C	[12]		7,50	18,2
Blok D_A	[7]		1,50	18,2
Blok D_A	[10]		1,50	18,1
Blok C_B	[3]		4,50	18,0
Blok C_B	[2]		4,50	17,9
Blok D_A	[6]		1,50	17,8
Blok D_A	[3]		1,50	17,8
Blok D_A	[2]		1,50	17,7
Blok C_A	[17]		1,50	17,6
Blok E_C	[32]		7,50	17,5
Blok C_C	[9]		7,50	17,5
Blok C_C	[13]		7,50	17,3
Blok E_C	[28]		7,50	17,2
Blok E_C	[31]		7,50	16,8
Blok C_B	[12]		4,50	16,7
Blok A_A	[31]		1,50	16,7
Blok C_B	[6]		4,50	16,4
Blok C_A	[12]		1,50	16,3
Blok B_B	[5]		4,50	16,3
Blok B_A	[13]		1,50	16,1
Blok B_A	[5]		1,50	16,0
Blok B_A	[1]		1,50	15,9
Blok A_B	[32]		4,50	15,8
Blok B_A	[9]		1,50	15,8
Blok B_B	[1]		4,50	15,8
Blok F_A	[8]		1,50	15,8
Blok D_A	[31]		1,50	15,8
Blok B_B	[13]		4,50	15,7
Blok B_B	[9]		4,50	15,7
Blok D_A	[32]		1,50	15,7
Blok E_B	[32]		4,50	15,7
Blok B_A	[4]		1,50	15,7
Blok B_A	[12]		1,50	15,7
Blok D_A	[28]		1,50	15,6
Blok E_A	[31]		1,50	15,6
Blok A_B	[31]		4,50	15,6
Blok C_B	[13]		4,50	15,4
Blok F_B	[15]		4,50	15,4
Blok B_A	[8]		1,50	15,3
Blok A_A	[32]		1,50	15,3
Blok C_A	[2]		1,50	15,2
Blok F_B	[16]		4,50	15,1
Blok C_A	[6]		1,50	15,1
Blok C_B	[9]		4,50	14,9
Blok C_A	[3]		1,50	14,8
Blok E_B	[28]		4,50	14,8
Blok F_A	[7]		1,50	14,7
Blok B_C	[1]		7,50	14,6
Blok E_B	[31]		4,50	14,6
Blok C_A	[13]		1,50	14,6
Blok F_A	[16]		1,50	14,4
Blok B_B	[4]		4,50	14,3
Blok F_A	[15]		1,50	14,2
Blok B_C	[5]		7,50	14,1
Blok E_A	[32]		1,50	14,1



Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Henninkstraat

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

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok A_C	[32]	7,50	13,9
Blok B_C	[13]	7,50	13,8
Blok E_A	[28]	1,50	13,8
Blok C_A	[9]	1,50	13,7
Blok B_C	[4]	7,50	13,5
Blok B_B	[12]	4,50	13,5
Blok B_B	[8]	4,50	13,5
Blok A_C	[31]	7,50	13,3
Blok B_C	[9]	7,50	13,3
Blok B_C	[8]	7,50	13,1
Blok B_C	[12]	7,50	12,3
Blok D_C	[31]	7,50	11,9
Blok D_C	[28]	7,50	11,6
Blok D_B	[32]	4,50	11,5
Blok D_B	[31]	4,50	11,5
Blok D_C	[32]	7,50	11,4
Blok D_B	[28]	4,50	11,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

periode: groep:	Lden Henninkstraat Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 650	

474750

474700

474850



Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok E_C	[27]		7,50	32,1
Blok E_C	[19]		7,50	32,0
Blok E_C	[23]		7,50	31,9
Blok E_C	[22]		7,50	31,8
Blok E_C	[26]		7,50	31,8
Blok E_C	[18]		7,50	31,7
Blok D_C	[26]		7,50	31,4
Blok D_C	[27]		7,50	31,3
Blok D_C	[23]		7,50	31,0
Blok D_C	[19]		7,50	30,8
Blok D_C	[22]		7,50	30,8
Blok D_C	[18]		7,50	30,7
Blok E_B	[27]		4,50	30,4
Blok E_B	[23]		4,50	30,3
Blok E_B	[19]		4,50	30,2
Blok D_C	[16]		7,50	30,1
Blok E_B	[26]		4,50	30,0
Blok E_B	[22]		4,50	30,0
Blok E_B	[18]		4,50	29,9
Blok D_B	[26]		4,50	29,9
Blok D_B	[27]		4,50	29,6
Blok D_B	[23]		4,50	29,5
Blok E_C	[31]		7,50	29,5
Blok E_C	[16]		7,50	29,4
Blok D_B	[22]		4,50	29,2
Blok D_B	[19]		4,50	29,2
Blok D_B	[18]		4,50	29,1
Blok D_C	[15]		7,50	29,1
Blok E_C	[15]		7,50	29,0
Blok D_C	[12]		7,50	29,0
Blok E_C	[12]		7,50	28,8
Blok C_C	[32]		7,50	28,6
Blok C_C	[31]		7,50	28,5
Blok D_B	[16]		4,50	28,5
Blok E_C	[28]		7,50	28,5
Blok E_C	[32]		7,50	28,3
Blok B_C	[31]		7,50	28,1
Blok B_C	[32]		7,50	28,1
Blok E_B	[16]		4,50	28,0
Blok E_B	[12]		4,50	27,8
Blok E_B	[15]		4,50	27,7
Blok D_C	[31]		7,50	27,6
Blok E_B	[31]		4,50	27,5
Blok F_C	[2]		7,50	27,5
Blok D_C	[32]		7,50	27,5
Blok D_C	[28]		7,50	27,3
Blok D_A	[19]		1,50	27,3
Blok D_A	[27]		1,50	27,3
Blok C_B	[32]		4,50	27,3
Blok D_B	[15]		4,50	27,3
Blok F_C	[3]		7,50	27,2
Blok C_B	[31]		4,50	27,2
Blok D_B	[12]		4,50	27,1
Blok B_C	[12]		7,50	27,0
Blok D_A	[23]		1,50	26,9
Blok B_B	[32]		4,50	26,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok B_B	[31]		4,50	26,6
Blok E_A	[27]		1,50	26,6
Blok D_A	[26]		1,50	26,6
Blok D_A	[22]		1,50	26,6
Blok F_C	[31]		7,50	26,5
Blok A_C	[23]		7,50	26,5
Blok E_A	[23]		1,50	26,5
Blok D_B	[32]		4,50	26,4
Blok E_B	[32]		4,50	26,4
Blok E_B	[28]		4,50	26,4
Blok D_A	[18]		1,50	26,4
Blok B_C	[8]		7,50	26,4
Blok E_A	[26]		1,50	26,2
Blok E_A	[19]		1,50	26,2
Blok A_C	[27]		7,50	26,1
Blok B_C	[9]		7,50	26,1
Blok D_B	[31]		4,50	26,1
Blok F_C	[30]		7,50	26,1
Blok B_C	[1]		7,50	26,1
Blok B_C	[5]		7,50	26,1
Blok A_C	[26]		7,50	25,9
Blok B_C	[4]		7,50	25,9
Blok D_B	[28]		4,50	25,8
Blok B_B	[12]		4,50	25,8
Blok F_B	[2]		4,50	25,8
Blok F_B	[3]		4,50	25,7
Blok F_B	[31]		4,50	25,7
Blok E_A	[18]		1,50	25,6
Blok F_C	[22]		7,50	25,6
Blok A_C	[19]		7,50	25,5
Blok E_A	[22]		1,50	25,5
Blok A_C	[22]		7,50	25,4
Blok B_A	[31]		1,50	25,4
Blok B_C	[13]		7,50	25,4
Blok A_C	[18]		7,50	25,3
