



Recreatiegebied Oortjespad

- verkeersonderzoek -

Kameryck en Recreatieschap Stichtse
Groenlanden

Recreatiegebied Oortjespad

- **verkeersonderzoek** -

Kameryck en Recreatieschap Stichtse
Groenlanden

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Algemeen	1
1.2. Leeswijzer	1
2. Verkeerplanologische aspecten	2
2.1. Algemeen	2
2.2. Bezoekersaantallen	2
2.2.1. Huidige situatie	2
2.2.2. Toekomstige situatie	5
2.3. Verkeersgeneratie	7
2.3.1. Uitgangspunten	7
2.3.2. Huidige situatie	7
2.3.3. Toekomstige situatie	10
2.3.4. Conclusie	11
2.3.5. Intensiteiten	12
2.3.6. Functionele indeling wegen en afwikkeling	13
2.4. Parkeersituatie	14
2.4.1. Gemiddelde weekdag	15
2.4.2. Piekdag	15
2.4.3. Evenement	15
2.4.4. Ontsluiting plangebied	15
3. Verkeersmilieu aspecten	17
3.1. Wettelijk kader	17
3.1.1. Wet geluidhinder	17
3.1.2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012	19
3.1.3. Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit)	20
3.2. Opbouw milieumodellen	22
3.2.1. Akoestisch model	22
3.2.2. Luchtkwaliteitmodel	24
3.3. Resultaten	24
3.3.1. Akoestisch onderzoek	24
3.3.2. Luchtkwaliteitonderzoek	26
4. Conclusies	28
4.1. Verkeerplanologische aspecten	28
4.2. Verkeersmilieu aspecten	29
4.3. Eindbevindingen	30

Bijlagen

1. Verkeersgegevens
 2. Akoestisch model
 3. Resultaten akoestisch onderzoek
-

Figuur 1: *Overzicht bestaande situatie recreatiegebied Oortjespad*



1. Inleiding

1.1. Algemeen

In de gemeente Woerden bestaan plannen om het recreatieve knooppunt Oortjespad in het Groene Hart uit te breiden. Er zijn concrete uitbreidingsplannen voor de bestaande voorzieningen in het multifunctionele recreatiecentrum Kameryck. Daarnaast is een uitbreiding gepland voor de kinderboerderij. Deze bestaat uit de realisatie van een pannenkoekenrestaurant, een midgetgolfbaan, enkele (gratis) speelvoorzieningen op en aan het water, een touwparcours in de bomen en een wandelpad rondom de plas. Een overzicht van de bestaande en de toekomstige situatie is weergegeven in figuur 1 en figuur 2.

Ten aanzien van de verkeerskundige consequenties die de uitbreiding van het recreatiegebied heeft, is er nog een aantal vragen:

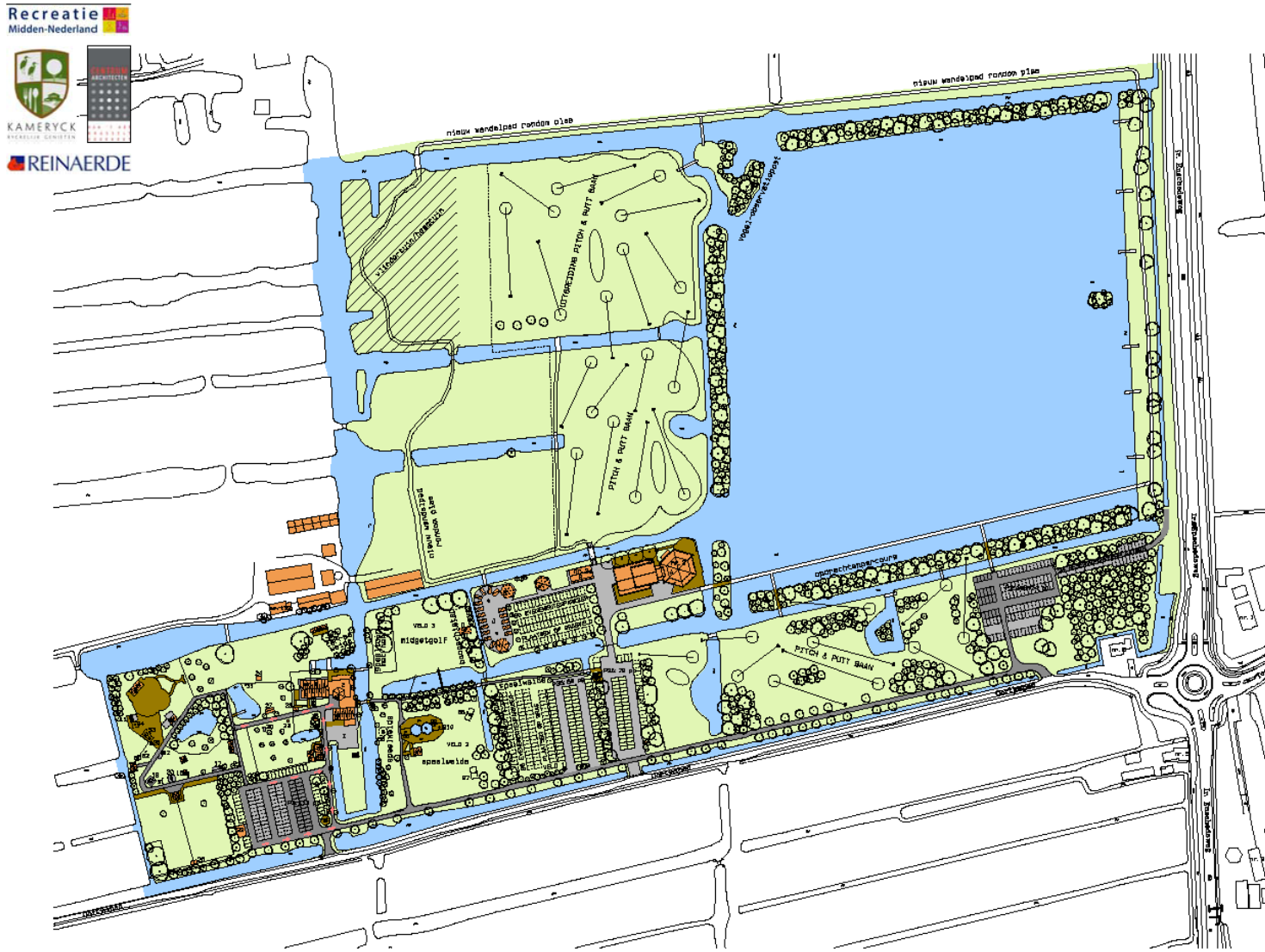
- Wat is de toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied op een gemiddelde weekdag en op de piekdag?
- Hoe gaan de intensiteiten op de wegen in de directe omgeving van het plangebied wijzigen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling?
- In hoeverre past deze extra verkeersvraag binnen de (huidige) capaciteit van deze wegen (rekening houdend met de functie van de wegen)?
- Kan de toekomstige parkeerbehoefte worden opgevangen binnen de in het plan opgenomen parkeercapaciteit op eigen terrein?
- Hoe kan het plangebied op een zo optimaal mogelijke manier worden ontsloten?
- Wat zijn de akoestische consequenties van deze ontwikkeling op de gevels van geluidgevoelige objecten in de directe omgeving van het plangebied en wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit?

Kameryck heeft aan BVA Verkeersadviezen gevraagd om antwoord te geven op deze vragen. In voorliggende rapportage worden deze vragen onderbouwd beantwoord.

1.2. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit rapport geeft een beschrijving van de toekomstige verkeersgeneratie, de parkeersituatie en de ontsluiting van het recreatiegebied. Hierbij wordt ingegaan op de verkeerskundige consequenties van drie situaties: de gemiddelde weekdag, een drukke dag (piekdag) en een dag waarop een evenement plaatsvindt. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de (verkeers)milieu-effecten. Hierin komen het wettelijke kader dat van toepassing is: de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, de opbouw van de modellen en de resultaten hiervan aan de orde. In hoofdstuk 4 ten slotte worden de conclusies en de eventueel te nemen vervolgstappen behandeld.

Figuur 2: Overzicht toekomstige situatie recreatiegebied Oortjespad



2. Verkeerplanologische aspecten

2.1. Algemeen

De voorgenomen ontwikkeling is van invloed op de verkeerssituatie in en in de directe omgeving van het plangebied. Het aantal ritten van en naar het plangebied zal, als gevolg van de uitbreiding, in de toekomstige situatie toe gaan nemen. Dit heeft niet alleen invloed op de verkeerssituatie op wegen in de directe omgeving, maar ook bijvoorbeeld op de parkeersituatie in het plangebied zelf.

De eerste stap om te achterhalen hoe de intensiteit op de wegen in de directe omgeving gaat veranderen is het bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie. Kortom er dient te worden bepaald hoeveel mensen die een herkomst en bestemming hebben in het plangebied gebruik maken van de auto. Door Van Spronsen & Partners is een onderzoek uitgevoerd naar de bezoekersaantallen in de huidige situatie en de verdeling van de bezoekers over de verschillende attracties die het gebied herbergt. In navolging op dit onderzoek is door Centrumarchitecten BV en Koninklijke Horeca Nederland (KHN) een vervolgonderzoek uitgevoerd waarin onder andere een prognose is gemaakt voor het te verwachten aantal bezoekers in de toekomstige situatie. In voorliggende rapportage worden de gegevens uit beide rapportages gebruikt als basis voor het bepalen van de verkeerskundige consequenties.

Daarnaast maken wij gebruik van de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in CROW publicatie 305 "Verkeersgeneratie Leisure". In de publicatie wordt specifiek ingegaan op de verkeersaantrekkende werking van voorzieningen met enorme variëteit aan vormen en gebruik. Het gaat om de verkeersgeneratie van zogenoemde "leisurevoorzieningen". In de publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen gangbare, bijzondere en unieke leisurevoorzieningen. Conform de publicatie valt (een deel van) de voorzieningen in het recreatiegebied onder de noemer van een bijzondere leisurevoorziening.

2.2. Bezoekersaantallen

2.2.1. *Huidige situatie*

Door Van Spronsen & Partners is berekend dat het aantal bezoekers voor Recreatiegebied Oortjespad in de huidige situatie zich bevindt in de bandbreedte 136.000 tot 152.000 bezoekers per jaar. Deze waarden hebben de basis gevormd voor de verdere berekeningen door Centrumarchitecten. Centrumarchitecten heeft het gemiddelde van bovengenoemde waarden als uitgangspunt genomen: 144.000 bezoekers per jaar. In tabel 1 is de onderverdeling van deze bezoekers aangegeven in de verschillende voorzieningen: Openbaar Toegankelijke Recreatie (OTR), Betaald Toegankelijke Recreatie (BTR), Horeca (HR) en Overnachtingen in

Groepsaccommodaties (OG). Deze waarden vormen ook uitgangspunt voor de verdere berekeningen zoals die in voorliggende rapportage aan de orde komen.

Tabel 1: *Aantal bezoekers in de huidige situatie (bron; Centrumarchitecten)*

functie	aantal bezoekers
OTR	71.000
BTR	11.000
HG	61.000
OG	1.000
totaal	144.000

• *Verdeling over het jaar*

Van Spronsen & partners geeft vervolgens aan op welke wijze deze bezoekers zich verdelen over het jaar. Hierbij is onderscheid gemaakt in het recreatieve deel het gebied en de horecagelegenheden. Deze verdelingen zijn gebaseerd op door Telwerk uitgevoerde mechanische verkeerstellingen op de in- en uitgangen van de parkeervoorzieningen van Oortjespad. In tabel 2 is deze verdeling opgenomen.

Bij de tabellen in deze rapportage merken wij op dat de gepresenteerde waarden afgeronde waarden zijn. Dit betekent dat de sommatie van alle afzonderlijke (afgeronde) waarden niet altijd op 100% sluit.

Tabel 2: *Verdeling bezoekers over het jaar (bron; Van Spronsen & partners)*

functie	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
OTR,BTR,OG,EV	6,0%	5,0%	6,0%	8,0%	9,0%	10,0%	11,0%	11,0%	10,0%	9,0%	8,0%	7,0%
HG	2,8%	2,4%	7,0%	8,8%	10,0%	12,0%	11,0%	10,0%	13,0%	10,0%	6,0%	7,0%
Totaal	4,6%	3,9%	6,4%	8,3%	9,4%	10,8%	11,0%	10,6%	11,3%	9,4%	7,2%	7,0%

Uit de tabel blijkt dat de piek in het horecabezoek ligt in september, en juli en augustus de piekmaanden zijn voor de recreatieve voorzieningen. Het totaal is vervolgens berekend aan de hand van de bezoekerspercentages van de verschillende voorzieningen over de maanden en de te verwachten bezoekersaantallen. Uit deze berekening blijkt dat voor het totale gebied september de maatgevende maand is met 11,3% van het jaarbezoek.

• *Verdeling over de week*

Naast de verdeling over de maanden van het jaar is ook een verdeling aangegeven van de bezoekers over de dagen van de week. Hierbij is aangesloten bij de indeling uit het onderzoek waarin het recreatiegebied is ingedeeld in 3 deelgebieden. L1, het oostelijke deel met daarin het oostelijke deel van de recreatieplas en bijbehorende voorzieningen, L2 het westelijke deel van de recreatieplas met bijbehorende voorzieningen, Pitch & Put, Horeca en verblijfsaccommodatie en L3 Kinderboerderij, bezoekerscentrum en Speelweide met peuterbad. De gebieden L1 en L3 zijn de onbetaalde recreatieve voorzieningen (OTR) en L2 bevat de betaalde

recreatieve voorzieningen, de horeca en overnachtingsmogelijkheden (BTR, HR en OG).

Tabel 3: *Verdeling bezoekers over de week (bron; Telwerk/Van Spronsen & partners)*

dag	L1	L2	L3
maandag	10%	10%	10%
dinsdag	13%	12%	12%
woensdag	14%	12%	13%
donderdag	16%	15%	14%
vrijdag	16%	16%	16%
zaterdag	15%	17%	15%
zondag	16%	18%	20%

Uit tabel 3 blijkt dat de zondag de drukste dag is voor het recreatiegebied Voor alle gebieden ligt het bezoekersaandeel dan op de hoogste waarde.

- **Verdeling over de dag**

Ten slotte is ook nog een verdeling van de bezoekers over de dag weergegeven. Deze informatie is in tabel 4 opgenomen. Uit tabel 4 valt af te lezen dat de bezoekerspiek zich bevindt in de periode rond 14.00 uur.

Tabel 4: *Verdeling bezoekers over de dag (bron; Telwerk)*

tijd	L1	L2	L3
7.00-8.00	2%	1%	4%
8.00-9.00	4%	5%	5%
9.00-10.00	6%	6%	3%
10.00-11.00	7%	6%	7%
11.00-12.00	8%	7%	11%
12.00-13.00	10%	8%	9%
13.00-14.00	11%	7%	9%
14.00-15.00	11%	8%	12%
15.00-16.00	11%	9%	14%
16.00-17.00	11%	8%	13%
17.00-18.00	6%	9%	5%
18.00-19.00	4%	6%	2%
19.00-20.00	2%	4%	1%
20.00-21.00	2%	5%	1%
21.00-22.00	1%	4%	1%
22.00-23.00	1%	2%	0%
23.00-07.00	2%	4%	1%

2.2.2. Toekomstige situatie

Zoals aangegeven is op basis van de gegevens uit de huidige situatie door Centrumarchitecten een vertaling gemaakt naar de toekomstige situatie. Hierbij is uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. In tabel 5 is het geprognosticeerde aantal bezoekers in deze situatie aangegeven.

Tabel 5: *Aantal bezoekers toekomstige situatie (bron; Centrumarchitecten)*

functie	aantal bezoekers
OTR	75.000
BTR	40.000
HG	133.000
OG	5.000
EV	10.000
totaal	263.000

Als alle mogelijkheden binnen het bestemmingsplan worden benut dan zijn er circa 263.000 bezoekers per jaar te verwachten. Dit is iets meer dan het dubbele van het huidige aantal jaarbezoekers. Dit is echter een theoretisch scenario dat zich in de praktijk waarschijnlijk nooit zal voordoen. Het is de hypothetische situatie waarbij alle onderdelen gelijktijdig, optimaal presteren onder ideale omstandigheden. Hierbij zijn ook de 10.000 bezoekers inbegrepen die naar evenementen (EV) op het terrein gaan. De grootste verschillen zijn te zien bij de Horeca (72.000 bezoekers meer) en de BTR (29.000 bezoekers meer).

