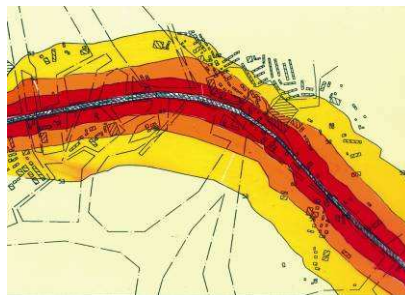


Rapport akoestisch onderzoek

Vlielandseweg 20

Pijnacker

Gemeente Pijnacker - Nootdorp



Rapport akoestisch onderzoek

behorende bij het bestemmingsplan

Vlielandseweg 20, Pijnacker

Gemeente Pijnacker - Nootdorp

Projectgegevens:

RA001-0251890-01A

Datum:

23 november 2012

Kaarten:

Behorende bij de computeroutput Geomilieu

Inhoud

1	Organisatorische en algemene gegevens	1
2	Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek	2
3	Resultaten van de berekeningen	5
4	Conclusie	8

Bijlagen:

Bijlage 1: Verkeersintensiteiten

Bijlage 2: Computeroutput/kaart SRM II: toekomstig inrit en uitrit

Bijlage 3: Computeroutput/kaart SRM II, huidige situatie Vlielandseweg

Bijlage 4: Computeroutput/kaart SRM II, toekomstige situatie Vlielandseweg

Bijlage 5: Computeroutput/kaart SRM II, toekomstige situatie Vlielandseweg,
met ontwikkeling

1 Organisatorische en algemene gegevens

In opdracht van de gemeente Pijnacker - Nootdorp is door Croonen Adviseurs b.v. te Rosmalen voorliggend akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Vlielandseweg 20 te Pijnacker verricht.

Aanleiding voor het onderzoek is de mogelijke realisatie van nieuwe bedrijfsbebouwing ter vervanging van de huidige bebouwing op het perceel achter de woning Vlielandseweg 20 te Pijnacker. Vanwege de mogelijk nieuwe bedrijfsbebouwing wordt een grotere verkeersaantrekkende werking verwacht. Het bedrijfsgebouw wordt door een inrit en uitrit verbonden met de Vlielandseweg. Derhalve zal het verkeer op de inrit en uitrit een geluidbelasting produceren op de gevels van de in de nabijheid gelegen woningen die hoger is dan de huidige geluidbelasting. De toename wordt in het voorliggend akoestisch onderzoek berekend en beschouwd.

Daarnaast zal, in het kader van het “uitstralingseffect”, de toename van het verkeer vanwege deze mogelijke ontwikkeling op de Vlielandseweg worden onderzocht.

De inrit en uitrit vallen buiten het regime van de Wet geluidhinder omdat deze wegen niet gezoneerd zijn. Voorts vinden er geen wijzigingen aan de weg plaats waardoor er geen sprake kan zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De toename van het verkeer vanwege de mogelijke ontwikkeling en de daaraan gekoppelde akoestische toename zijn voor de gemeente aanleiding om de toekomstige geluidbelasting op de gevels van de nabij gelegen woningen in kaart te brengen. Daarbij kan de systematiek van de in de Wet genoemde reconstructie als uitgangspunt worden gehanteerd.

Er is sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder indien de toename in de toekomstige situatie (2023), 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer is ten opzichte van de laagste waarde van de huidige situatie (2012, 1 jaar voor de fysieke ingreep) of een eerder vastgestelde hogere waarde. De minimale toekomstige geluidbelasting is $(48,5 + 1,5) = 50$ dB. Omdat er in het verleden geen hogere waarden zijn vastgesteld en er momenteel zeer weinig verkeer van de inrit en uitrit gebruik maakt is de huidige situatie het uitgangspunt voor de berekeningen. De verkeersintensiteiten zijn derhalve op 0 gesteld.

2 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. Het beleid is erop gericht dat bij een nieuwe situatie wordt getracht de grenswaarde niet te overschrijden. Indien dit niet in alle gevallen mogelijk is dient het aantal woningen dat daaraan niet kan voldoen zo klein mogelijk gehouden te worden en:

- de woningen dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel en/of buitenruimte;
 - de woningen dienen te voldoen aan de binnenwaarde conform het bouwbesluit.
- Daarnaast dien er, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, sprake te zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Reconstructie

Er is sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder indien de toename in de toekomstige situatie (2021), 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer is ten opzichte van de laagste waarde vanwege een eerder vastgestelde hogere waarde of de huidige situatie (2010).

Het onderzoek heeft tot doel de geluidsbelasting op de, in de onderzoekszone van de genoemde weg gelegen, bestaande geluidsgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn gesteld.

Rekenmethode

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 gehanteerd. De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en verkeersintensiteiten, overschrijding van het aandachtsgebied, etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting.

In voorliggend onderzoek is, vanwege de hierboven genoemde criteria, gebruik gemaakt van standaard-rekenmethode II.

Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (voor het begrip zone: zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone (aandachtsgebied) heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist. Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg.