Blok B_B	[8]		4,50	25,3
Blok B_B	[9]		4,50	25,3
Blok D_A	[32]		1,50	25,3
Blok B_A	[32]		1,50	25,2
Blok C_C	[29]		7,50	25,1
Blok E_A	[16]		1,50	25,1
Blok E_A	[12]		1,50	25,1
Blok C_C	[12]		7,50	25,1
Blok A_B	[23]		4,50	25,0
Blok E_B	[1]		4,50	25,0
Blok E_B	[5]		4,50	24,9
Blok B_B	[4]		4,50	24,9
Blok F_B	[30]		4,50	24,9
Blok D_A	[31]		1,50	24,8
Blok A_B	[27]		4,50	24,7
Blok B_A	[8]		1,50	24,6
Blok D_A	[28]		1,50	24,6
Blok E_A	[15]		1,50	24,6
Blok F_B	[22]		4,50	24,6
Blok A_C	[31]		7,50	24,6
Blok C_C	[6]		7,50	24,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok B_A	[12]	1,50	24,6
Blok C_C	[2]	7,50	24,6
Blok F_C	[25]	7,50	24,5
Blok C_A	[32]	1,50	24,4
Blok B_B	[13]	4,50	24,4
Blok A_B	[26]	4,50	24,4
Blok B_A	[9]	1,50	24,3
Blok C_B	[29]	4,50	24,3
Blok A_B	[31]	4,50	24,2
Blok B_A	[5]	1,50	24,2
Blok A_C	[16]	7,50	24,2
Blok B_A	[4]	1,50	24,2
Blok C_C	[3]	7,50	24,2
Blok D_A	[16]	1,50	24,2
Blok A_C	[15]	7,50	24,0
Blok A_B	[32]	4,50	23,9
Blok A_C	[32]	7,50	23,9
Blok F_C	[15]	7,50	23,9
Blok C_A	[31]	1,50	23,8
Blok B_A	[1]	1,50	23,8
Blok C_C	[21]	7,50	23,8
Blok A_B	[22]	4,50	23,8
Blok A_A	[27]	1,50	23,7
Blok B_C	[29]	7,50	23,7
Blok B_A	[13]	1,50	23,7
Blok F_A	[3]	1,50	23,7
Blok F_C	[7]	7,50	23,7
Blok A_A	[23]	1,50	23,6
Blok E_A	[31]	1,50	23,6
Blok F_B	[25]	4,50	23,6
Blok A_A	[31]	1,50	23,6
Blok A_B	[19]	4,50	23,5
Blok C_C	[13]	7,50	23,5
Blok A_B	[13]	4,50	23,5
Blok C_C	[9]	7,50	23,5
Blok F_A	[2]	1,50	23,5
Blok B_C	[25]	7,50	23,3
Blok F_A	[31]	1,50	23,3
Blok F_C	[16]	7,50	23,3
Blok A_B	[16]	4,50	23,2
Blok C_B	[12]	4,50	23,1
Blok C_C	[25]	7,50	23,0
Blok A_B	[15]	4,50	22,9
Blok F_C	[8]	7,50	22,9
Blok A_A	[32]	1,50	22,9
Blok C_B	[6]	4,50	22,9
Blok C_C	[20]	7,50	22,8
Blok E_C	[28]	7,50	22,8
Blok C_F	[2]	4,50	22,7
Blok B_C	[17]	7,50	22,7
Blok B_C	[21]	7,50	22,7
Blok B_B	[29]	4,50	22,5
Blok B_C	[24]	7,50	22,4
Blok C_C	[28]	7,50	22,4
Blok B_C	[20]	7,50	22,4
Blok F_A	[22]	1,50	22,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok D_A	[12]		1,50	22,3
Blok C_C	[17]		7,50	22,2
Blok C_B	[3]		4,50	22,2
Blok F_A	[30]		1,50	22,2
Blok A_A	[19]		1,50	22,1
Blok C_B	[21]		4,50	22,1
Blok D_A	[15]		1,50	22,1
Blok C_C	[24]		7,50	22,0
Blok F_B	[15]		4,50	22,0
Blok A_A	[26]		1,50	21,9
Blok B_B	[25]		4,50	21,8
Blok E_A	[28]		1,50	21,8
Blok A_A	[22]		1,50	21,7
Blok F_B	[7]		4,50	21,6
Blok A_A	[18]		1,50	21,6
Blok E_A	[32]		1,50	21,6
Blok C_A	[29]		1,50	21,5
Blok C_B	[25]		4,50	21,4
Blok C_B	[13]		4,50	21,3
Blok F_A	[25]		1,50	21,2
Blok B_B	[17]		4,50	21,1
Blok C_B	[9]		4,50	21,1
Blok C_B	[20]		4,50	21,1
Blok F_B	[16]		4,50	21,0
Blok C_B	[28]		4,50	20,9
Blok B_A	[29]		1,50	20,8
Blok B_B	[20]		4,50	20,6
Blok A_A	[15]		1,50	20,6
Blok A_A	[16]		1,50	20,6
Blok C_B	[17]		4,50	20,5
Blok B_B	[21]		4,50	20,5
Blok C_B	[24]		4,50	20,4
Blok F_B	[8]		4,50	20,2
Blok B_B	[24]		4,50	20,2
Blok D_C	[2]		7,50	20,1
Blok B_B	[28]		4,50	20,1
Blok D_C	[3]		7,50	20,1
Blok C_A	[2]		1,50	20,1
Blok D_C	[7]		7,50	20,0
Blok C_A	[6]		1,50	19,9
Blok C_A	[12]		1,50	19,9
Blok C_A	[13]		1,50	19,7
Blok C_A	[9]		1,50	19,3
Blok D_B	[3]		4,50	19,1
Blok D_B	[7]		4,50	19,0
Blok B_A	[25]		1,50	19,0
Blok D_B	[2]		4,50	19,0
Blok B_C	[16]		7,50	18,9
Blok B_A	[17]		1,50	18,9
Blok C_A	[3]		1,50	18,9
Blok C_A	[25]		1,50	18,7
Blok F_A	[15]		1,50	18,7
Blok F_A	[7]		1,50	18,5
Blok B_A	[20]		1,50	18,4
Blok D_C	[6]		7,50	18,3
Blok B_A	[21]		1,50	18,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok C_A	[21]		1,50	18,1
Blok D_C	[10]		7,50	18,1
Blok B_B	[16]		4,50	17,9
Blok F_A	[8]		1,50	17,8
Blok F_A	[16]		1,50	17,7
Blok C_A	[28]		1,50	17,7
Blok B_A	[28]		1,50	17,6
Blok B_A	[24]		1,50	17,6
Blok C_A	[20]		1,50	17,5
Blok C_A	[17]		1,50	17,5
Blok D_B	[6]		4,50	17,3
Blok C_A	[24]		1,50	17,1
Blok E_C	[10]		7,50	17,1
Blok F_B	[18]		4,50	17,1
Blok D_A	[3]		1,50	17,0
Blok D_A	[2]		1,50	16,9
Blok E_C	[6]		7,50	16,8
Blok C_B	[16]		4,50	16,8
Blok B_A	[16]		1,50	16,6
Blok E_B	[11]		4,50	16,5
Blok D_B	[10]		4,50	16,4
Blok E_C	[3]		7,50	16,4
Blok E_C	[2]		7,50	16,4
Blok D_A	[7]		1,50	16,3
Blok D_C	[11]		7,50	16,2
Blok C_B	[15]		4,50	16,1
Blok E_C	[7]		7,50	16,0
Blok E_A	[11]		1,50	15,8
Blok E_B	[7]		4,50	15,8
Blok E_B	[3]		4,50	15,8
Blok B_C	[15]		7,50	15,7
Blok F_B	[19]		4,50	15,7
Blok E_A	[7]		1,50	15,6
Blok B_B	[15]		4,50	15,6
Blok E_B	[10]		4,50	15,5
Blok D_A	[6]		1,50	15,2
Blok A_B	[10]		4,50	15,1
Blok F_A	[18]		1,50	15,1
Blok D_B	[11]		4,50	15,0
Blok E_B	[2]		4,50	14,9
Blok E_B	[6]		4,50	14,9
Blok E_C	[11]		7,50	14,7
Blok D_A	[10]		1,50	14,7
Blok E_A	[3]		1,50	14,4
Blok B_A	[15]		1,50	14,2
Blok A_B	[11]		4,50	13,8
Blok E_A	[2]		1,50	13,8
Blok F_A	[19]		1,50	13,7
Blok C_A	[16]		1,50	13,7
Blok C_C	[15]		7,50	13,4
Blok E_A	[6]		1,50	13,4
Blok E_A	[10]		1,50	13,2
Blok C_A	[15]		1,50	13,0
Blok A_B	[7]		4,50	12,9
Blok D_A	[11]		1,50	12,9
Blok A_A	[10]		1,50	12,9

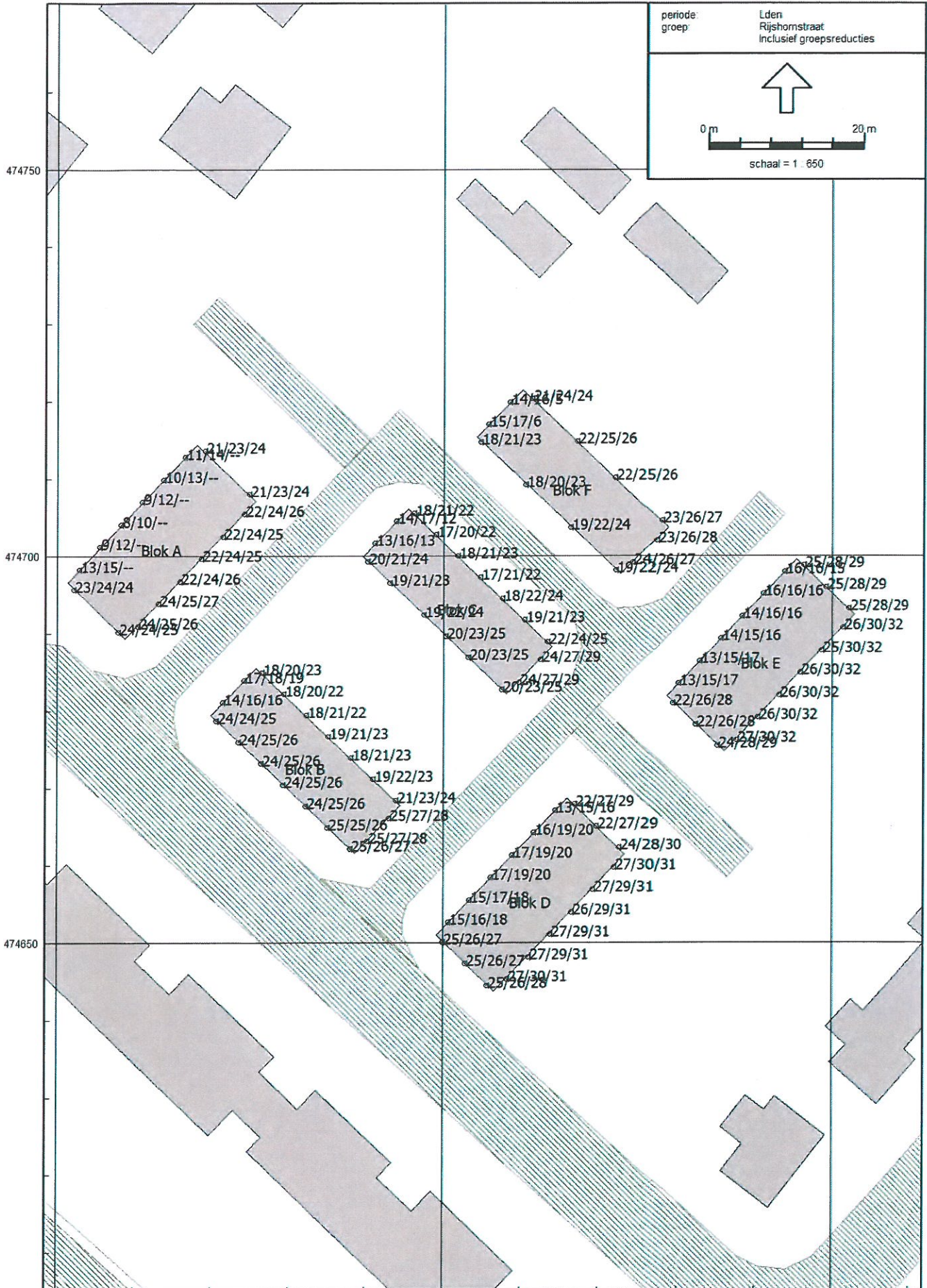
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijshornstraat

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


Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Blok A_B	[6]	4,50	12,1
Blok A_B	[3]	4,50	12,1
Blok C_C	[16]	7,50	11,9
Blok A_A	[11]	1,50	10,9
Blok A_B	[2]	4,50	10,4
Blok A_A	[7]	1,50	10,3
Blok A_A	[3]	1,50	9,1
Blok A_A	[6]	1,50	8,9
Blok A_A	[2]	1,50	8,3
Blok F_C	[18]	7,50	6,5
Blok F_C	[19]	7,50	4,6
Blok A_C	[10]	7,50	--
Blok A_C	[11]	7,50	--
Blok A_C	[2]	7,50	--
Blok A_C	[3]	7,50	--
Blok A_C	[6]	7,50	--
Blok A_C	[7]	7,50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



periode:
groep

Lden
Rijshornstraat
inclusief groepsreducties



0 m 20 m

schaal = 1 650