

Krimpen aan den IJssel

De Wilgen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:

054200.201610.67

projectleider:

mr. S. Lamkadmi

auteur(s):

ing. R.F. Smit

planstatus

datum:

26-09-2016

opdrachtgever:

Gemeente Krimpen aan den IJssel

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	6
2.3. 30 km/u wegen	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
3.4. Waarneempunten	9
3.5. Sectorhoek en reflecties	9
4. Akoestisch onderzoek	11
4.1. Resultaten IJsseldijk (gezoneerd)	11
4.2. Resultaten Boveneindselaan (niet gezoneerd)	11
4.3. Resultaten Breekade (niet gezoneerd)	12
5. Conclusie	13

Bijlagen:

- 1 Invoergegevens
- 2 Resultaten gezoneerde wegen
- 3 Resultaten niet gezoneerde wegen

1. Inleiding

3

Het plangebied is gelegen tussen de IJsseldijk en de Boveneindselaan in het noorden van Krimpen aan den IJssel, zie figuur 1.1. In het verleden stond op deze locatie een tuincentrum, zie figuur 1.2. In het vigerende bestemmingsplan 'Langeland' dat op 25 april 2013 is vastgesteld, is voor het voormalige tuincentrum een uit te werken woonbestemming opgenomen.



Figuur 1.1: Ligging plangebied



Figuur 1.2: Huidige situatie plangebied

Door middel van het uitwerkingsplan geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders de plicht mee om binnen de planperiode van 10 jaar een uitwerkingsplan op te stellen binnen de kaders van de uitwerkingsregels. In het uitwerkingsplan is het voornemen om 10 particuliere kavels uit te geven voor de bouw van vrijstaande woningen.

De beoogde ontwikkeling moet voldoen aan de uitwerkingsregels en de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende rapportage betreft het daarvoor benodigde akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai.

2.1. Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen.

De breedte van de geluidszone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg. De breedte van een geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidszone (in meters)	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

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

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

De ontwikkeling is gelegen binnen de geluidszone van de IJsseldijk. Deze weg is op basis van een maximum snelheid van 60 km/u gezoneerd volgens de Wgh. Op basis van een indeling met één of twee rijstroken en een ligging binnen de bebouwde kom geldt een geluidszone van 200 meter voor de IJsseldijk.

Dosismaat L_{den}

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaai betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt: 5 dB voor wegen waarvoor de representatieve te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/u bedraagt. Voor wegen met een representatieve te achten snelheid van 70 km/u of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van respectievelijk 3 dB en 4 dB. Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek

van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidsbelastingen aan de normstellingen uit de Wgh. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor de nieuwe woningen in het plangebied bedraagt volgens de Wgh 63 dB, gezien de ligging binnen de bebouwde kom.

Tabel 2.2: Relevante grenswaarden

	Voorkeursgrenswaarde	Uiterste grenswaarde
Wegverkeerslawaaï	48 dB	63 dB

2.3. 30 km/u wegen

Zoals aangegeven bij de normstellingen (paragraaf 2.1) zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u of lager op basis van de Wgh niet-gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Echter dient op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de uiterste grenswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

Omdat voor 30 km/u-wegen dezelfde benaderingswijze wordt gehanteerd als voor gezoneerde wegen, wordt ook hier een correctie toegepast op basis van artikel 110g Wgh. Deze aftrek is gelijk aan de aftrek bij gezoneerde wegen met een maximum snelheid tot 70 km/u (5 dB).

3. Berekeningsuitgangspunten

7

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMW 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.01 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

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

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende wegen betrokken: de IJsseldijk, de Boveneindselaan en de Breekade. Deze wegen zijn geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 meter boven het wegdek liggen.

De verkeersgegevens voor de wegen in het onderzoek zijn afkomstig uit het verkeersmodel RVMK stadsregio Rotterdam (planjaar 2030) en verkregen via Goudappel Coffeng BV. Op deze manier is gerekend met de verkeersintensiteiten 10 jaar na realisatie.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten Keersopperweg Roggebeemd in mvt/etmaal weekdag 2027

Verkeersintensiteiten mvt/etmaal weekdag 2027	Totaal
IJsseldijk	1.776
Boveneindselaan	318
Breekade	239

De voertuigverdeling voor de wegen in het onderzoek komen uit de aangeleverde gegevens uit het verkeersmodel RVMK stadsregio Rotterdam. Omdat er een vrachtverbod is ingesteld op het betreffende stuk van de IJsseldijk en de Breekade nabij het plangebied, is het percentage lichte motorvoertuigen hier 100%. Voor de Boveneindselaan is geen vrachtverbod ingesteld.