- **Verdeling over het jaar**

Ook voor deze situatie is (door KHN) een verdeling gemaakt van de wijze waarop het verkeer zich over het jaar verdeelt. KHN is hierbij uitgegaan van het spreidingspatroon dat betrekking heeft op een landelijk gemiddelde van verschillende typen horeca. Dit patroon kan echter niet een op een op Oortjespad worden gelegd omdat hier ook sprake is van een recreatiegebied. De door KHN gepresenteerde waarden wijken dan ook behoorlijke af van de door Van Spronsen gepresenteerde waarden. Echter ook de door Van Spronsen gevonden waarden kunnen niet een op een worden toegepast in de toekomstige situatie. Dit omdat de horecafunctie wordt versterkt en de horecafunctie enigszins verschuift van recreatieve horeca naar ook zakelijke horeca. Er zal daarom naar verwachting enige afvlakking optreden in het spreidingspatroon en zullen de horecabezoekers zich meer dan in de huidige situatie spreiden over het gehele jaar. Er zal dus minder sprake zijn van een piek in de zomermaanden. Omdat de zakelijke bijeenkomsten zich vooral buiten de zomer/vakantieperiode zullen afspelen is het zelfs voorstelbaar dat er een dip is in de zomer periode. Het algemene spreidingsprofiel van KHN is hier dus niet volledig bruikbaar en ook het profiel van Van Spronsen doet geen recht aan de nieuwe situatie. Door Centrumarchitecten is er voor gekozen uit te gaan van de gemiddelde waarde van beide profielen. Dit is

ook het uitgangspunt in het vervolg van deze rapportage. De waarden zijn opgenomen in tabel 6.

Tabel 6: *Verdeling bezoekers over het jaar (bron: Centrumarchitecten)*

functie	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
OTR,BTR,OG,EV	6,0%	5,0%	6,0%	8,0%	9,0%	10,0%	11,0%	11,0%	10,0%	9,0%	8,0%	7,0%
HG	5,6%	5,6%	7,1%	8,2%	9,3%	10,1%	9,5%	8,5%	10,3%	9,3%	8,3%	8,2%
Totaal	5,8%	5,3%	6,6%	8,1%	9,2%	10,1%	10,2%	9,7%	10,2%	9,2%	8,2%	7,6%

Juli en september blijken in dit geval de maatgevende maanden te zijn met een bezoekersaandeel van 10,2%.

- *Verdeling over de week en over de dag*

Er treedt in de toekomstige situatie een aantal verschuivingen op in de verdeling over de dag ten opzichte van de huidige situatie. Door de uitbreiding van de horeca/Kameryck bij P2 en de komst van het pannenkoekenrestaurant bij P3 verschuift het zwaartepunt van het gebruik van de verschillende parkeerplaatsen richting P2 en P3.

Door de toevoeging van zelfstandige horeca bij Kameryck en Kinderboerderij (pannenkoekenrestaurant) zal, naar verwachting, ook het gebruik van de parkeerplaatsen tijdens de avond en nacht toenemen. Het aantal horeca gerelateerde bezoekers (HG) stijgt van 61.000 naar 133.000 in het toekomstige (theoretisch) maximale scenario. Het aandeel horeca (HG) neemt hiermee ook procentueel toe, namelijk van 42% naar 53%. Deze procentuele toename is tevens een maat voor de stijging in het avond- en nachtgebruik (ca 11 a 12%) omdat het hoofdzakelijk de horeca-gerelateerde bezoeker (HG) is die 's avonds/'s nachts gebruik maakt van deze parkeerplaatsen. N.B. Er kunnen wel verschillen zijn per parkeerplaats. In tabel 7 zien we het huidige gebruik van de parkeerplaatsen tijdens de dag-, avond-, en nachtperiode (bron: Telwerk). In tabel 8 is de verschuiving richting de avond en de nacht in beeld gebracht (van gemiddeld ca. 12%) op de verschillende parkeerplaatsen.

Tabel 7: *Verdeling verkeer over het etmaal, huidige situatie*

	P1	P2	P3
Dagperiode (07.00-19.00 uur)	92%	80%	96%
Avondperiode (19.00-23.00 uur)	6%	16%	3%
Nachtperiode (23.00-07.00 uur)	2%	4%	1%
Totaal (00.00 - 24.00 uur)	100%	100%	100%

Tabel 8: *Verdeling verkeer over het etmaal, toekomstige situatie*

	P1	P2	P3
Dagperiode (07.00-19.00 uur)	80%	70%	80%
Avondperiode (19.00-23.00 uur)	15%	20%	15%
Nachtperiode (23.00-07.00 uur)	5%	10%	5%
Totaal (00.00 - 24.00 uur)	100%	100%	100%

Voor de verdelingen over de dagen van de week wordt in het vervolg van deze rapportage wel uitgegaan van de huidige verdeling.

2.3. Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie maken wij onderscheid in de huidige situatie en de toekomstige situatie. Daarnaast onderscheiden wij de gemiddelde weekdag en de piekdag.

2.3.1. Uitgangspunten

Uit het onderzoek van Van Spronsen & partners blijkt dat 81% van de bezoekers het recreatiegebied met de auto bezoekt. Het onderzoek van Van Spronsen & partners vermeldt daarnaast dat er sprake is van een gemiddelde autobezetting van 1,7 personen per auto.

Voor recreatiegebieden geldt in het algemeen dat deze een autobezetting hebben van 2,5 personen per auto. Deze waarden wijken aanzienlijk af van de gemeten waarden. Dit is te verklaren door de "niet recreatiegebonden" zakelijke gast van Kameryck voor vergaderingen e.d. waarbij de bezetting per auto veelal laag ligt. Ook de 81% autogebruik is vrij hoog, maar kan worden verklaard door de perifere ligging, matig/slecht openbaar vervoer en door invloed zakelijke gasten van Kameryck.

In het vervolg van deze rapportage gaan wij uit van 75% autogebruik door recreatieve bezoekers en 85% autogebruik voor de overige voorzieningen (horeca, betaalde recreatie en overnachtingen). Daarnaast gaan wij uit van 2,0 personen per voertuig voor de recreatieve voorzieningen en 1,5 personen per voertuig voor de overige voorzieningen, waarmee de gemiddelde autobezetting voor de huidige situatie op 1,7 personen per voertuig komt.

2.3.2. Huidige situatie

Voor de huidige situatie dient onderscheid te worden gemaakt in de daadwerkelijke situatie zoals die zich in de praktijk voordoet en de situatie zoals die conform het vigerende bestemmingsplan zou mogen zijn. De Raad van State heeft aangegeven dat een deel van de huidige activiteiten van Kameryck niet stroken met het

vigerende bestemmingsplan. Het gaat daarbij om de zelfstandige horeca activiteiten (niet recreatiegebonden) zoals bruiloften, congressen en vergaderingen. Door Centrumarchitecten is aangegeven dat het hierbij gaat om circa 20.000 bezoekers. Door Van Spronsen is berekend dat het huidige aantal bezoekers circa 144.000 bedraagt. Dit betekent dat het bestemmingsplan 124.000 bezoekers 'toestaat'. Op beide situaties gaan wij in deze paragraaf in.

Praktijksituatie

Voor de huidige situatie is zoals aangegeven berekend dat er 144.000 bezoekers per jaar komen. Als we uitgaan van de in paragraaf 2.3.1. aangegeven uitgangspunten dan betekent dit dat er jaarlijks bijna 68.000 voertuigen van bezoekers naar Oortjespad komen (zie tabel 9).

Tabel 9: *Aantal bezoekersvoertuigen per jaar huidige praktijksituatie*

	aantal bezoekers	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	71.000	75%	2	26.625
BTR+HG+OG	73.000	85%	1,5	41.367
totaal	144.000			67.992

Al deze voertuigen komen en gaan, wat betekent dat er jaarlijks 136.000 autoritten door bezoekers van het gebied worden gemaakt.

- *Gemiddelde weekdag*

Voor de gemiddelde weekdag betekent dit gemiddeld circa 400 bezoekers, 186 voertuigen en 372 voertuigbewegingen per dag. Hierbij komen nog de bewegingen voor personeel en bevoorrading et cetera. Uitgaande van circa 24 ritten (16 voor personeel en 8 voor bevoorrading) komen er op een gemiddelde weekdag in de huidige situatie dus circa 400 verkeersbewegingen naar Oortjespad.

- *Piekdag*

Om de gevolgen voor de piekdag inzichtelijk te maken wordt uitgegaan van de gegevens zoals deze in tabel 2 en 3 zijn weergegeven. Uit deze tabellen blijkt dat de piekdag een zondag in september is. In tabel 10 is de berekening weergegeven. Hieruit blijkt dat er op een piekdag 329 voertuigen naar Oortjespad komen, met circa 660 voertuigbewegingen tot gevolg. Ook hier dienen de overige ritten (personeel et cetera) nog bij te worden opgeteld, waarmee het aantal verkeersbewegingen op circa 680 komt.

Tabel 10: Aantal bezoekersvoertuigen piekdag (zondag in september)

	aantal bezoekers per jaar	% bezoekers september	aantal bezoekers per week	% bezoekers zondag	aantal bezoekers zondag	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	71.000	10%	1.657	18%	298	75%	2,0	112
BTR	11.000	10%	257	18%	46	85%	1,5	26
HG	61.000	13%	1.850	18%	333	85%	1,5	189
OG	1.000	10%	23	18%	4	85%	1,5	2
totaal	144.000		3.787		682			329

Situatie conform vigerende bestemmingsplan

Als we dezelfde berekeningen uitvoeren voor de situatie zoals die volgens het vigerende bestemmingsplan zou mogen zijn dan ontstaat het volgende beeld. Uitgangspunt hierbij is dus 124.000 bezoekers per jaar. Op basis van het gelijk blijven van de overige parameters betekent dit dat Oortjespad jaarlijks bezocht zou worden door bijna 57.000 voertuigen (zie tabel 11).

Tabel 11: Aantal bezoekersvoertuigen per jaar conform vigerende bestemmingsplan

	aantal bezoekers	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	71.000	75%	2	26.625
BTR+HG+OG	53.000	85%	1,5	30.033
totaal	124.000			56.658

Ook hier geldt weer dat deze voertuigen aankomen en vertrekken en dus dat er jaarlijks circa 114.000 autoritten door bezoekers van het gebied worden gemaakt.

- *Gemiddelde weekdag*

Gemiddeld gaat het dan per weekdag om 340 bezoekers, 155 voertuigen en 310 voertuigbewegingen per dag. Ook hier komen nog de bewegingen voor personeel en bevoorrading et cetera bij. Als we in dit geval uitgaan van iets minder ritten (in verband met afgenomen activiteit), bijvoorbeeld van circa 20 ritten (14 voor personeel en 6 voor bevoorrading) dan zouden er op een gemiddelde weekdag dus circa 330 verkeersbewegingen naar Oortjespad mogen worden gemaakt.

- *Piekdag*

De resultaten van de piekdag zijn weergegeven in tabel 12. Hieruit blijkt dat er op een piekdag 267 voertuigen naar Oortjespad komen, met circa 535 voertuigbewegingen tot gevolg. Ook hier dienen de overige ritten (personeel et cetera) nog bij te worden opgeteld, waarmee het aantal verkeersbewegingen op circa 550 komt.

Tabel 12: Aantal bezoekersvoertuigen piekdag (zondag in september)

	aantal bezoekers per jaar	% bezoekers september	aantal bezoekers per week	% bezoekers zondag	aantal bezoekers zondag	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	71.000	10%	1.657	18%	298	75%	2,0	112
BTR	11.000	10%	257	18%	46	85%	1,5	26
HG	41.000	13%	1.244	18%	224	85%	1,5	127
OG	1.000	10%	23	18%	4	85%	1,5	2
totaal	124.000		3.180		572			267

Geconcludeerd kan worden dat door de illegale activiteiten op een gemiddelde werkdag circa 70 voertuigbewegingen worden gegenereerd en op een piekdag 130.

In het vervolg van deze rapportage wordt voor de vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie steeds uitgegaan van de huidige situatie zoals die zich in de praktijk voordoet. Dit omdat de verschillen zich in de praktijk ook op deze manier zullen manifesteren. De verkeerstoename die gaat optreden en (milieu) effecten heeft zijn immers gerelateerd aan de huidige praktijksituatie. Daarnaast zijn de verschillen niet zodanig groot dat de conclusies die uit de vervolgberekeningen worden getrokken wezenlijk anders zullen zijn als wordt uitgegaan van 124.000 bezoekers.

2.3.3. Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie is in hoofdlijnen dezelfde systematiek gevolgd als voor de huidige situatie. In tabel 13 is het aantal voertuigen dat jaarlijks wordt verwacht weergegeven.

Tabel 13: Aantal bezoekersvoertuigen per jaar toekomstige situatie

	aantal bezoekers	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	75.000	75%	2,0	28.125
BTR+HG+OG	178.000	85%	1,5	100.867
EV	10.000	70%	2,0	3.500
totaal	263.000			132.492

Uit de tabel blijkt dat er op een kleine 132.500 voertuigen per jaar worden verwacht. Hierbij is voor de evenementen uitgegaan van een autogebruik van 70% en een autobezetting van 2,0 personen per voertuig. CROW publicatie geeft een autogebruik aan van ruim 50% en een gemiddelde autobezetting van 2,5 personen per voertuig, maar zakelijke bijeenkomsten hebben over het algemeen een lagere autobezetting. Veiligheidshalve gaan wij uit van gemiddeld 2,0 personen per voertuig. Gezien de beperkte bereikbaarheid per openbaar vervoer gaan wij uit van een autogebruik van 70%. Hierbij houden wij rekening met het gegeven dat bij grotere evenementen een pendeldienst zal worden opgezet.

- **Gemiddelde weekdag**

Voor de gemiddelde weekdag betekent dit 362 voertuigen die het gebied bezoeken en het dubbele aantal verkeersbewegingen: 724. Het is aannemelijk dat er dan ook meer ritten worden gemaakt door personeel en bevoorradingsvoertuigen. Globaal zal het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag circa 780 bedragen.

- **Piekdag**

De wezenlijke wijzigingen in de toekomstige situatie ligt bij de horeca. Door Centrumarchitecten is hiervoor een verdeling over het jaar weergegeven (zie tabel 6). Bij het bepalen van de piekdag zijn de evenementen buiten beschouwing gelaten. Hierop komen wij later nog terug. De piekdag kan zich in juli of september bevinden, gezien het aandeel over het jaar. Echter omdat in september het aandeel horeca groter is en dit de meeste verkeersbewegingen genereert, is de piekdag berekend in de maand september. De resultaten zijn in tabel 14 aangegeven.

Tabel 14: Aantal bezoekersvoertuigen piekdag (zondag in september)

	aantal bezoekers per jaar	% bezoekers september	aantal bezoekers per week	% bezoekers zondag	aantal bezoekers zondag	% bezoekers per auto	aantal per auto	totaal aantal auto's
OTR	75.000	10,0%	1.750	18%	315	75%	2,0	118
BTR	40.000	10,0%	933	18%	168	85%	1,5	95
HG	133.000	10,3%	3.196	18%	575	85%	1,5	326
OG	5.000	10,0%	117	18%	21	85%	1,5	12
totaal	253.000		5.996		1.079			551

Geconcludeerd kan worden dat er op een piekdag 551 bezoekersvoertuigen te verwachten zijn. De bezoekersvoertuigen zorgen voor circa 1.100 voertuigbewegingen, aangevuld met de werknemers circa 1.150 voertuigbewegingen per dag.

- **Evenementen**

Het bestemmingsplan maakt ook de organisatie van evenementen mogelijk. In het bestemmingsplan is het aantal bezoekers hieraan gemaximeerd op 10.000 bezoekers per jaar. Tevens is een maximaal aantal bezoekers van 1.350 per dag aangegeven. Veiligheidshalve wordt in het vervolg van deze rapportage gerekend met 1.500 bezoekers per dag. Uitgaande van een autogebruik van de evenementenbezoekers van 70% en een autobezetting van 2 personen per voertuig leidt dit tot 525 voertuigen. Rekening houdend met personeel zal het aantal voertuigen per dag circa 550 bedragen, wat een verkeergeneratie van ruim 1.100 ritten met zich meebrengt.

2.3.4. Conclusie

In tabel 15 zijn de bevindingen nog eens samengevat weergegeven. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie op een gemiddelde weekdag 400 bezoekers naar het

Oortjespad komen, op een piekdag (zondag in september) zijn dit er bijna 700. Het aantal voertuigen waarmee deze bezoekers komen bedraagt op een gemiddelde werkdag 186 en op de piekdag 329. Het aantal verkeersbewegingen is het dubbele van deze waarden, aangevuld met verkeersbewegingen van personeel en bevoorrading.

Tabel 15: Aantal bezoekers(voertuigen) en verkeersbewegingen weekdag en piekdag

	huidige situatie		toekomstige situatie		
	gem. weekdag	piekdag	gem. weekdag	piekdag	evenement
aantal bezoekers	395	682	721	1.079	1.500
aantal voertuigen bezoekers	186	329	363	551	525
aantal voertuigen werknemers	8	10	15	20	30
aantal voertuigen bevoorrading	5	0	10	0	10
aantal verkeersbewegingen	399	678	776	1.143	1.130

In de toekomstige situatie trekt Oortjespad meer bezoekers. Op een gemiddelde weekdag zijn dit er 721 en op een piekdag 1.079 bezoekers. In beide gevallen iets minder dan het dubbele aantal van de huidige situatie. Tijdens een evenement loopt dit aantal verder op en is uitgegaan van 1.500 bezoekers, afgezien van de reguliere bezoekers. Het aantal voertuigen dat naar Oortjespad komt neemt uiteraard eveneens toe.

2.3.5. Intensiteiten

Hoe de intensiteiten op de verschillende wegen gaan veranderen is afhankelijk van de oriëntatie van het verkeer van en naar het recreatiegebied. Om dit te bepalen is een aanname gedaan voor de herkomsten van het verkeer. Het onderstaande is als uitgangspunt gehanteerd:

- 5% van het personenautoverkeer komt vanaf Oortjespad;
- 5% van het personenautoverkeer komt vanaf Teckop;
- 40% van het personenautoverkeer komt vanaf de N212 uit zuidelijke richting;
- 50% van het personenautoverkeer komt vanaf de N212 uit noordelijke richting.

We gaan er vanuit dat de voertuigen in dezelfde richting vertrekken als dat zij zijn aangekomen. Op basis van de bovenstaande verdeling en de huidige intensiteiten zijn de intensiteiten voor de situatie met de uitbreiding van het recreatiegebied bepaald. Deze intensiteiten zijn weergegeven in tabel 16. De huidige intensiteiten hebben betrekking op een gemiddelde weekdag. De intensiteiten op de gemiddelde weekenddagen hebben wij niet voorhanden. Om die reden zijn wij uitgegaan van de gemiddelde weekdag. Dit heeft verder geen negatieve consequenties voor de resultaten, omdat mag worden verwacht dat op een gemiddelde weekenddag de intensiteit op de wegen lager ligt dan op een gemiddelde werkdag.

Tabel 16: *Huidige en toekomstige intensiteitengemiddelde weekdag*

Wegnaam	Wegvak	Huidige situatie	Recreatiegebied		Inclusief ontwikkeling
			huidig	toekomst	
N212	Provincialeweg (N401) - Oortjespad/Teckop	10.416	199	388	10.605
N212	Oortjespad/Teckop - Spruitweg (N405)	9.168	159	310	9.319
Oortjespad	N212 - Recreatiegebied Oortjespad	950	379	737	1.309

In tabel 17 zijn dezelfde gegevens opgenomen maar dan voor de piekdag. Ook voor deze dag is de gemiddelde weekdag als basis genomen. Zoals al aangegeven zal naar verwachting de zondag (piekdag) lager liggen, waardoor er sprake is van een worst case benadering.

Tabel 17: *Huidige en toekomstige intensiteiten piekdag (zondag)*

Wegnaam	Wegvak	Huidige situatie	Recreatiegebied		Inclusief ontwikkeling
			huidig	toekomst	
N212	Provincialeweg (N401) - Oortjespad/Teckop	10.416	339	571	10.648
N212	Oortjespad/Teckop - Spruitweg (N405)	9.168	271	457	9.354
Oortjespad	N212 - Recreatiegebied Oortjespad	950	644	1.085	1.391

Ten slotte is in tabel 18 de situatie voor een evenement weergegeven. Het is niet waarschijnlijk dat een evenement samenvalt met een piekdag, sterker nog, zoals al eerder aangegeven zal tijdens evenementen de toestroom van overige bezoekers beperkt zijn. Als we desondanks uitgaan van een evenement op een gemiddelde weekdag dan ontstaat het volgende beeld, waarbij ook nog eens sprake is van een rekenkundig aantal bezoekers (1.500) dat hoger ligt dan het gemaximeerde aantal (1.350) .

Tabel 18: *Huidige en toekomstige intensiteiten evenementendag (weekdag)*

Wegnaam	Wegvak	Huidige situatie	Recreatiegebied		Inclusief ontwikkeling
			huidig	toekomst	
N212	Provincialeweg (N401) - Oortjespad/Teckop	10.416	199	953	11.170
N212	Oortjespad/Teckop - Spruitweg (N405)	9.168	159	762	9.771
Oortjespad	N212 - Recreatiegebied Oortjespad	950	379	1.811	2.382

2.3.6. Functionele indeling wegen en afwikkeling

Het Oortjespad heeft een functie als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De nabijgelegen N212 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De "maximale" intensiteit op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom bedraagt circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Het afwikkelen van maximaal 2.382 motorvoertuigen op een (incidentele) piekdag levert op wegvakniveau dan ook geen problemen op. Voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom geldt dat zij maximaal 12.000 - 15.000 motorvoertuigen per etmaal op wegvakniveau kunnen verwerken. Op wegvakniveau zal de toename van de intensiteit ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling geen problemen opleveren.

Veel belangrijker is de vraag of de rotonde N212 – Oortjespad – Teckop het aanbod van het verkeer op de piekdag kan verwerken. Als vuistregel geldt dat een enkelstrooksrotonde een toeritcapaciteit heeft van circa 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (circa 2.000 motorvoertuigen per spitsuur). Het gaat hierbij dus om het aantal de rotonde naderende voertuigen. De intensiteit op de rotonde zal gezien de intensiteiten op de aanvoertakken zeker niet hoger zijn dan de aangegeven maximale waarde, deze zal maximaal circa de helft hiervan bedragen. Dit betekent ook dat bij piekbelastingen door evenementen, waarbij er sprake kan zijn van een geconcentreerd aankomst- en vertrekpatroon de capaciteit op de rotonde (ruim) voldoende zal zijn. Ook voor de rotonde kan geconcludeerd worden dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een (sterke) afname van de afwikkelkwaliteit van de rotonde.

2.4. Parkeersituatie

De verkeersgeneratie en de parkeersituatie zijn nauw met elkaar verbonden. Het aantal voertuigen dat ergens aankomt, bepaalt ook de parkeerbehoefte ter plaatse. De vraag is echter of de toekomstige parkeerbehoefte kan worden opgevangen binnen de huidige parkeercapaciteit of dat er mogelijk extra parkeercapaciteit moet worden gerealiseerd. Mocht er onvoldoende capaciteit aanwezig zijn om de extra parkeervraag te kunnen opvangen, dan kan de bereikbaarheid ter plaatse niet worden gegarandeerd.

In de huidige situatie zijn er in totaal 315 parkeerplaatsen aanwezig op eigen terrein. In het ontwerp van het plangebied is rekening gehouden met 385 parkeerplaatsen en 24 reserve parkeerplaatsen, die beschikbaar zijn voor regulier gebruik. Daarnaast zijn er 168 extra parkeerplaatsen die uitsluitend bij evenementen mogen worden gebruikt. De totaal beschikbare parkeercapaciteit bedraagt daarmee 577 parkeerplaatsen.

De grote diversiteit aan voorzieningen maakt dat er sprake zal zijn van een grote variatie in aankomst- en vertrekpatronen en verblijfsduur. Door Van Spronsen is een verblijfsduur aangegeven voor de (onbetaalde) recreatieve voorzieningen van 1 tot 1,5 uur en voor de betaalde recreatie en de horecagelegenheden van 3 uur.

Uit de gegevens van Van Spronsen & partners (zie tabel 4) blijkt dat de piek ligt in de periode 15.00 - 16.00 uur. In dat uur komt per uur 11-14% van de bezoekers van de (onbetaalde) recreatieve voorzieningen aan en 9% van de horeca en overige voorzieningen.

Om de piek in parkeren te kunnen bepalen speelt de verblijfsduur een rol. Hierbij merken wij op dat een deel van de bezoekers meerdere voorzieningen bezoekt. Hiermee neemt het totale aantal bezoekers aan Oortjespad niet toe, maar dit is wel van invloed op de verblijfsduur. Van Spronsen & partners geeft aan dat van de

(onbetaalde) recreatieve bezoekers circa 25% ook Kameryck bezoekt en 20% ook een andere recreatieve voorziening. Van de Kameryck bezoekers bezoekt circa 20% nog een recreatieve voorziening. Vertaald naar verblijfsduur betekent dit dat van de onbetalende recreanten 25% een verblijfsduur heeft van 4 uur, 20% van 2 uur en 55% van 1,5 uur. Voor de bezoekers van de overige voorzieningen leidt dit tot 80% met een verblijfsduur van 3 uur en 20% met een verblijfsduur van 4 uur.

2.4.1. Gemiddelde weekdag

Op de gemiddelde weekdag bedraagt het totale aantal voertuigen per dag in totaliteit minder dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Per dag bezoeken 353 voertuigen Oortjespad. De toekomstige capaciteit (384 parkeerplaatsen) is ruimschoots voldoende, vooral vanwege het feit dat alle voertuigen niet gelijktijdig aanwezig zijn. Dit blijkt ook als de parkeerbezetting op het piekmoment wordt berekend. Dan blijkt dat op het piekmoment op een gemiddelde weekdag circa 102 voertuigen geparkeerd staan.

2.4.2. Piekdag

Op de piekdag wordt Oortjespad bezocht door 551 voertuigen per dag. Ook hier geldt dat alle voertuigen niet gelijktijdig aanwezig zullen zijn. Voor het drukste moment op een piekdag is berekend dat er circa 156 voertuigen geparkeerd staan.

2.4.3. Evenement

Uitgangspunt bij evenementen is dat het parkeren altijd op eigen terrein afgewikkeld kan worden. Ander belangrijk vertrekpunt is dat een deel van de reguliere bedrijfsvoering (dagrecreatie/bezoek kinderboerderij c.a.) gewoon doorgang moet kunnen vinden tijdens een evenement. Hiervoor moeten dus ook parkeerplaatsen beschikbaar blijven. In totaal zijn er bij evenementen 577 parkeerplaatsen beschikbaar. Een deel van de reguliere bedrijfsvoering (commercieel gebruik) zal tijdens evenementen wel stil komen te liggen. Het resterende aantal parkeerplaatsen is zo een maat geweest voor de omvang van de toegestane evenementen. Dat geeft de volgende rekensom; $577 - 75$ (deel v.d. reguliere bezoekers + regulier personeel) $- 25$ (extra personeel voor evenementen) $= 477$ parkeerplaatsen beschikbaar voor het evenement. Dit is goed voor $(477 * 2 = 954 / 0,70)$ 1.362 bezoekers. Het bestemmingsplan is daarom zoals al eerder aangegeven begrensd op maximaal 1.350 bezoekers per dag voor evenementen.

2.4.4. Ontsluiting plangebied

In de huidige situatie wordt het plangebied op drie locaties ontsloten op het Oortjespad. Tussen de drie aansluitingen op het Oortjespad is een parallelweg aanwezig die een deel van de verschillende parkeerterreinen met elkaar verbindt.

Figuur 3: Toekomstige ontsluiting plangebied (alleen op piekdagen)



Het is nu mogelijk om een deel van de parallelweg alleen op drukke dagen open te stellen.

De vraag is nu hoe het plangebied in de toekomstige situatie op drukke dagen het beste kan worden ontsloten? Een van de manieren om de circulatie in het plangebied te reguleren is het instellen van eenrichtingsverkeer. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer in het plangebied verdient het wel de aanbeveling om een verplichte rijrichting van oost naar west in te stellen. Alleen het verkeer richting het plangebied zal direct na de rotonde de parallelweg op worden geleid. Bij de meest westelijke aansluiting wordt het terrein weer verlaten. Op figuur 3 is de mogelijke oplossing voor de toekomstige ontsluiting van het terrein gevisualiseerd. Wij merken nadrukkelijk op dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de ontsluitingswegen van het terrein zelf alleen op piekdagen plaatsvindt.

3. Verkeersmilieu aspecten

3.1. Wettelijk kader

3.1.1. *Wet geluidhinder*

- *Algemeen*

Ter bescherming van de burger in Nederland tegen overlast door geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. In deze wet zijn normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.). In de Wgh zijn ook normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen in ruimten binnen gebouwen.

Op basis van de Wgh beschikken veel wegen, spoorwegen en industrieterreinen over een geluidszone. Indien geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen (één van) deze geluidszones is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Een akoestisch onderzoek is ook verplicht wanneer wegen, spoorwegen of industrieterreinen die beschikken over een geluidszone worden gewijzigd (bijv. meer rijstroken op een weg, snellere treinen of verplaatsing van de spoorstaven of wijzigingen in bedrijfscategorieën), waardoor negatieve akoestische consequenties mogen worden verwacht.

In principe is het voor de uitbreiding van Kameryck en de kinderboerderij wettelijk gezien niet noodzakelijk om akoestisch onderzoek uit te voeren. In het plangebied worden immers geen geluidgevoelige objecten gerealiseerd en er is ook geen sprake van bijvoorbeeld een reconstructie van een weg. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is het in dit geval toch wenselijk om akoestisch onderzoek uit te voeren. Hierbij hebben wij de systematiek gevolgd zoals is opgenomen in de Wgh.

- *Geluidszone*

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) hoofdstuk VI, afdeling 1 staat dat een weg aan beide zijden beschikt over een geluidszone. Als in deze zone geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd dan dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De breedte van deze zone is afhankelijk van:

- de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied;
- het aantal rijstroken.

In stedelijk gebied worden twee typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 200 meter;

- wegen met drie of meer rijstroken: 350 meter.

In buitenstedelijk gebied worden drie typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 250 meter;
- wegen met drie of vier rijstroken: 400 meter;
- wegen met vijf of meer rijstroken: 600 meter.

De volgende wegen hebben op grond van artikel 74 Wgh geen zone:

- wegen gelegen in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Op de N212 bedraagt de wettelijke maximumsnelheid 80 km/uur. Vanwege de maximumsnelheid van 80 km/uur is de N212 zoneplichtig. Omdat de weg is gelegen buiten stedelijk gebied beschikt deze over een geluidzone van 250 meter. Op het Oortjespad en Teckop is een wettelijk maximumsnelheid van 60 km/uur van toepassing. Conform de Wgh hebben deze wegen ook een wettelijke geluidzone van 250 meter. Omdat de bijdrage van het extra verkeer op Teckop en het Oortjespad (ten westen van het recreatiegebied) gering is, zijn deze wegen niet in het akoestisch model opgenomen.

• *Nieuwe situaties*

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat (deels) is gelegen binnen een zone zoals hiervoor omschreven, dient voldaan te worden aan het gestelde in de Wgh (artikel 76 Wgh afdeling 2). Hiertoe is bij de voorbereiding daarvan een akoestisch onderzoek noodzakelijk (artikel 77 Wgh). Het onderzoek moet inzicht geven in de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen binnen de zone en dient in eerste instantie betrekking te hebben op de geluidsbelasting op de gevels zonder maatregelen (bronmaatregelen en/of afscherming).

Bij de projectie van bebouwing (nieuwbouw) dient in principe te worden voldaan aan de in artikel 82 Wgh gestelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting van L_{den} 48 dB (de voorkeursgrenswaarde). Als blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel meer dan de voorkeursgrenswaarde bedraagt, dient het effect van bron- en/of geluidsbeperkende maatregelen te worden onderzocht. Dit heeft als doel de geluidsbelasting te beperken tot de voorkeursgrenswaarde.

Indien uit het akoestisch onderzoek echter blijkt dat genoemde maatregelen om de geluidsbelasting te beperken tot L_{den} 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan is het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde.

Voor nieuwbouwwoningen buitenstedelijk gebied bedraagt de maximale onthefingswaarde L_{den} 53 dB.

3.1.2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012

- *Algemeen*

In artikel 110d van de Wgh is aangegeven dat regels gesteld worden aan de wijze waarop het gemiddelde geluidsniveau over de periode dag, avond en nacht L_{den} dient te worden berekend. Dit wetsartikel is uitgewerkt in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Het L_{den} over een bepaalde periode wordt (vereenvoudigd) weergegeven door:

$$L_{den} = E + C - D$$

Waarin:

E emissiegetal (maat voor de bronsterkte en afhankelijk van maatgevende verkeersintensiteiten, snelheden en wegdektype (= C_{wegdek}));

C correctietermen in verband met optrekkend verkeer en reflecties van geluid;

D termen die een verzwakking van de emissie in rekening brengen zoals afstand, luchtdemping, bodemeffect, meteorologische effecten en eventueel de schermwerking.

- *Correctie op de berekende geluidsbelasting wegverkeerslawaai*

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is opgenomen dat in situaties langs wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, de berekende geluidsbelasting op de gevel met 5 dB mag worden gecorrigeerd als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst minder lawaai zal produceren door verdere technische ontwikkelingen en aanscherping van keuringseisen. Voor wegen waarop voornoemde snelheid op 70 km/uur of hoger ligt, bedraagt de toe te passen correctie 2 dB. Vanaf mei 2014 geldt een tijdelijke verruiming van de correctie (tot 1 juli 2018). Voor wegen waarlangs de representatieve snelheid 70 km/uur of meer bedraagt geldt een tijdelijke verhoging van de correctie van 3 of 4 dB. 3 dB correctie geldt voor gevels waarop de geluidsbelasting (zonder correctie) 56 dB bedraagt en 4 dB geldt voor gevels met een ongecorrigeerde geluidsbelasting van 57 dB. Voor alle overige gevallen blijft de correctie zoals deze was. De resultaten zoals deze in hoofdstuk 4 zijn gepresenteerd zijn conform deze regeling gecorrigeerd.

● 2 rekenmethodieken

De berekening van de geluidsbelasting op de gevels dient standaard te worden uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II (SRM-II). In eenvoudige situaties en verkennende studies mag de geluidsbelasting worden berekend met behulp van SRM-I. Omdat met SRM-II wordt gerekend per octaafband is alleen deze methode geschikt voor de berekening van effecten die frequentieafhankelijk zijn, zoals afscherming door geluidsschermen, dijklichamen en gebouwen of de geluidsreductie van 'stille' verhardingsmaterialen. De berekeningen in het kader van dit akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd conform SRM-II.

3.1.3. Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit)

In de Wet milieubeheer (Wm), in bijlage 2 behorende bij hoofdstuk 5 titel 2, zijn voor diverse schadelijke stoffen grenswaarden opgenomen. Deze grenswaarden vinden hun oorsprong in Europese richtlijnen en zijn met de Wm verankerd in de Nederlandse wet- en regelgeving. De grenswaarden gelden voor de gehele buitenlucht met uitzondering van de arbeidsplaats als bedoeld in artikel 1 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 (artikel 5.6).

● Schadelijke stoffen

In de Wm is opgenomen dat gemeenten bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit grenswaarden in acht dienen te nemen ten aanzien van onder andere stikstofdioxide NO_2 en fijnstof (zwevende deeltjes) $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} . In Nederland zijn vooral die stoffen relevant. De concentraties van de overige (in de Wm genoemde) stoffen worden in Nederland bijna nergens overschreden. Ten aanzien van stikstofdioxide NO_2 en fijnstof $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} gelden de volgende grenswaarden:

Tabel 19: Grenswaarden stikstofdioxide NO_2

	concentratie in microgram per m^3
jaargemiddelde concentratie	40
uurgemiddelde concentratie*	200

* deze waarde mag maximaal 18x per jaar worden overschreden en geldt alleen voor Wegen met een etmaalintensiteit van meer dan 40.000 motorvoertuigen.

Tabel 20: Grenswaarden fijnstof ($\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10})

	concentratie in microgram per m^3
jaargemiddelde concentratie PM_{10}	40
24 uurgemiddelde concentratie* PM_{10}	50
jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$	25

* deze waarde mag maximaal 35x per jaar worden overschreden.

- *Ministeriële regeling niet in betekenende mate*

Om niet voor alle (kleine) ontwikkelingen een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te hoeven voeren is de Ministeriële regeling 'niet in betekenende mate' (NIBM) opgesteld. Deze regeling heeft als doel om plannen met een beperkte omvang vrij te stellen van onderzoek, omdat deze 'niet in betekenende mate bijdragen' aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De regeling is alleen van toepassing voor (solitaire) woningbouw- en kantorenlocaties en enkele inrichtingen. Daarnaast geldt de regeling voor (andere) ontwikkelingen waarbij het aannemelijk is dat er geen sprake zal zijn van een toename van de concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2) met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} als NO_2 . Als de toename voor één of beide stoffen hoger is, dan is het project IBM.

Als een project IBM is dient een luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Hierbij dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de schadelijke stoffen geldend vanaf 2005 en 2010. Uiterlijk in 2010 diende in heel Nederland voldaan te worden aan alle gestelde grenswaarden. Echter na het vaststellen van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) heeft Nederland van de EU derogatie gekregen voor de grenswaarde voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Nederland moest nu in juni 2011 aan de norm voor fijnstof (PM_{10}) voldoen en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2). In de tussentijd golden hogere grenswaarden/normen. Uiteraard dient de luchtkwaliteit ook na 1 januari 2015 te voldoen. Om deze reden dient ook inzicht te worden gegeven in de situatie na het huidige jaar (vooralsnog 2020 en 2030).

Indien blijkt dat de concentratie ten gevolge van het plan met 3% of meer van de grenswaarde toeneemt, en de grenswaarde wordt overschreden, dan kan het bestemmingsplan niet zonder meer doorgang vinden. Er zijn in dat geval drie mogelijkheden:

- Het plan kan worden ondergebracht in het NSL. Het NSL bundelt alle grote ruimtelijke ontwikkelingen en stelt een samenhangend totaalpakket aan maatregelen op. Het Rijk coördineert dit.
- De lokale overheid treft lokale maatregelen die onlosmakelijk met het plan zijn verbonden om zo de verslechtering van de luchtkwaliteit tegen te gaan.
- De lokale overheid maakt gebruik van de salderingsregeling. Deze regeling biedt de mogelijkheid om een toename van een concentratie van een stof teniet te doen door elders een verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren.

Mocht het niet mogelijk zijn om door maatregelen te voldoen aan de grenswaarden, dan kan in het uiterste geval het bestemmingsplan in zijn beoogde vorm geen doorgang vinden.

- *Ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*

Om onderzoek te kunnen uitvoeren met betrekking tot de luchtkwaliteit is de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 opgesteld. In deze regeling is onder andere een correctie opgenomen ten aanzien van de concentraties zwevende deeltjes PM₁₀ die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de mens: de zogenaamde 'zeezout-correctie'. Deze correctie is tweeledig en bevat enerzijds een correctie op de jaargemiddelde concentratie variërend van 4 of meer microgram per m³ langs de kust tot 1 microgram per m³ in het zuiden en oosten van het land en anderzijds een correctie op de etmaalgemiddelde waarde. Deze mag met 2 tot 4 extra dagen worden overschreden. Dit betekent dat de berekende jaargemiddelde concentratie fijnstof met 2 microgram per m³ mag worden verminderd alvorens deze wordt getoetst aan de grenswaarde van 40 microgram per m³ en dat het berekende aantal overschrijdingen met 3 dagen mag worden verminderd alvorens dit aantal wordt getoetst aan het maximale aantal van 35 overschrijdingen. De regio Utrecht past deze regeling echter niet toe. Om deze reden zijn de in deze rapportage gepresenteerde waarden niet gecorrigeerd volgens de zeezoutcorrectie.

In artikel 70 van de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt gesteld dat de berekende concentratie representatief moet zijn voor een gebied van ten minste 200 m² en dat de concentratie stikstofdioxide NO₂ en de concentratie fijnstof PM₁₀ moeten worden berekend op 10 meter vanaf de rand van de weg. Omdat voldaan moet worden aan de representativiteitseis van 200 m² mag, wanneer bijvoorbeeld wordt gerekend langs een weg met een geluidscherm, worden afgeweken van de genoemde rekenafstanden.

- *Twee rekenmethodieken*

Voor de berekening van de luchtkwaliteit zijn twee rekenmethodieken ontwikkeld. In artikel 67 wordt het gebruik van deze rekenmethodieken voorgeschreven: Standaardrekenmethode 1 en Standaardrekenmethode 2. Standaardrekenmethode 1 is bedoeld voor situaties met bebouwing langs de weg waarbij wordt gerekend op relatief korte afstanden tot maximaal 60 meter. Deze rekenmethode is dan ook van toepassing voor berekeningen in stedelijk gebied terwijl Standaardrekenmethode 2 primair is opgezet voor berekeningen in buitenstedelijk gebied en over grotere afstanden. De berekeningen in het kader van dit luchtkwaliteitonderzoek zijn uitgevoerd met de NSL-Rekentool.

3.2. Opbouw milieumodellen

3.2.1. Akoestisch model

Het akoestisch model bevat alle relevante wegen, bebouwing en verharde oppervlakken. In het model dient een keuze te worden gemaakt met betrekking tot de basisondergrond. Hierbij kan worden gekozen voor een harde ondergrond (reflecterend) of een zachte ondergrond (absorberend). In het akoestische model is

gekozen voor het standaard bodemtype zacht, dat wil zeggen akoestisch absorberend. Dit betekent dat de basis van het model een geluidsabsorberende ondergrond is en dat de in bijlage 2 aangegeven bodemgebieden akoestisch reflecterend zijn. De zichthoek in het akoestische model bedraagt 180° en is onderverdeeld in sectorhoeken van 2°. Het maximum aantal reflecties waarmee is gerekend bedraagt 1.

De verkeersgegevens die zijn opgenomen in paragraaf 2.3.5 zijn tevens input voor het akoestisch- en luchtkwaliteitsonderzoek. De samenstelling van het verkeer in licht, middelzwaar en zwaar verkeer en de verdeling van het verkeer over de dag-, avond- en nachtperiode zijn tevens gebaseerd op deze cijfers. De maximumsnelheid op de N212 bedraagt 80 km/uur en op het Oortjespad 60 km/uur. Een overzicht van de verkeersgegevens is opgenomen in tabel 21. Een totaaloverzicht van de verkeersgegevens in het model is weergegeven in bijlage 1. Hoewel de verdeling van lichte, middelzware en zware voertuigen in de toekomst zal veranderen (meer personenautoverkeer en minder vrachtverkeer) zijn wij er vanuit gegaan dat deze verdeling gelijk blijft. Hiermee is dus een negatief scenario doorgerekend. Tevens zijn de verdelingen over de dag, avond en nachtperiode ongewijzigd gebleven. Hoewel hier enige verschuiving op zou kunnen treden door het gewijzigde bezoekpatroon is deze verschuiving zodanig beperkt dat hiervan geen (substantiële) afwijking in de resultaten mag worden verwacht.

Tabel 21: *Verkeersgegevens akoestisch onderzoek*

	N212 (ten noorden van rotonde)	N212 (ten zuiden van rotonde)	Oortjespad
Etmaalintensiteit 2015, gem. weekdag (mvt)*	10.416	9.168	950
etmaalintensiteit 2015 piekdag (mvt)*	10.556	9.280	1.216
etmaalintensiteit toekomst gem. weekdag (mvt)*	10.605	9.319	1.309
etmaalintensiteit toekomst piekdag (mvt)*	10.648	9.354	1.391
etmaalintensiteit toekomst evenement (mvt)*	11.170	9.771	2.382
daguurpercentage (%)	6,69	6,77	7,00
verdeling verkeer daguur (%)**	89,93 / 7,77 / 2,30	91,47 / 5,64 / 2,90	95,00 / 3,00 / 2,00
avonduurpercentage (%)	2,79	2,75	3,50
verdeling verkeer avonduur (%)**	94,84 / 4,47 / 0,69	91,63 / 5,58 / 2,79	97,00 / 2,00 / 1,00
nachtuurpercentage (%)	1,07	0,97	0,25
verdeling verkeer nachtuur (%)**	85,45 / 10,91 / 3,64	91,01 / 5,62 / 3,37	99,00 / 1,00 / 0,00
snelheid (km/uur)	80	80	60
Verhardingstype	SMA	SMA	DAB

* *motorvoertuigen*

** *licht, middelzwaar en zwaar verkeer*

3.2.2. Luchtkwaliteitmodel

De luchtkwaliteitberekeningen dienen te worden uitgevoerd voor de jaren 2015, 2020 en 2030. In tabel 22 zijn de verkeersgegevens voor deze jaren verkort weergegeven. Anders dan bij het akoestisch onderzoek zijn de verdelingen gebaseerd op het gehele etmaal. Voor het bepalen van de lokale luchtkwaliteit is voor het jaar 2015 gerekend met de intensiteiten zonder en met de uitbreiding van Oortjespad en voor de jaren 2020 en 2030 na uitbreiding van het recreatiegebied Oortjespad. Zowel in 2015 als in de toekomstjaren is uitgegaan van de maatgevende dag. De intensiteiten voor 2015, 2020 en 2030 zijn bepaald door de intensiteiten op te hogen met 1% autonome groei per jaar.

Tabel 22: Verkeersgegevens luchtkwaliteitonderzoek

	Etmaalintensiteit autonoom 2015*	Etmaalintensiteit 2015*	Etmaalintensiteit 2020*	Etmaalintensiteit 2030*
N212 (ten noorden van rotonde)	10.732	11.485	12.033	13.213
verdeling**	90,09% / 7,67% / 2,24%			
N212 (ten zuiden van rotonde)	9.446	10.049	10.531	11.569
verdeling**	91,45% / 5,63% / 2,92%			
Oortjespad	979	2.411	2.461	2.568
Verdeling**	95,36% / 2,82% / 1,82%			

* in aantal motorvoertuigen

** in licht/middelzwaar/zwaar

3.3. Resultaten

3.3.1. Akoestisch onderzoek

Zoals al vermeld zijn op alle geluidgevoelige bouwblokken rekenpunten ingebracht. De geluidsbelasting voor deze ontvangerpunten is berekend voor de huidige situatie (gemiddelde weekdag en piekdag) en de toekomstige situatie, na uitbreiding van Oortjespad (gemiddelde weekdag, piekdag en evenementendag).

In tabel 23 zijn de resultaten van de verschillende situaties verkort weergegeven. Hierbij is alleen de hoogste waarde per ontvangerpunt weergegeven. Daarnaast zijn alleen de ontvangerpunten opgenomen die het dichtst bij de geluidsbron liggen (zie bijlage 2 en achterzijde van deze pagina voor de ligging van de ontvangerpunten). In bijlage 3 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de resultaten per ontvangerpunt op een hoogte van 1,5, 4,5, en 7,5 meter (afhankelijk van het aantal bouwlagen).

Uit tabel 23 blijkt dat de hoogst gemeten geluidsbelasting in de huidige situatie circa 66 dB bedraagt. Deze geluidsbelasting is berekend op de N212 op toetspunt 5c. Over het algemeen ligt het geluidsniveau op de in tabel 23 gepresenteerde toetspunten voor de N212 hoog. Het geluidsniveau ligt voor deze punten overal (ruim) boven de voorkeursgrenswaarde.

Op het Oortjespad is de situatie aanzienlijk gunstiger. Langs deze weg wordt de voorkeursgrenswaarde in de huidige situatie niet overschreden, de hoogst berekende waarde is 48 dB.

De uitbreiding van Oortjespad heeft effect op de geluidsbelastingen. De toename van het geluid op de gevels van woningen langs de N212 blijft op de gemiddelde weekdag beperkt tot circa 0,1 dB. Dit is een verwaarloosbare en door het menselijk oor niet waarneembare toename. Op de piekdag is het verschil zelfs nog kleiner en op de evenementendag iets groter (ruim 0,2 dB).

Tabel 23: Resultaten geluidsberekeningen in L_{den} (in dB) inclusief correctie.

Toetspunt	Huidige situatie		Toekomstige situatie			Verschil huidig - toekomst		
	Weekdag	Piekdag	Weekdag	Piekdag	Evenement	Weekdag - Weekdag	Piekdag - Piekdag	Piekdag - Evenement
Oortjespad								
005b	39,11	40,19	40,51	40,77	43,11	1,40	0,58	2,92
006a	47,15	48,23	48,55	48,81	51,15	1,40	0,58	2,92
N212								
002d	62,44	62,49	62,51	62,52	62,71	0,07	0,03	0,22
003b	58,69	58,74	58,76	58,78	58,97	0,07	0,04	0,23
005c	65,63	65,69	65,71	65,73	65,92	0,08	0,04	0,23
007c	59,97	60,03	60,05	60,07	60,28	0,08	0,04	0,25
008b	55,14	55,20	55,22	55,24	55,46	0,08	0,04	0,26

De toename op de gevels van de woningen langs het Oortjespad als gevolg van het verkeer op deze weg is groter. Op deze gevels neemt de geluidsbelasting op een gemiddelde weekdag toe met 1,4 dB. Ook dit is een waarde die door het menselijk oor nauwelijks is te registreren. De toename van de geluidsbelasting op een piekdag bedraagt 0,6 dB dB. Dit verschil is kleiner omdat er in de toekomstige situatie sprake is van meer afvlakking van bezoekersaantallen waardoor de pieken minder extreem zijn. De vergelijking tussen de huidige piekdag en de incidenteel voorkomende evenementendagen zijn wel wat groter. Op deze dagen is er sprake van een toename van de geluidsbelasting van bijna 3 dB. Waarden in deze orde van grootte zijn door het menselijk oor net waarneembaar.

3.3.2. Luchtkwaliteitonderzoek

Als eerste stap in de berekeningen is bepaald of de ontwikkeling van Oortjespad In Betekenden Mate (IBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is het geval als de concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂) als gevolg van de nieuwe ontwikkeling met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof toeneemt. In beide gevallen dus 1,2 microgram/m³. Voor de representatieve bedrijfssituatie (gemiddelde weekdag) is met behulp van de NIBM tool (voor een worst case situatie) bepaald of er sprake is van In Betekende Mate bijdragen. Uit tabel 15 blijkt dat er in de huidige situatie op een gemiddelde weekdag 399 voertuigbewegingen worden gemaakt waarvan 10 vrachtverkeerbewegingen. In de toekomstige situatie zijn dit respectievelijk 776 en 20 verkeersbewegingen. De nieuwe ontwikkeling genereert op weekdagen dus 377 (776-399) extra voertuigbewegingen, waarvan 10 vrachtverkeerbewegingen (2,65%).

De resultaten uit de berekening zijn weergegeven in tabel 24.

Tabel 24: Resultaten NIBM tool gemiddelde weekdag.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	377
	Aandeel vrachtverkeer	2,7%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,49
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate;		
geen nader onderzoek nodig		

Uit de tabel blijkt dat de ontwikkeling van Oortjespad Niet In Betekende Mate bijdraagt aan een verslechtering van de lokale luchtkwaliteit en dus NIBM is. Verder onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Desondanks zijn voor het maximale scenario de gevolgen voor de luchtkwaliteit berekend. Het gaat hierbij om de toekomstige situatie, waarbij is uitgegaan van een evenementendag. Als in deze situatie wordt voldaan aan de normen, dan is dit voor de overige situaties ook het geval.

In tabel 25 zijn de resultaten van de berekening voor de concentraties stikstofdioxide NO₂ weergegeven. De grenswaarde bedraagt 40 microgram per m³ en is gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentratie stikstofdioxide bedraagt 17,4 microgram per m³ in 2015, 13,5 microgram per m³ in 2020 en 11,2 microgram per m³ in 2030.

Tabel 25: Resultaten stikstofdioxide NO₂ in microgram per m³

	jaargemiddelde concentratie 2015 autonoom*	jaargemiddelde concentratie 2015 uitbreiding*	jaargemiddelde concentratie 2020*	jaargemiddelde concentratie 2030*
N212 (ten noorden van rotonde)	21,7	21,9	16,2	12,7
N212 (ten zuiden van rotonde)	21,1	21,3	15,9	12,4
Oortjespad	19,1	19,4	14,8	11,8

* jaargemiddelde concentratie is de achtergrondconcentratie plus de verkeersbijdrage

Uit tabel 25 blijkt dat de grenswaarde voor stikstofdioxide NO₂ niet wordt overschreden. In tabel 26 zijn de resultaten van de berekening voor de concentraties fijnstof PM_{2,5} en PM₁₀ weergegeven. De grenswaarde bedraagt respectievelijk 25 en 40 microgram per m³ en is gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie. De in de tabel getoonde concentraties zijn zoals al eerder aangegeven in verband met de uitgangspunten die de regio Utrecht hiervoor hanteert niet gecorrigeerd met de zeezout-correctie (2 microgram per m³).

Tabel 26: Resultaten fijnstof PM_{2,5} en PM₁₀ in microgram per m³

	jaargemiddelde concentratie 2015 autonoom*		jaargemiddelde concentratie 2015 uitbreiding*		jaargemiddelde concentratie 2020*		jaargemiddelde concentratie 2030*	
	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀
N212 (ten noorden van rotonde)	14,4	22,7	14,5	22,9	13,3	21,4	12,1	20,1
N212 (ten zuiden van rotonde)	14,4	22,6	14,4	22,6	13,1	21,2	12,0	19,9
Oortjespad	14,3	22,4	14,4	22,5	13,1	21,1	11,9	19,8

* jaargemiddelde concentratie is de achtergrondconcentratie plus de verkeersbijdrage

Uit tabel 26 blijkt dat de grenswaarde voor fijnstof PM_{2,5} en PM₁₀ niet wordt overschreden.

4. Conclusies

Voor een goede ruimtelijke onderbouwing van de uitbreiding van het recreatiegebied Oortjespad heeft Kameryck BVA Verkeersadviezen gevraagd om antwoord te geven op een aantal vragen. Om te komen tot de beantwoording van deze vragen is een aantal onderzoeken verricht, te weten een onderzoek naar de verkeersplanologische aspecten en een akoestisch- en luchtkwaliteitonderzoek.

4.1. Verkeersplanologische aspecten

Allereerst is de extra verkeersgeneratie die de uitbreiding van het recreatiegebied tot gevolg heeft bepaald. Hierbij is uitgegaan van een theoretisch maximale situatie die in de praktijk waarschijnlijk nooit voor zal komen. Uitgaande van dit theoretische maximum is de situatie in beeld gebracht op een gemiddelde dag een piekdag en een dag waarop een evenement met maximaal 1.500 bezoekers per dag plaatsvindt. Ook voor de laatste situatie merken wij op dat de in de berekening gehanteerde waarden hoger liggen dan de volgens het bestemmingsplan maximaal toegelaten waarden (1.500 versus 1.350 bezoekers).

Op een gemiddelde weekdag genereert het recreatiegebied circa 380 extra ritten ten opzichte van de gemiddelde weekdag in de huidige situatie. Op de piekdag bedraagt het extra aantal ritten circa 470 ten opzichte van de piekdag in de huidige situatie. Op een incidentele evenementendag ligt het aantal extra ritten ten opzichte van de huidige gemiddelde weekdag 1.510 hoger.

Ten gevolge van deze extra ritten wijzigen de intensiteiten op de wegen in de directe omgeving van het plangebied. Voor de verdeling van de extra ritten is op basis van de huidige intensiteiten aangenomen dat het overgrote deel (90%) wordt afgewikkeld via de N212. De overige 10% verdeelt zich over het Oortjespad (ten westen van het recreatiegebied) en Teckop. De toename van het verkeer op de N212 is in verhouding met de huidige intensiteit gering. Op het gedeelte van het Oortjespad tussen de rotonde met de N212 en het recreatiegebied is de toename verhoudingsgewijs groter (35% op de gemiddelde weekdag en ruim 40% op de piekdag). Het extra verkeer leidt op wegvakniveau echter niet tot een capaciteitsprobleem. Dit geldt eveneens voor de rotonde N212-Oortjespad. Deze kan de toekomstige intensiteiten verwerken zonder dat er een afwikkelprobleem op de rotonde ontstaat.

De toekomstige parkeerbehoefte op een piekdag kan worden opgevangen binnen de in de planvorming aanwezige parkeercapaciteit. Kameryck richt zich op verschillende doelgroepen. De grote diversiteit aan voorzieningen maakt dat er sprake zal zijn van een grote variatie in aankomst- en vertrekpatronen en verblijfsduur. Als gevolg van deze spreiding zal de aanwezige parkeercapaciteit in vrijwel alle gevallen toereikend zijn.

Ten aanzien van de ontsluiting van het terrein kan worden opgemerkt dat het instellen van eenrichtingsverkeer binnen het plangebied een middel kan zijn om de circulatie beter te regelen. Het verdient daarbij de voorkeur om de rijrichting van oost naar west te laten verlopen. Het huidige wegprofiel van het Oortjespad is vrij smal. De passeermogelijkheden op het Oortjespad zouden nog verder kunnen worden verbeterd door het aanleggen van passeerhavens op het Oortjespad en deze door middel van bebording onder de aandacht van de weggebruikers te brengen.

4.2. Verkeersmilieu aspecten

In principe bestaat er voor deze ontwikkeling vanuit de Wgh niet de plicht om een akoestisch onderzoek uit te voeren. Dit heeft te maken met het feit dat in het plangebied geen sprake is van geluidgevoelige objecten. Toch is er voor een goede ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling zowel een akoestisch als een luchtkwaliteitonderzoek verricht.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen die liggen langs de N212, slechts in beperkte mate toenemen als gevolg van het extra verkeer naar Oortjespad. De toename is het grootste tijdens de evenementendagen en bedraagt dan maximaal circa 0,3 dB. Voor de woningen langs het Oortjespad is de toename groter. Dit wordt veroorzaakt door de relatief lage geluidsbelastingen in de huidige situatie. Op een gemiddelde weekdag bedraagt de toename ten opzichte van de huidige situatie circa 1,4 dB en ligt de maatgevende geluidsbelasting op nog geen 49 dB. Een vergelijking tussen de piekdagen in de huidige en toekomstige situatie leidt tot de conclusie dat de toename hier als gevolg van een grotere spreiding van bezoekers kleiner is; circa 0,6 dB. Alleen als de huidige piekdag wordt vergeleken met een dag in de toekomstige situatie waarop evenementen plaatsvinden, dan is er sprake van een grotere toename, te weten bijna 3 dB. Dit zijn echter incidentele gebeurtenissen, waarbij bij de berekeningen is uitgegaan van een worst case situatie ten aanzien van de bezoekersaantallen.

Om toch een vergelijking te geven met de systematiek zoals die is opgenomen in de Wgh, zullen we wettelijke kaders bij een wijziging van een weg aangeven. In dat geval zijn conform de Wgh maatregelen pas verplicht wanneer de toename van het geluidsniveau ten gevolge van de infrastructurele wijzigingen 2 dB of meer bedraagt en de geluidsbelasting in de eindsituatie meer 50 dB of meer bedraagt. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er op de gemiddelde weekdag en op de piekdag geen sprake is van een reconstructie, en er vanuit de Wgh op dit aspect geen beperkingen zijn. Het vergelijken van de piekdag met een evenementendag is vanwege het zeer incidentele karakter van deze gebeurtenissen en daarmee de systematiek van de Wgh voor wegverkeerslawaaï niet opportuun. De situatie langs het Oortjespad kan daarom niet als 'fictieve' reconstructiesituatie worden aangemerkt.

Ook uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat er geen knelpunten zijn. De concentraties liggen beneden de grenswaarden en de bijdrage van het verkeer op beide wegen op de concentraties is relatief beperkt.

4.3. Eindbevindingen

Geconcludeerd kan worden dat er bij het theoretische maximale scenario in geen enkel geval sprake is van een knelpunt. De verkeersafwikkeling is op geen enkel moment in het gedrang en ook de 'wettelijke' grenswaarden voor lucht en geluid worden niet overschreden. Dit betekent dat er in de reguliere bedrijfsvoering, waarbij de verwachte bezoekersaantallen lager liggen dan in het theoretische scenario, zeker geen sprake zal zijn van knelpunten.

Bijlagen

Bijlage 1: *Verkeersgegevens*

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
 Verkeersgegevens - Huidige situatie gemiddelde weekdag

Model: Huidige situatie gemiddelde weekdag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Oortjespad	W0	60	60	60	950,00	7,00	95,00	3,00	2,00	3,50	97,00	2,00	1,00	0,25	99,00	1,00	--
002	N212 - Oortjespad - Spruitweg N405	W0	80	80	80	9168,00	6,77	91,47	5,64	2,90	2,75	91,63	5,58	2,79	0,97	91,01	5,62	3,37
003	N212 - Oortjespad - Provincialeweg N401	W0	80	80	80	10416,00	6,69	89,93	7,77	2,30	2,79	94,84	4,47	0,69	1,07	85,45	10,91	3,64
004	Rotonde - N412 - Oortjespad	W0	35	35	35	5371,00	6,75	91,05	6,38	2,58	2,84	93,75	4,66	1,59	0,95	88,17	8,39	3,44

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
 Verkeersgegevens - Huidige situatie piekdag

Model: Huidige situatie piekdag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Oortjespad	W0	60	60	60	1216,00	7,00	95,00	3,00	2,00	3,50	97,00	2,00	1,00	0,25	99,00	1,00	--
002	N212 - Oortjespad - Spruitweg N405	W0	80	80	80	9280,00	6,77	91,47	5,64	2,90	2,75	91,63	5,58	2,79	0,97	91,01	5,62	3,37
003	N212 - Oortjespad - Provincialeweg N401	W0	80	80	80	10556,00	6,69	89,93	7,77	2,30	2,79	94,84	4,47	0,69	1,07	85,45	10,91	3,64
004	Rotonde - N412 - Oortjespad	W0	35	35	35	5504,00	6,75	91,05	6,38	2,58	2,84	93,75	4,66	1,59	0,95	88,17	8,39	3,44

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
 Verkeersgegevens - Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag

Model: Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Oortjespad	W0	60	60	60	1309,00	7,00	95,00	3,00	2,00	3,50	97,00	2,00	1,00	0,25	99,00	1,00	--
002	N212 - Oortjespad - Spruitweg N405	W0	80	80	80	9319,00	6,77	91,47	5,64	2,90	2,75	91,63	5,58	2,79	0,97	91,01	5,62	3,37
003	N212 - Oortjespad - Provincialeweg N401	W0	80	80	80	10605,00	6,69	89,93	7,77	2,30	2,79	94,84	4,47	0,69	1,07	85,45	10,91	3,64
004	Rotonde - N412 - Oortjespad	W0	35	35	35	5550,00	6,76	91,12	6,32	2,57	2,85	93,81	4,61	1,58	0,94	88,22	8,36	3,42

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
 Verkeersgegevens - Situatie na uitbreiding piekdag

Model: Situatie na uitbreiding piekdag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

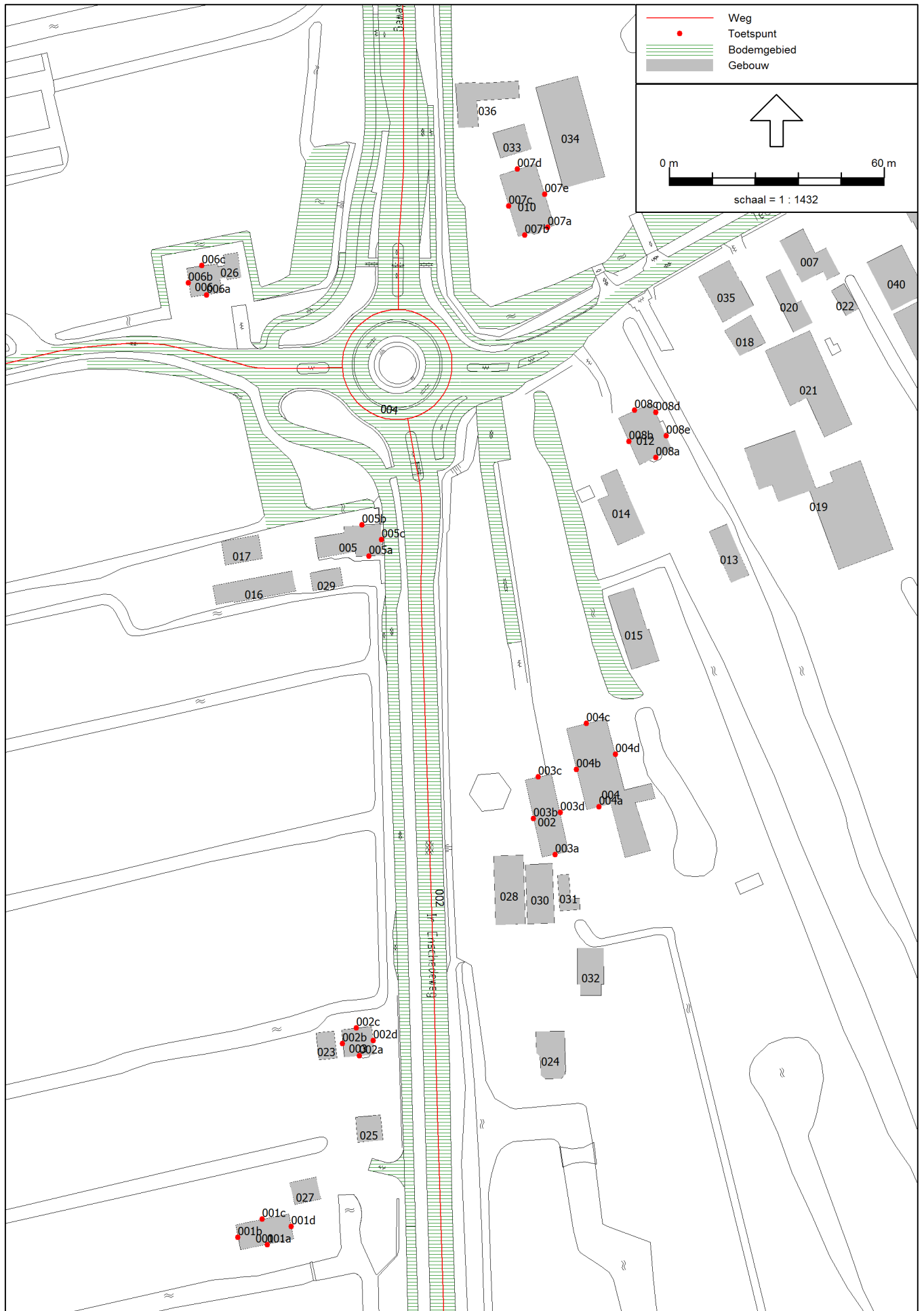
Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Oortjespad	W0	60	60	60	1391,00	7,00	95,00	3,00	2,00	3,50	97,00	2,00	1,00	0,25	99,00	1,00	--
002	N212 - Oortjespad - Spruitweg N405	W0	80	80	80	9354,00	6,77	91,47	5,64	2,90	2,75	91,63	5,58	2,79	0,97	91,01	5,62	3,37
003	N212 - Oortjespad - Provincialeweg N401	W0	80	80	80	10648,00	6,69	89,93	7,77	2,30	2,79	94,84	4,47	0,69	1,07	85,45	10,91	3,64
004	Rotonde - N412 - Oortjespad	W0	35	35	35	5592,00	6,76	91,13	6,31	2,56	2,85	93,82	4,60	1,58	0,94	88,23	8,35	3,42

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
 Verkeersgegevens - Situatie na uitbreiding evenementendag

Model: Situatie na uitbreiding evenementendag
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Oortjespad	W0	60	60	60	2382,00	7,00	95,00	3,00	2,00	3,50	97,00	2,00	1,00	0,25	99,00	1,00	--
002	N212 - Oortjespad - Spruitweg N405	W0	80	80	80	9771,00	6,77	91,47	5,64	2,90	2,75	91,63	5,58	2,79	0,97	91,01	5,62	3,37
003	N212 - Oortjespad - Provincialeweg N401	W0	80	80	80	11170,00	6,69	89,93	7,77	2,30	2,79	94,84	4,47	0,69	1,07	85,45	10,91	3,64
004	Rotonde - N412 - Oortjespad	W0	35	35	35	6087,00	6,77	91,28	6,18	2,54	2,87	93,97	4,48	1,55	0,92	88,33	8,28	3,39

Bijlage 2: *Akoestisch model*



Bijlage 3: Resultaten akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - N212 - Huidige situatie gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie gemiddelde weekdag
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	48,22	44,30	39,82	49,00
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	50,40	46,48	42,00	51,18
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	50,45	46,53	42,05	51,23
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	46,22	42,29	37,87	47,01
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	49,80	45,87	41,43	50,59
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	51,15	47,22	42,77	51,93
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	53,08	49,16	44,68	53,86
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	55,01	51,09	46,62	55,79
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	55,26	51,34	46,87	56,04
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	56,57	52,65	48,18	57,35
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	57,27	53,35	48,88	58,05
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	57,13	53,21	48,74	57,91
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	49,00	45,08	40,60	49,78
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	56,30	52,38	47,91	57,08
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	57,26	53,33	48,88	58,04
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	57,25	53,33	48,88	58,04
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	61,10	57,18	52,71	61,88
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	61,66	57,73	53,27	62,44
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	61,41	57,48	53,03	62,19
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	46,14	42,21	37,74	46,91
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	49,90	45,98	41,50	50,68
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	53,15	49,23	44,75	53,93
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	56,22	52,29	47,85	57,01
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	57,44	53,52	49,06	58,22
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	57,91	53,98	49,52	58,69
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	54,68	50,75	46,34	55,48
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	56,30	52,36	47,96	57,10
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	56,27	52,33	47,93	57,07
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	46,29	42,34	38,05	47,13
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	48,28	44,33	40,01	49,10
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	49,42	45,47	41,12	50,23
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	37,78	33,82	29,54	38,61
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	45,58	41,66	37,18	46,36
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	48,21	44,30	39,82	48,99
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	51,33	47,39	42,99	52,13
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	53,19	49,25	44,84	53,98
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	53,49	49,54	45,14	54,28
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	52,04	48,09	43,75	52,85
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	53,53	49,57	45,24	54,34
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	53,64	49,69	45,35	54,45
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	42,11	38,07	34,06	43,01
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	42,79	38,76	34,78	43,71
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	40,54	36,48	32,79	41,57
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	60,11	56,19	51,72	60,89
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	60,11	56,18	51,72	60,89
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	59,82	55,90	51,43	60,60
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	59,15	55,18	50,87	59,97
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	59,58	55,59	51,33	60,40
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	59,42	55,42	51,19	60,25
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	64,79	60,86	56,43	65,58
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	64,84	60,91	56,49	65,63
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	64,39	60,45	56,05	65,19
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	50,77	46,71	42,69	51,65
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	52,59	48,51	44,51	53,47
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	53,04	48,96	44,95	53,92
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	48,38	44,34	40,62	49,41
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	51,78	47,73	44,03	52,81
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	52,59	48,52	44,85	53,62
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	49,70	45,69	41,47	50,53
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	51,04	47,01	42,81	51,87
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	51,51	47,49	43,24	52,32
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	52,05	48,00	43,95	52,93
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	53,55	49,48	45,45	54,42
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	53,87	49,81	45,75	54,74
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	57,30	53,24	49,47	58,29
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	58,74	54,67	50,92	59,73
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	58,98	54,90	51,15	59,97
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	53,67	49,60	45,89	54,68
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	55,89	51,82	48,15	56,92
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	56,55	52,49	48,81	57,58
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	42,42	38,37	34,65	43,44
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	42,55	38,50	34,79	43,57
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	43,18	39,12	35,42	44,20
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	38,48	34,54	30,18	39,29
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	46,05	42,13	37,65	46,83
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	47,97	44,05	39,58	48,75
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	51,58	47,57	43,41	52,43
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	53,46	49,45	45,27	54,31
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	54,29	50,28	46,11	55,14
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	50,34	46,30	42,33	51,26
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	51,87	47,80	43,86	52,78
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	52,63	48,56	44,64	53,55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - N212 - Huidige situatie gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie gemiddelde weekdag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,44	39,42	35,45	44,37
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,92	37,88	34,07	42,91
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,52	38,46	34,70	43,52
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,05	39,02	35,09	43,99
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,55	37,51	33,71	42,54
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,08	38,03	34,28	43,09

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - N212 - Huidige situatie piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie piekdag
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	48,27	44,35	39,87	49,05
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	50,45	46,53	42,05	51,23
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	50,50	46,58	42,10	51,28
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	46,27	42,34	37,92	47,06
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	49,85	45,92	41,48	50,64
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	51,20	47,27	42,82	51,98
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	53,13	49,21	44,73	53,91
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	55,06	51,14	46,67	55,84
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	55,31	51,39	46,92	56,09
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	56,62	52,70	48,23	57,40
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	57,32	53,40	48,93	58,10
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	57,18	53,26	48,79	57,96
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	49,05	45,13	40,65	49,83
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	56,35	52,43	47,96	57,13
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	57,31	53,39	48,93	58,09
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	57,30	53,38	48,93	58,09
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	61,15	57,23	52,76	61,93
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	61,71	57,78	53,32	62,49
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	61,46	57,54	53,08	62,24
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	46,19	42,26	37,79	46,96
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	49,95	46,03	41,55	50,73
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	53,20	49,28	44,80	53,98
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	56,27	52,34	47,90	57,06
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	57,49	53,57	49,11	58,27
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	57,96	54,03	49,57	58,74
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	54,74	50,80	46,40	55,54
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	56,36	52,42	48,01	57,15
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	56,32	52,39	47,98	57,12
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	46,34	42,39	38,11	47,18
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	48,33	44,39	40,06	49,15
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	49,47	45,53	41,17	50,28
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	37,83	33,88	29,59	38,67
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	45,63	41,71	37,23	46,41
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	48,26	44,35	39,87	49,04
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	51,38	47,44	43,04	52,18
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	53,24	49,30	44,89	54,03
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	53,54	49,60	45,19	54,33
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	52,10	48,15	43,80	52,91
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	53,58	49,63	45,29	54,39
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	53,70	49,74	45,41	54,51
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	42,18	38,14	34,13	43,08
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	42,85	38,82	34,84	43,77
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	40,60	36,54	32,85	41,63
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	60,16	56,24	51,77	60,94
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	60,16	56,24	51,77	60,94
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	59,87	55,95	51,48	60,65
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	59,21	55,24	50,93	60,03
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	59,64	55,65	51,38	60,46
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	59,48	55,48	51,25	60,31
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	64,84	60,91	56,48	65,63
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	64,90	60,96	56,54	65,69
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	64,44	60,50	56,10	65,24
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	50,84	46,78	42,76	51,72
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	52,66	48,58	44,59	53,54
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	53,11	49,03	45,02	53,99
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	48,44	44,40	40,68	49,47
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	51,84	47,79	44,09	52,87
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	52,65	48,58	44,91	53,68
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	49,77	45,76	41,54	50,60
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	51,11	47,08	42,88	51,94
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	51,57	47,55	43,31	52,39
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	52,12	48,07	44,02	53,00
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	53,62	49,55	45,52	54,49
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	53,95	49,88	45,82	54,81
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	57,36	53,30	49,53	58,35
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	58,81	54,73	50,99	59,80
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	59,04	54,97	51,21	60,03
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	53,72	49,67	45,95	54,74
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	55,95	51,88	48,21	56,98
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	56,61	52,55	48,87	57,64
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	42,47	38,43	34,71	43,50
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	42,61	38,56	34,85	43,63
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	43,24	39,18	35,48	44,26
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	38,54	34,59	30,24	39,35
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	46,10	42,18	37,70	46,88
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	48,02	44,10	39,63	48,80
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	51,65	47,64	43,48	52,50
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	53,52	49,51	45,33	54,37
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	54,35	50,34	46,17	55,20
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	50,41	46,36	42,40	51,32
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	51,94	47,87	43,93	52,85
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	52,70	48,63	44,71	53,62
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,50	39,48	35,51	44,43
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,99	37,94	34,13	42,97
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,58	38,53	34,76	43,58
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,12	39,08	35,15	44,05
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,61	37,57	33,77	42,60
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,14	38,10	34,34	43,15

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	48,29	44,37	39,89	49,07
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	50,47	46,55	42,07	51,25
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	50,52	46,60	42,12	51,30
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	46,29	42,36	37,94	47,08
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	49,87	45,94	41,50	50,66
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	51,22	47,29	42,84	52,00
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	53,15	49,23	44,75	53,93
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	55,08	51,16	46,69	55,86
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	55,33	51,41	46,94	56,11
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	56,64	52,72	48,25	57,42
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	57,34	53,42	48,95	58,12
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	57,20	53,28	48,81	57,98
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	49,07	45,15	40,67	49,85
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	56,37	52,45	47,98	57,15
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	57,33	53,41	48,95	58,11
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	57,32	53,40	48,95	58,11
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	61,17	57,25	52,78	61,95
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	61,73	57,80	53,34	62,51
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	61,48	57,56	53,10	62,26
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	46,21	42,28	37,81	46,98
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	49,97	46,05	41,57	50,75
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	53,22	49,30	44,82	54,00
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	56,29	52,36	47,92	57,08
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	57,51	53,59	49,13	58,29
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	57,98	54,05	49,59	58,76
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	54,76	50,82	46,41	55,55
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	56,38	52,44	48,03	57,17
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	56,34	52,41	48,00	57,14
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	46,36	42,41	38,13	47,20
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	48,35	44,41	40,08	49,17
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	49,49	45,54	41,19	50,30
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	37,85	33,90	29,61	38,69
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	45,65	41,73	37,25	46,43
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	48,28	44,37	39,89	49,06
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	51,40	47,46	43,06	52,20
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	53,26	49,32	44,91	54,05
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	53,56	49,62	45,21	54,35
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	52,12	48,17	43,82	52,93
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	53,61	49,65	45,31	54,42
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	53,72	49,76	45,43	54,53
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	42,20	38,16	34,14	43,10
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	42,87	38,85	34,86	43,79
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	40,62	36,56	32,57	41,65
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	60,18	56,26	51,79	60,96
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	60,18	56,26	51,79	60,96
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	59,89	55,97	51,50	60,67
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	59,23	55,26	50,95	60,05
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	59,66	55,67	51,40	60,48
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	59,50	55,51	51,27	60,33
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	64,87	60,93	56,50	65,65
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	64,92	60,98	56,56	65,71
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	64,46	60,52	56,12	65,26
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	50,87	46,81	42,77	51,75
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	52,68	48,61	44,59	53,56
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	53,13	49,06	45,03	54,00
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	48,46	44,42	40,70	49,49
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	51,86	47,81	44,11	52,89
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	52,67	48,60	44,93	53,70
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	49,79	45,78	41,55	50,62
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	51,13	47,10	42,89	51,95
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	51,60	47,58	43,32	52,41
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	52,14	48,09	44,03	53,01
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	53,64	49,58	45,53	54,51
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	53,97	49,91	45,83	54,83
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	57,38	53,32	49,55	58,37
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	58,83	54,75	51,00	59,82
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	59,06	54,99	51,23	60,05
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	53,75	49,69	45,97	54,76
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	55,97	51,90	48,23	57,00
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	56,63	52,57	48,89	57,66
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	42,49	38,45	34,73	43,52
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	42,63	38,58	34,87	43,65
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	43,26	39,20	35,50	44,28
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	38,56	34,61	30,26	39,37
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	46,12	42,20	37,72	46,90
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	48,04	44,12	39,65	48,82
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	51,67	47,66	43,49	52,52
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	53,54	49,53	45,35	54,39
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	54,37	50,36	46,19	55,22
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	50,44	46,39	42,41	51,35
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	51,96	47,90	43,94	52,87
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	52,72	48,65	44,72	53,64

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,52	39,51	35,53	44,45
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	42,01	37,97	34,15	42,99
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,60	38,55	34,78	43,60
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,14	39,11	35,16	44,07
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,63	37,59	33,79	42,62
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,16	38,12	34,36	43,17

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding piekdag
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	48,31	44,38	39,91	49,08
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	50,49	46,56	42,09	51,26
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	50,54	46,61	42,14	51,31
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	46,31	42,37	37,96	47,10
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	49,89	45,95	41,52	50,67
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	51,24	47,30	42,86	52,02
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	53,17	49,24	44,77	53,94
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	55,10	51,17	46,71	55,88
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	55,35	51,42	46,96	56,13
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	56,66	52,73	48,27	57,44
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	57,36	53,43	48,96	58,13
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	57,22	53,29	48,83	58,00
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	49,09	45,16	40,69	49,86
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	56,39	52,46	48,00	57,17
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	57,35	53,42	48,97	58,13
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	57,34	53,41	48,97	58,13
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	61,19	57,26	52,80	61,97
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	61,74	57,81	53,36	62,52
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	61,50	57,57	53,12	62,28
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	46,22	42,29	37,83	47,00
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	49,99	46,06	41,59	50,76
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	53,24	49,32	44,84	54,02
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	56,31	52,38	47,94	57,10
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	57,53	53,60	49,15	58,31
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	58,00	54,07	49,61	58,78
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	54,78	50,83	46,43	55,57
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	56,40	52,45	48,05	57,19
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	56,36	52,42	48,02	57,16
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	46,38	42,43	38,14	47,22
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	48,37	44,42	40,10	49,19
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	49,51	45,56	41,21	50,32
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	37,87	33,91	29,63	38,70
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	45,67	41,74	37,27	46,44
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	48,30	44,38	39,50	49,08
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	51,42	47,48	43,08	52,22
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	53,28	49,34	44,93	54,07
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	53,58	49,63	45,23	54,37
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	52,14	48,18	43,84	52,95
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	53,62	49,66	45,33	54,43
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	53,74	49,77	45,45	54,55
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	42,23	38,18	34,16	43,12
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	42,89	38,86	34,88	43,81
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	40,64	36,58	32,89	41,67
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	60,20	56,27	51,81	60,98
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	60,20	56,27	51,81	60,98
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	59,91	55,98	51,52	60,69
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	59,25	55,28	50,97	60,07
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	59,68	55,69	51,42	60,50
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	59,52	55,52	51,28	60,35
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	64,88	60,94	56,52	65,67
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	64,94	60,99	56,58	65,73
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	64,48	60,53	56,13	65,27
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	50,89	46,82	42,79	51,76
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	52,71	48,63	44,62	53,59
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	53,16	49,08	45,05	54,03
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	48,48	44,44	40,71	49,50
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	51,88	47,83	44,13	52,91
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	52,68	48,62	44,94	53,71
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	49,82	45,80	41,57	50,64
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	51,16	47,12	42,91	51,98
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	51,62	47,60	43,34	52,43
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	52,17	48,11	44,05	53,04
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	53,67	49,59	45,55	54,53
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	53,99	49,93	45,85	54,85
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	57,40	53,34	49,56	58,39
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	58,85	54,77	51,02	59,84
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	59,08	55,01	51,24	60,07
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	53,77	49,71	45,98	54,78
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	55,99	51,92	48,25	57,02
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	56,65	52,59	48,91	57,68
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	42,51	38,47	34,75	43,54
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	42,65	38,60	34,88	43,67
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	43,28	39,22	35,51	44,30
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	38,58	34,62	30,28	39,39
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	46,14	42,21	37,74	46,91
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	48,06	44,13	39,67	48,84
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	51,69	47,68	43,51	52,54
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	53,56	49,55	45,37	54,41
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	54,39	50,38	46,21	55,24
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	50,46	46,41	42,43	51,37
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	51,98	47,92	43,96	52,89
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	52,74	48,67	44,74	53,66

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding piekdag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,54	39,52	35,54	44,46
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	42,03	37,99	34,17	43,01
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,62	38,57	34,79	43,61
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,16	39,13	35,18	44,09
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,65	37,61	33,80	42,64
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,18	38,14	34,37	43,18

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding evenementendag

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	48,50	44,57	40,10	49,27
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	50,68	46,75	42,28	51,45
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	50,73	46,80	42,33	51,50
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	46,51	42,57	38,15	47,30
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	50,08	46,15	41,71	50,87
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	51,43	47,49	43,05	52,21
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	53,36	49,43	44,96	54,13
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	55,29	51,36	46,90	56,07
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	55,54	51,61	47,15	56,32
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	56,85	52,92	48,46	57,63
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	57,55	53,62	49,15	58,32
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	57,41	53,48	49,02	58,19
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	49,28	45,35	40,88	50,05
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	56,58	52,65	48,19	57,36
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	57,54	53,61	49,16	58,32
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	57,54	53,60	49,16	58,32
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	61,38	57,45	52,99	62,16
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	61,93	58,00	53,55	62,71
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	61,69	57,76	53,31	62,47
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	46,41	42,48	38,02	47,19
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	50,18	46,25	41,78	50,95
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	53,43	49,50	45,03	54,20
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	56,50	52,57	48,13	57,29
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	57,72	53,79	49,34	58,50
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	58,19	54,26	49,80	58,97
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	54,97	51,03	46,63	55,77
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	56,59	52,65	48,25	57,39
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	56,56	52,61	48,22	57,35
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	46,57	42,62	38,34	47,41
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	48,57	44,61	40,30	49,39
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	49,70	45,75	41,41	50,51
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	38,07	34,11	29,82	38,90
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	45,86	41,93	37,46	46,63
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	48,49	44,57	40,09	49,27
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	51,62	47,67	43,27	52,41
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	53,48	49,53	45,12	54,27
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	53,77	49,83	45,42	54,56
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	52,34	48,38	44,04	53,15
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	53,83	49,86	45,53	54,64
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	53,94	49,97	45,64	54,75
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	42,46	38,42	34,38	43,35
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	43,10	39,08	35,08	44,02
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	40,85	36,79	33,10	41,88
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	60,39	56,46	52,00	61,17
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	60,39	56,46	52,00	61,17
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	60,10	56,17	51,71	60,88
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	59,46	55,49	51,17	60,27
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	59,90	55,90	51,62	60,71
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	59,74	55,74	51,49	60,56
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	65,08	61,14	56,71	65,86
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	65,13	61,18	56,78	65,92
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	64,68	60,73	56,33	65,47
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	51,14	47,08	43,01	52,00
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	52,96	48,89	44,84	53,82
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	53,41	49,34	45,27	54,27
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	--	--	--	--
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	--	--	--	--
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	--	--	--	--
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	48,68	44,64	40,92	49,71
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	52,08	48,04	44,34	53,11
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	52,89	48,83	45,15	53,92
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	50,05	46,04	41,78	50,86
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	51,40	47,37	43,13	52,21
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	51,86	47,84	43,55	52,65
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	52,41	48,37	44,26	53,27
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	53,92	49,85	45,77	54,77
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	54,24	50,18	46,07	55,09
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	57,62	53,56	49,77	58,60
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	59,06	55,00	51,23	60,05
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	59,29	55,23	51,45	60,28
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	53,97	49,92	46,19	54,98
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	56,19	52,13	48,46	57,23
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	56,85	52,80	49,12	57,89
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	42,72	38,68	34,96	43,75
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	42,85	38,81	35,09	43,88
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	43,48	39,43	35,72	44,50
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	38,77	34,82	30,47	39,58
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	46,33	42,40	37,93	47,10
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	48,25	44,32	39,86	49,03
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	51,92	47,91	43,72	52,76
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	53,78	49,77	45,58	54,62
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	54,61	50,60	46,42	55,46
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	50,70	46,65	42,64	51,59
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	52,22	48,17	44,18	53,12
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	52,98	48,92	44,96	53,89

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - N212 - Situatie na uitbreiding evenementendag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding evenementendag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N212
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,76	39,74	35,75	44,68
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	42,25	38,21	34,38	43,23
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,84	38,80	35,01	43,83
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	43,38	39,36	35,39	44,31
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	41,86	37,83	34,01	42,85
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	42,39	38,36	34,58	43,39

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Huidige situatie gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie gemiddelde weekdag
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	--	--	--	--
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	--	--	--	--
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	--	--	--	--
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	25,11	21,91	10,25	24,46
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	25,91	22,71	11,04	25,26
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	26,27	23,06	11,39	25,62
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	27,02	23,81	12,15	26,37
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	27,42	24,21	12,54	26,77
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	27,97	24,76	13,09	27,32
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	21,03	17,81	6,14	20,37
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	20,68	17,46	5,79	20,02
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	21,51	18,31	6,64	20,86
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	17,99	14,79	3,13	17,34
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	16,38	13,17	1,51	15,73
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	16,78	13,57	1,90	16,13
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	23,14	19,94	8,27	22,49
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	28,11	24,91	13,25	27,46
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	28,69	25,49	13,82	28,04
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	28,66	25,46	13,80	28,01
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	29,14	25,93	14,26	28,49
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	29,60	26,39	14,72	28,95
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	23,87	20,67	9,00	23,22
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	22,52	19,30	7,63	21,86
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	20,95	17,74	6,07	20,30
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	20,32	17,12	5,45	19,67
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	14,09	10,90	-0,75	13,45
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	14,45	11,24	-0,43	13,80
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	27,17	23,96	12,30	26,52
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	28,43	25,22	13,55	27,78
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	29,07	25,85	14,19	28,41
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	30,33	27,12	15,46	29,68
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	30,62	27,40	15,73	29,96
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	30,76	27,54	15,88	30,10
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	22,99	19,79	8,12	22,34
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	24,65	21,44	9,77	24,00
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	25,43	22,21	10,54	24,77
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	2,19	-1,18	-13,04	1,45
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	-5,30	-8,68	-20,53	-6,05
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	2,17	-1,09	-12,82	1,49
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	26,94	23,74	12,08	26,29
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	28,44	25,23	13,56	27,79
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	29,10	25,89	14,22	28,45
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	30,68	27,47	15,80	30,03
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	30,24	27,03	15,36	29,59
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	30,35	27,13	15,45	29,69
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	24,59	21,39	9,73	23,94
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	17,22	14,00	2,32	16,56
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	2,39	-0,90	-12,66	1,69
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	20,28	17,07	5,41	19,63
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	19,31	16,10	4,42	18,65
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	19,61	16,39	4,72	18,95
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	37,57	34,36	22,69	36,92
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	39,38	36,16	24,49	38,72
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	39,77	36,55	24,87	39,11
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	--	--	--	--
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	--	--	--	--
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	--	--	--	--
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	47,35	44,13	32,46	46,69
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	47,82	44,59	32,90	47,15
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	47,56	44,33	32,64	46,89
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	44,58	41,37	29,70	43,93
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	45,11	41,88	30,20	44,45
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	44,96	41,73	30,04	44,29
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	13,55	10,21	-1,59	12,83
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	22,95	19,73	8,06	22,29
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	23,16	19,93	8,24	22,49
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	26,18	22,97	11,30	25,53
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	26,96	23,74	12,07	26,30
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	26,87	23,64	11,94	26,20
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	32,73	29,52	17,85	32,08
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	34,23	31,01	19,32	33,57
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	35,02	31,79	20,10	34,35
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	34,21	31,00	19,33	33,56
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	35,56	32,33	20,65	34,90
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	36,46	33,23	21,54	35,79
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	23,18	19,94	8,24	22,51
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	24,75	21,51	9,81	24,08
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	25,28	22,03	10,33	24,60
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	10,59	7,26	-4,54	9,87
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	22,12	18,90	7,23	21,46
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	22,70	19,48	7,79	22,04
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	13,32	10,05	-1,68	12,63
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	19,03	15,82	4,15	18,38
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	20,35	17,13	5,45	19,69
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	35,09	31,87	20,19	34,43
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	34,06	30,83	19,13	33,39
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	34,92	31,68	19,97	34,25
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	34,40	31,18	19,51	33,74
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	34,51	31,28	19,59	33,84
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	35,29	32,06	20,36	34,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.62

11-2-2015 09:24:24

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Huidige situatie gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie gemiddelde weekdag
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	24,98	21,76	10,09	24,32
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	26,52	23,30	11,62	25,86
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	27,41	24,18	12,49	26,74
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	28,40	25,19	13,52	27,75
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	23,47	20,25	8,58	22,81
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	24,76	21,52	9,83	24,09

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Huidige situatie piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Huidige situatie piekdag
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	--	--	--	--
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	--	--	--	--
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	--	--	--	--
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	26,19	22,99	11,32	25,54
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	26,99	23,79	12,11	26,34
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	27,34	24,13	12,46	26,69
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	28,10	24,89	13,22	27,45
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	28,50	25,29	13,61	27,84
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	29,05	25,84	14,16	28,39
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	22,11	18,89	7,21	21,45
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	21,76	18,54	6,86	21,10
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	22,59	19,39	7,71	21,94
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	19,07	15,87	4,20	18,42
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	17,46	14,25	2,58	16,81
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	17,86	14,65	2,97	17,20
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	24,22	21,02	9,34	23,57
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	29,19	25,99	14,32	28,54
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	29,77	26,57	14,89	29,12
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	29,74	26,54	14,87	29,09
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	30,22	27,01	15,33	29,56
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	30,68	27,47	15,79	30,02
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	24,95	21,75	10,07	24,30
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	23,60	20,38	8,70	22,94
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	22,03	18,82	7,14	21,37
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	21,40	18,20	6,52	20,75
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	15,17	11,98	0,32	14,52
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	15,53	12,32	0,64	14,87
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	28,25	25,04	13,37	27,60
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	29,51	26,30	14,62	28,85
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	30,15	26,93	15,26	29,49
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	31,41	28,20	16,53	30,76
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	31,70	28,48	16,80	31,04
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	31,83	28,61	16,95	31,17
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	24,07	20,87	9,19	23,42
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	25,73	22,52	10,84	25,07
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	26,51	23,29	11,61	25,85
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	3,27	-0,10	-11,97	2,52
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	-4,22	-7,60	-19,46	-4,97
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	3,25	-0,01	-11,75	2,57
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	28,02	24,82	13,15	27,37
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	29,52	26,31	14,63	28,86
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	30,17	26,96	15,29	29,52
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	31,76	28,55	16,87	31,10
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	31,32	28,11	16,43	30,66
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	31,43	28,21	16,52	30,77
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	25,67	22,47	10,80	25,02
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	18,30	15,08	3,39	17,64
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	3,47	0,18	-11,59	2,77
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	21,35	18,15	6,48	20,70
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	20,39	17,18	5,49	19,73
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	20,69	17,47	5,79	20,03
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	38,64	35,44	23,76	37,99
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	40,46	37,24	25,56	39,80
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	40,85	37,63	25,94	40,19
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	--	--	--	--
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	--	--	--	--
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	--	--	--	--
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	48,43	45,21	33,53	47,77
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	48,90	45,67	33,97	48,23
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	48,64	45,41	33,71	47,97
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	45,66	42,45	30,77	45,00
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	46,19	42,96	31,27	45,52
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	46,03	42,81	31,11	45,37
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	14,63	11,29	-0,52	13,90
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	24,02	20,81	9,13	23,36
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	24,24	21,01	9,31	23,57
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	27,26	24,05	12,37	26,60
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	28,04	24,82	13,14	27,38
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	27,94	24,71	13,01	27,27
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	33,81	30,60	18,92	33,15
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	35,31	32,09	20,39	34,65
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	36,10	32,87	21,17	35,43
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	35,29	32,08	20,40	34,63
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	36,64	33,41	21,72	35,97
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	37,54	34,31	22,61	36,87
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	24,26	21,02	9,31	23,59
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	25,83	22,59	10,88	25,16
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	26,35	23,10	11,40	25,67
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	11,66	8,33	-3,47	10,94
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	23,20	19,98	8,30	22,54
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	23,78	20,56	8,86	23,12
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	14,40	11,13	-0,60	13,71
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	20,11	16,90	5,22	19,45
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	21,43	18,21	6,52	20,77
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	36,17	32,95	21,26	35,51
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	35,14	31,91	20,20	34,47
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	36,00	32,75	21,04	35,32
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	35,48	32,26	20,58	34,82
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	35,59	32,36	20,66	34,92
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	36,37	33,14	21,43	35,70
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	26,06	22,84	11,16	25,40
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	27,60	24,38	12,69	26,94
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	28,49	25,26	13,56	27,82
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	29,48	26,27	14,59	28,82
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	24,55	21,33	9,65	23,89
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	25,84	22,60	10,90	25,17

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
 Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
 Model: Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oortjespad
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	--	--	--	--
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	--	--	--	--
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	--	--	--	--
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	26,51	23,31	11,64	25,86
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	27,31	24,11	12,43	26,66
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	27,66	24,45	12,78	27,01
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	28,42	25,21	13,54	27,77
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	28,82	25,61	13,93	28,16
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	29,37	26,16	14,48	28,71
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	22,43	19,21	7,53	21,77
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	22,08	18,86	7,18	21,42
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	22,91	19,71	8,03	22,26
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	19,39	16,19	4,52	18,74
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	17,78	14,57	2,90	17,13
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	18,18	14,97	3,29	17,52
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	24,54	21,34	9,66	23,89
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	29,51	26,31	14,64	28,86
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	30,09	26,89	15,21	29,44
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	30,06	26,86	15,19	29,41
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	30,54	27,33	15,65	29,88
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	31,00	27,79	16,11	30,34
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	25,27	22,07	10,39	24,62
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	23,92	20,70	9,02	23,26
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	22,35	19,14	7,46	21,69
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	21,72	18,52	6,84	21,07
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	15,49	12,30	0,64	14,84
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	15,85	12,64	0,96	15,19
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	28,57	25,36	13,69	27,92
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	29,83	26,62	14,94	29,17
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	30,47	27,25	15,58	29,81
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	31,73	28,52	16,85	31,08
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	32,02	28,80	17,12	31,36
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	32,15	28,93	17,27	31,49
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	24,39	21,19	9,51	23,74
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	26,05	22,84	11,16	25,39
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	26,83	23,61	11,93	26,17
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	3,59	0,22	-11,65	2,84
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	-3,90	-7,28	-19,14	-4,65
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	3,57	0,31	-11,43	2,89
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	28,34	25,14	13,47	27,69
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	29,84	26,63	14,95	29,18
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	30,49	27,28	15,61	29,84
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	32,08	28,87	17,19	31,42
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	31,64	28,43	16,75	30,98
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	31,75	28,53	16,84	31,09
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	25,99	22,79	11,12	25,34
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	18,62	15,40	3,71	17,96
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	3,79	0,50	-11,27	3,09
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	21,67	18,47	6,80	21,02
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	20,71	17,50	5,81	20,05
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	21,01	17,79	6,11	20,35
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	38,96	35,76	24,08	38,31
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	40,78	37,56	25,88	40,12
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	41,17	37,95	26,26	40,51
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	--	--	--	--
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	--	--	--	--
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	--	--	--	--
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	48,75	45,53	33,85	48,09
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	49,22	45,99	34,28	48,55
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	48,96	45,73	34,03	48,29
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	45,98	42,77	31,09	45,32
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	46,51	43,28	31,59	45,84
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	46,35	43,13	31,43	45,69
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	14,95	11,61	-0,20	14,22
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	24,34	21,13	9,45	23,68
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	24,56	21,33	9,63	23,89
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	27,58	24,37	12,69	26,92
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	28,36	25,14	13,46	27,70
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	28,26	25,03	13,33	27,59
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	34,13	30,92	19,24	33,47
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	35,63	32,41	20,71	34,97
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	36,42	33,19	21,49	35,75
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	35,61	32,40	20,72	34,95
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	36,96	33,73	22,04	36,29
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	37,86	34,63	22,93	37,19
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	24,58	21,34	9,63	23,91
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	26,15	22,91	11,20	25,48
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	26,67	23,42	11,72	25,99
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	11,98	8,65	-3,15	11,26
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	23,52	20,30	8,62	22,86
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	24,10	20,88	9,18	23,44
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	14,72	11,45	-0,28	14,03
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	20,43	17,22	5,54	19,77
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	21,75	18,53	6,84	21,09
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	36,49	33,27	21,58	35,83
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	35,46	32,23	20,52	34,79
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	36,32	33,07	21,36	35,64
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	35,80	32,58	20,90	35,14
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	35,91	32,68	20,98	35,24
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	36,69	33,46	21,75	36,02

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding gemiddelde weekdag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	26,38	23,16	11,48	25,72
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	27,92	24,70	13,01	27,26
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	28,81	25,58	13,88	28,14
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	29,80	26,59	14,91	29,14
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	24,87	21,65	9,97	24,21
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	26,16	22,92	11,22	25,49

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding piekdag
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	--	--	--	--
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	--	--	--	--
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	--	--	--	--
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	26,77	23,57	11,91	26,12
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	27,57	24,37	12,70	26,92
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	27,92	24,71	13,04	27,27
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	28,68	25,47	13,81	28,03
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	29,08	25,87	14,20	28,43
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	29,63	26,42	14,75	28,98
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	22,69	19,47	7,80	22,03
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	22,34	19,12	7,45	21,68
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	23,17	19,97	8,30	22,52
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	19,65	16,45	4,79	19,00
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	18,04	14,83	3,17	17,39
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	18,44	15,23	3,56	17,79
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	24,80	21,60	9,93	24,15
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	29,77	26,57	14,91	29,12
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	30,35	27,15	15,48	29,70
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	30,32	27,12	15,46	29,67
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	30,80	27,59	15,92	30,15
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	31,26	28,05	16,38	30,61
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	25,53	22,33	10,66	24,88
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	24,18	20,96	9,29	23,52
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	22,61	19,40	7,73	21,96
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	21,98	18,78	7,11	21,33
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	15,75	12,56	0,91	15,11
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	16,11	12,90	1,23	15,46
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	28,83	25,62	13,96	28,18
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	30,09	26,88	15,21	29,44
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	30,73	27,51	15,85	30,07
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	31,99	28,78	17,12	31,34
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	32,28	29,06	17,39	31,62
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	32,41	29,20	17,53	31,76
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	24,65	21,45	9,78	24,00
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	26,31	23,10	11,43	25,66
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	27,09	23,87	12,20	26,43
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	3,85	0,48	-11,38	3,11
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	-3,64	-7,02	-18,87	-4,39
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	3,83	0,57	-11,16	3,15
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	28,60	25,40	13,74	27,95
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	30,10	26,89	15,22	29,45
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	30,75	27,54	15,87	30,10
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	32,34	29,13	17,46	31,69
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	31,90	28,69	17,02	31,25
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	32,01	28,79	17,11	31,35
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	26,25	23,05	11,39	25,60
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	18,88	15,66	3,98	18,22
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	4,05	0,76	-11,00	3,35
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	21,93	18,73	7,07	21,28
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	20,97	17,76	6,08	20,31
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	21,27	18,05	6,38	20,61
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	39,23	36,02	24,35	38,58
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	41,04	37,82	26,15	40,38
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	41,43	38,21	26,53	40,77
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	--	--	--	--
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	--	--	--	--
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	--	--	--	--
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	49,01	45,79	34,12	48,35
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	49,48	46,25	34,56	48,81
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	49,22	45,99	34,30	48,55
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	46,24	43,03	31,36	45,59
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	46,77	43,54	31,86	46,11
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	46,61	43,39	31,70	45,95
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	15,21	11,87	0,07	14,49
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	24,60	21,39	9,72	23,95
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	24,82	21,59	9,90	24,15
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	27,84	24,63	12,96	27,19
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	28,62	25,40	13,73	27,96
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	28,52	25,29	13,59	27,85
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	34,39	31,18	19,51	33,74
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	35,89	32,67	20,98	35,23
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	36,68	33,45	21,76	36,01
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	35,87	32,66	20,99	35,22
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	37,22	33,99	22,31	36,56
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	38,12	34,89	23,20	37,45
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	24,84	21,60	9,90	24,17
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	26,41	23,17	11,47	25,74
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	26,93	23,68	11,98	26,25
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	12,24	8,91	-2,89	11,52
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	23,78	20,56	8,89	23,12
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	24,36	21,14	9,45	23,70
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	14,98	11,71	-0,02	14,29
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	20,69	17,48	5,81	20,04
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	22,01	18,79	7,11	21,35
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	36,75	33,53	21,85	36,09
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	35,72	32,49	20,79	35,05
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	36,58	33,33	21,63	35,90
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	36,06	32,84	21,17	35,40
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	36,17	32,94	21,25	35,50
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	36,95	33,72	22,02	36,28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding piekdag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding piekdag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	26,64	23,42	11,75	25,98
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	28,18	24,96	13,28	27,52
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	29,07	25,84	14,15	28,40
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	30,06	26,85	15,18	29,41
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	25,13	21,91	10,24	24,47
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	26,42	23,18	11,49	25,75

Akoestisch onderzoek. Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding evenementendag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding evenementendag
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001a_A	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	1,50	--	--	--	--
001a_B	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	4,50	--	--	--	--
001a_C	Ir. Enschedeweg 1 - Zuidgevel	7,50	--	--	--	--
001b_A	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	1,50	29,11	25,91	14,24	28,46
001b_B	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	4,50	29,91	26,71	15,03	29,26
001b_C	Ir. Enschedeweg 1 - Westgevel	7,50	30,26	27,05	15,38	29,61
001c_A	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	1,50	31,02	27,81	16,14	30,37
001c_B	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	4,50	31,42	28,21	16,53	30,76
001c_C	Ir. Enschedeweg 1 - Noordgevel	7,50	31,97	28,76	17,08	31,31
001d_A	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	1,50	25,03	21,81	10,13	24,37
001d_B	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	4,50	24,68	21,46	9,78	24,02
001d_C	Ir. Enschedeweg 1 - Oostgevel	7,50	25,51	22,31	10,63	24,86
002a_A	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	1,50	21,99	18,79	7,12	21,34
002a_B	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	4,50	20,38	17,17	5,50	19,73
002a_C	Ir. Enschedeweg 3 - Zuidgevel	7,50	20,78	17,57	5,89	20,12
002b_A	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	1,50	27,14	23,94	12,26	26,49
002b_B	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	4,50	32,11	28,91	17,24	31,46
002b_C	Ir. Enschedeweg 3 - Westgevel	7,50	32,69	29,49	17,81	32,04
002c_A	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	1,50	32,66	29,46	17,79	32,01
002c_B	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	4,50	33,14	29,93	18,25	32,48
002c_C	Ir. Enschedeweg 3 - Noordgevel	7,50	33,60	30,39	18,71	32,94
002d_A	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	1,50	27,87	24,67	12,99	27,22
002d_B	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	4,50	26,52	23,30	11,62	25,86
002d_C	Ir. Enschedeweg 3 - Oostgevel	7,50	24,95	21,74	10,06	24,29
003a_A	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	1,50	24,32	21,12	9,44	23,67
003a_B	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	4,50	18,09	14,90	3,24	17,44
003a_C	Ir. Enschedeweg 2 - Zuidgevel	7,50	18,45	15,24	3,56	17,79
003b_A	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	1,50	31,17	27,96	16,29	30,52
003b_B	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	4,50	32,43	29,22	17,54	31,77
003b_C	Ir. Enschedeweg 2 - Westgevel	7,50	33,07	29,85	18,18	32,41
003c_A	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	1,50	34,33	31,12	19,45	33,68
003c_B	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	4,50	34,62	31,40	19,72	33,96
003c_C	Ir. Enschedeweg 2 - Noordgevel	7,50	34,75	31,53	19,87	34,09
003d_A	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	1,50	26,99	23,79	12,11	26,34
003d_B	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	4,50	28,65	25,44	13,76	27,99
003d_C	Ir. Enschedeweg 2 - Oostgevel	7,50	29,43	26,21	14,53	28,77
004a_A	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	1,50	6,19	2,82	-9,05	5,44
004a_B	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	4,50	-1,30	-4,68	-16,54	-2,05
004a_C	Ir. Enschedeweg 4 - Zuidgevel	7,50	6,17	2,91	-8,83	5,49
004b_A	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	1,50	30,94	27,74	16,07	30,29
004b_B	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	4,50	32,44	29,23	17,55	31,78
004b_C	Ir. Enschedeweg 4 - Westgevel	7,50	33,09	29,88	18,21	32,44
004c_A	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	1,50	34,68	31,47	19,79	34,02
004c_B	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	4,50	34,24	31,03	19,35	33,58
004c_C	Ir. Enschedeweg 4 - Noordgevel	7,50	34,35	31,13	19,44	33,69
004d_A	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	1,50	28,59	25,39	13,72	27,94
004d_B	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	4,50	21,22	18,00	6,31	20,56
004d_C	Ir. Enschedeweg 4 - Oostgevel	7,50	6,39	3,10	-8,67	5,69
005a_A	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	1,50	24,27	21,07	9,40	23,62
005a_B	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	4,50	23,31	20,10	8,41	22,65
005a_C	Ir. Enschedeweg 5 - Zuidgevel	7,50	23,61	20,39	8,71	22,95
005b_A	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	1,50	41,56	38,36	26,68	40,91
005b_B	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	4,50	43,38	40,16	28,48	42,72
005b_C	Ir. Enschedeweg 5 - Noordgevel	7,50	43,77	40,55	28,86	43,11
005c_A	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	1,50	--	--	--	--
005c_B	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	4,50	--	--	--	--
005c_C	Ir. Enschedeweg 5 - Oostgevel	7,50	--	--	--	--
006a_A	Oortjespad 5 - Zuidgevel	1,50	51,35	48,13	36,45	50,69
006a_B	Oortjespad 5 - Zuidgevel	4,50	51,82	48,59	36,89	51,15
006a_C	Oortjespad 5 - Zuidgevel	7,50	51,56	48,33	36,63	50,89
006b_A	Oortjespad 5 - Westgevel	1,50	48,58	45,37	33,69	47,92
006b_B	Oortjespad 5 - Westgevel	4,50	49,11	45,88	34,19	48,44
006b_C	Oortjespad 5 - Westgevel	7,50	48,95	45,73	34,03	48,29
006c_A	Oortjespad 5 - Noordgevel	1,50	17,55	14,21	2,40	16,82
006c_B	Oortjespad 5 - Noordgevel	4,50	26,94	23,73	12,05	26,28
006c_C	Oortjespad 5 - Noordgevel	7,50	27,16	23,93	12,23	26,49
007a_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	30,18	26,97	15,29	29,52
007a_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	30,96	27,74	16,06	30,30
007a_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	30,86	27,63	15,93	30,19
007b_A	Teckop 1 - Zuidgevel	1,50	36,73	33,52	21,84	36,07
007b_B	Teckop 1 - Zuidgevel	4,50	38,23	35,01	23,31	37,57
007b_C	Teckop 1 - Zuidgevel	7,50	39,02	35,79	24,09	38,35
007c_A	Teckop 1 - Westgevel	1,50	38,21	35,00	23,32	37,55
007c_B	Teckop 1 - Westgevel	4,50	39,56	36,33	24,64	38,89
007c_C	Teckop 1 - Westgevel	7,50	40,46	37,23	25,53	39,79
007d_A	Teckop 1 - Noordgevel	1,50	27,18	23,94	12,23	26,51
007d_B	Teckop 1 - Noordgevel	4,50	28,75	25,51	13,80	28,08
007d_C	Teckop 1 - Noordgevel	7,50	29,27	26,02	14,32	28,59
007e_A	Teckop 1 - Oostgevel	1,50	14,58	11,25	-0,55	13,86
007e_B	Teckop 1 - Oostgevel	4,50	26,12	22,90	11,22	25,46
007e_C	Teckop 1 - Oostgevel	7,50	26,70	23,48	11,78	26,04
008a_A	Teckop 8 - Zuidgevel	1,50	17,32	14,05	2,32	16,63
008a_B	Teckop 8 - Zuidgevel	4,50	23,03	19,82	8,14	22,37
008a_C	Teckop 8 - Zuidgevel	7,50	24,35	21,13	9,44	23,69
008b_A	Teckop 8 - Westgevel	1,50	39,09	35,87	24,18	38,43
008b_B	Teckop 8 - Westgevel	4,50	38,06	34,83	23,12	37,39
008b_C	Teckop 8 - Westgevel	7,50	38,92	35,67	23,96	38,24
008c_A	Teckop 8 - Noordgevel	1,50	38,40	35,18	23,50	37,74
008c_B	Teckop 8 - Noordgevel	4,50	38,51	35,28	23,58	37,84
008c_C	Teckop 8 - Noordgevel	7,50	39,29	36,06	24,35	38,62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek, Oortjespad
Resultaten - Oortjespad - Situatie na uitbreiding evenementendag

Rapport: Resultatentabel
Model: Situatie na uitbreiding evenementendag
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oortjespad
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
008d_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	28,98	25,76	14,08	28,32
008d_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	30,52	27,30	15,61	29,86
008d_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	31,41	28,18	16,48	30,74
008e_A	Teckop 8 - Oostgevel	1,50	32,40	29,19	17,51	31,74
008e_B	Teckop 8 - Oostgevel	4,50	27,47	24,25	12,57	26,81
008e_C	Teckop 8 - Oostgevel	7,50	28,76	25,52	13,82	28,09