In voorliggend onderzoek zijn de in- en uitrit (maximale snelheid van 15 km/uur) opgenomen.

Breedte van de geluidzones:

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Stedelijk gebied</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i>
	<i>(Snelheid minder dan 70 km/uur)</i>	<i>(Snelheid 70 km/uur en meer)</i>
Maximaal 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
Meer dan 4	350 m	600 m

Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder worden toegepast. Deze aftrek is 5 dB voor wegen waarop met een snelheid van minder dan 70 km/uur wordt gereden (binnenstedelijk gebied). Voor wegen waarop 70 km/uur of meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied) is deze aftrek 2 dB.

Waarneemhoogte

De waarneemhoogten zijn conform de hoogte der relevante woningen, te weten:

<u>bouwlagen</u>	<u>waarneemhoogte in meters</u>
1	1,5
2	4,5
3	7,5

Geometrie der wegen

De ligging van de wegen en de overige geografische gegevens zijn ontleend aan kaartmateriaal dat door de gemeente Pijnacker - Nootdorp ter beschikking is gesteld.

Bodemfactor

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd. Voor het gebied naast de weg is een bodemfactor aangehouden welke overeen komt met de aard van het aangrenzende gebied.

Obstakel

Bij de aansluiting van de inrit en uitrit op de Vlielandseweg is een obstakel gemodelleerd. Derhalve wordt een correctie (toeslag) in het model opgenomen die de akoestische gevolgen van het optrekkend en afremmend verkeer berekend.

Reflecties

De bijdrage van reflecties via bebouwing is in de berekeningen opgenomen.

Afscherming

De bijdrage van afscherming via bebouwing is in de berekeningen opgenomen.

Maaiveldhoogte

De maaiveldhoogte van de weg is op 0 gesteld. De maaiveldhoogte van de overige akoestisch relevante objecten is daaraan gerelateerd.

Lden

Voor de gemiddelde etmaalintensiteiten (Lden) zijn de gemiddelden van dag, avond en nacht berekend. Vanwege de geluidproductie van de inrit en uitrit in de berekening zonder de Vlielandseweg is de dagperiode maatgevend.

Intensiteiten

De verkeersintensiteiten van de Vlielandseweg en van de ontsluiting van het bedrijfsgebouw zijn afkomstig van de gemeente Pijnacker – Nootdorp.

De verkeersgeneratie van de bedrijvenlocatie is op basis van de CROW Publicatie 317 gemaakt en is in de bijlage opgenomen. De intensiteiten van de Vlielandseweg zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente. Van de genoemde wegen zijn de etmaalintensiteiten, verdeling naar etmaaldeel en de verdeling naar motorvoertuigencategorie in de aangeleverde gegevens opgenomen.

De in de berekeningen gehanteerde intensiteiten zijn opgenomen in onderstaande tabellen.

Huidige situatie

weg	Etmaal	Daguur (6,54%)			Avonduur (3,74%)			Nachtuur (0,82%)		
Vlielandseweg	2012	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		91.9	6.1	2	91.9	6.1	2	91.9	6.1	2
Aantal	6031	362.48	24.06	7.89	207.29	13.76	4.51	45.45	3.02	0.99

Toekomstige situatie

weg	Etmaal	Daguur (6,54%)			Avonduur (3,74%)			Nachtuur (0,82%)		
Vlielandseweg	2023	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		90.4	7.2	2.2	90.4	7.2	2.2	90.4	7.2	2.2
Aantal	7395	437.2	34.82	10.64	250.02	19.91	6.08	54.82	4.37	1.33
	Etmaal	Daguur (8,33%)			Avonduur (0%)			Nachtuur (0%)		
In- en uitrit	2023	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		81.2	8.2	10.6						
Aantal	85	5.76	0.58	0.75						

Snelheden

De huidige en toekomstige snelheid op de Vlielandseweg is 50 km/uur. Voor de snelheid op de inrit en uitrit is 15 km/uur in de berekening opgenomen.

Verharding

De huidige en toekomstige verharding op de Vlielandseweg is DAB. Op de inrit en uitrit ligt een klinkerverharding.

3 Resultaten van de berekeningen

In het akoestisch onderzoek is sprake van bestaande geluidsgevoelige bebouwing in de omgeving van de Vlielandseweg en de inrit en uitrit van het mogelijke bedrijfsgebouw. Op de gevels van de woningen zijn waarneempunten gesitueerd. Vanwege de toename van het verkeer zijn enerzijds de inrit en uitrit van het mogelijke bedrijfsgebouw opgenomen (zonder de invloed van het verkeer dat hiervan geen gebruik maakt) en anderzijds het uitstralingseffect op de Vlielandseweg gecombineerd met van deze weg gebruik makend verkeer.

In onderstaande tabel is de geluidbelasting vanwege de inrit en uitrit weergegeven.

alleen inrit en uitrit								
Naam	Hoogte	Etmaal	Art 110g		Naam	Hoogte	Etmaal	Art 110g
01_A	1,5	47,5	43		10_A	1,5	44,9	40
01_B	4,5	47,5	43		10_B	4,5	45,3	40
01_C	7,5	47	42		11_A	1,5	48,4	43
02_A	1,5	49,9	45		11_B	4,5	48,3	43
02_B	4,5	48,4	43		12_A	1,5	41,1	36
02_C	7,5	46,9	42		12_B	4,5	41,6	37
03_A	1,5	46,4	41		12_C	7,5	41,5	37
03_B	4,5	46,7	42		13_A	1,5	45,1	40
03_C	7,5	46,3	41		13_B	4,5	45,2	40
04_A	1,5	50,2	45		13_C	7,5	44,8	40
04_B	4,5	50	45		14_A	1,5	37,6	33
05_A	1,5	48,7	44		14_B	4,5	37,9	33
05_B	4,5	48	43		15_A	1,5	40,9	36
06_A	1,5	45	40		15_B	4,5	40,6	36
06_B	4,5	45,3	40		15_C	7,5	39,7	35
07_A	1,5	47	42		16_A	1,5	38,2	33
07_B	4,5	47,1	42		16_B	4,5	38,6	34
08_A	1,5	40,9	36		16_C	7,5	38,2	33
08_B	4,5	41,3	36		17_A	1,5	41	36
08_C	7,5	41,4	36		17_B	4,5	40,8	36
09_A	1,5	45,5	41		18_A	1,5	36	31
09_B	4,5	45,7	41		18_B	4,5	36,7	32
09_C	7,5	45,3	40					

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen varieert van 31 dB tot 45 dB. Omdat de verkeersbewegingen hoofdzakelijk gedurende de dagperiode plaatsvinden is in bovenstaande tabel de dagperiode maatgevend voor de etmaalwaarde. Daarmee voldoet de geluidbelasting aan de in de Wet geluidhinder gehanteerde voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Vanwege de Vlielandseweg is de huidige en toekomstige situatie berekend. In de huidige situatie gaat het daarbij om de situatie 2012 zonder verkeer van het mogelijke bedrijfsgebouw. In de toekomstige situatie gaat het om de situatie 2023 inclusief autonome groei en, in een andere berekening, de situatie met en zonder verkeerstoename vanwege het mogelijke bedrijfsgebouw.

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de berekeningen, inclusief verschilberekening, opgenomen. De totale berekeningen zijn in de bijlage toegevoegd.

2012 Vlielandseweg				2023 Vlielandseweg		2012 Vlielandseweg		2023 Vlielandseweg		verschilberekening	
met ontwikkeling				met ontwikkeling		zonder ontwikkeling		zonder ontwikkeling		1	2
Naam	Hoogte	Lden	Art 110g	Lden	Art 110g	Lden	Art 110g	Lden	Art 110g	Lden	Lden
01_A	1,5	63	58	64	59	63	58	64	59	0	1
01_B	4,5	63,2	58	64,2	59	63,2	58	64,2	59	0	1
01_C	7,5	62,9	58	63,9	59	62,9	58	63,9	59	0	1
02_A	1,5	58,7	54	59,6	55	58,4	53	59,4	54	0,2	1,2
02_B	4,5	59	54	60	55	58,8	54	59,8	55	0,2	1,2
02_C	7,5	58,8	54	59,8	55	58,7	54	59,7	55	0,1	1,1
03_A	1,5	62,8	58	63,8	59	62,8	58	63,8	59	0	1
03_B	4,5	63,1	58	64,1	59	63	58	64	59	0,1	1,1
03_C	7,5	62,6	58	63,6	59	62,6	58	63,6	59	0	1
04_A	1,5	66,7	62	67,7	63	66,6	62	67,6	63	0,1	1,1
04_B	4,5	66,3	61	67,3	62	66,3	61	67,3	62	0	1
05_A	1,5	60,3	55	61,3	56	60,2	55	61,2	56	0,1	1,1
05_B	4,5	60,5	56	61,5	57	60,4	55	61,4	56	0,1	1,1
06_A	1,5	58,7	54	59,7	55	58,6	54	59,6	55	0,1	1,1
06_B	4,5	59,1	54	60,1	55	59,1	54	60,1	55	0	1
07_A	1,5	63,2	58	64,2	59	63,2	58	64,2	59	0	1
07_B	4,5	63,3	58	64,3	59	63,3	58	64,3	59	0	1
08_A	1,5	57,5	53	58,5	54	57,4	52	58,5	54	0	1,1
08_B	4,5	57,9	53	58,9	54	57,8	53	58,8	54	0,1	1,1
08_C	7,5	57,9	53	58,9	54	57,9	53	58,9	54	0	1
09_A	1,5	62,5	58	63,5	59	62,5	58	63,5	59	0	1
09_B	4,5	62,7	58	63,7	59	62,7	58	63,7	59	0	1
09_C	7,5	62,4	57	63,4	58	62,3	57	63,3	58	0,1	1,1
10_A	1,5	59,6	55	60,6	56	59,5	55	60,5	56	0,1	1,1
10_B	4,5	60	55	61	56	59,9	55	60,9	56	0,1	1,1
11_A	1,5	64,8	60	65,8	61	64,7	60	65,7	61	0,1	1,1
11_B	4,5	64,7	60	65,7	61	64,7	60	65,7	61	0	1
12_A	1,5	57,9	53	58,9	54	57,9	53	58,9	54	0	1
12_B	4,5	58,4	53	59,4	54	58,3	53	59,4	54	0	1,1
12_C	7,5	58,3	53	59,3	54	58,3	53	59,3	54	0	1
13_A	1,5	63,3	58	64,2	59	63,2	58	64,2	59	0	1
13_B	4,5	63,3	58	64,3	59	63,3	58	64,3	59	0	1
13_C	7,5	63	58	64	59	62,9	58	63,9	59	0,1	1,1
14_A	1,5	37,2	32	37,8	33	33,8	29	34,8	30	3	4
14_B	4,5	38,1	33	38,7	34	35,3	30	36,3	31	2,4	3,4
15_A	1,5	38,9	34	39,2	34	32,1	27	33	28	6,2	7,1
15_B	4,5	39,2	34	39,6	35	34	29	35	30	4,6	5,6

15_C	7,5	38,9	34	39,4	34	34,9	30	35,9	31	3,5	4,5
16_A	1,5	39,1	34	40,6	36	36,8	32	37,8	33	2,8	3,8
16_B	4,5	40,5	36	42,2	37	38,7	34	39,7	35	2,5	3,5
16_C	7,5	40,8	36	42,6	38	39,4	34	40,4	35	2,2	3,2
17_A	1,5	40,2	35	39,9	35	36,1	31	37,1	32	2,8	3,8
17_B	4,5	40,9	36	40,6	36	37,9	33	38,9	34	1,7	2,7
18_A	1,5	42,4	37	43,3	38	41,9	37	42,8	38	0,5	1,4
18_B	4,5	44,1	39	45	40	43,7	39	44,7	40	0,3	1,3

1. *Vlielandseweg 2023 met ontwikkeling - Vlielandseweg 2023 zonder ontwikkeling*
2. *Vlielandseweg 2023 met ontwikkeling - Vlielandseweg 2012 zonder ontwikkeling*

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat in de toekomstige situatie met de autonome groei en de mogelijke ontwikkeling (verkeer op de inrit en uitrit) er een toename is van 1 dB tot 7,1 dB. De toename op de gevels met een geluidbelasting die niet aan de voorkeursgrenswaarde (>48 dB) voldoet is maximaal 1,2 dB. De toename op de gevels met een geluidbelasting die ruim aan de voorkeursgrenswaarde (<48 dB) voldoet is (inclusief de toename) maximaal 7,1 dB.

in de toekomstige situatie (inclusief de autonome groei) met en zonder de mogelijke ontwikkeling (verkeer op de inrit en uitrit) is er een toename van 0 dB tot 6,2 dB. De toename vanwege alleen de mogelijke ontwikkeling op de gevels met een geluidbelasting die niet aan de voorkeursgrenswaarde (>48 dB) voldoet is maximaal 0,2 dB. De toename op de gevels met een geluidbelasting die ruim aan de voorkeursgrenswaarde (<48 dB) voldoet is (inclusief de toename) maximaal 6,2 dB.

Samenvatting van de resultaten

Uit de berekeningen blijkt dat er sprake is van een toename van maximaal 1,2 dB voor de woningen welke niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen. Deze toename is minder dan de 1,5 dB (afgerond 2 dB) wat de grenswaarde is voor een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. De toename is maximaal 7,1 dB voor de woningen die ruim aan de voorkeursgrenswaarde voldoen. Derhalve kan er voor deze woningen ook geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uitstralingsgebied

De toename vanwege de ontwikkeling op de Vlielandseweg is zeer gering (zoals hierboven omschreven). Omdat er op de naar deze weg gekeerde gevels van de woningen een toename is van maximaal slechts 1,2 dB kan worden gesteld dat er geen noemenswaardige uitstraling vanwege de ontwikkeling is.

Beoordeling woon- en leefklimaat

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient beoordeeld te worden of er, in dit geval middels een acceptabel geluidsniveau, sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Gezien de zeer geringe toename van de geluidbelasting en het feit dat de woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte hebben kan worden gesteld dat er geen negatieve gevolgen van de ontwikkeling plaatsvinden die het woon- en leefklimaat verslechteren.

4 Conclusie

Aanleiding voor het onderzoek is de mogelijke realisatie van nieuwe bedrijfsbebouwing ter vervanging van de huidige bebouwing op het perceel achter de woning Vlielandseweg 20 te Pijnacker. Het mogelijke bedrijfsgebouw wordt door een inrit en uitrit verbonden met de Vlielandseweg. Derhalve zal het verkeer een geluidbelasting produceren op de gevels van de in de nabijheid gelegen woningen die hoger is dan de huidige geluidbelasting. De toename is in het voorliggend akoestisch onderzoek berekend en beschouwd.

Daarnaast is, in het kader van het “uitstralingseffect”, de toename van het verkeer vanwege deze mogelijke ontwikkeling op de Vlielandseweg onderzocht.

De inrit en uitrit vallen buiten het regime van de Wet geluidhinder omdat deze wegen niet gezoneerd zijn. Voor de verschilberekening is de systematiek van de in de Wet genoemde reconstructie als uitgangspunt gehanteerd waarbij er sprake is van een reconstructie indien de toename in de toekomstige situatie (2023), 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer is ten opzichte van de laagste waarde van de huidige situatie (2012, 1 jaar voor de fysieke ingreep) of een eerder vastgestelde hogere waarde. De minimale toekomstige geluidbelasting is $(48,5 + 1,5)$ 50 dB.

Uit de resultaten van de berekening vanwege de inrit en uitrit blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen in de toekomstige situatie varieert van 31 dB tot 45 dB. Omdat de verkeersbewegingen hoofdzakelijk gedurende de dagperiode plaatsvinden is de dagperiode maatgevend voor de etmaalwaarde. Daarmee voldoet de geluidbelasting aan de in de Wet geluidhinder gehanteerde voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De toename vanwege de ontwikkeling op de Vlielandseweg is zeer gering. Omdat er op de naar deze weg gekeerde gevels van de woningen een toename is van maximaal slechts 1,2 dB kan worden gesteld dat er geen noemenswaardige uitstraling vanwege de ontwikkeling is.

Bijlage 1

Verkeersintensiteiten

Verkeer Vlielandseweg (exclusief bedrijvenlocatie Vlielandseweg 20)										
straatnaam	mvt/etmaal	%vrw	% lv	% mv	% zv	% dag	% avond	% nacht	wegverharding	rijsnelheid
2012										
Vlielandseweg	6031	8,1	91,9	6,1	2,0	6,54	3,74	0,82	DAB	50
2023										
Vlielandseweg	7395	9,6	90,4	7,2	2,2	6,54	3,74	0,82	DAB	50

Verkeersgeneratie op basis van CROW Publicatie 317

Verkeersgeneratie bedrijvenlocatie Vlielandseweg 20

Bruto oppervlakte = 0,7 ha

Netto oppervlakte = $0,77 \times 0,7 = 0,54$ ha

Kencijfer uit tabel 5 (blz 21) = 158 motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal (waarvan 30 vrachtauto)

Dus $158 \times 0,54 = 85$ motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal (waarvan 16 vrachtauto)

41% lichte vrachtauto's = 7 lichte vrachtauto's

59% zware vrachtauto = 9 zware vrachtauto's

max. 15 km/uur, Rekensnelheid = 10 km/uur of stapvoets?

Dus Inrit 85/2 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal (waarvan 8 vrachtauto), 7/2 lichte vrachtauto en 9/2 zware vrachtauto

Uitrit = Inrit

Wegverharding = Klinkers

Rijsnelheid = max. 15 km/uur en rekensnelheid = stapvoets

Bijlage 2

Computeroutput/kaarten SRM II,
toekomstige situatie inrit en uitrit



Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
15		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
18		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Rapport: Resultatentabel
 Model: model in- en uitrit
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	1,50	47,5	--	--	47,5
01_B	4,50	47,5	--	--	47,5
01_C	7,50	47,0	--	--	47,0
02_A	1,50	49,9	--	--	49,9
02_B	4,50	48,4	--	--	48,4
02_C	7,50	46,9	--	--	46,9
03_A	1,50	46,4	--	--	46,4
03_B	4,50	46,7	--	--	46,7
03_C	7,50	46,3	--	--	46,3
04_A	1,50	50,2	--	--	50,2
04_B	4,50	50,0	--	--	50,0
05_A	1,50	48,7	--	--	48,7
05_B	4,50	48,0	--	--	48,0
06_A	1,50	45,0	--	--	45,0
06_B	4,50	45,3	--	--	45,3
07_A	1,50	47,0	--	--	47,0
07_B	4,50	47,1	--	--	47,1
08_A	1,50	40,9	--	--	40,9
08_B	4,50	41,3	--	--	41,3
08_C	7,50	41,4	--	--	41,4
09_A	1,50	45,5	--	--	45,5
09_B	4,50	45,7	--	--	45,7
09_C	7,50	45,3	--	--	45,3
10_A	1,50	44,9	--	--	44,9
10_B	4,50	45,3	--	--	45,3
11_A	1,50	48,4	--	--	48,4
11_B	4,50	48,3	--	--	48,3
12_A	1,50	41,1	--	--	41,1
12_B	4,50	41,6	--	--	41,6
12_C	7,50	41,5	--	--	41,5
13_A	1,50	45,1	--	--	45,1
13_B	4,50	45,2	--	--	45,2
13_C	7,50	44,8	--	--	44,8
14_A	1,50	37,6	--	--	37,6
14_B	4,50	37,9	--	--	37,9
15_A	1,50	40,9	--	--	40,9
15_B	4,50	40,6	--	--	40,6
15_C	7,50	39,7	--	--	39,7
16_A	1,50	38,2	--	--	38,2
16_B	4,50	38,6	--	--	38,6
16_C	7,50	38,2	--	--	38,2
17_A	1,50	41,0	--	--	41,0
17_B	4,50	40,8	--	--	40,8
18_A	1,50	36,0	--	--	36,0
18_B	4,50	36,7	--	--	36,7

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	Hoogte	Maaiveld	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	9,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	6,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	6,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	6,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	9,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	7,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	7,50	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	8,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	4,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)
1		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W49a	15	15	15	15	0,00	--	--	--
1		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W49a	15	15	15	15	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%Int.(P4)	%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)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
1	--	--	2,87	--	--	--	0,30	--	--	--	0,38	--	--	--	74,93	70,65	84,27	78,52
1	--	--	2,87	--	--	--	0,30	--	--	--	0,38	--	--	--	74,93	70,65	84,27	78,52
2	--	--	1,44	--	--	--	0,15	--	--	--	0,19	--	--	--	62,62	69,21	76,27	79,42
2	--	--	1,44	--	--	--	0,15	--	--	--	0,19	--	--	--	62,62	69,21	76,27	79,42
2	--	--	1,44	--	--	--	0,15	--	--	--	0,19	--	--	--	62,62	69,21	76,27	79,42
2	--	--	1,44	--	--	--	0,15	--	--	--	0,19	--	--	--	62,62	69,21	76,27	79,42

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	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	LE (N) 125
1	82,02	79,62	73,72	75,93	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1	82,02	79,62	73,72	75,93	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	83,42	81,40	74,12	67,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	83,42	81,40	74,12	67,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	83,42	81,40	74,12	67,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	83,42	81,40	74,12	67,30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model in- en uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	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	LE (P4) 4k
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model in- en uitrit
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LE (P4)	8k	Wegdek	Item ID
1	--	--	elementenverharding in keperverband (30km/h)	25
1	--	--	elementenverharding in keperverband (30km/h)	22
2	--	--	referentiewegdek	26
2	--	--	referentiewegdek	27
2	--	--	referentiewegdek	23
2	--	--	referentiewegdek	24

Model: model in- en uitrit
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf
1		0,00
2		0,00
3		0,00

Model: model in- en uitrit
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.
1	
2	
3	
4	

Bijlage 3

Computeroutput/kaarten SRM II,
huidige situatie Vlielandseweg,



Rapport: Resultatentabel
 Model: huidig Vlielandseweg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	1,50	62,1	59,7	53,1	63,0
01_B	4,50	62,3	59,9	53,3	63,2
01_C	7,50	62,0	59,6	53,0	62,9
02_A	1,50	57,6	55,1	48,5	58,4
02_B	4,50	58,0	55,5	49,0	58,8
02_C	7,50	57,9	55,4	48,8	58,7
03_A	1,50	61,9	59,5	52,9	62,8
03_B	4,50	62,2	59,7	53,2	63,0
03_C	7,50	61,7	59,3	52,7	62,6
04_A	1,50	65,8	63,3	56,8	66,6
04_B	4,50	65,4	63,0	56,4	66,3
05_A	1,50	59,3	56,9	50,3	60,2
05_B	4,50	59,5	57,1	50,5	60,4
06_A	1,50	57,8	55,3	48,8	58,6
06_B	4,50	58,2	55,8	49,2	59,1
07_A	1,50	62,3	59,9	53,3	63,2
07_B	4,50	62,5	60,0	53,4	63,3
08_A	1,50	56,6	54,2	47,6	57,4
08_B	4,50	57,0	54,5	48,0	57,8
08_C	7,50	57,0	54,6	48,0	57,9
09_A	1,50	61,7	59,2	52,6	62,5
09_B	4,50	61,8	59,4	52,8	62,7
09_C	7,50	61,5	59,1	52,5	62,3
10_A	1,50	58,7	56,2	49,6	59,5
10_B	4,50	59,1	56,6	50,1	59,9
11_A	1,50	63,9	61,4	54,9	64,7
11_B	4,50	63,9	61,4	54,8	64,7
12_A	1,50	57,0	54,6	48,0	57,9
12_B	4,50	57,5	55,1	48,5	58,3
12_C	7,50	57,4	55,0	48,4	58,3
13_A	1,50	62,4	59,9	53,4	63,2
13_B	4,50	62,5	60,0	53,5	63,3
13_C	7,50	62,1	59,6	53,1	62,9
14_A	1,50	32,9	30,5	23,9	33,8
14_B	4,50	34,5	32,0	25,4	35,3
15_A	1,50	31,2	28,8	22,2	32,1
15_B	4,50	33,1	30,7	24,1	34,0
15_C	7,50	34,0	31,6	25,0	34,9
16_A	1,50	35,9	33,5	26,9	36,8
16_B	4,50	37,9	35,5	28,9	38,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: huidig Vlielandseweg
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
16_C	7,50	38,5	36,1	29,5	39,4
17_A	1,50	35,2	32,8	26,2	36,1
17_B	4,50	37,0	34,6	28,0	37,9
18_A	1,50	41,0	38,6	32,0	41,9
18_B	4,50	42,8	40,4	33,8	43,7

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)
7		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	w0	50	50	50	50	6031,00	6,54	3,74	0,82	--

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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)
7	--	--	--	--	91,90	91,90	91,90	--	6,10	6,10	6,10	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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
7	362,48	207,29	45,45	--	24,06	13,76	3,02	--	7,89	4,51	0,99	--	84,56	90,59	97,04

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

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
7	99,88	105,42	103,92	96,24	89,03	82,13	88,16	94,61	97,45	103,00	101,50	93,81	86,61	75,54

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

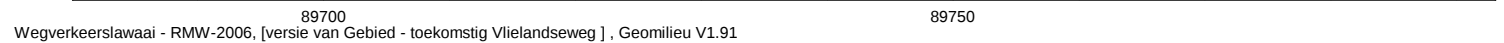
Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k
7	81,57	88,02	90,86	96,41	94,90	87,22	80,02	--	--	--	--	--	--

Model: huidig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	Wegdek	Item ID
7	--	--	referentiewegdek	56

Bijlage 4

Computeroutput/kaarten SRM II,
toekomstige situatie Vlielandseweg,



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstig Vlielandseweg
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: (hoofdgroep)
 Nee

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	1,50	63,1	60,7	54,1	64,0
01_B	4,50	63,3	60,9	54,3	64,2
01_C	7,50	63,0	60,6	54,0	63,9
02_A	1,50	58,6	56,1	49,5	59,4
02_B	4,50	59,0	56,6	50,0	59,8
02_C	7,50	58,9	56,5	49,9	59,7
03_A	1,50	62,9	60,5	53,9	63,8
03_B	4,50	63,2	60,7	54,2	64,0
03_C	7,50	62,7	60,3	53,7	63,6
04_A	1,50	66,8	64,3	57,8	67,6
04_B	4,50	66,4	64,0	57,4	67,3
05_A	1,50	60,3	57,9	51,3	61,2
05_B	4,50	60,6	58,1	51,5	61,4
06_A	1,50	58,8	56,3	49,8	59,6
06_B	4,50	59,2	56,8	50,2	60,1
07_A	1,50	63,3	60,9	54,3	64,2
07_B	4,50	63,5	61,0	54,4	64,3
08_A	1,50	57,6	55,2	48,6	58,5
08_B	4,50	58,0	55,6	49,0	58,8
08_C	7,50	58,0	55,6	49,0	58,9
09_A	1,50	62,7	60,2	53,6	63,5
09_B	4,50	62,8	60,4	53,8	63,7
09_C	7,50	62,5	60,1	53,5	63,3
10_A	1,50	59,7	57,2	50,6	60,5
10_B	4,50	60,1	57,7	51,1	60,9
11_A	1,50	64,9	62,4	55,9	65,7
11_B	4,50	64,9	62,4	55,8	65,7
12_A	1,50	58,0	55,6	49,0	58,9
12_B	4,50	58,5	56,1	49,5	59,4
12_C	7,50	58,4	56,0	49,4	59,3
13_A	1,50	63,4	60,9	54,4	64,2
13_B	4,50	63,5	61,0	54,5	64,3
13_C	7,50	63,1	60,7	54,1	63,9
14_A	1,50	33,9	31,5	24,9	34,8
14_B	4,50	35,5	33,0	26,4	36,3
15_A	1,50	32,2	29,7	23,2	33,0
15_B	4,50	34,1	31,7	25,1	35,0
15_C	7,50	35,0	32,6	26,0	35,9
16_A	1,50	36,9	34,5	27,9	37,8
16_B	4,50	38,9	36,5	29,9	39,7
16_C	7,50	39,5	37,1	30,5	40,4
17_A	1,50	36,2	33,8	27,2	37,1
17_B	4,50	38,0	35,6	29,0	38,9
18_A	1,50	42,0	39,6	33,0	42,8
18_B	4,50	43,8	41,4	34,8	44,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)
7		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	w0	50	50	50	50	7395,00	6,54	3,74	0,82	--

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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)
7	--	--	--	--	90,40	90,40	90,40	--	7,20	7,20	7,20	--	2,20	2,20	2,20	--	--	--	--	--

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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
7	437,20	250,02	54,82	--	34,82	19,91	4,37	--	10,64	6,08	1,33	--	85,56	91,73	98,30

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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
7	101,00	106,41	104,87	97,23	90,10	83,14	89,30	95,88	98,57	103,98	102,45	94,81	87,67	76,55

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

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
7	82,71	89,29	91,98	97,39	95,86	88,22	81,08	--	--	--	--	--	--

Model: toekomstig Vlielandseweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	Wegdek	Item ID
7	--	--	referentiewegdek	56

Bijlage 5

Computeroutput/kaarten SRM II,
toekomstige situatie Vlielandseweg
+ inrit en uitrit



Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	1,50	63,2	60,7	54,1	64,0
01_B	4,50	63,4	60,9	54,3	64,2
01_C	7,50	63,1	60,6	54,0	63,9
02_A	1,50	59,1	56,1	49,5	59,6
02_B	4,50	59,3	56,6	50,0	60,0
02_C	7,50	59,1	56,5	49,9	59,8
03_A	1,50	63,0	60,5	53,9	63,8
03_B	4,50	63,2	60,7	54,2	64,1
03_C	7,50	62,8	60,3	53,7	63,6
04_A	1,50	66,8	64,3	57,8	67,7
04_B	4,50	66,5	64,0	57,4	67,3
05_A	1,50	60,6	57,9	51,3	61,3
05_B	4,50	60,7	58,1	51,5	61,5
06_A	1,50	58,9	56,3	49,8	59,7
06_B	4,50	59,3	56,8	50,2	60,1
07_A	1,50	63,4	60,9	54,3	64,2
07_B	4,50	63,5	61,0	54,4	64,3
08_A	1,50	57,6	55,2	48,6	58,5
08_B	4,50	58,0	55,6	49,0	58,9
08_C	7,50	58,1	55,6	49,0	58,9
09_A	1,50	62,7	60,2	53,6	63,5
09_B	4,50	62,9	60,4	53,8	63,7
09_C	7,50	62,5	60,1	53,5	63,4
10_A	1,50	59,8	57,2	50,6	60,6
10_B	4,50	60,2	57,7	51,1	61,0
11_A	1,50	64,9	62,4	55,9	65,8
11_B	4,50	64,9	62,4	55,8	65,7
12_A	1,50	58,1	55,6	49,0	58,9
12_B	4,50	58,5	56,1	49,5	59,4
12_C	7,50	58,5	56,0	49,4	59,3
13_A	1,50	63,4	60,9	54,4	64,2
13_B	4,50	63,5	61,0	54,5	64,3
13_C	7,50	63,1	60,7	54,1	64,0
14_A	1,50	39,2	31,6	25,0	37,8
14_B	4,50	39,9	33,1	26,5	38,7
15_A	1,50	41,5	29,9	23,3	39,2
15_B	4,50	41,6	31,8	25,2	39,6
15_C	7,50	41,0	32,7	26,1	39,4
16_A	1,50	41,3	35,8	29,3	40,6
16_B	4,50	42,5	37,8	31,2	42,2
16_C	7,50	42,8	38,4	31,8	42,6
17_A	1,50	41,9	32,2	25,6	39,9
17_B	4,50	42,2	34,0	27,5	40,6
18_A	1,50	42,9	39,6	33,0	43,3
18_B	4,50	44,6	41,4	34,8	45,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)
1		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W49a	15	15	15	15	0,00	--	--	--
1		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W49a	15	15	15	15	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
2		0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0	W0	50	50	50	50	0,00	--	--	--
7		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	50	50	50	50	7395,00	6,54	3,74	0,82

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%Int.(P4)	%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)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
7	--	--	--	--	--	90,40	90,40	90,40	--	7,20	7,20	7,20	--	2,20	2,20	2,20	--	--	--

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	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)	LE (D) 63	LE (D) 125
1	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	74,86	70,61
1	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	74,86	70,61
2	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	65,57	72,16
2	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	65,57	72,16
2	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	65,57	72,16
2	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	65,57	72,16
2	--	--	2,83	--	--	--	0,29	--	--	--	0,38	--	--	--	65,57	72,16
7	--	--	437,20	250,02	54,82	--	34,82	19,91	4,37	--	10,64	6,08	1,33	--	85,56	91,73

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Naam	LE (D) 250	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
1	84,21	78,49	81,98	79,57	73,68	75,88	--	--	--	--	--	--	--	--
1	84,21	78,49	81,98	79,57	73,68	75,88	--	--	--	--	--	--	--	--
2	79,22	82,39	86,38	84,35	77,07	70,25	--	--	--	--	--	--	--	--
2	79,22	82,39	86,38	84,35	77,07	70,25	--	--	--	--	--	--	--	--
2	79,22	82,39	86,38	84,35	77,07	70,25	--	--	--	--	--	--	--	--
2	79,22	82,39	86,38	84,35	77,07	70,25	--	--	--	--	--	--	--	--
7	98,30	101,00	106,41	104,87	97,23	90,10	83,14	89,30	95,88	98,57	103,98	102,45	94,81	87,67

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LE (N) 63	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
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
7	76,55	82,71	89,29	91,98	97,39	95,86	88,22	81,08	--	--	--	--	--

Model: toekomstig Vlielandseweg met in/uitrit
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	Wegdek	Item ID
1	--	--	--	elementenverharding in keperverband (30km/h)	25
1	--	--	--	elementenverharding in keperverband (30km/h)	22
2	--	--	--	referentiewegdek	26
2	--	--	--	referentiewegdek	27
2	--	--	--	referentiewegdek	24
2	--	--	--	referentiewegdek	23
7	--	--	--	referentiewegdek	56