Tabel 3.2: Voertuigverdeling per wegtype

Weg	Voertuigverdeling (%) (Licht/Middelzwaar/Zwaar) ¹	Dag-, avond-, nachtpercentages ²
IJsseldijk	Dagperiode: 100,00/0,00/0,00 Avondperiode: 100,00/0,00/0,00 Nachtperiode: 100,00/0,00/0,00	6,41/3,75/1,01
Boveneindselaan	Dagperiode: 99,72/0,27/0,01 Avondperiode: 99,85/0,14/0,00 Nachtperiode: 99,22/0,00/0,02	6,41/4,60/0,58
Breekade	Dagperiode: 100,00/0,00/0,00 Avondperiode: 100,00/0,00/0,00 Nachtperiode: 100,00/0,00/0,00	6,41/4,61/0,58

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op de IJsseldijk is de maximaal toegestane snelheid 60 km/u. Op de Boveneindselaan en de Breekade heerst een snelheidsregime van 30 km/u.

Type wegdek

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

De huidige wegdekverharding op de IJsseldijk, de Boveneindselaan en de Breekade bestaat uit asfalt (in het rekenmodel opgenomen als WO – Referentiewegdek).

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. In de omgeving van het plangebied is sprake van significante hoogteverschillen. Zodoende zijn fluctuaties in het maaiveld gemodelleerd. Op basis van een luchtfoto ondergrond en plankaart in DWG, zijn vervolgens ook de voor de locatie relevante rijlijnen en de nieuwe ontwikkeling ingevoerd. Figuur 3.1 geeft de gemodelleerde nieuw te realiseren woningen weer met daarbij de nummering zoals opgenomen in het rekenmodel.

¹ Dagperiode = 07.00 – 19.00, avondperiode = 19.00 – 23.00, nachtperiode = 23.00 – 07.00

² Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode



Figuur 3.1: Gemodelleerde nieuw te realiseren woningen

3.4. Waarneempunten

Om de hoogte van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen te kunnen bepalen, is op een aantal locaties op de randen van de gemodelleerde nieuwe woningen een waarneempunt geplaatst. De waarneemhoogten waarop de toetspunten zijn gesitueerd, zijn afhankelijk van het aantal bouwlagen. De maximale bouwhoogte van de nieuwe woningen ligt op 10 meter. De toetspunten zijn daarom op 1,5 meter (begane grond), 4,5 meter (eerste verdieping) en 7,5 meter (tweede verdieping) gemodelleerd en bevinden zich aan de voor-, zij- en achterkant van de nieuwe woningen.

3.5. Sectorhoek en reflecties

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

4.1. Resultaten IJsseldijk (gezoneerd)

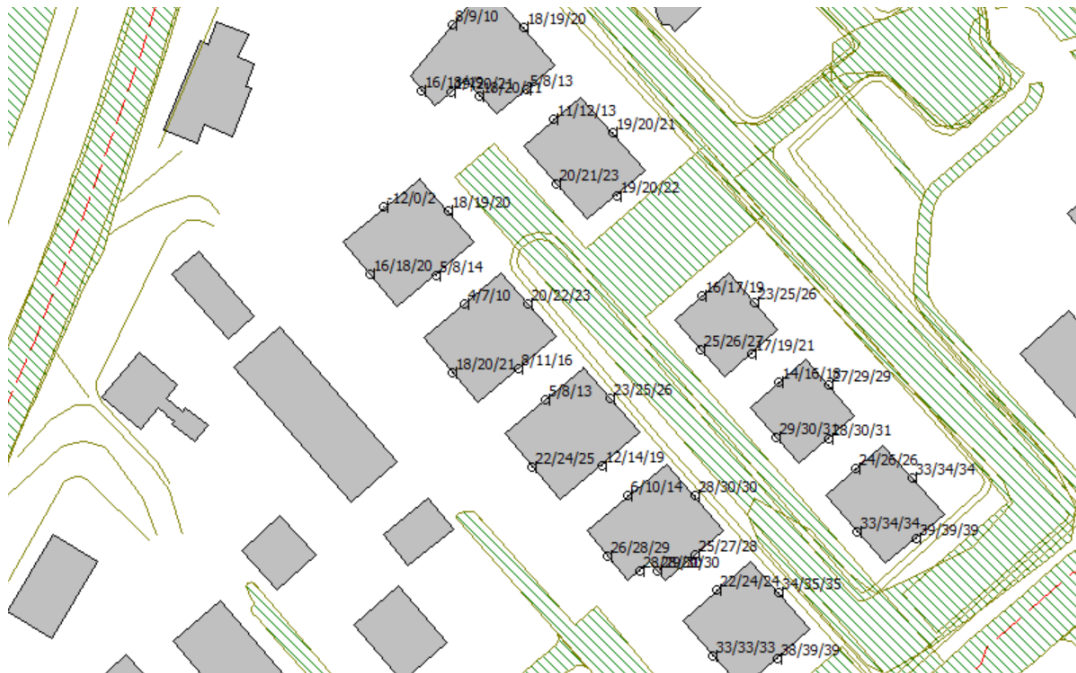
Als gevolg van het wegverkeer op de IJsseldijk wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden op de gevels van de nieuw te realiseren woningen. De maximale geluidsbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 45 dB voor de twee meest noordelijk gelegen woningen, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1: Geluidsbelasting plangebied als gevolg wegverkeer IJsseldijk (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

4.2. Resultaten Boveneindselaan (niet gezoneerd)

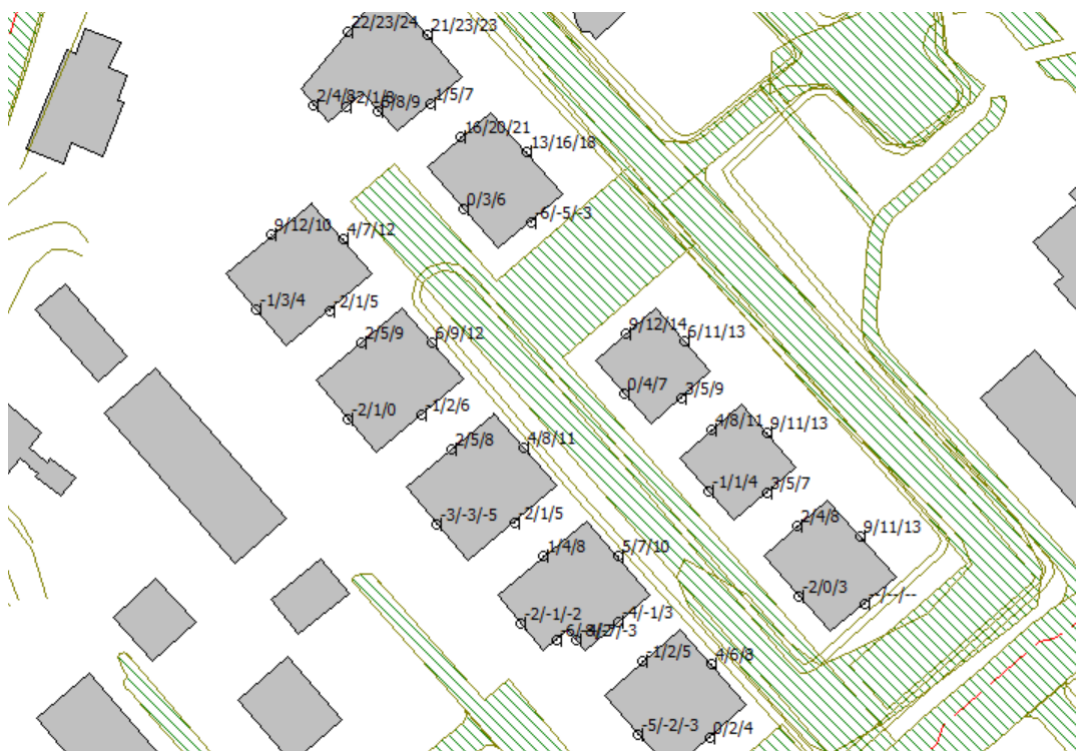
Als gevolg van het wegverkeer op de Boveneindselaan wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden voor de nieuw te realiseren woningen. De maximale geluidsbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 39 dB voor de twee meest zuidelijk gelegen woningen, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2: Geluidsbelasting plangebied als gevolg wegverkeer Bovenindselaan (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

4.3. Resultaten Breekade (niet gezoneerd)

Als gevolg van het wegverkeer op de Breekade wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden voor de nieuw te realiseren woningen. De maximale geluidsbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 24 dB voor de meest noordelijke woning, zie figuur 4.3.



Figuur 4.3: Geluidsbelasting plangebied als gevolg wegverkeer Breekade (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

Uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van de gezoneerde IJsseldijk geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van de woningen.

Als gevolg van het verkeer op de niet gezoneerde Boveneindselaan en de niet gezoneerde Breekade, wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden voor de woningen.

Er is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat voor het plangebied De Wilgen. De voorkeursgrenswaarde en de richtwaarde worden voor de nieuw te realiseren woningen niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevels van de geluidgevoelige objecten terug te dringen kunnen achterwege blijven. Een procedure hogere grenswaarde eveneens.

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
IJsseldijk	IJsseldijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60
IJsseldijk	IJsseldijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60
IJsseldijk	IJsseldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	IJsseldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	IJsseldijk	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Boveneinds	Boveneindselaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Breekade	Breekade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30
Breekade	Breekade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	30	30

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)
IJsseldijk	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1776,86	6,41	3,75	1,01	--
IJsseldijk	60	--	60	60	60	--	60	60	60	--	1609,33	6,41	3,75	1,01	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9060,42	6,17	4,74	0,87	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9060,42	6,17	4,74	0,87	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9060,42	6,17	4,74	0,87	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,60	0,58	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,58	0,59	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,58	0,59	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,60	0,58	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,60	0,58	--
Boveneinds	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	318,00	6,41	4,60	0,58	--
Breekade	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	239,00	6,41	4,61	0,58	--
Breekade	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	239,00	6,41	4,61	0,58	--

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)
IJsseldijk	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	93,71	96,31	86,95	--	3,22	1,89	6,56	--	3,07	1,81	6,50	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	93,71	96,31	86,95	--	3,22	1,89	6,56	--	3,07	1,81	6,50	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	93,71	96,31	86,95	--	3,22	1,89	6,56	--	3,07	1,81	6,50	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	99,72	99,85	99,22	--	0,27	0,14	0,76	--	0,01	--	0,02	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	98,80	99,35	96,65	--	1,08	0,58	3,01	--	0,12	0,07	0,34	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	98,80	99,35	96,65	--	1,08	0,58	3,01	--	0,12	0,07	0,34	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	99,72	99,85	99,22	--	0,27	0,14	0,76	--	0,01	--	0,02	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	99,72	99,85	99,22	--	0,27	0,14	0,76	--	0,01	--	0,02	--	--	--	--	--
Boveneinds	--	--	--	--	99,72	99,85	99,22	--	0,27	0,14	0,76	--	0,01	--	0,02	--	--	--	--	--
Breekade	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Breekade	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
IJsseldijk	113,90	66,63	17,95	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,63	81,30	86,12
IJsseldijk	103,16	60,35	16,25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,20	80,87	85,69
IJsseldijk	523,87	413,62	68,54	--	18,00	8,12	5,17	--	17,16	7,77	5,12	--	--	--	--
IJsseldijk	523,87	413,62	68,54	--	18,00	8,12	5,17	--	17,16	7,77	5,12	--	--	--	--
IJsseldijk	523,87	413,62	68,54	--	18,00	8,12	5,17	--	17,16	7,77	5,12	--	--	--	--
Boveneinds	20,33	14,61	1,83	--	0,06	0,02	0,01	--	--	--	--	--	66,35	69,46	74,68
Boveneinds	20,14	14,47	1,81	--	0,22	0,08	0,06	--	0,02	0,01	0,01	--	66,91	70,37	77,45
Boveneinds	20,14	14,47	1,81	--	0,22	0,08	0,06	--	0,02	0,01	0,01	--	66,91	70,37	77,45
Boveneinds	20,33	14,61	1,83	--	0,06	0,02	0,01	--	--	--	--	--	66,35	69,46	74,68
Boveneinds	20,33	14,61	1,83	--	0,06	0,02	0,01	--	--	--	--	--	66,35	69,46	74,68
Boveneinds	20,33	14,61	1,83	--	0,06	0,02	0,01	--	--	--	--	--	66,35	69,46	74,68
Breekade	15,32	11,02	1,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,92	67,92	72,08
Breekade	15,32	11,02	1,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--	64,92	67,92	72,08

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
IJsseldijk	94,25	101,92	98,27	91,42	80,32	71,31	78,97	83,79	91,92	99,59	95,94	89,09	77,99	65,61
IJsseldijk	93,82	101,49	97,84	90,99	79,89	70,88	78,54	83,36	91,49	99,16	95,51	88,66	77,56	65,18
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	82,52	88,19	84,93	78,21	68,32	64,81	67,87	72,61	81,05	86,73	83,46	76,73	66,60	56,22
Boveneinds	82,71	88,30	85,14	78,45	69,81	65,12	68,40	74,56	81,14	86,78	83,56	76,85	67,53	57,62
Boveneinds	82,71	88,30	85,14	78,45	69,81	65,12	68,40	74,56	81,14	86,78	83,56	76,85	67,53	57,62
Boveneinds	82,52	88,19	84,93	78,21	68,32	64,81	67,87	72,61	81,05	86,73	83,46	76,73	66,60	56,22
Boveneinds	82,52	88,19	84,93	78,21	68,32	64,81	67,87	72,61	81,05	86,73	83,46	76,73	66,60	56,22
Boveneinds	82,52	88,19	84,93	78,21	68,32	64,81	67,87	72,61	81,05	86,73	83,46	76,73	66,60	56,22
Breekade	81,23	86,92	83,63	76,90	66,52	63,49	66,49	70,65	79,80	85,49	82,20	75,47	65,09	54,49
Breekade	81,23	86,92	83,63	76,90	66,52	63,49	66,49	70,65	79,80	85,49	82,20	75,47	65,09	54,49

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
IJsseldijk	73,27	78,10	86,22	93,90	90,25	83,40	72,30	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	72,84	77,67	85,79	93,47	89,82	82,97	71,87	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
IJsseldijk	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	59,51	65,94	72,16	77,81	74,60	67,89	58,71	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	61,58	70,31	72,75	78,19	75,24	68,60	61,68	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	61,58	70,31	72,75	78,19	75,24	68,60	61,68	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	59,51	65,94	72,16	77,81	74,60	67,89	58,71	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	59,51	65,94	72,16	77,81	74,60	67,89	58,71	--	--	--	--	--	--
Boveneinds	59,51	65,94	72,16	77,81	74,60	67,89	58,71	--	--	--	--	--	--
Breekade	57,48	61,65	70,80	76,48	73,20	66,47	56,09	--	--	--	--	--	--
Breekade	57,48	61,65	70,80	76,48	73,20	66,47	56,09	--	--	--	--	--	--

Ingevoerde verkeersgegevens

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

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
IJsseldijk	--	--
IJsseldijk	--	--
IJsseldijk	--	--
IJsseldijk	--	--
IJsseldijk	--	--
Boveneinds	--	--
Boveneinds	--	--
Boveneinds	--	--
Boveneinds	--	--
Boveneinds	--	--
Boveneinds	--	--
Breekade	--	--
Breekade	--	--
Breekade	--	--



Ingevoerde toetspunten

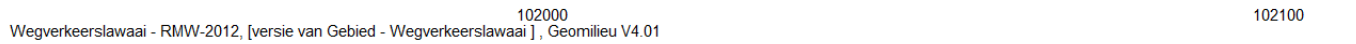
Model: Wegverkeerslawaa
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T1 W1		-1,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W1		-1,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W1		-1,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W1		-1,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W2		-1,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W2		-1,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W2		-1,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W2		-1,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T5 W2		-1,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T6 W2		-1,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W3		-0,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W3		-0,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W3		-0,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W3		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W4		-0,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W4		-0,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W4		-0,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W4		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W5		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W5		-0,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W5		-0,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W5		-0,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W6		-0,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W6		-0,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W6		-0,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W6		-0,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T5 W6		-0,59	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T6 W6		-0,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W7		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W7		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W7		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W7		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W8		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W8		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W8		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Ingevoerde toetspunten

Model: Wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T4 W8		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W9		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W9		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W9		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W9		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T1 W10		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2 W10		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3 W10		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4 W10		-0,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja



Resultaten IJsseldijk

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: IJsseldijk
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T1 W1_A		1,50	23,6
T1 W1_B		4,50	26,3
T1 W1_C		7,50	30,1
T1 W10_A		1,50	22,8
T1 W10_B		4,50	26,1
T1 W10_C		7,50	28,1
T1 W2_A		1,50	26,3
T1 W2_B		4,50	29,6
T1 W2_C		7,50	31,3
T1 W3_A		1,50	25,8
T1 W3_B		4,50	30,2
T1 W3_C		7,50	33,5
T1 W4_A		1,50	23,8
T1 W4_B		4,50	27,5
T1 W4_C		7,50	33,5
T1 W5_A		1,50	26,4
T1 W5_B		4,50	30,6
T1 W5_C		7,50	35,9
T1 W6_A		1,50	22,1
T1 W6_B		4,50	26,5
T1 W6_C		7,50	31,9
T1 W7_A		1,50	29,1
T1 W7_B		4,50	31,3
T1 W7_C		7,50	33,7
T1 W8_A		1,50	19,7
T1 W8_B		4,50	23,9
T1 W8_C		7,50	29,2
T1 W9_A		1,50	26,1
T1 W9_B		4,50	27,4
T1 W9_C		7,50	29,8
T2 W1_A		1,50	29,0
T2 W1_B		4,50	32,4
T2 W1_C		7,50	35,6
T2 W10_A		1,50	29,3
T2 W10_B		4,50	31,0
T2 W10_C		7,50	33,2
T2 W2_A		1,50	30,6
T2 W2_B		4,50	32,0
T2 W2_C		7,50	33,3
T2 W3_A		1,50	33,3
T2 W3_B		4,50	36,7
T2 W3_C		7,50	39,8
T2 W4_A		1,50	35,1
T2 W4_B		4,50	38,2
T2 W4_C		7,50	41,1
T2 W5_A		1,50	38,5
T2 W5_B		4,50	41,0
T2 W5_C		7,50	43,3
T2 W6_A		1,50	34,2
T2 W6_B		4,50	37,7
T2 W6_C		7,50	40,0
T2 W7_A		1,50	32,3
T2 W7_B		4,50	35,9
T2 W7_C		7,50	37,9
T2 W8_A		1,50	29,6
T2 W8_B		4,50	31,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten IJsseldijk

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: IJsseldijk
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T2 W8_C		7,50	33,9
T2 W9_A		1,50	30,2
T2 W9_B		4,50	32,1
T2 W9_C		7,50	34,1
T3 W1_A		1,50	30,2
T3 W1_B		4,50	32,3
T3 W1_C		7,50	34,3
T3 W10_A		1,50	26,2
T3 W10_B		4,50	29,2
T3 W10_C		7,50	33,3
T3 W2_A		1,50	26,5
T3 W2_B		4,50	28,0
T3 W2_C		7,50	28,7
T3 W3_A		1,50	23,7
T3 W3_B		4,50	28,7
T3 W3_C		7,50	35,2
T3 W4_A		1,50	27,1
T3 W4_B		4,50	31,4
T3 W4_C		7,50	37,9
T3 W5_A		1,50	41,3
T3 W5_B		4,50	44,0
T3 W5_C		7,50	44,9
T3 W6_A		1,50	30,4
T3 W6_B		4,50	34,3
T3 W6_C		7,50	38,8
T3 W7_A		1,50	34,1
T3 W7_B		4,50	36,9
T3 W7_C		7,50	37,9
T3 W8_A		1,50	28,9
T3 W8_B		4,50	31,9
T3 W8_C		7,50	35,6
T3 W9_A		1,50	25,0
T3 W9_B		4,50	28,4
T3 W9_C		7,50	33,6
T4 W1_A		1,50	27,7
T4 W1_B		4,50	29,5
T4 W1_C		7,50	31,4
T4 W10_A		1,50	27,8
T4 W10_B		4,50	30,7
T4 W10_C		7,50	33,9
T4 W2_A		1,50	33,7
T4 W2_B		4,50	37,4
T4 W2_C		7,50	38,7
T4 W3_A		1,50	30,7
T4 W3_B		4,50	33,1
T4 W3_C		7,50	34,8
T4 W4_A		1,50	33,2
T4 W4_B		4,50	36,4
T4 W4_C		7,50	37,5
T4 W5_A		1,50	36,2
T4 W5_B		4,50	39,6
T4 W5_C		7,50	39,9
T4 W6_A		1,50	41,4
T4 W6_B		4,50	44,1
T4 W6_C		7,50	44,9
T4 W7_A		1,50	32,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten IJsseldijk

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: IJsseldijk
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T4	W7_B	4,50	35,3
T4	W7_C	7,50	37,4
T4	W8_A	1,50	29,5
T4	W8_B	4,50	31,8
T4	W8_C	7,50	34,2
T4	W9_A	1,50	27,0
T4	W9_B	4,50	29,4
T4	W9_C	7,50	33,0
T5	W2_A	1,50	25,7
T5	W2_B	4,50	30,4
T5	W2_C	7,50	34,4
T5	W6_A	1,50	41,3
T5	W6_B	4,50	43,7
T5	W6_C	7,50	44,6
T6	W2_A	1,50	30,3
T6	W2_B	4,50	32,2
T6	W2_C	7,50	33,9
T6	W6_A	1,50	33,9
T6	W6_B	4,50	37,4
T6	W6_C	7,50	38,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Boveneindselaan

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaa
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Boveneindselaan
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T1 W1_A		1,50	38,1
T1 W1_B		4,50	38,7
T1 W1_C		7,50	38,7
T1 W10_A		1,50	38,6
T1 W10_B		4,50	39,1
T1 W10_C		7,50	39,0
T1 W2_A		1,50	25,0
T1 W2_B		4,50	26,8
T1 W2_C		7,50	27,8
T1 W3_A		1,50	11,9
T1 W3_B		4,50	14,4
T1 W3_C		7,50	18,6
T1 W4_A		1,50	8,0
T1 W4_B		4,50	11,2
T1 W4_C		7,50	16,0
T1 W5_A		1,50	5,3
T1 W5_B		4,50	8,3
T1 W5_C		7,50	14,2
T1 W6_A		1,50	5,4
T1 W6_B		4,50	7,9
T1 W6_C		7,50	12,8
T1 W7_A		1,50	19,1
T1 W7_B		4,50	20,5
T1 W7_C		7,50	21,9
T1 W8_A		1,50	16,7
T1 W8_B		4,50	18,6
T1 W8_C		7,50	20,7
T1 W9_A		1,50	28,5
T1 W9_B		4,50	30,0
T1 W9_C		7,50	30,8
T2 W1_A		1,50	32,6
T2 W1_B		4,50	33,3
T2 W1_C		7,50	33,4
T2 W10_A		1,50	33,3
T2 W10_B		4,50	34,2
T2 W10_C		7,50	34,2
T2 W2_A		1,50	28,0
T2 W2_B		4,50	29,7
T2 W2_C		7,50	30,1
T2 W3_A		1,50	22,0
T2 W3_B		4,50	23,8
T2 W3_C		7,50	24,9
T2 W4_A		1,50	18,4
T2 W4_B		4,50	19,9
T2 W4_C		7,50	21,5
T2 W5_A		1,50	15,8
T2 W5_B		4,50	18,0
T2 W5_C		7,50	20,0
T2 W6_A		1,50	18,4
T2 W6_B		4,50	19,6
T2 W6_C		7,50	20,8
T2 W7_A		1,50	20,1
T2 W7_B		4,50	21,4
T2 W7_C		7,50	22,6
T2 W8_A		1,50	24,8
T2 W8_B		4,50	26,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Boveneindselaan

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Boveneindselaan
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T2 W8_C		7,50	27,2
T2 W9_A		1,50	28,5
T2 W9_B		4,50	30,3
T2 W9_C		7,50	30,5
T3 W1_A		1,50	21,5
T3 W1_B		4,50	23,7
T3 W1_C		7,50	23,9
T3 W10_A		1,50	23,7
T3 W10_B		4,50	25,7
T3 W10_C		7,50	26,1
T3 W2_A		1,50	27,8
T3 W2_B		4,50	29,4
T3 W2_C		7,50	29,8
T3 W3_A		1,50	5,2
T3 W3_B		4,50	8,5
T3 W3_C		7,50	13,5
T3 W4_A		1,50	3,8
T3 W4_B		4,50	7,0
T3 W4_C		7,50	10,2
T3 W5_A		1,50	-12,4
T3 W5_B		4,50	-0,5
T3 W5_C		7,50	2,1
T3 W6_A		1,50	18,6
T3 W6_B		4,50	19,7
T3 W6_C		7,50	21,0
T3 W7_A		1,50	10,9
T3 W7_B		4,50	11,9
T3 W7_C		7,50	13,3
T3 W8_A		1,50	16,1
T3 W8_B		4,50	17,4
T3 W8_C		7,50	18,7
T3 W9_A		1,50	14,3
T3 W9_B		4,50	16,2
T3 W9_C		7,50	18,2
T4 W1_A		1,50	33,7
T4 W1_B		4,50	34,6
T4 W1_C		7,50	34,8
T4 W10_A		1,50	32,9
T4 W10_B		4,50	33,9
T4 W10_C		7,50	34,1
T4 W2_A		1,50	26,4
T4 W2_B		4,50	28,2
T4 W2_C		7,50	28,6
T4 W3_A		1,50	23,3
T4 W3_B		4,50	25,0
T4 W3_C		7,50	25,8
T4 W4_A		1,50	20,5
T4 W4_B		4,50	21,9
T4 W4_C		7,50	23,2
T4 W5_A		1,50	17,6
T4 W5_B		4,50	18,9
T4 W5_C		7,50	20,1
T4 W6_A		1,50	16,4
T4 W6_B		4,50	17,9
T4 W6_C		7,50	19,1
T4 W7_A		1,50	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Boveneindselaan

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Boveneindselaan
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T4 W7_B		4,50	20,2
T4 W7_C		7,50	21,3
T4 W8_A		1,50	23,2
T4 W8_B		4,50	25,0
T4 W8_C		7,50	25,8
T4 W9_A		1,50	27,1
T4 W9_B		4,50	29,0
T4 W9_C		7,50	29,3
T5 W2_A		1,50	6,1
T5 W2_B		4,50	9,9
T5 W2_C		7,50	14,5
T5 W6_A		1,50	7,7
T5 W6_B		4,50	8,7
T5 W6_C		7,50	9,6
T6 W2_A		1,50	27,9
T6 W2_B		4,50	29,7
T6 W2_C		7,50	29,9
T6 W6_A		1,50	18,0
T6 W6_B		4,50	19,2
T6 W6_C		7,50	20,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Breekade

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Breekade
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T1 W1_A		1,50	0,4
T1 W1_B		4,50	1,9
T1 W1_C		7,50	3,6
T1 W10_A		1,50	--
T1 W10_B		4,50	--
T1 W10_C		7,50	--
T1 W2_A		1,50	-3,9
T1 W2_B		4,50	-0,8
T1 W2_C		7,50	3,3
T1 W3_A		1,50	-2,2
T1 W3_B		4,50	1,0
T1 W3_C		7,50	4,7
T1 W4_A		1,50	-1,5
T1 W4_B		4,50	1,6
T1 W4_C		7,50	5,7
T1 W5_A		1,50	-2,3
T1 W5_B		4,50	1,2
T1 W5_C		7,50	5,4
T1 W6_A		1,50	1,2
T1 W6_B		4,50	4,6
T1 W6_C		7,50	6,6
T1 W7_A		1,50	-6,1
T1 W7_B		4,50	-4,6
T1 W7_C		7,50	-2,9
T1 W8_A		1,50	2,9
T1 W8_B		4,50	5,5
T1 W8_C		7,50	8,6
T1 W9_A		1,50	2,7
T1 W9_B		4,50	4,7
T1 W9_C		7,50	7,3
T2 W1_A		1,50	-5,0
T2 W1_B		4,50	-2,4
T2 W1_C		7,50	-3,0
T2 W10_A		1,50	-2,3
T2 W10_B		4,50	0,2
T2 W10_C		7,50	2,8
T2 W2_A		1,50	-8,2
T2 W2_B		4,50	-7,2
T2 W2_C		7,50	-2,6
T2 W3_A		1,50	-2,5
T2 W3_B		4,50	-3,1
T2 W3_C		7,50	-5,0
T2 W4_A		1,50	-2,4
T2 W4_B		4,50	1,2
T2 W4_C		7,50	0,1
T2 W5_A		1,50	-1,2
T2 W5_B		4,50	2,5
T2 W5_C		7,50	3,7
T2 W6_A		1,50	6,4
T2 W6_B		4,50	7,8
T2 W6_C		7,50	8,6
T2 W7_A		1,50	-0,5
T2 W7_B		4,50	2,8
T2 W7_C		7,50	5,8
T2 W8_A		1,50	0,4
T2 W8_B		4,50	4,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Breekade

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeerslawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Breekade
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T2 W8_C		7,50	6,6
T2 W9_A		1,50	-1,4
T2 W9_B		4,50	1,4
T2 W9_C		7,50	4,2
T3 W1_A		1,50	-0,7
T3 W1_B		4,50	1,5
T3 W1_C		7,50	5,1
T3 W10_A		1,50	1,9
T3 W10_B		4,50	3,9
T3 W10_C		7,50	7,9
T3 W2_A		1,50	-5,9
T3 W2_B		4,50	-3,5
T3 W2_C		7,50	2,4
T3 W3_A		1,50	2,0
T3 W3_B		4,50	4,8
T3 W3_C		7,50	8,5
T3 W4_A		1,50	1,6
T3 W4_B		4,50	4,9
T3 W4_C		7,50	8,8
T3 W5_A		1,50	9,5
T3 W5_B		4,50	11,5
T3 W5_C		7,50	10,1
T3 W6_A		1,50	-2,3
T3 W6_B		4,50	1,1
T3 W6_C		7,50	8,0
T3 W7_A		1,50	16,0
T3 W7_B		4,50	19,8
T3 W7_C		7,50	21,0
T3 W8_A		1,50	8,7
T3 W8_B		4,50	11,7
T3 W8_C		7,50	14,0
T3 W9_A		1,50	3,9
T3 W9_B		4,50	8,0
T3 W9_C		7,50	11,0
T4 W1_A		1,50	4,2
T4 W1_B		4,50	5,9
T4 W1_C		7,50	8,5
T4 W10_A		1,50	9,4
T4 W10_B		4,50	11,3
T4 W10_C		7,50	13,2
T4 W2_A		1,50	-2,0
T4 W2_B		4,50	-0,7
T4 W2_C		7,50	-1,8
T4 W3_A		1,50	3,9
T4 W3_B		4,50	8,2
T4 W3_C		7,50	11,1
T4 W4_A		1,50	5,7
T4 W4_B		4,50	8,7
T4 W4_C		7,50	12,1
T4 W5_A		1,50	4,1
T4 W5_B		4,50	7,3
T4 W5_C		7,50	11,6
T4 W6_A		1,50	2,2
T4 W6_B		4,50	4,4
T4 W6_C		7,50	8,3
T4 W7_A		1,50	12,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Breekade

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaa
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Breekade
Groepsreductie: Ja

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
T4 W7_B		4,50	16,1
T4 W7_C		7,50	17,7
T4 W8_A		1,50	5,8
T4 W8_B		4,50	10,5
T4 W8_C		7,50	13,4
T4 W9_A		1,50	9,0
T4 W9_B		4,50	11,3
T4 W9_C		7,50	13,5
T5 W2_A		1,50	1,5
T5 W2_B		4,50	4,5
T5 W2_C		7,50	7,6
T5 W6_A		1,50	21,6
T5 W6_B		4,50	23,3
T5 W6_C		7,50	23,9
T6 W2_A		1,50	5,3
T6 W2_B		4,50	7,0
T6 W2_C		7,50	9,5
T6 W6_A		1,50	20,9
T6 W6_B		4,50	23,0
T6 W6_C		7,50	23,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen