

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
**Koningin Emmastraat,
Terborg**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI

KONINGIN EMMASTRAAT, TERBORG

Status:	Definitief
Datum:	12-06-2023
Projectnummer:	2022-734
Versie:	1



Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle

0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Wettelijk kader	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Zone langs wegen	5
2.3 Grenswaarden	5
2.4 Berekenen geluidsbelasting	6
2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid	6
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	7
3.1 Situatie plangebied	7
3.2 Verkeersgegevens	8
Hoofdstuk 4 Resultaten	9
4.1 Berekeningen	9
4.2 Geluidsbelasting	9
4.3 Hogere Waarde	10
4.4 Maatregelen ter reductie geluidbelasting	10
Hoofdstuk 5 Conclusie	12
Bijlagen	13
Bijlage 1 Wegverkeersgegevens	13
Bijlage 2 Rekenmodel	14
Bijlage 3 Itemeigenschappen	16
Bijlage 4 Resultatentabel	17

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op de onbebouwde gronden aan de Koningin Emmastraat in Terborg. De initiatiefnemer is voornemens om op deze gronden 21 grondgebonden rijwoningen te realiseren. Aangezien het projectgebied in de huidige situatie onbebouwd is, is er geen sprake van sloop ten behoeve van het voornemen.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied in Terborg (rode ster) en ten opzichte van de directe omgeving (rode omkadering) weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied in Terborg en ten opzichte van de directe omgeving (Bron: PDOK, bewerkt)

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het benodigd de geluidbelasting ter plaatse van de te realiseren geluidsgevoelige objecten te toetsen aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voorliggend onderzoek heeft uitsluitend betrekking op het aspect wegverkeerslawaaï. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER

2.1 Algemeen

Artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, wijzigingsplan, uitwerkingsplan of bij het voorbereiden van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Doel van dit onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevel van een geluidsgevoelig object als gevolg van de weg te bepalen. Onderzoek is enkel noodzakelijk indien een geluidsgevoelige bestemming zich binnen de wettelijke geluidszone van een weg bevindt. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de wettelijke geluidszone van wegen.

2.2 Zone langs wegen

Artikel 74.1 van de Wgh bepaalt dat wegen een wettelijke geluidszone hebben. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of in buiten stedelijk gebied is gelegen. In tabel 1 worden de wettelijke geluidszones weergegeven.

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buiten stedelijk gebied
1 of 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	350 m	600 m

Tabel 1 Wettelijke geluidszones wegen (Bron: wetten.overheid.nl).

De wettelijke geluidszone bevindt zich aan weerszijde van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- en fietspaden en vluchtstroken behoren niet tot de weg.

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woning(en). Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald. De L_{den} -waarde is het energetisch en naar tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- Het geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- Het geluidsniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- Het geluidsniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidsbelasting dient aan de voorkeurswaarde en indien nodig aan de uiterste grenswaarde van de Wgh worden getoetst.

Op basis van artikel 74.2 van de Wgh gelden de in tabel 1 opgenomen zones niet voor:

- Wegen die als woonerf zijn aangeduid;
- Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Het feit dat er voor de hiervoor genoemde gevallen geen wettelijke geluidszone geldt, betekent niet dat een akoestisch onderzoek automatisch niet benodigd is. Indien vooraf aangenomen kan worden dat niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB kan worden voldaan, dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidsbelasting van de weg kan hierdoor meegenomen worden in de belangenafweging in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.

2.3 Grenswaarden

In de Wgh worden eisen gesteld aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op gevels van nog niet geprojecteerde woningen of gebouwen die binnen de geluidszone van een weg liggen. Met niet geprojecteerde woningen of gebouwen worden bedoeld:

‘woningen of gebouwen waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht niet toelaat’.

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting door wegverkeer bedraagt 48 dB. Bij een hogere geluidsbelasting kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Voor een hogere waarde geldt een maximum, afhankelijk van de ligging van een geluidsgevoelig object.

In tabel 2 is de hoogst mogelijke grenswaarde voor woningen als gevolg van wegverkeerslawaaï weergegeven.

Locatie woning	Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaaï
Stedelijk gebied	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)
Buitenstedelijk gebied	53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)

Tabel 2 Hoogst mogelijke grenswaarde wegverkeerslawaaï (Bron: wetten.overheid.nl)

Het vaststellen van een hogere waarde is enkel mogelijk indien maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Hierbij moet afgewogen worden of de cumulatieve geluidsbelasting (het totaal van de geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk) niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet bij de bouwvergunningsaanvraag aangetoond worden dat aan de gestelde geluidseisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan zoals in artikel 3.1 van het bouwbesluit en in artikel 4.4 van het Besluit geluidhinder genoemd wordt.

2.4 Berekenen geluidsbelasting

De geluidsbelasting moet per weg afzonderlijk berekend worden en aan de voorkeurswaarde getoetst worden. Voordat de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde van 48 dB getoetst wordt, mag de berekende geluidsbelasting op basis van artikel 110g van de Wgh, aangevuld met artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, worden verminderd. Reden hiervoor is de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen steeds verder af zal nemen. De geluidsbelasting mag in de volgende situaties worden verminderd met:

- 5 dB voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/uur;

Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer mag de geluidsbelasting worden verminderd met:

- 4 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 57 dB bedraagt;
- 3 dB indien de geluidsbelasting zonder reductie 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor overige geluidsbelasting.

Uit uitspraak 201304862/3/R2 van de Raad van State blijkt dat het voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur eveneens is toegestaan de geluidsbelasting met 5 dB te verminderen. Bij lagere snelheden wordt de geluidsemissie voornamelijk door motorgeluid veroorzaakt, bandengeluid speelt een minder grote rol. Toekomstige geluidsreductie is in de toekomst voornamelijk te verwachten door het gebruik van stillere motoren. De aftrek van 5 dB kan daardoor ook toegepast worden bij snelheden van 30 km/uur of minder.

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Oude IJsselstreek beschikt niet over een gemeentelijke geluidbeleid en daarom wordt de Wet geluidhinder gevolgd.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Situatie plangebied

Het voornemen bestaat om woningbouw te realiseren in de vorm van 7 rijwoningen en 14 rug-aan-rugwoningen. Omdat het exacte ontwerp van de woningen nog niet bekend is, wordt uitgegaan van woningen met een hoogte van 9 meter en verblijfsruimtes op de begane grond, eerste verdieping en tweede verdieping.

In afbeelding 3.1 is een situatietekening van de gewenste situatie weergegeven.



Afbeelding 3.1 Inrichtingstekening plangebied (Bron: Architecten Groep Gelderland))

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van de IJsselweg. Op deze weg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Daarnaast ligt het plangebied nabij meerdere 30 km/uur wegen. Deze wegen hebben geen formele wettelijke geluidzone, maar kunnen in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden meegenomen in het akoestisch onderzoek. In voorliggend geval zijn er geen 30 km/uur wegen meegenomen omdat de wegen nabij het plangebied een lage verkeersintensiteit kennen en/of op een grote afstand liggen, waardoor er geen relevante geluidbelasting afkomstig van deze wegen te verwachten is.

In tabel 3 zijn de uitgangspunten van onderhavig onderzoek weergegeven.

Locatie plangebied	Binnenstedelijk gebied
Hoogst mogelijke waarde wegverkeerslawaaï	63 dB
Wgh van toepassing	Ja
Vermindering geluidsbelasting wegen	5 dB

Tabel 3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

3.2 Verkeersgegevens

De weg- en verkeersgegevens van de wegen zijn afkomstig van de gemeente Oude-IJsselstreek. Er zijn alleen doorgerkende intensiteiten bekend voor het jaar 2030. Om tot het prognosejaar 2034 te komen is gerekend met een jaarlijkse groei van 1%. Voor de voertuigverdeling zijn de telgegevens aangehouden van een in de nabijheid liggend wegdeel van de IJsselweg gemeten op woensdag 1 juni 2009.

In afbeelding 3.2 zijn de ingevoerde gegevens weergegeven.

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode					Etmalaalintensiteit
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal	
Uurintensiteit [%]	6,75	3,78	0,49	100,04	2380,90
Motorfietsen [%]	--	--	--		
Lichte mvtg [%]	84,60	93,50	85,60		
Middelzware mvtg [%]	9,80	4,50	11,40		
Zware mvtg [%]	5,60	2,00	3,00		
Totaal [%]	100,00	100,00	100,00		

Afbeelding 3.2 Ingevoerde voertuigverdeling

In bijlage 1 zijn de aangeleverde gegevens weergegeven.

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN

4.1 Berekeningen

De overdrachtsberekening voor de wegen is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

In het model zijn de wegen ingeladen met de bodemfactor 0,0 (akoestisch hard) en de begroeiing met de bodemfactor 1,0 (akoestisch zacht). Voor de overige gebieden is de standaardbodemfactor van 0,5 aangehouden. In het model zijn de volgende zaken opgenomen:

- wegen met intensiteiten;
- gebouwen inclusief hoogte (Op basis van 3D Geluid PDOK);
- rekenpunten op 1,5/4,5/7,5 meter van de te realiseren woningen;
- bodemgebieden (op basis van PDOK bgt kaart)

In bijlage 2 zijn uitsneden van het rekenmodel weergegeven en in bijlage 3 zijn de itemeigenschappen weergegeven.

4.2 Geluidsbelasting

Om de geluidbelasting op de woningen te berekenen zijn in totaal 34 toetspunten geplaatst. Deze toetspunten zijn terug te zien in afbeelding 4.1. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 4.



Afbeelding 4.1 Geplaatste toetspunten (Bron: Geomilieu, BJZ.nu)

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de IJsselweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 51 dB. Met deze waarde wordt niet voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar wel aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

4.3 Hogere Waarde

Een hogere waarde als gevolg van wegverkeerslawaai is in voorliggend geval benodigd voor de IJsselweg.

Afwijken van de voorkeurswaarde is alleen mogelijk als bron- en overdrachtsmaatregelen kunnen rekenen op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of landschappelijke aard en een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd kan worden.

In de volgende paragraaf worden mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren onderzocht

4.4 Maatregelen ter reductie geluidbelasting

Om de geluidbelasting te reduceren kan gebruik worden gemaakt van bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen, zoals in het vervolg van deze paragraaf beschreven.

4.4.1 Bronmaatregelen

Het geluid van een voertuig wordt veroorzaakt door het motorgeluid en het geluid van de banden. Vooral vrachtwagens zijn de afgelopen jaren veel stiller geworden. In het rekenmodel is hier al rekening mee gehouden. Daarnaast is de verwachting dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Hier wordt rekening mee gehouden door de in paragraaf 2.4 beschreven aftrek toe te passen. De initiatiefnemer van het bouwplan waar voorliggend onderzoek voor wordt uitgevoerd heeft geen invloed op het reduceren van het geluid van voertuigen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer ook geen invloed op de samenstelling van het verkeer, de verkeersintensiteit en het snelheidsregime.

Een aanpassing van het wegdektype kan zorgen voor een reductie van het bandengeluid van voertuigen. Het huidige wegdek betreft referentiewegdek. Wanneer het wegdek wordt vervangen door DGD-B kan de geluidbelasting met circa 4 dB verder afnemen. Dit zorgt ervoor dat de geluidbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. De kosten van het aanleggen van een DGD-B wegdek bedraagt circa €40,83 per m². Wanneer er circa 1.000 m² aan wegdek vervangen dient te worden bedragen de kosten € 40.830,-. Dit zijn relatief hoge kosten voor het verminderen van de geluidbelasting van 3 woningen (de overige woningen voldoen aan de voorkeurswaarde).

Daarnaast zal de wegbeheerder niet instemmen met het aanpassen van een deel van de weg, wegens onderhoud technische redenen.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Een grotere afstand tussen de gevel en de weg zorgt voor een lagere geluidsbelasting op de gevel. Om een lagere geluidsbelasting van 2 dB te realiseren moet de afstand tussen de gevel en de weg met 50% worden vergroot. In voorliggend geval wordt stedenbouwkundig aangesloten bij de omliggende bebouwing, waardoor het anders inrichten van het plangebied niet mogelijk is.

Daarnaast kan er een geluidsscherm geplaatst worden tussen de bron en het geluidgevoelig object. In de voorliggende situatie is het niet mogelijk een geluidsscherm tussen de weg en het projectgebied te realiseren wegens stedenbouwkundige redenen.

4.4.3 Gevelmaatregelen

Als een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan dient het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd te worden. Artikel 110 lid g van de Wgh bepaalt dat de aftrek bij het vaststellen van de noodzakelijk geluidwering 0 dB bedraagt. De cumulatieve geluidsbelasting exclusief aftrek bedraagt hoogstens 56 dB.

Er is dan ook een gevelwering van minimaal $56 - 33 = 23$ dB benodigd om ter plaatse van alle woningen aan de binnenwaarde van 33 dB te kunnen voldoen.

Met het plaatsen van HR++ glas kan een geluidwering van 28 dB worden bewerkstelligd. Ten tijde van de vergunningaanvraag dient aangetoond te worden of met de getroffen maatregelen wordt voldaan aan dit binnenniveau van 33 dB.

4.4.4 Conclusie maatregelen

De bron- en overdrachtsmaatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoen ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Gevelmaatregelen zijn het meest doelmatig en met een gevelwering van minstens 24 dB wordt het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd.

Er kan dan ook een hogere waarde verleend worden van 51 dB voor de zuidelijkste rijwoningen en de zuidelijkste gelegen rug-aan-rugwoningen als gevolg van het verkeerslawaaï van de IJsselweg.

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIE

Voorliggend akoestisch onderzoek heeft betrekking op de onbebouwde gronden aan de Koningin Emmastraat in Terborg. De initiatiefnemer is voornemens om op deze gronden 21 grondgebonden rijwoningen te realiseren. Aangezien het projectgebied in de huidige situatie onbebouwd is, is er geen sprake van sloop ten behoeve van het voornemen.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van de IJsselweg bedraagt, inclusief 5 dB reductie, hoogstens 51 dB. Met deze waarde wordt niet voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar wel aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

De bron- en overdrachtsmaatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoen ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Gevelmaatregelen zijn het meest doelmatig en met een gevelwering van minstens 23 dB wordt het binnenniveau van 33 dB gewaarborgd.

Er kan dan ook een hogere waarde verleend worden van 51 dB voor de zuidelijkste rijwoning en de zuidelijkste gelegen rug-aan-rugwoningen als gevolg van het verkeerslawaaï van de IJsselweg.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Wegverkeersgegevens

LENGTE RAPPORT

Locatie

Naam IJsselweg
Plaats Terborg
Omschrijving tussen Industrieweg en Staringstraat

Meting

Periode 29-6-2009
3-7-2009
Interval 1 uur

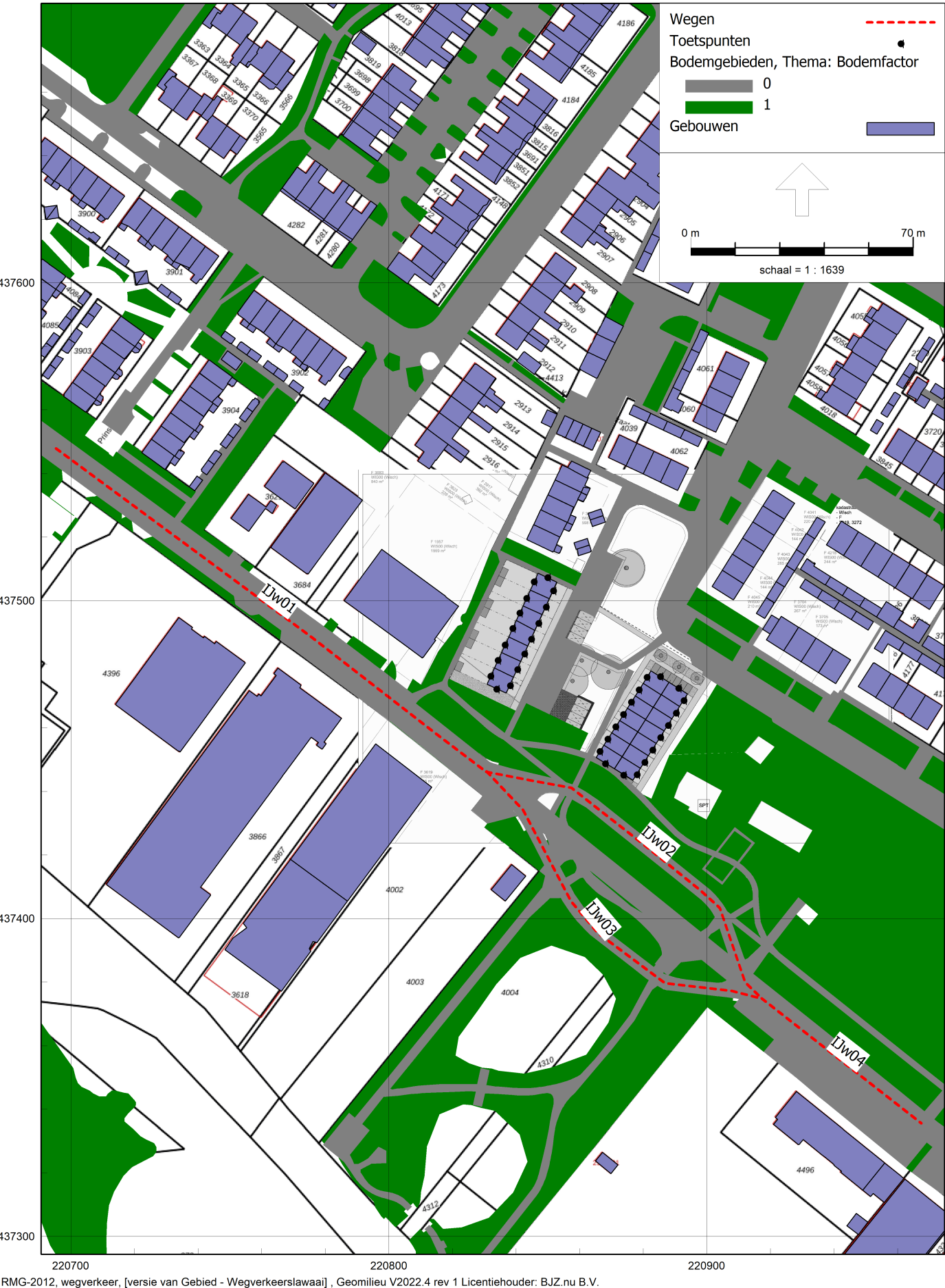
Rijstroken *Telpuntcode* *Richting* *Omschrijving*
1 4 1 Staringstraat - Ettensestraat (1)

INDEXEN - Van maandag 29 juni 2009 tot vrijdag 3 juli 2009

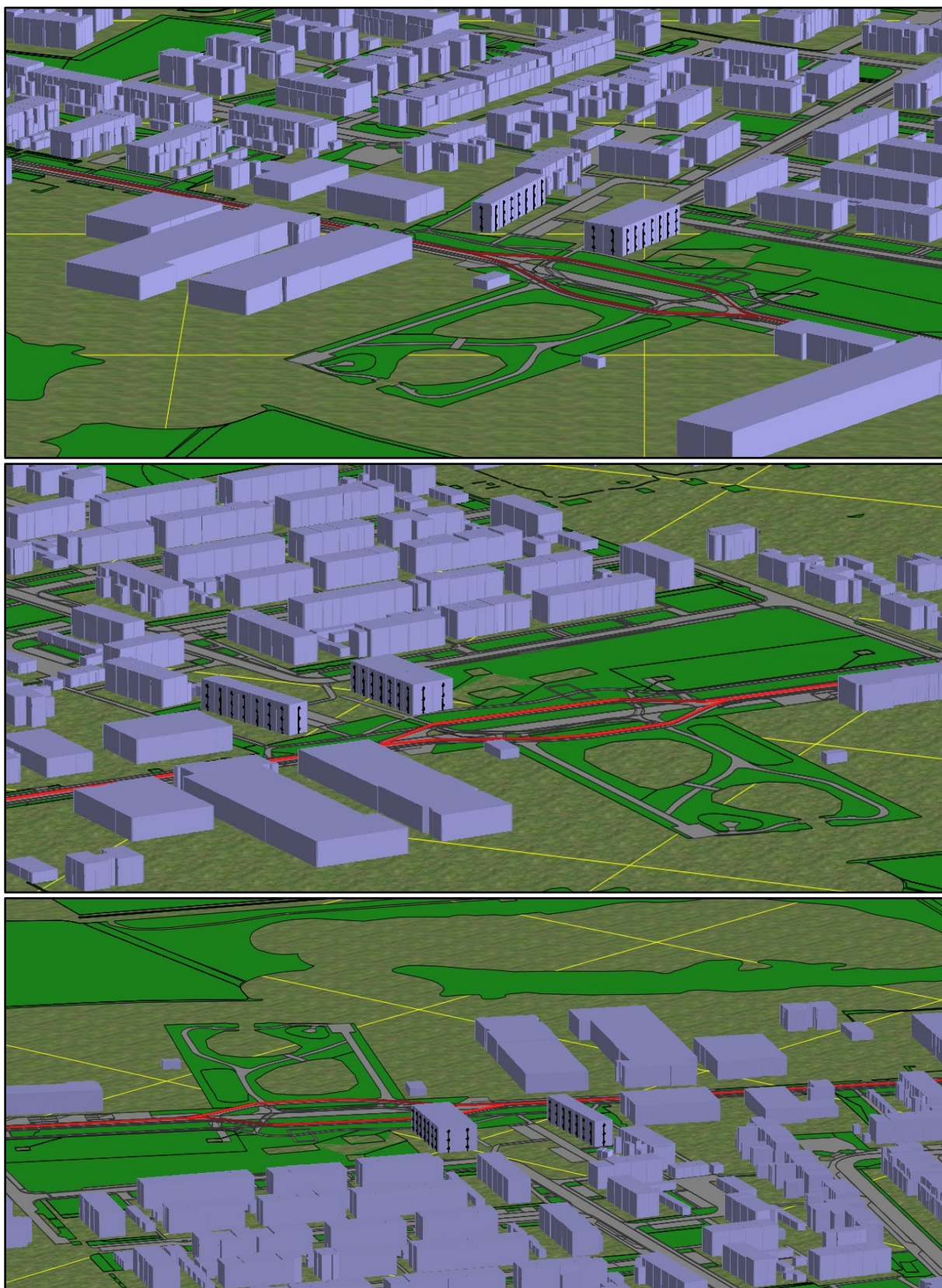
Datum	Tijd	< 3,5		3,5 - 7,0		> 7,0		Totaal		
		Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Abs.	Idx.	Rel.
29-6-2009	Tot. 0-24									
	Tot. 0-7									
	Tot. 7-19									
	Tot. 19-24	269	93,7	10	3,5	8	2,8	287	100,0	
	Tot. 23-7									
30-6-2009	Tot. 0-24	1766	85,6	187	9,1	109	5,3	2062	100,0	100,0
	Tot. 0-7	59	77,6	12	15,8	5	6,6	76	100,0	3,7
	Tot. 7-19	1441	84,8	162	9,5	97	5,7	1700	100,0	82,4
	Tot. 19-24	266	93,0	13	4,5	7	2,4	286	100,0	13,9
	Tot. 23-7	81	81,8	12	12,1	6	6,1	99	100,0	4,8
1-7-2009	Tot. 0-24	1888	86,4	182	8,3	116	5,3	2186	100,0	100,0
	Tot. 0-7	64	80,0	13	16,3	3	3,8	80	100,0	3,7
	Tot. 7-19	1526	85,3	156	8,7	106	5,9	1788	100,0	81,8
	Tot. 19-24	298	93,7	13	4,1	7	2,2	318	100,0	14,5
	Tot. 23-7	77	79,4	15	15,5	5	5,2	97	100,0	4,4
2-7-2009	Tot. 0-24	1838	85,4	221	10,3	92	4,3	2151	100,0	100,0
	Tot. 0-7	73	83,9	8	9,2	6	6,9	87	100,0	4,0
	Tot. 7-19	1445	84,1	193	11,2	81	4,7	1719	100,0	79,9
	Tot. 19-24	320	92,8	20	5,8	5	1,4	345	100,0	16,0
	Tot. 23-7	99	87,6	8	7,1	6	5,3	113	100,0	5,3
3-7-2009	Tot. 0-24	2023	87,2	200	8,6	96	4,1	2319	100,0	100,0
	Tot. 0-7	69	81,2	11	12,9	5	5,9	85	100,0	3,7
	Tot. 7-19	1623	86,1	182	9,7	81	4,3	1886	100,0	81,3
	Tot. 19-24	331	95,1	7	2,0	10	2,9	348	100,0	15,0
	Tot. 23-7	103	86,6	11	9,2	5	4,2	119	100,0	5,1



Bijlage 2 Rekenmodel



3D weergaven



Bijlage 3 Itemeigenschappen

Modeleigenschappen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeerslawaaai

Model eigenschap	
Omschrijving	Wegverkeerslawaaai
Verantwoordelijke	gkikkert
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	op 6-1-2023
Laatst ingezien door	op 12-6-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.4 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,50
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Modeleigenschappen

Commentaar

Itemeigenschappen

Model:	Wegverkeerslawaaai versie van Gebied - Gebied											
Groep:	(hoofdgroep) Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer											
Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	
IJw01	IJsselweg 01	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	
IJw02	IJsselweg 02	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	
IJw03	IJsselweg 03	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	
IJw04	IJsselweg 04	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
IJw01	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
IJw02	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
IJw03	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
IJw04	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
IJw01	50	50	50	--	2380,90	6,75	3,78	0,49	--	--
IJw02	50	50	50	--	1190,45	6,75	3,78	0,49	--	--
IJw03	50	50	50	--	1190,45	6,75	3,78	0,49	--	--
IJw04	50	50	50	--	2380,90	6,75	3,78	0,49	--	--

Itemeigenschappen

Model:	Wegverkeerslawaaai												
	versie van Gebied - Gebied												
Groep:	(hoofdgroep)												
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer												
Naam	%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)
IJw01	--	--	--	84,60	93,50	85,60	--	9,80	4,50	11,40	--	5,60	2,00
IJw02	--	--	--	84,60	93,50	85,60	--	9,80	4,50	11,40	--	5,60	2,00
IJw03	--	--	--	84,60	93,50	85,60	--	9,80	4,50	11,40	--	5,60	2,00
IJw04	--	--	--	84,60	93,50	85,60	--	9,80	4,50	11,40	--	5,60	2,00

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)
IJw01	3,00	--	--	--	--	--	135,96	84,15	9,99	--	15,75
IJw02	3,00	--	--	--	--	--	67,98	42,07	4,99	--	7,87
IJw03	3,00	--	--	--	--	--	67,98	42,07	4,99	--	7,87
IJw04	3,00	--	--	--	--	--	135,96	84,15	9,99	--	15,75

Itemeigenschappen

Model:	Wegverkeerslawaaiversion van Gebied - Gebied										
Groep:	(hoofdgroep)										
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaiversion - RMG-2012, wegverkeer										
Naam	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	
IJw01	4,05	1,33	--	9,00	1,80	0,35	--	79,63	87,18	94,49	
IJw02	2,02	0,66	--	4,50	0,90	0,17	--	76,62	84,17	91,48	
IJw03	2,02	0,66	--	4,50	0,90	0,17	--	76,62	84,17	91,48	
IJw04	4,05	1,33	--	9,00	1,80	0,35	--	79,63	87,18	94,49	

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

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
IJw01	98,05	102,98	99,76	93,10	85,00	75,01	82,27	89,00	93,77
IJw02	95,04	99,97	96,75	90,09	81,99	72,00	79,26	85,99	90,76
IJw03	95,04	99,97	96,75	90,09	81,99	72,00	79,26	85,99	90,76
IJw04	98,05	102,98	99,76	93,10	85,00	75,01	82,27	89,00	93,77

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
IJw01	99,77	96,39	89,65	80,41	67,73	75,45	82,77	86,00	91,32
IJw02	96,76	93,38	86,64	77,40	64,72	72,44	79,76	82,99	88,31
IJw03	96,76	93,38	86,64	77,40	64,72	72,44	79,76	82,99	88,31
IJw04	99,77	96,39	89,65	80,41	67,73	75,45	82,77	86,00	91,32

Itemeigenschappen

Model:	Wegverkeerslawaaï											
	versie van Gebied - Gebied											
Groep:	(hoofdgroep)											
	Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer											
Naam	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			
IJw01	88,14	81,47	73,25	--	--	--	--	--	--			
IJw02	85,13	78,46	70,24	--	--	--	--	--	--			
IJw03	85,13	78,46	70,24	--	--	--	--	--	--			
IJw04	88,14	81,47	73,25	--	--	--	--	--	--			

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
IJw01	--	--
IJw02	--	--
IJw03	--	--
IJw04	--	--

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E
01	Rijwoningen [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
02	Rijwoningen [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
03	Rijwoningen [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
33	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
34	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
06	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
07	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
08	Rijwoningen [1/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
09	Rijwoningen [2/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
10	Rijwoningen [3/3]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
11	Rijwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
12	Rijwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
13	Rijwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
14	Rijwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
15	Rijwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
16	Rijwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
17	Rijwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
18	Rijwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
19	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
20	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
21	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
22	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
23	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
24	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
25	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
26	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
27	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
28	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
29	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
30	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
31	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
32	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
04	Rijwoningen [2/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--
05	Rijwoningen [1/2]	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaa
 versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Hoogte F	Gevel
01	--	Ja
02	--	Ja
03	--	Ja
33	--	Ja
34	--	Ja
06	--	Ja
07	--	Ja
08	--	Ja
09	--	Ja
10	--	Ja
11	--	Ja
12	--	Ja
13	--	Ja
14	--	Ja
15	--	Ja
16	--	Ja
17	--	Ja
18	--	Ja
19	--	Ja
20	--	Ja
21	--	Ja
22	--	Ja
23	--	Ja
24	--	Ja
25	--	Ja
26	--	Ja
27	--	Ja
28	--	Ja
29	--	Ja
30	--	Ja
31	--	Ja
32	--	Ja
04	--	Ja
05	--	Ja

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
versie van Gebied - Gebied
Groep: Nieuwe woningen
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar
01	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
21	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
03	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
04	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
05	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
06	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
02	02	9,00	0,00	Relatief					0	0
08	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
09	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
10	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
11	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
12	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
13	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
14	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
15	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
16	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
17	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
18	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
19	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
20	Rug-aan-rugwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0
07	Rijwoningen	9,00	0,00	Relatief					0	0

Itemeigenschappen

Model: Wegverkeerslawaaai
versie van Gebied - Gebied
Groep: Nieuwe woningen
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	0	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Bijlage 4 Resultatentabel

Resultaten IJsselweg (incl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: IJsselweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	Rijwoningen [1/3]	1,50	30,10
01_B	Rijwoningen [1/3]	4,50	33,12
01_C	Rijwoningen [1/3]	7,50	34,43
02_A	Rijwoningen [2/3]	1,50	39,04
02_B	Rijwoningen [2/3]	4,50	40,91
02_C	Rijwoningen [2/3]	7,50	41,72
03_A	Rijwoningen [3/3]	1,50	39,60
03_B	Rijwoningen [3/3]	4,50	41,59
03_C	Rijwoningen [3/3]	7,50	42,34
06_A	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	1,50	31,33
06_B	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	4,50	30,47
06_C	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	7,50	31,45
07_A	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	1,50	39,97
07_B	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	4,50	41,59
07_C	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	7,50	42,18
08_A	Rijwoningen [1/3]	1,50	45,04
08_B	Rijwoningen [1/3]	4,50	46,35
08_C	Rijwoningen [1/3]	7,50	46,45
09_A	Rijwoningen [2/3]	1,50	49,72
09_B	Rijwoningen [2/3]	4,50	50,78
09_C	Rijwoningen [2/3]	7,50	50,80
10_A	Rijwoningen [3/3]	1,50	47,07
10_B	Rijwoningen [3/3]	4,50	48,26
10_C	Rijwoningen [3/3]	7,50	48,34
11_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	43,92
11_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	45,45
11_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	45,65
12_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	45,60
12_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	47,11
12_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	47,33
13_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	42,63
13_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	44,38
13_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	44,64
14_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	44,28
14_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	46,01
14_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	46,37
15_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	41,59
15_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	43,47
15_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	43,79
16_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	43,00
16_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	44,89
16_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	45,32
17_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	39,79
17_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	41,75
17_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	42,35
18_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	40,75
18_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	42,81
18_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	43,36
19_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	45,91
19_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	47,03
19_C	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	7,50	47,09
20_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	44,49
20_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	45,91
20_C	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	7,50	46,06
21_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	43,26
21_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	44,93

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten IJsselweg (incl. 5 dB reductie)

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

Naam Toetspunt	Omschrijving		Hoogte	Lden
21_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	45,14
22_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	42,14
22_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	43,99
22_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	44,25
23_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	41,36
23_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	43,22
23_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	43,58
24_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	40,65
24_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	42,47
24_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	42,97
25_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	29,61
25_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	28,04
25_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	28,93
26_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	40,63
26_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	42,27
26_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	42,81
27_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	41,47
27_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	43,05
27_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	43,49
28_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	42,31
28_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	43,79
28_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	44,14
29_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	43,34
29_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	44,65
29_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	44,89
30_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	44,69
30_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	45,69
30_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	45,81
31_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	46,12
31_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	46,89
31_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	46,88
32_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	50,54
32_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	51,21
32_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	51,07
33_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	47,59
33_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	48,41
33_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	48,36
34_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	50,78
34_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	51,42
34_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	51,26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten IJsselweg (excl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: IJsselweg
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	Rijwoningen [1/3]	1,50	35,10
01_B	Rijwoningen [1/3]	4,50	38,12
01_C	Rijwoningen [1/3]	7,50	39,43
02_A	Rijwoningen [2/3]	1,50	44,04
02_B	Rijwoningen [2/3]	4,50	45,91
02_C	Rijwoningen [2/3]	7,50	46,72
03_A	Rijwoningen [3/3]	1,50	44,60
03_B	Rijwoningen [3/3]	4,50	46,59
03_C	Rijwoningen [3/3]	7,50	47,34
06_A	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	1,50	36,33
06_B	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	4,50	35,47
06_C	Rug-aan-rugwoningen [1/2]	7,50	36,45
07_A	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	1,50	44,97
07_B	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	4,50	46,59
07_C	Rug-aan-rugwoningen [2/2]	7,50	47,18
08_A	Rijwoningen [1/3]	1,50	50,04
08_B	Rijwoningen [1/3]	4,50	51,35
08_C	Rijwoningen [1/3]	7,50	51,45
09_A	Rijwoningen [2/3]	1,50	54,72
09_B	Rijwoningen [2/3]	4,50	55,78
09_C	Rijwoningen [2/3]	7,50	55,80
10_A	Rijwoningen [3/3]	1,50	52,07
10_B	Rijwoningen [3/3]	4,50	53,26
10_C	Rijwoningen [3/3]	7,50	53,34
11_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	48,92
11_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	50,45
11_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	50,65
12_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	50,60
12_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	52,11
12_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	52,33
13_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	47,63
13_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	49,38
13_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	49,64
14_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	49,28
14_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	51,01
14_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	51,37
15_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	46,59
15_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	48,47
15_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	48,79
16_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	48,00
16_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	49,89
16_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	50,32
17_A	Rijwoningen [1/2]	1,50	44,79
17_B	Rijwoningen [1/2]	4,50	46,75
17_C	Rijwoningen [1/2]	7,50	47,35
18_A	Rijwoningen [2/2]	1,50	45,75
18_B	Rijwoningen [2/2]	4,50	47,81
18_C	Rijwoningen [2/2]	7,50	48,36
19_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	50,91
19_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	52,03
19_C	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	7,50	52,09
20_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	49,49
20_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	50,91
20_C	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	7,50	51,06
21_A	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	1,50	48,26
21_B	Rug-aan-rugwoningen [1/1]	4,50	49,93

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten IJsselweg (excl. 5 dB reductie)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: IJsselweg
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving		Hoogte	Lden
21_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	50,14
22_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	47,14
22_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	48,99
22_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	49,25
23_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	46,36
23_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	48,22
23_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	48,58
24_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	45,65
24_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	47,47
24_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	47,97
25_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	34,61
25_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	33,04
25_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	33,93
26_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	45,63
26_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	47,27
26_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	47,81
27_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	46,47
27_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	48,05
27_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	48,49
28_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	47,31
28_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	48,79
28_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	49,14
29_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	48,34
29_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	49,65
29_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	49,89
30_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	1,50	49,69
30_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	4,50	50,69
30_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/1]	7,50	50,81
31_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	51,12
31_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	51,89
31_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	51,88
32_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	55,54
32_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	56,21
32_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	56,07
33_A	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	1,50	52,59
33_B	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	4,50	53,41
33_C	Rug-aan-rugwoningen	[1/2]	7,50	53,36
34_A	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	1,50	55,78
34_B	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	4,50	56,42
34_C	Rug-aan-rugwoningen	[2/2]	7,50	56,26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen