

Akoestisch onderzoek

Nijmegen Kern Lent - Visveld

INHOUDSOPGAVE

BLAD

| | | |
|---|--|----|
| 1 | INLEIDING | 3 |
| 2 | WETGEVING EN GEMEENTELIJK GELUIDSBELEID..... | 4 |
| | 2.1 wet geluidhinder | 4 |
| | 2.2 gemeentelijk geluidsbeleid | 7 |
| 3 | ONDERZOEKSMETHODEN | 10 |
| 4 | BESCHRIJVING VAN DE SITUATIE | 11 |
| | 4.1 ligging locaties en ontwikkelingen..... | 11 |
| | 4.2 doel onderzoek..... | 11 |
| | 4.3 bronbeschrijving | 11 |
| | 4.4 normstelling..... | 11 |
| 5 | UITGANGSPUNTEN VOOR HET AKOESTISCH ONDERZOEK..... | 13 |
| | 5.1 algemeen | 13 |
| | 5.2 wegverkeer | 13 |
| | 5.3 railverkeer | 17 |
| 6 | ONDERZOEKSRESULTATEN | 18 |
| | 6.1 locatie weverstraat | 18 |
| | 6.2 locatie de ster aan de vrouwe udasingel | 18 |
| | 6.3 locatie lentse tuinstraat | 19 |
| | 6.4 locatie dansende villa's aan de groot-brittanniëstraat | 19 |
| | 6.5 cumulatie | 19 |
| 7 | BEOORDELING VAN DE ONDERZOEKSRESULTATEN | 20 |
| | 7.1 toetsing aan de wet geluidhinder | 20 |
| | 7.2 toetsing aan het gemeentelijk geluidsbeleid..... | 21 |
| | 7.3 toetsing aan het bouwbesluit | 22 |
| 8 | CONCLUSIE | 23 |

Figuren:

1. Ligging vier ontwikkelingslocaties
2. Ligging korte geluidschermen
3. Weg(segmentidentificatie)
4. Geluidsbelastingen per waarneempunt

Bijlagen:

1. Akoestische begrippen
2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006
3. Gehanteerde wegverkeersgegevens
4. Rekenresultaten

Opgesteld door : E. van der Staaij

Datum : 16 januari 2012

Kenmerk : PRS 2010332

1 INLEIDING

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanprocedure "Nijmegen Kern Lent - Visveld". Het bestemmingsplan is overwegend consoliderend, wat wil zeggen dat de bestaande situatie wordt gehandhaafd. Op een viertal locaties worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het betreft de volgende locaties:

- Weverstraat;
- De Ster aan de Vrouwe Udasingel;
- Lentse Tuinstraat;
- Dansende villa's aan de Groot-Britanniëstraat.

Voor deze vier locaties is een akoestisch onderzoek verricht. In figuur 1 zijn deze vier locaties weergegeven.

De vier locaties liggen binnen de onderzoekszone van de Prins Mauritssingel, Vrouwe Udasingel, toekomstige Parmasingel, Het Buske en de spoorlijn Nijmegen-Arnhem. Vanwege deze wegen is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting. De Groot-Britanniëstraat, Lentse Tuinstraat en Weverstraat zijn ingericht als 30km-gebied en hebben derhalve géén zone, maar in het kader van het maken van een afweging, of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zijn deze wegen wel meegenomen in het akoestisch onderzoek.

In dit rapport wordt het wettelijk kader en het gemeentelijk geluidsbeleid toegelicht. Vervolgens worden de onderzochte situaties, uitgangspunten en de gevolgde onderzoeksmethode(n) beschreven. Daarna worden de onderzoeksresultaten aan de hand van de Wet geluidhinder en de Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder besproken. Het rapport eindigt met een conclusie.

Dit rapport is opgesteld door het bureau Geluid en Lucht van de Gemeente Nijmegen.

2 WETGEVING EN GEMEENTELIJK GELUIDSBELEID

2.1 WET GELUIDHINDER

2.1.1 ALGEMEEN

Op 16 februari 1979 is de Wet geluidhinder van kracht geworden. Deze wet heeft tot doel om geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen te beperken door:

- Te voorkomen dat geluidhinder ontstaat;
- Bestaande geluidsoverlast te bestrijden.

Burgemeester en Wethouders zijn verplicht om bij het vaststellen of herzien van een ruimtelijke procedure onderzoek in te stellen naar:

- De geluidsbelasting van woningen en andere geluidgevoelige objecten;
- De mogelijkheden om de geluidsbelasting te beperken.

Geluidgevoelige bestemmingen

Geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wgh zijn onder andere:

- Woningen;
- Schoolgebouwen;
- Verzorgingstehuizen;
- Medisch centra.

Binnen de zone van de te onderzoeken weg moeten de geluidsbelastingen op geluidgevoelige bestemmingen worden berekend en moet worden beoordeeld of deze aan de wettelijke normen voldoen.

Zones

Volgens de Wet geluidhinder heeft iedere geluidsbron een eigen zone. Een zone is het akoestisch aandachtsgebied en ligt altijd aan weerszijden van een (spoor)weg. Voor wegen is de zonebreedte vastgelegd in de Wet geluidhinder. In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de zones voor wegen gedefinieerd. Ze hebben niets te maken met de ligging van contouren, voorkeurswaarde of iets dergelijks. In tabel 1 staan de zonebreedten voor wegverkeer.

Tabel 1

| aantal rijstroken | breedte van de zone | |
|-------------------|------------------------|------------------|
| | buitenstedelijk gebied | stedelijk gebied |
| 5 of meer | 600 m | 350 m |
| 3 of 4 | 400 m | 350 m |
| 1 of 2 | 250 m | 200 m |

In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden als volgt:

- Buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;

- Stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Wegen die geen zone hebben, en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur geldt.

Voor spoorwegen is de zonebreedte vastgelegd middels een bij ministeriële regeling vast te stellen kaart, zo blijkt uit de artikelen 106a en 106b van de Wet geluidhinder. Ook deze hebben niets te maken met de ligging van contouren, voorkeurswaarde of iets dergelijks.

Lden

De geluidsniveaus van de dag-, avond- en nachtperiode worden in één getal weergegeven. Deze waarde noemt men de Lden (day-evening-night). De Lden (in dB) is het gemiddelde van de volgende drie geluidsniveaus:

- Het equivalente geluidsniveau tussen 07.00-19.00 uur (dagperiode);
- Het equivalente geluidsniveau tussen 19.00-23.00 uur + 5 dB (avondperiode);
- Het equivalente geluidsniveau tussen 23.00-07.00 uur + 10 dB (nachtperiode).

Aftrek op de berekende resultaten

De berekende geluidsbelasting wordt verminderd met de aftrek ex artikel 110g van de Wgh, alvorens toetsing aan de voorkeurswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting plaats vindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

Toeslag op de berekende resultaten

Volgens de brief met kenmerk DeltaRail/08/80151/003, d.d. 28 april 2008, wordt bij ASWIN versie 2009 de prognose 2010-15 niet meer meegeleverd. Bij de daaropvolgende versies van ASWIN is de prognose 2010-15 ook niet meegeleverd. Ter indicatie van de toekomstige geluidproductieplafonds en als uitgangspunt voor toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder worden de waarden uit ASWIN voor peiljaar 2007 gebruikt. De berekende geluidsbelasting wordt vermeerderd met 1,5 dB (in het akoestisch rekenmodel in te voeren als een groepsreductie van -1,5 dB). Deze uitgangspunten worden gehanteerd bij projecten die in procedure worden gebracht, voordat de geluidproductieplafonds worden ingevoerd.

In bijlage 1 is een lijst met de belangrijkste akoestische begrippen opgenomen.

2.1.2 WEGVERKEER

In de Wet geluidhinder zijn regels opgenomen om geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer te beperken. De wet onderscheidt bestaande en nieuwe situaties. Bij bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen (in een vóór 1 januari 1982 vastgesteld bestemmingsplan) is er sprake van een bestaande situatie. Bij bestaande situaties zijn er over het algemeen minder mogelijkheden om geluidhinder te beperken.

Nieuwe woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen een voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer. Als deze waarde wordt overschreden kan de gemeente onder voorwaarden een hogere waarde vaststellen. Deze hogere waarde is aan in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder opgenomen plafonds gebonden (ook omschreven als maximum toegestane geluidsbelasting). Voor woningen en onderwijsgebouwen geldt een maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB vanwege binnenstedelijke wegen en voor verzorgingstehuizen en medisch centra bedraagt die 53 dB. De voorkeurswaarde mag worden overschreden als geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Daarnaast moet worden voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

2.1.3 RAILVERKEER

In de Wet geluidhinder zijn regels opgenomen om geluidhinder veroorzaakt door railverkeer te beperken. De Wet geluidhinder beperkt zich tot de spoorwegen die in de sporenkaart zijn opgenomen.

Nieuwe woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle nieuw te bouwen woningen een voorkeurswaarde van 55 dB vanwege railverkeer en voor alle nieuw te bouwen andere geluidgevoelige gebouwen bedraagt die 53 dB. Als deze waarde wordt overschreden kan de gemeente onder voorwaarden een hogere waarde vaststellen. Deze hogere waarde is aan in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder opgenomen plafonds gebonden (ook omschreven als maximum toegestane geluidsbelasting). Voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra geldt een maximum toegestane geluidsbelasting van 68 dB. De voorkeurswaarde mag worden overschreden als geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Daarnaast moet worden voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

2.2 GEMEENTELIJK GELUIDSBELEID

2.2.1 ALGEMEEN

Het gemeentelijk geluidsbeleid is erop gericht om bij geluidgevoelige bebouwing de voorkeurswaarde niet te overschrijden. Voor de eerstelijnsbebouwing langs belangrijke vervoersassen kan een overschrijding van de voorkeurswaarde acceptabel zijn. Bijvoorbeeld als deze bebouwing een afscherpende werking heeft voor woningen of andere geluidgevoelige bebouwing die daarachter liggen. Het beleid is er echter op gericht om hogere waarden spaarzaam toe te staan. Op deze wijze wordt het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een hoge geluidsbelasting zo klein mogelijk gehouden. Waar dat redelijkerwijs mogelijk is worden lagere waarden dan de wettelijke maxima aangehouden.

In de "Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder" van maart 2007 is omschreven onder welke voorwaarden een hogere waarde vastgesteld kan worden. De hoofdlijnen van dit beleid, voor woningen, worden hierna beschreven. Een hogere waarde procedure voor woningen kan alleen worden gestart indien tenminste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:

- De woning wordt gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing;
- De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen;
- De woning een open plaats opvult tussen bestaande bebouwing;
- Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden woning.

In tabel 2 staan de voorkeurswaarden en de maximum toegestane geluidsbelastingen voor nieuwe woningen langs bestaande (spoor)wegen. Voor andere geluidgevoelige bestemmingen en bij aanleg van nieuwe wegen kunnen andere voorkeurswaarden en maxima gelden.

Tabel 2

| Bij nieuwe woningen langs bestaande (spoor)wegen | | | |
|--|-----------------|----------|---|
| Locatie nieuwbouw | Voorkeurswaarde | Maximaal | Aanvullende eisen uit de beleidsregels |
| Wegverkeer >>> Binnen de bebouwde kom en buiten de zone van een autoweg/snelweg | 48 dB | 63 dB | > 48 dB: <ul style="list-style-type: none">• ten minste één geluidsluwe zijde;• buitenruimte(n) die als verblijfsruimte worden gebruikt moeten aan de geluidsluwe zijde worden gesitueerd. > 53 dB: <ul style="list-style-type: none">• verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde;• ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde. |
| Railverkeer >>> Binnen de bebouwde kom | 55 dB | 68 dB | > 55 dB: <ul style="list-style-type: none">• ten minste één geluidsluwe zijde;• buitenruimte(n) die als verblijfsruimte worden gebruikt moeten aan de geluidsluwe zijde worden gesitueerd. > 58 dB: <ul style="list-style-type: none">• verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde;• ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde. |

2.2.2 WEGVERKEER

Als algemeen uitgangspunt wordt aangehouden dat moet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen. Onder voorwaarden kan een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. In dat geval streeft de gemeente Nijmegen naar een maximum geluidsbelasting van 58 dB vanwege binnenstedelijke wegen. Incidenteel wordt een maximum geluidsbelasting van 63 dB vanwege binnenstedelijke wegen toegestaan. Op deze wijze wordt het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting zo klein mogelijk gehouden.

Het aantal geluidsbelaste woningen wordt zo laag mogelijk gehouden door het treffen van de volgende maatregelen:

- Concentratie van het verkeer op de hoofdwegen;
- Stimuleren van openbaar vervoer door aanleg goede infrastructuur;
- Instellen van 30 km/uur gebieden in de woongebieden;
- Toepassen van geluidsreducerend asfalt op de hoofdwegen;
- Afscherming door niet geluidgevoelige gebouwen, schermen of wallen.

Als deze maatregelen niet haalbaar of onvoldoende effectief blijken, kunnen hogere geluidsbelastingen worden toegestaan. Hiervoor moeten 'hogere waarden' worden vastgesteld. Gemeente Nijmegen zal het plan beoordelen aan de hand van de "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder". Op basis van deze beleidsregels worden de volgende eisen gesteld aan nieuwe woningen:

- Bij geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde moet iedere woning ten minste één geluidsluwe zijde hebben en moeten de buitenruimten die als verblijfsruimte worden gebruikt aan de geluidsluwe zijde liggen. Een geluidsluwe zijde is een zijde waarop de geluidsbelasting per weg niet hoger is dan de voorkeurswaarde.
- Als de geluidsbelasting meer dan 5 dB boven de voorkeurswaarde voor wegverkeer ligt dan moeten verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen en ook moet ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Bij cumulatie wordt de vereiste gevelisolatie (= karakteristieke geluidwering volgens Bouwbesluit) berekend met gecumuleerde geluidsniveaus.

2.2.3 RAILVERKEER

Als algemeen uitgangspunt wordt aangehouden dat moet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 55 dB voor woningen. Onder voorwaarden kan een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. In dat geval streeft de gemeente Nijmegen naar een maximum geluidsbelasting van 60 dB. Incidenteel wordt een maximum geluidsbelasting van 68 dB toegestaan. Op deze wijze wordt het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting zo klein mogelijk gehouden.

Het aantal geluidsbelaste woningen wordt zo laag mogelijk gehouden door het treffen van de volgende maatregelen:

- Bronmaatregelen aan het spoor;
- Afscherming door niet geluidgevoelige gebouwen, schermen of wallen.

Als deze maatregelen niet haalbaar of onvoldoende effectief blijken, kunnen hogere geluidsbelastingen worden toegestaan. Hiervoor moeten 'hogere waarden' worden vastgesteld. Gemeente Nijmegen zal het plan beoordelen aan de hand van de "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder". Op basis van deze beleidsregels worden de volgende eisen gesteld aan nieuwe woningen:

- Bij geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde moet iedere woning ten minste één geluidsluwe zijde hebben en moeten de buitenruimten die als verblijfsruimte worden gebruikt aan de geluidsluwe zijde liggen. Een geluidsluwe zijde is een zijde waarop de geluidsbelasting per spoorweg niet hoger is dan de voorkeurswaarde.
- Als de geluidsbelasting meer dan 3 dB boven de voorkeurswaarde voor spoorwegverkeer ligt dan moeten verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen en ook moet ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Bij cumulatie wordt de vereiste gevelisolatie (= karakteristieke geluidwering volgens Bouwbesluit) berekend met gecumuleerde geluidsniveaus.

2.2.4 CUMULATIE

Als vanwege meerdere gezoneerde bronnen, spoor(wegen), de voorkeurswaarde wordt overschreden is er sprake van cumulatie. Ook wordt de geluidsbelasting vanwege niet gezoneerde wegen, als deze een relevante bijdrage leveren aan de geluidsbelasting, betrokken in de cumulatie, ondanks dat daar geen wettelijke grondslag voor is. Bij het bepalen van de vereiste gevelisolatie, in het kader van de bouwaanvraag, wordt rekening gehouden met gecumuleerde geluidsniveaus.

3 ONDERZOEKSMETHODEN

De standaard rekenmethode II is toegepast bij alle waarneempunten. Aan de hand van de uitleg in bijlage 2 wordt duidelijk waarom voor deze methode gekozen is. De rekenmodellen zijn opgesteld op het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. De berekeningen zijn uitgevoerd met het DGMR-computerprogramma Geomilieu (versie 1.91). In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties. Er is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

De berekende geluidsbelastingen vanwege wegverkeer worden verminderd met de aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder, alvorens toetsing aan de voorkeurswaarde en maximum toegestane geluidsbelasting plaats vindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De geluidsbelastingen zijn van belang in het kader van de Wet geluidhinder, Besluit geluidhinder en de Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder. De geluidsniveaus zijn van belang voor de bepaling van de gevelisolatie in het kader van het Bouwbesluit. Bij de bepaling van de geluidsniveaus mag de aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder niet worden toegepast.

4 BESCHRIJVING VAN DE SITUATIE

4.1 LIGGING LOCATIES EN ONTWIKKELINGEN

Op de volgende vier locaties worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt:

- Weverstraat;
- De Ster aan de Vrouwe Udasingel;
- Lentse Tuinstraat;
- Dansende villa's aan de Groot-Britanniëstraat

In figuur 1 zijn deze vier locaties weergegeven.

Het bestemmingsplan maakt op alle vier de locaties woningen mogelijk. Ter plaatse van De Ster aan de Vrouwe Udasingel en de Weverstraat maakt het bestemmingsplan ook andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk (onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra).

4.2 DOEL ONDERZOEK

Om de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Voor het bestemmingsplan is onderzocht of de nieuwbouw past binnen de regels van de Wet geluidhinder, Besluit geluidhinder en gemeentelijk geluidsbeleid. In deze rapportage is een onderzoek weergegeven van de geluidsbelastingen afkomstig van wegverkeer en railverkeer.

4.3 BRONBESCHRIJVING

De nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra liggen binnen de zone van de Prins Mauritssingel, Vrouwe Udasingel, toekomstige Parmasingel, Het Buske en de spoorlijn Nijmegen-Arnhem. Volgens de Wet geluidhinder gelden de volgende zones:

- Prins Mauritssingel 350 meter (stedelijk en meer dan 2 rijstroken);
- Vrouwe Udasingel 200 meter (stedelijk en 2 rijstroken);
- Toekomstige Parmasingel 200 meter (stedelijk en 2 rijstroken);
- Het Buske 200 meter (stedelijk en 2 rijstroken);
- Spoorlijn Nijmegen-Arnhem 300 meter.

De Groot-Britanniëstraat, Lentse Tuinstraat en Weverstraat hebben geen zone omdat op deze wegen de maximum toegestane snelheid 30 km/uur bedraagt.

4.4 NORMSTELLING

4.4.1 WEGVERKEER

Het bestemmingsplan maakt meerdere woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra mogelijk (allen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder). De geluidsbelasting veroorzaakt door wegverkeer mag bij een nieuw te bouwen woning, onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum niet meer bedragen dan 48 dB. In

bepaalde gevallen kan een hogere geluidsbelasting worden vastgesteld door het college van B&W. In de Wet geluidhinder zijn echter ook grenzen aangegeven die niet mogen worden overschreden.

Voor woningen en onderwijsgebouwen geldt een maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB vanwege binnenstedelijke wegen en voor verzorgingstehuizen en medisch centra is die 53 dB. De voorkeurswaarde mag worden overschreden als geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Daarnaast moet worden voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder", in maart 2007 vastgesteld door de gemeente Nijmegen en is ook beschreven in hoofdstuk 2.

Voor de geluidsbelasting vanwege de Groot-Britanniëstraat, Lentse Tuinstraat en Weverstraat geldt geen norm omdat deze wegen geen zone hebben. Om vanwege het aspect geluid een afweging te kunnen maken, of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, wordt net als bij gezoneerde wegen ook de voorkeurswaarde van 48 dB en maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB aangehouden.

4.4.2 RAILVERKEER

Het bestemmingsplan maakt meerdere woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra mogelijk (allen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder). De geluidsbelasting veroorzaakt door spoorwegverkeer mag bij een nieuw te bouwen woning niet meer bedragen dan 55 dB en bij een onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum 53 dB. In bepaalde gevallen kan een hogere geluidsbelasting worden vastgesteld door het college van B&W. In de Wet geluidhinder zijn echter ook grenzen aangegeven die niet mogen worden overschreden.

Voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra geldt een maximum toegestane geluidsbelasting van 68 dB vanwege de spoorlijn Nijmegen-Arnhem. De voorkeurswaarde mag worden overschreden als geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Daarnaast moet worden voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder", in maart 2007 vastgesteld door de gemeente Nijmegen en is ook beschreven in hoofdstuk 2.

5 UITGANGSPUNTEN VOOR HET AKOESTISCH ONDERZOEK

5.1 ALGEMEEN

5.1.1 HOOGTELIKKING (SPOOR)WEGEN

De Prins Mauritsingel, ter plaatse van de Lentse Tuinstraat, en spoorlijn Nijmegen-Arnhem liggen bovenop een talud en een stuk hoger dan de ontwikkelingslocaties. Voor de overige wegen (toekomstige Parmasingel, Vrouwe Udasingel, Het Buske, Groot-Brittanniëstraat, Lentse Tuinstraat en Weverstraat) geldt dat ze ongeveer op gelijke hoogte liggen met de ontwikkelingslocaties.

5.1.2 BODEMGEBIEDEN

De bodemgebieden hebben betrekking op de harde- en zachte oppervlakken. De wegen bestaan bijvoorbeeld uit harde oppervlakken. Een hard oppervlak reflecteert het geluid. Daarentegen bestaan de spoorbanen en tuinen uit zachte oppervlakken. Een zacht oppervlak absorbeert het geluid. In het rekenmodel zijn deze harde- en zachte oppervlakken als zodanig ingevoerd.

5.1.3 GEBOUWEN

Zowel de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra als de bestaande bebouwing hebben in het rekenmodel een hoogte meegekregen. De hoogte van de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra is conform het bestemmingsplan ingevoerd. Die van de bestaande bebouwing is conform zoals deze gebouwd is ingevoerd.

5.1.4 WAARNEEMPUNTEN

Op de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra zijn waarneempunten neergelegd. Deze waarneempunten zijn neergelegd op hoogtes ten opzichte van het plaatselijke maaiveld.

5.1.5 GELUIDSCHERMEN

Langs de Prins Mauritsingel en toekomstige Parmasingel worden, in het kader van het bestemmingsplan "Dijkteruglegging Lent/Nijmegen", korte geluidschermen geplaatst, met een hoogte van 1 meter. Deze geluidschermen komen boven op het talud te staan.

In figuur 2 is de ligging van de korte geluidschermen weergegeven.

5.2 WEGVERKEER

5.2.1 INTENSITEITEN EN VOERTUIGVERDELINGEN

Voor de toekomstige situatie (jaar 2022) is een prognose gemaakt van de verkeersintensiteiten en de verdeling in drie voertuigcategorieën (lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen). De afdeling Mobiliteit van de gemeente Nijmegen heeft deze prognose verstrekt.

Met betrekking tot de bussen wordt er voor de toekomstige situatie (jaar 2022) onderscheid gemaakt in openbaar vervoer en hoogwaardig openbaar vervoer.

De gegevens met betrekking tot het openbaar vervoer zijn afkomstig van Novio. Omdat voor het jaar 2022 nog geen gegevens bekend zijn van de busintensiteiten, is uitgegaan van de meest recente busintensiteiten (jaar 2011).

De gegevens met betrekking tot het hoogwaardig openbaar vervoer zijn afkomstig van de afdeling Mobiliteit van de gemeente Nijmegen. Omdat voor het jaar 2022 nog geen gegevens bekend zijn van de busintensiteiten, is uitgegaan van een prognose voor het jaar 2022.

De tabellen 3, 4, 5 en 6 geven een overzicht van de gehanteerde etmaalintensiteiten voor het jaar 2022. In figuur 3 is de weg(segmentidentificatie) weergegeven (item ID). In bijlage 3 zijn alle gehanteerde verkeersgegevens per wegsegment terug te vinden.

Tabel 3 (gehanteerde etmaalintensiteiten t.b.v. ontwikkelingslocatie Weverstraat)

| wegsegment | item ID | etmaalintensiteit zonder OV* en HOV** | etmaalintensiteit OV* | etmaalintensiteit HOV** |
|-----------------------------|---------|--|--------------------------|----------------------------|
| Prins Mauritsingel | 63343 | 48530 | | |
| | 63346 | 57461 | | |
| > Waalbrug-Parmasingel | 63345 | 28772 | | |
| | 63353 | | 224 | |
| | 63356 | | 224 | |
| > Parmasingel-Waalbrug | 63357 | | | 380 |
| | 63344 | 28689 | | |
| | 63351 | | 224 | |
| > Parmasingel-Laauwikstraat | 63352 | | 224 | |
| | 63358 | | | 380 |
| | 63336 | 24308 | | |
| | 63339 | 24308 | | |
| | 63340 | 24308 | | |
| > Laauwikstraat-Parmasingel | 63353 | | 224 | |
| | 63355 | | 224 | |
| | 63357 | | | 380 |
| | 63337 | 24222 | | |
| | 63338 | 24222 | | |
| | 63341 | 24222 | | |
| | 63342 | 24222 | | |
| | 63351 | | 224 | |
| | 63354 | | 224 | |
| | 63358 | | | 380 |
| toekomstige Parmasingel | 63324 | 4328 | | |
| | 63325 | 5195 | | |
| | 63330 | 4328 | | |
| | 66367 | 3553 | | |
| Weverstraat | 66369 | 902 | | |
| | 66370 | 300 | | |

* openbaar vervoer

** hoogwaardig openbaar vervoer

Tabel 4 (gehanteerde etmaalintensiteiten t.b.v. ontwikkelingslocatie De Ster aan de Vrouwe Udasingel)

| wegsegment | item ID | etmaalintensiteit zonder OV* | etmaalintensiteit OV* |
|------------------|---------|---------------------------------|--------------------------|
| Vrouwe Udasingel | 9121 | 3018 | |
| | 9122 | 3018 | |
| | 9605 | 2680 | |
| | 9606 | 2680 | |
| | 9607 | 2680 | |
| | 177808 | | 58 |

* openbaar vervoer

Tabel 5 (gehanteerde etmaalintensiteiten t.b.v. ontwikkelingslocatie Lentse Tuinstraat)

| wegsegment | item ID | etmaalintensiteit zonder OV* en HOV** | etmaalintensiteit OV* | etmaalintensiteit HOV** |
|-----------------------------|---------|--|--------------------------|----------------------------|
| Prins Mauritsingel | 94186 | 48530 | | |
| | 94381 | 57461 | | |
| > Waalbrug-Parmasingel | 94380 | 28772 | | |
| | 95757 | | 224 | |
| | 95911 | | 224 | |
| | 95981 | | | 380 |
| > Parmasingel-Waalbrug | 94379 | 28689 | | |
| | 95732 | | 224 | |
| | 95733 | | 224 | |
| | 95983 | | | 380 |
| > Parmasingel-Laauwikstraat | 94179 | 24308 | | |
| | 94182 | 24308 | | |
| | 94183 | 24308 | | |
| | 95757 | | 224 | |
| | 95910 | | 224 | |
| | 95981 | | | 380 |
| > Laauwikstraat-Parmasingel | 94180 | 24222 | | |
| | 94181 | 24222 | | |
| | 94184 | 24222 | | |
| | 94185 | 24222 | | |
| | 95732 | | 224 | |
| | 95909 | | 224 | |
| | 95983 | | | 380 |
| | 95983 | | | 380 |
| toekomstige Parmasingel | 57329 | 4328 | | |
| | 57330 | 5195 | | |
| | 57413 | 6432 | | |
| | 57414 | 4805 | | |
| | 57415 | 10009 | | |
| | 57589 | 6432 | | |
| | 57590 | 4328 | | |
| | 57779 | 5195 | | |
| | 57780 | 4805 | | |
| | 57781 | 4805 | | |
| Lentse Tuinstraat | 57220 | 300 | | |

* openbaar vervoer

** hoogwaardig openbaar vervoer

Tabel 6 (gehanteerde etmaalintensiteiten t.b.v. ontwikkelingslocatie Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat)

| wegsegment | item ID | etmaalintensiteit zonder OV* | etmaalintensiteit OV* |
|---------------------------------------|---------|---------------------------------|--------------------------|
| Prins Mauritszingel | 9646 | 73747 | |
| | 9647 | 70673 | |
| > Graaf Allardsingel-Vrouwe Udasingel | 9246 | 36262 | |
| | 9247 | 36262 | |
| | 9249 | 36262 | |
| | 9250 | 36262 | |
| | 177382 | | 132 |
| | 177528 | | 29 |
| | 177809 | | 161 |
| > Vrouwe Udasingel-snelweg | 7340 | 37572 | |
| | 7341 | 37572 | |
| | 9109 | 34702 | |
| | 9144 | 2870 | |
| | 9202 | 37572 | |
| | 9203 | 37572 | |
| | 177382 | | 132 |
| > snelweg-Vrouwe Udasingel | 177395 | | 132 |
| | 7328 | 36175 | |
| | 7329 | 36175 | |
| | 9142 | 2843 | |
| | 9200 | 36175 | |
| | 9201 | 36175 | |
| | 177349 | | 132 |
| > Vrouwe Udasingel-Graaf Allardsingel | 177374 | | 132 |
| | 177806 | 33332 | |
| | 7273 | 34412 | |
| | 177375 | | 161 |
| | 177376 | | 161 |
| | 177810 | 34412 | |
| Het Buske | 9173 | 300 | |
| Groot-Brittanniëstraat | 9176 | 399 | |
| | 9183 | 300 | |
| | 9184 | 399 | |

* openbaar vervoer

5.2.2 SNELHEDEN

In de toekomst bedraagt de maximum toegestane snelheid op een groot deel van de Prins Mauritszingel 50 km/uur en op een klein deel 70 km/uur. De overgang in maximum toegestane snelheid zit een stukje ten zuiden van de Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat.

Op de Vrouwe Udasingel, toekomstige Parmasingel en Het Buske bedraagt de maximum toegestane snelheid 50 km/uur.

Voor de Groot-Brittanniëstraat, Lentse Tuinstraat en Weverstraat geldt een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.

In figuur 3 is de weg(segmentidentificatie) weergegeven (item ID). In bijlage 3 is de informatie die bij de weg(segmentidentificatie) hoort te vinden.

5.2.3 WEGDEKVERHARDINGEN

De wegdekverharding van de Prins Mauritsingel en Vrouwe Udasingel bestaat uit geluidsreducerend asfalt (micro-top 0/6).

De wegdekverharding van de toekomstige Parmasingel zal deels uit geluidsreducerend asfalt en deels uit fijn asfalt (DAB) bestaan.

De wegdekverharding van Het Buske, Weverstraat en Lentse Tuinstraat bestaat uit fijn asfalt (DAB).

De wegdekverharding van de Groot-Brittanniëstraat bestaat uit een elementenverharding in keperverband.

In figuur 3 is de weg(segmentidentificatie) weergegeven (item ID). In bijlage 3 is de informatie die bij de weg(segmentidentificatie) hoort te vinden.

5.2.4 KRUISPUNTEN

Een kruispuntcorrectie vindt plaats voor geregelde kruispunten en als een waarneempunt niet verder dan 150 meter van het kruispunt ligt. Voor ongeregelde kruispunten, dat zijn kruispunten zonder verkeerslichten, wordt geen kruispuntcorrectie in rekening gebracht. Het kruispunt Prins Mauritsingel-toekomstige Parmasingel is een ongelijkwaardig geregeld kruispunt van de eerste orde.

5.3 RAILVERKEER

Op de spoorlijn Nijmegen-Arnhem rijden verschillende soorten treinen. Elke soort trein heeft zijn eigen geluiden. Daarnaast spelen de intensiteiten, snelheden, stopfracties en bovenbouwconstructies een rol. Al deze data is verwerkt in het akoestisch spoorboekje ASWIN en ingevoerd in het akoestisch rekenmodel. Vanwege de grote hoeveelheid data zijn in onderstaande tabellen (7 en 8) alleen de uurintensiteiten opgenomen.

Tabel 7 (uurintensiteiten spoor A spoorlijn Nijmegen-Arnhem)

| Spoor A | | | | | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Dagdeel | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 8 |
| Dag | 10,21 | 18,12 | 5,89 | 0,06 | 0,15 | 21,07 |
| Avond | 9,03 | 14,92 | 2,74 | 0,04 | 0,06 | 17,41 |
| Nacht | 1,93 | 4,32 | 5,98 | 0,03 | 0,21 | 4,79 |

Tabel 8 (uurintensiteiten spoor B spoorlijn Nijmegen-Arnhem)

| Spoor B | | | | | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Dagdeel | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 8 |
| Dag | 10,30 | 17,72 | 5,20 | 0,05 | 0,17 | 21,90 |
| Avond | 8,83 | 16,47 | 4,76 | 0,05 | 0,16 | 13,23 |
| Nacht | 1,90 | 4,14 | 5,05 | 0,06 | 0,14 | 5,68 |

6 ONDERZOEKSRISULTATEN

6.1 LOCATIE WEVERSTRAAT

De geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritsingel, toekomstige Parmasingel en Weverstraat zijn lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra.

De geluidsbelastingen vanwege de spoorlijn Nijmegen-Arnhem zijn hoger dan de voorkeurswaarde van 53 dB voor onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra. Ook zijn de geluidsbelastingen hoger dan de voorkeurswaarde van 55 dB voor woningen.

In tabel 9 zijn voor de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum de afgeronde geluidsbelastingen vanwege de spoorlijn Nijmegen-Arnhem weergegeven. Deze zijn alleen weergegeven van de waarneempunten en waarneemhoogten waarop de voorkeurswaarde van 53 dB voor onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra wordt overschreden. De geluidsbelastingen zijn inclusief de toeslag van 1,5 dB in verband met het geluidproductieplafond.

Tabel 9

| Waarneempuntnummer | Geluidsbelasting in dB per waarneemhoogte (jaar 2022) | | |
|--------------------|---|-----------|-----------|
| | 1,5 meter | 5,0 meter | 8,5 meter |
| 1 | 58 | 60 | 60 |
| 2 | 58 | 60 | 60 |

De waarneempunten (wnp) met geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 4. In bijlage 4 zijn de rekenresultaten, berekend op 2 decimalen, weergegeven.

6.2 LOCATIE DE STER AAN DE VROUWE UDASINGEL

De geluidsbelastingen vanwege de Vrouwe Udasingel zijn hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra.

In tabel 10 zijn voor de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum de afgeronde geluidsbelastingen vanwege de Vrouwe udasingel weergegeven. Deze zijn alleen weergegeven van de waarneempunten en waarneemhoogten waarop de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra wordt overschreden. De geluidsbelastingen zijn inclusief een aftrek van 5 dB zoals omschreven in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Tabel 10

| Waarneempuntnummer | Geluidsbelasting in dB per waarneemhoogte (jaar 2022) | | | | |
|--------------------|---|-----------|-----------|------------|------------|
| | 1,5 meter | 4,5 meter | 7,5 meter | 10,5 meter | 13,5 meter |
| 1 | 50 | 52 | 52 | 52 | 52 |
| 2 | 50 | 52 | 52 | 52 | |

De waarneempunten (wnp) met geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 4. In bijlage 4 zijn de rekenresultaten, berekend op 2 decimalen, weergegeven.

6.3 LOCATIE LENTSE TUINSTRAAT

De geluidsbelastingen vanwege de toekomstige Parmasingel en Lentse Tuinstraat zijn niet hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen.

De geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritszingel zijn hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen.

In tabel 11 zijn voor de nieuw te bouwen woningen de afgeronde geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritszingel weergegeven. Deze zijn alleen weergegeven van de waarneempunten en waarneemhoogten waarop de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen wordt overschreden. De geluidsbelastingen zijn inclusief een aftrek van 5 dB zoals omschreven in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Tabel 11

| Waarneempuntnummer | Geluidsbelasting in dB per waarneemhoogte (jaar 2022) | |
|--------------------|---|-----------|
| | 4,5 meter | 7,5 meter |
| 1 | 49 | 54 |
| 2 | 52 | 54 |
| 3 | 50 | 51 |

De waarneempunten (wnp) met geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 4. In bijlage 4 zijn de rekenresultaten, berekend op 2 decimalen, weergegeven.

6.4 LOCATIE DANSENDE VILLA'S AAN DE GROOT-BRITANNIËSTRAAT

De geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritszingel, Het Buske en Groot-Brittanniëstraat zijn niet hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB voor woningen.

De waarneempunten (wnp) met geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 4. In bijlage 4 zijn de rekenresultaten, berekend op 2 decimalen, weergegeven.

6.5 CUMULATIE

Cumulatie is niet aan de orde. Voor de locaties Weverstraat, De Ster aan de Vrouwe Udasingel en Lentse Tuinstraat geldt dat de voorkeurswaarde vanwege één geluidbron wordt overschreden en niet vanwege meerdere. Ter plaatse van de locatie van de Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat wordt de voorkeurswaarde vanwege geen enkele geluidbron overschreden.

7 BEOORDELING VAN DE ONDERZOEKSRESULTATEN

7.1 TOETSING AAN DE WET GELUIDHINDER

De resultaten worden getoetst aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Vervolgens worden de resultaten getoetst aan de maximum toegestane geluidsbelasting uit de Wet geluidhinder.

De voorkeurswaarde mag worden overschreden als geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Na deze maatregelenafweging kan onder voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld. Deze voorwaarden staan beschreven in de "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder".

7.1.1 LOCATIE WEVERSTRAAT

Bij de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum wordt de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer op de Prins Mauritsingel, toekomstige Parmasingel en Weverstraat niet overschreden.

Bij het nieuw te bouwen onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum wordt de voorkeurswaarde van 53 dB vanwege railverkeer op de spoorlijn Nijmegen-Arnhem overschreden en ook de voorkeurswaarde van 55 dB voor de nieuw te bouwen woningen. De maximum toegestane geluidsbelasting van 68 dB voor railverkeer wordt niet overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege railverkeer bedraagt 60 dB.

Er zijn bezwaren om geluidmaatregelen te treffen, deze worden dan ook niet onderzocht. Alle mogelijke te treffen geluidmaatregelen bij de spoorlijn of tussen de spoorlijn en de geluidgevoelige bestemmingen in zijn, in verhouding tot de kosten voor het treffen van extra geluidwerende voorzieningen bij de geluidgevoelige bestemmingen, erg kostbaar en daarmee niet doelmatig.

7.1.2 LOCATIE DE STER AAN DE VROUWE UDASINGEL

Bij de nieuw te bouwen woningen, onderwijsgebouw, verzorgingstehuis en medisch centrum wordt de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer op de Vrouwe Udasingel overschreden. De maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB voor woningen en onderwijsgebouwen wordt vanwege wegverkeer niet overschreden en ook die van 53 dB voor verzorgingstehuizen en medisch centra wordt niet overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege wegverkeer bedraagt 52 dB.

Op de Vrouwe Udasingel is al een geluidmaatregel getroffen in de vorm van geluidsreducerend asfalt. Verder zijn geluidschermen langs de Vrouwe Udasingel niet gewenst. In deze stedelijke omgeving zullen geluidschermen een ongewenste scheiding teweeg brengen en daarmee de samenhang verbreken. Meer geluidmaatregelen, dan een Vrouwe Udasingel met geluidsreducerend asfalt, zijn dan ook niet onderzocht.

7.1.3 LOCATIE LENTSE TUINSTRAAT

Bij de nieuw te bouwen woningen wordt de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer op de toekomstige Parmasingel en Lentse Tuinstraat niet overschreden.

Bij de nieuw te bouwen woningen wordt de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer op de Prins Mauritsingel overschreden. De maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB voor wegverkeer wordt niet overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege wegverkeer bedraagt 54 dB.

Op de Prins Mauritsingel is al een geluidmaatregel getroffen in de vorm van geluidsreducerend asfalt. Verder worden er langs de Prins Mauritsingel en toekomstige Parmasingel, in het kader van het bestemmingsplan "Dijkteruglegging Lent/Nijmegen", korte geluidschermen geplaatst, met een hoogte van 1 meter. Deze geluidschermen komen boven op het talud te staan. Meer geluidmaatregelen zijn er niet te treffen en worden dan ook niet onderzocht.

7.1.4 LOCATIE DANSENDE VILLA'S AAN DE GROOT-BRITANNIËSTRAAT

Bij de nieuw te bouwen woningen wordt de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer op de Prins Mauritsingel, Het Buske en Groot-Brittanniëstraat niet overschreden.

Er worden geen geluidmaatregelen getroffen en deze zijn dan ook niet onderzocht.

7.2 TOETSING AAN HET GEMEENTELIJK GELUIDSBELEID

Als de voorkeurswaarde bij woningen wordt overschreden moet aan de Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder worden voldaan (gemeentelijk geluidsbeleid). Bij de volgende drie ontwikkelingslocaties bedraagt de geluidsbelasting meer dan de voorkeurswaarde:

- Weverstraat;
- De Ster aan de Vrouwe Udasingel;
- Lentse Tuinstraat.

Allereerst moet voor woningen aan een ontheffingscriterium uit het gemeentelijk geluidsbeleid worden voldaan. Per locatie is hieronder het ontheffingscriterium aangegeven:

- Weverstraat >> woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing;
- De Ster aan de Vrouwe Udasingel >> de woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing;
- Lentse Tuinstraat >> de woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing.

Vervolgens moet voor woningen aan de volgende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidsbeleid worden voldaan:

- Elke woning moet minimaal één geluidsluwe zijde hebben;
- De buitenruimte(n) van een woning, die als verblijfsruimte worden gebruikt, moeten aan de geluidsluwe zijde liggen.

Op dit moment wordt in het bestemmingsplan alleen de mogelijkheid geschapen voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen maar is nog niet bekend hoe deze binnen het bouwvlak worden gesitueerd. Alle drie de locaties kunnen zo worden ingericht, dat elke woning minimaal één geluidsluwe zijde heeft en dat de buitenruimte(n) van een woning, die als verblijfsruimte worden gebruikt, aan de geluidsluwe zijde liggen.

Als laatste moet er nog getoetst worden aan indelingseisen voor woningen met een geluidsbelasting van meer dan 53 dB vanwege wegverkeer of 58 dB vanwege railverkeer. De indelingseisen uit het gemeentelijk geluidsbeleid zijn als volgt:

- Verblijfsruimten van een woning moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen;
- Ten minste één slaapkamer van een woning moet aan de geluidsluwe zijde liggen.

Op de volgende twee ontwikkelingslocaties zijn de indelingseisen van toepassing:

- Weverstraat;
- Lentse Tuinstraat.

Op dit moment wordt in het bestemmingsplan alleen de mogelijkheid geschapen voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen maar is nog niet bekend hoe deze binnen het bouwvlak worden gesitueerd. Alle drie de locaties kunnen zo worden ingericht, dat de verblijfsruimten van een woning zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen en dat elke woning minimaal één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde heeft.

Voor de drie locaties (Weverstraat, De Ster aan de Vrouwe Udasingel en Lentse Tuinstraat) kan worden voldaan aan de Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder.

7.3 TOETSING AAN HET BOUWBESLUIT

Woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde moeten voldoende worden geïsoleerd tegen wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Bij de bouwaanvraag moet met een bouwakoestisch onderzoek worden aangetoond dat de karakteristieke geluidswering (Gak) voldoende is. Volgens het Bouwbesluit is het maximale binnenniveau in verblijfsgebieden 33 dB en in verblijfsruimten 35 dB. Als uitgangspunt hiervoor dienen de totaal invallende geluidsniveaus te worden gehanteerd (geluidsbelasting exclusief de aftrek van 2 dB respectievelijk 5 dB volgens artikel 110g Wgh).

8 CONCLUSIE

Ten gevolge van wegverkeer op de Prins Maurits­singel en Vrouwe Udasingel en railverkeer op de spoorlijn Nijmegen-Arnhem wordt de voorkeurswaarde overschreden en moeten er hogere waarden worden vastgesteld. Voor de locaties Weverstraat en De Ster aan de Vrouwe Udasingel moeten hogere waarden worden vastgesteld voor woningen, onderwijsgebouwen, verzorgingstehuizen en medisch centra. Terwijl voor de locatie Lentse Tuinstraat alleen hogere waarden moeten worden vastgesteld voor woningen.

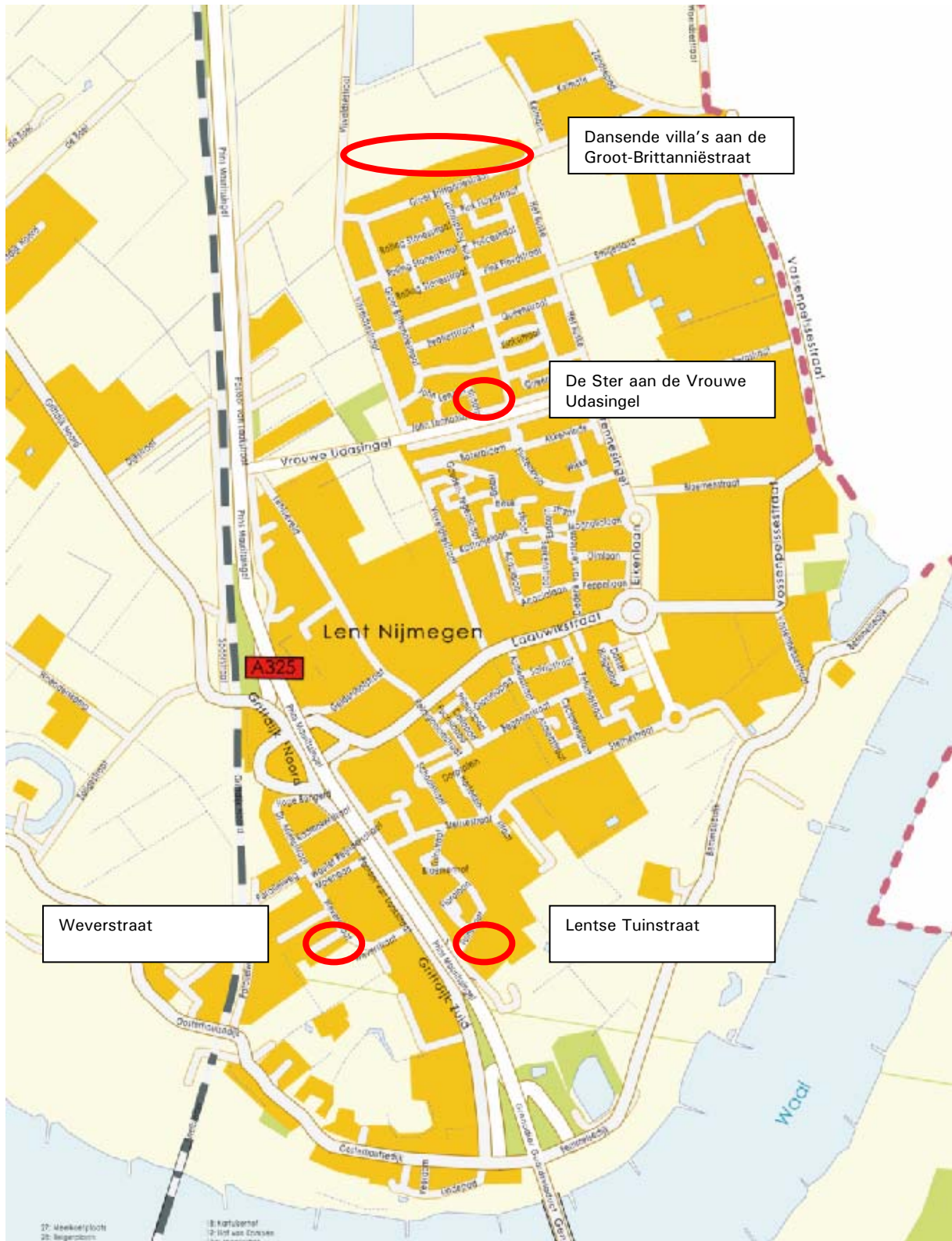
Voor de volgende locaties moeten de volgende hogere waarden worden vastgesteld:

- Weverstraat >>> 60 dB vanwege railverkeer op de spoorlijn Nijmegen Arnhem;
- De Ster aan de Vrouwe Udasingel >>> 52 dB vanwege wegverkeer op de Vrouwe Udasingel;
- Lentse Tuinstraat >>> 54 dB vanwege wegverkeer op de Prins Maurits­singel.

Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder moet tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Figuren

Figuur 1



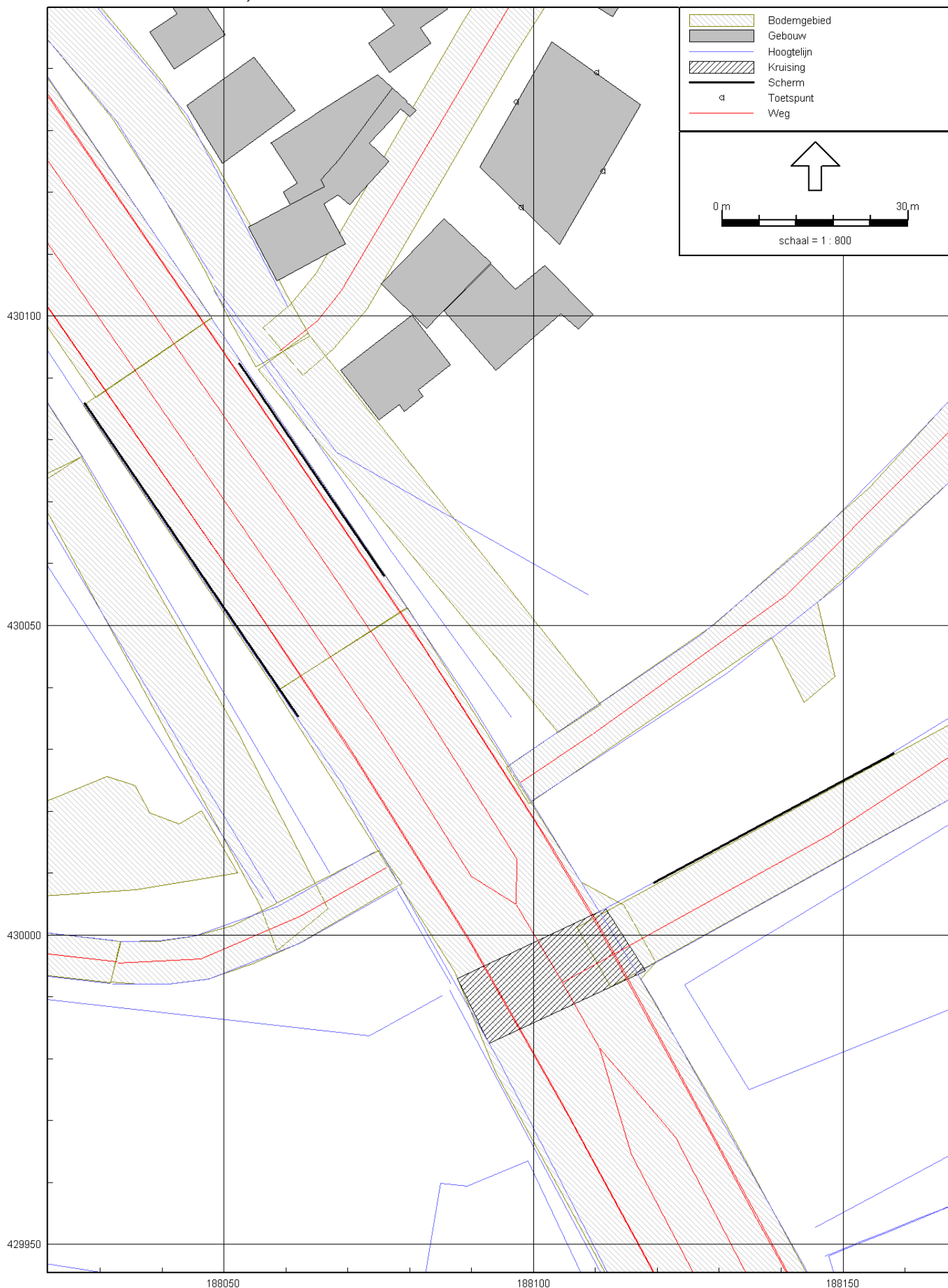
Dansende villa's aan de Groot-Britanniëstraat

De Ster aan de Vrouwe Udasingel

Weverstraat

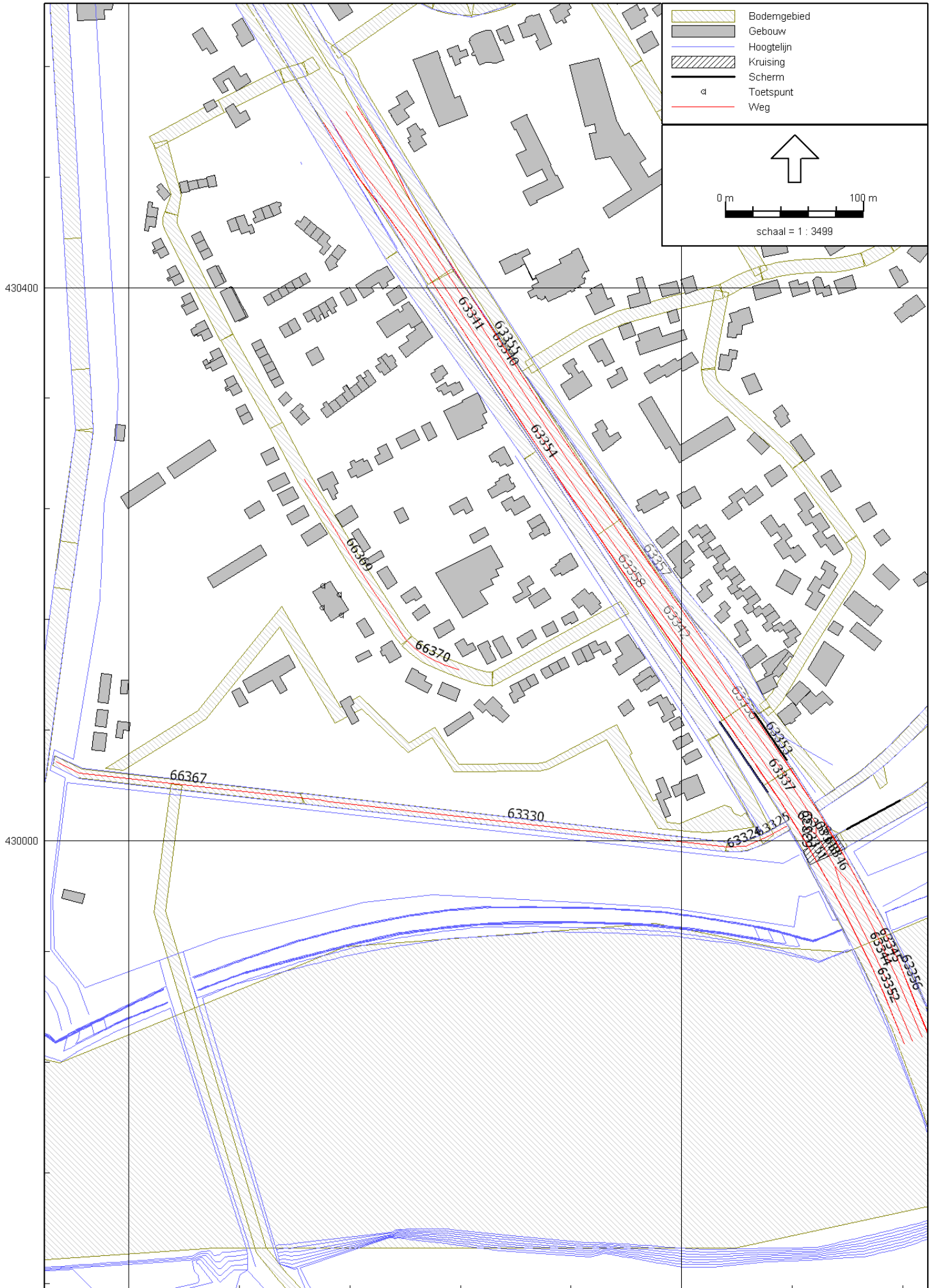
Lentse Tuinstraat

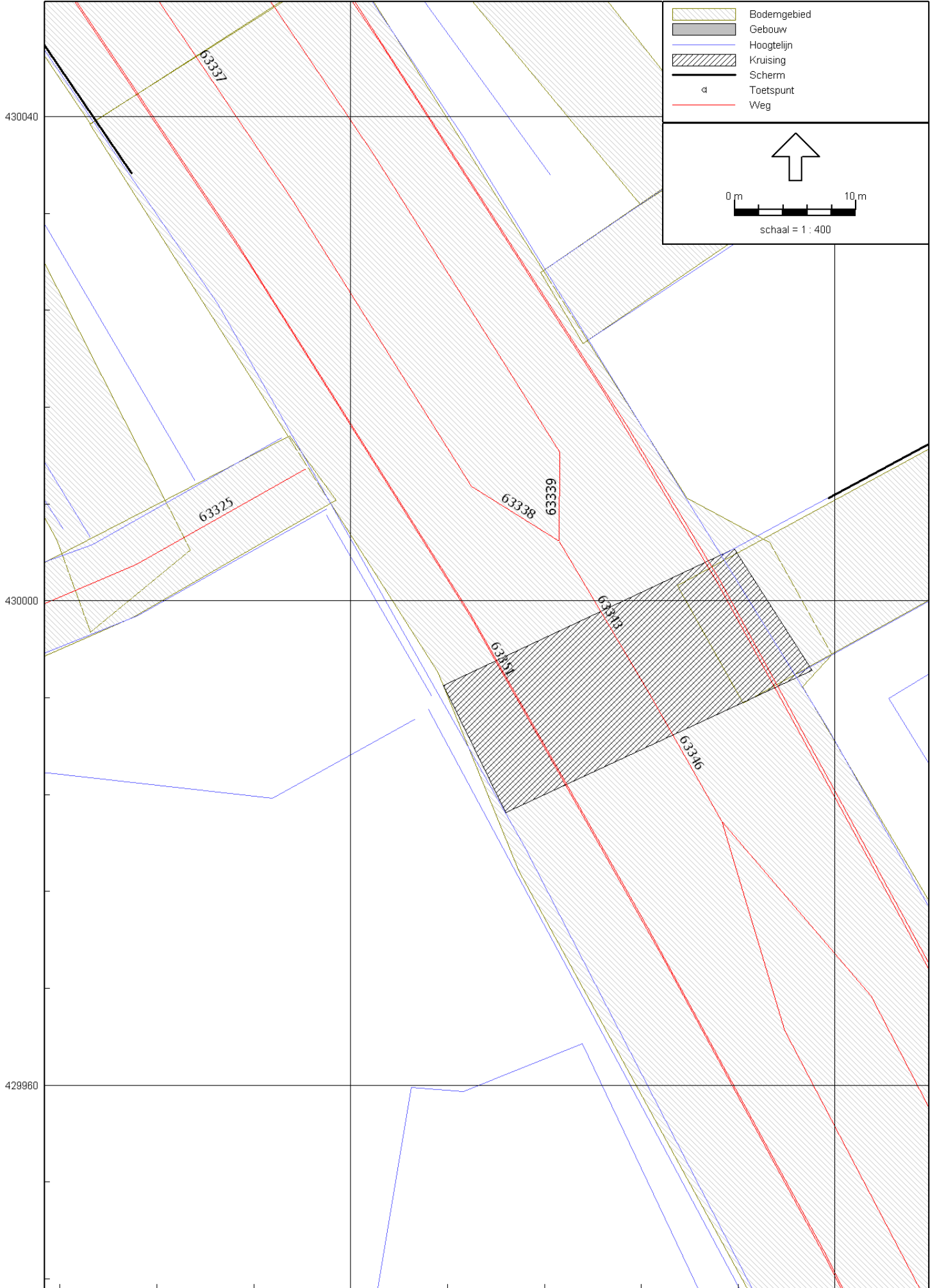
Figuur 2



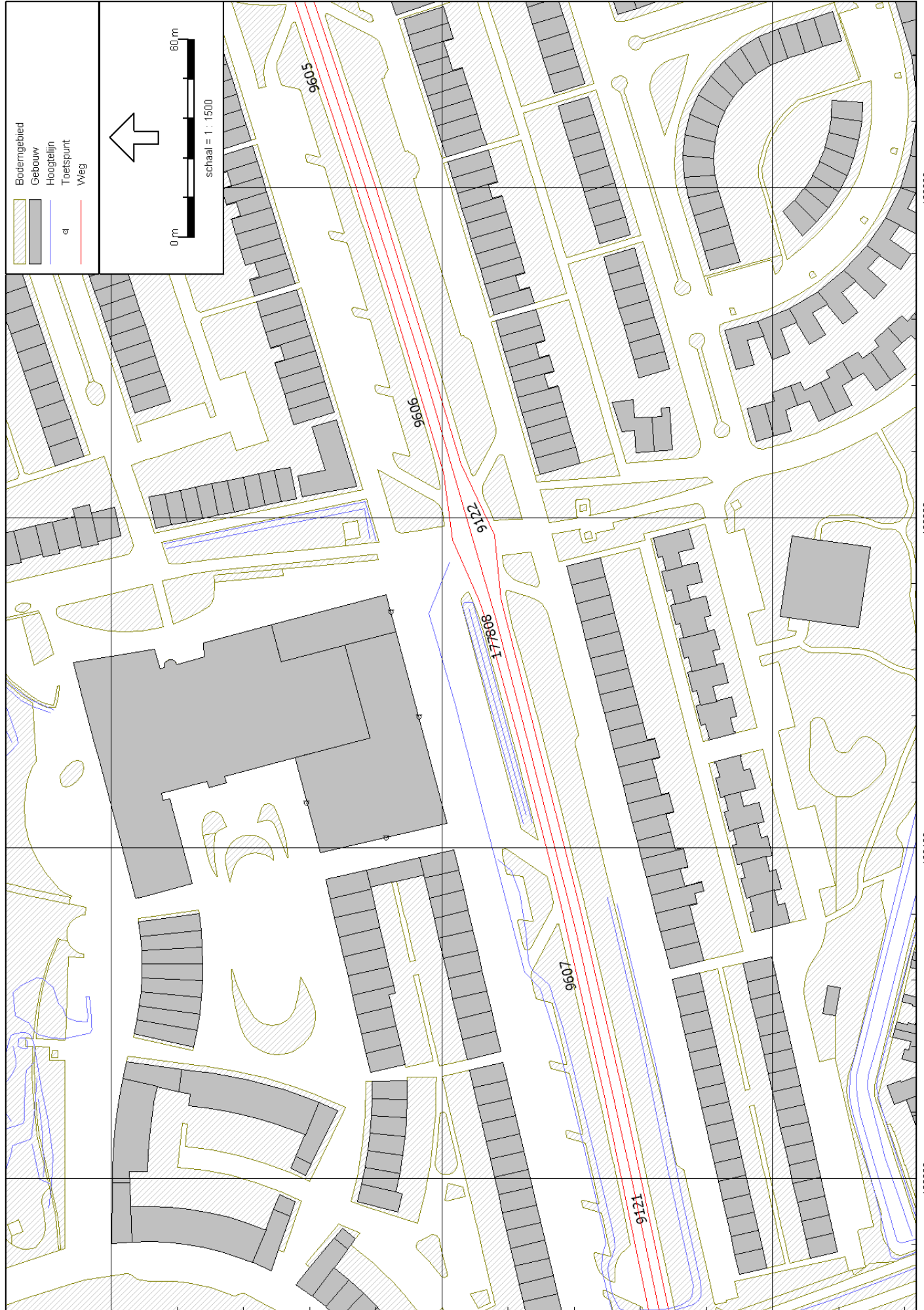
Figuur 3

Weg(segmentidentificatie) locatie Weverstraat





Weg(segmentidentificatie) locatie De Ster aan de Vrouwe Udasingel



431500

431400

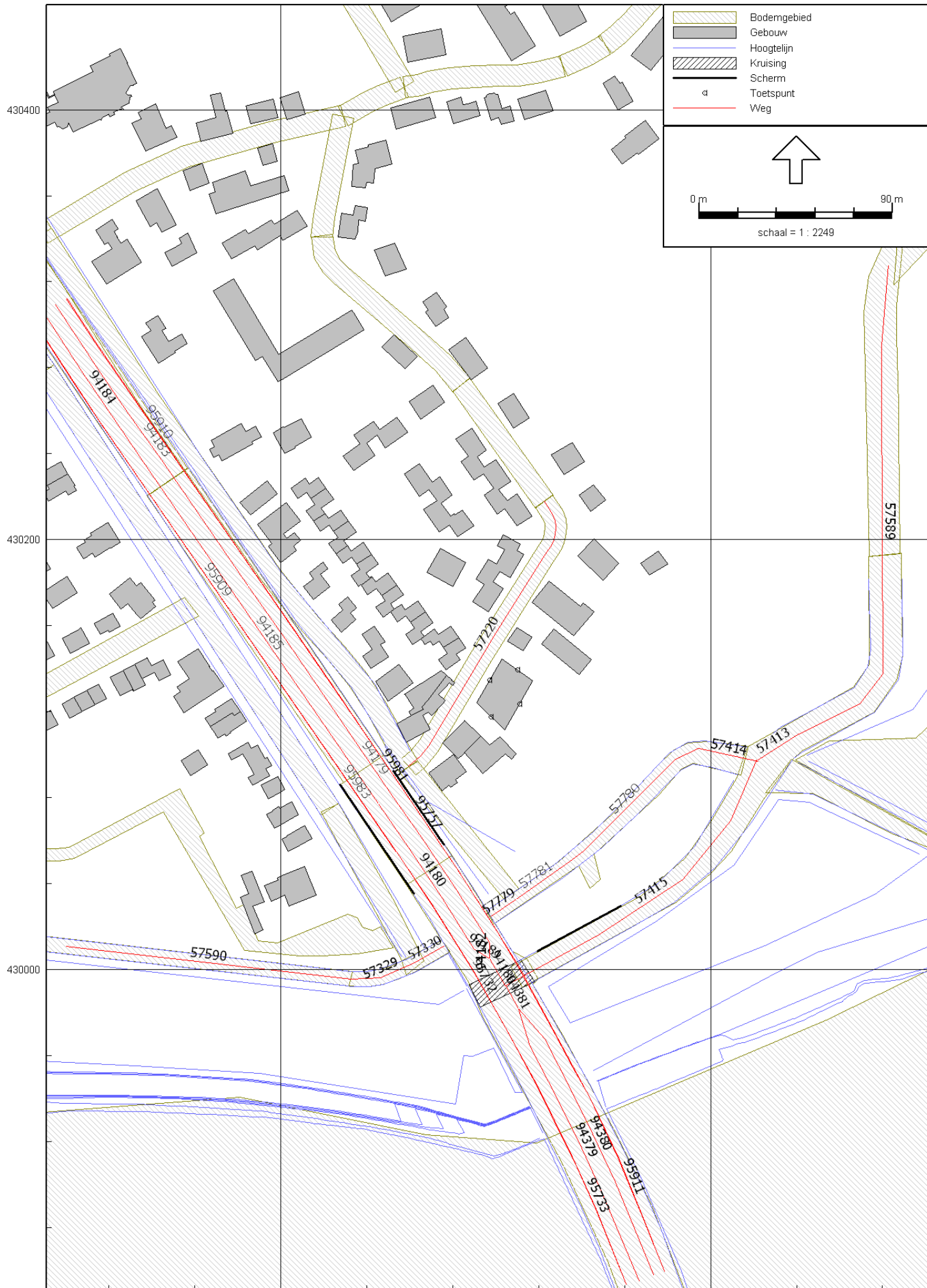
431300

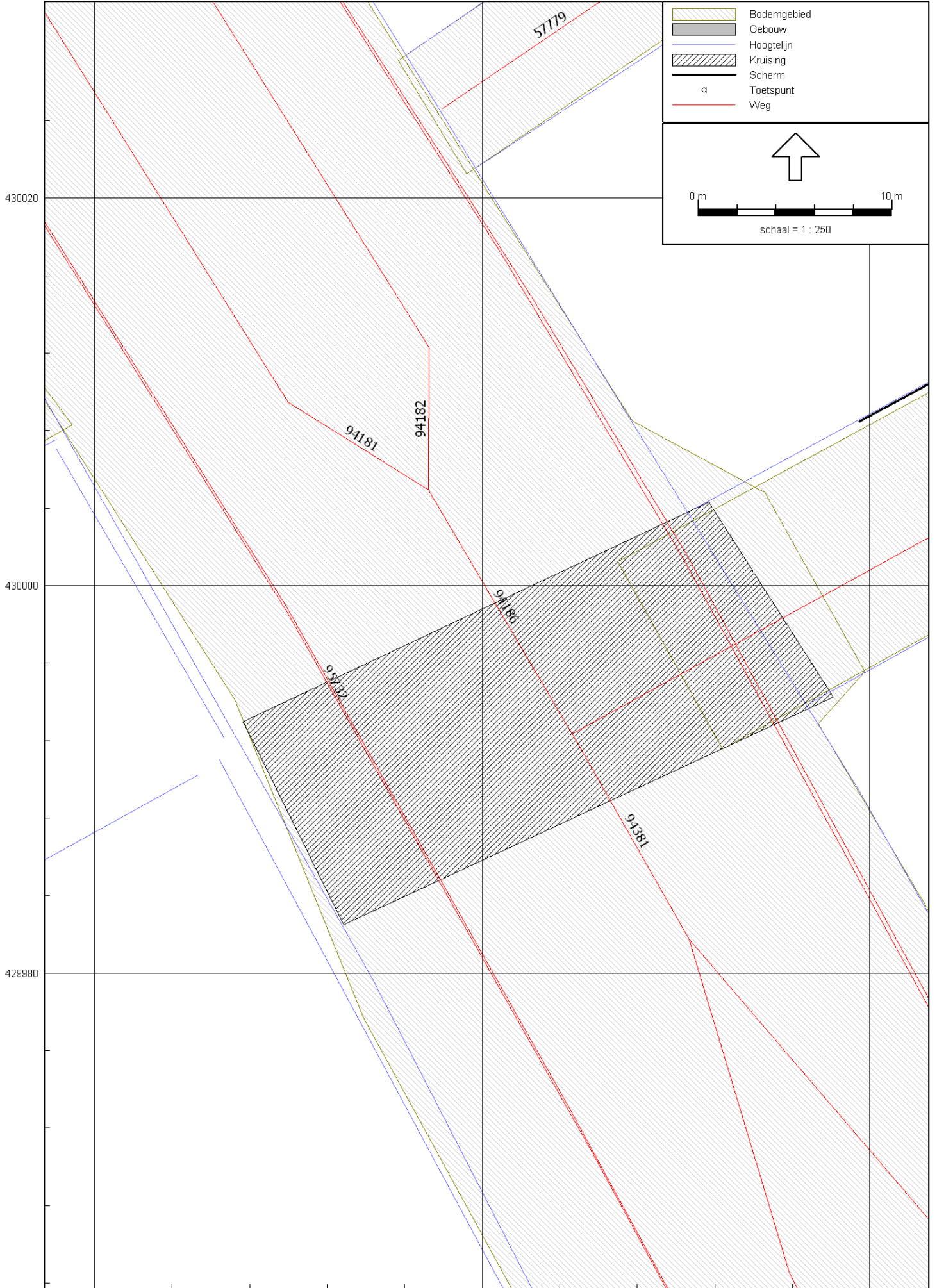
188100

188200

188300

Weg(segmentidentificatie) locatie Lentse Tuinstraat

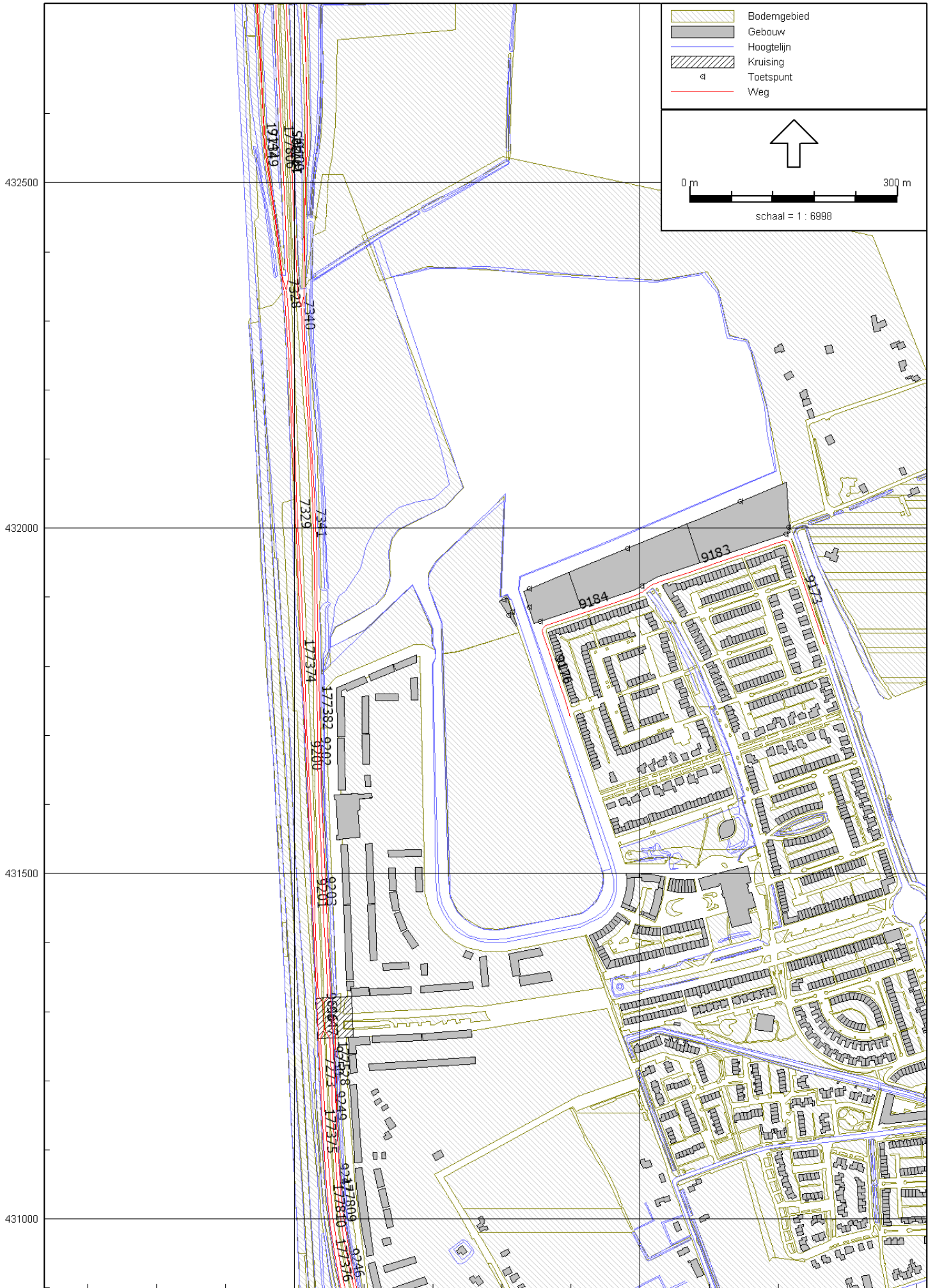


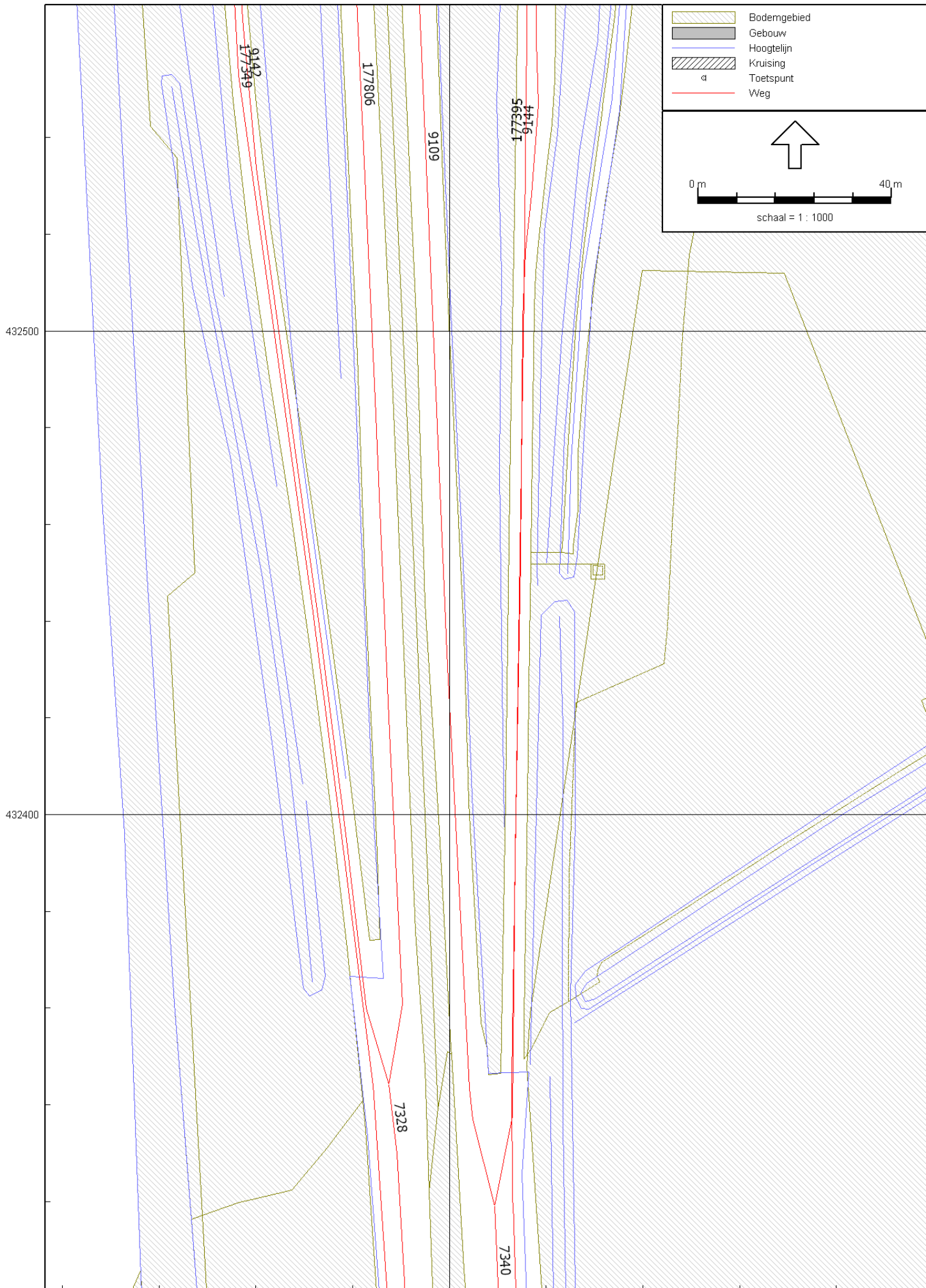


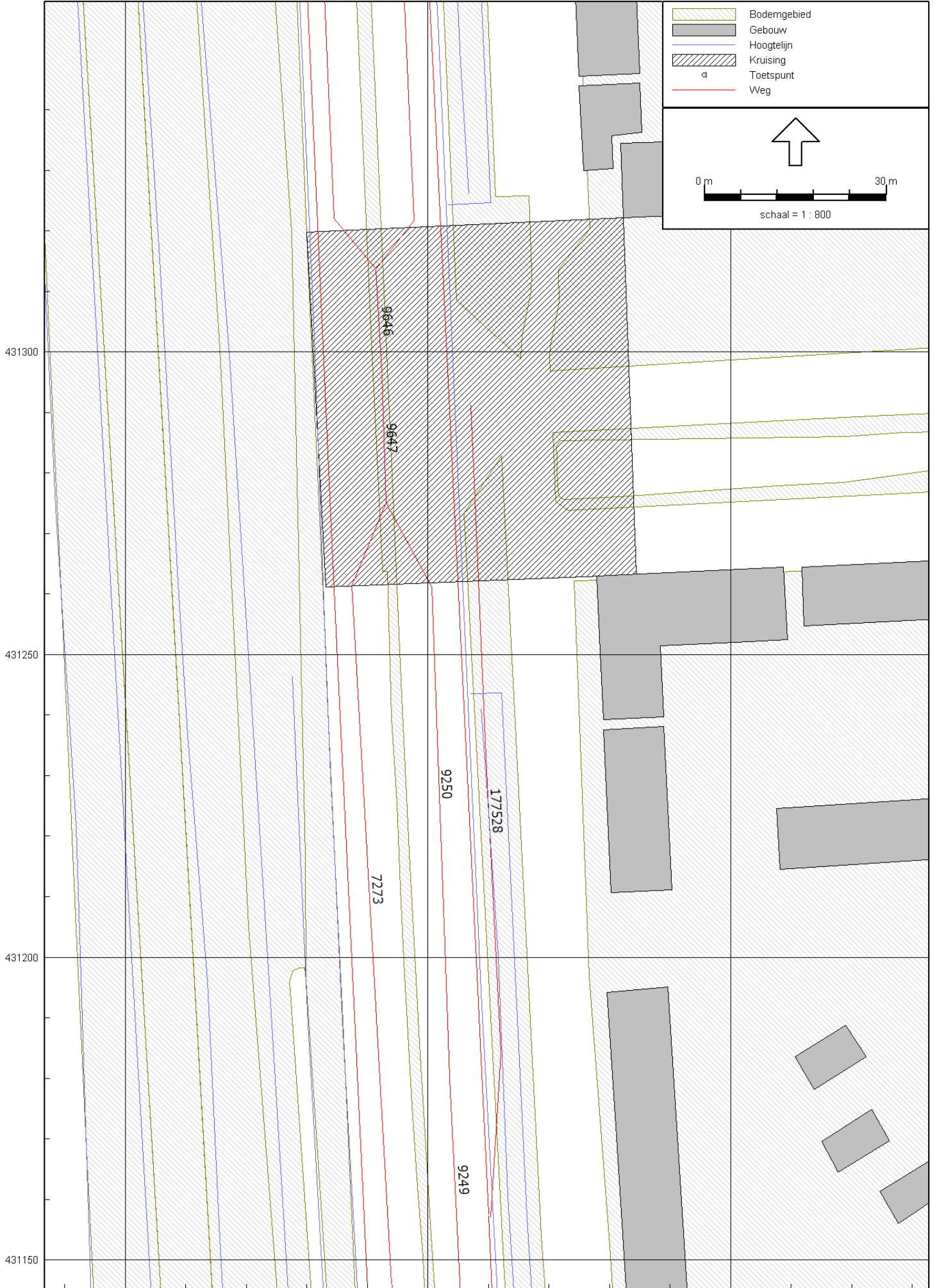
| | |
|--|-------------|
| | Bodemgebied |
| | Gebouw |
| | Hoogtelijn |
| | Kruising |
| | Scherm |
| | Toetspunt |
| | Weg |

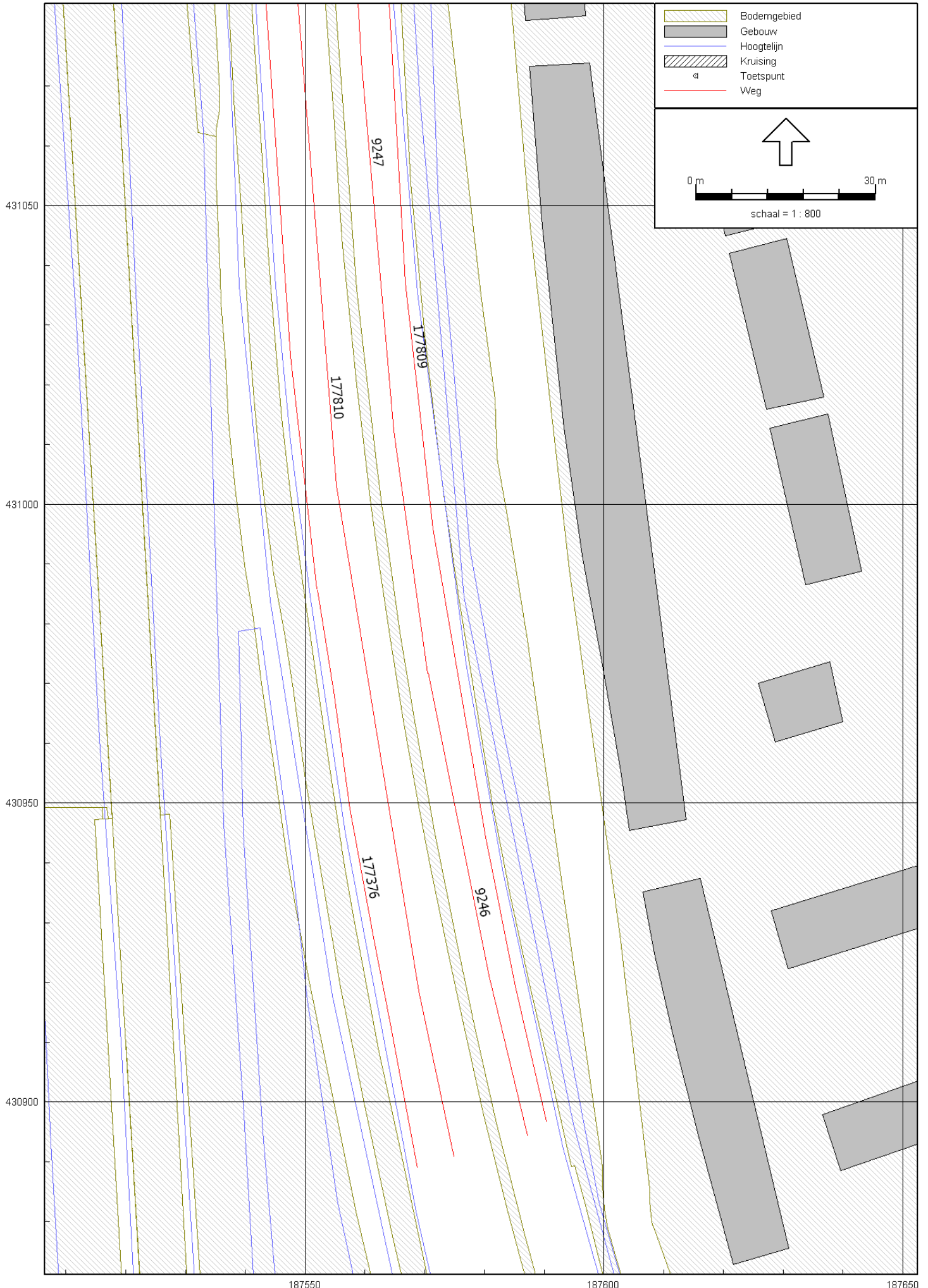
0 m 10 m
schaal = 1 : 250

Weg(segmentidentificatie) locatie Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat



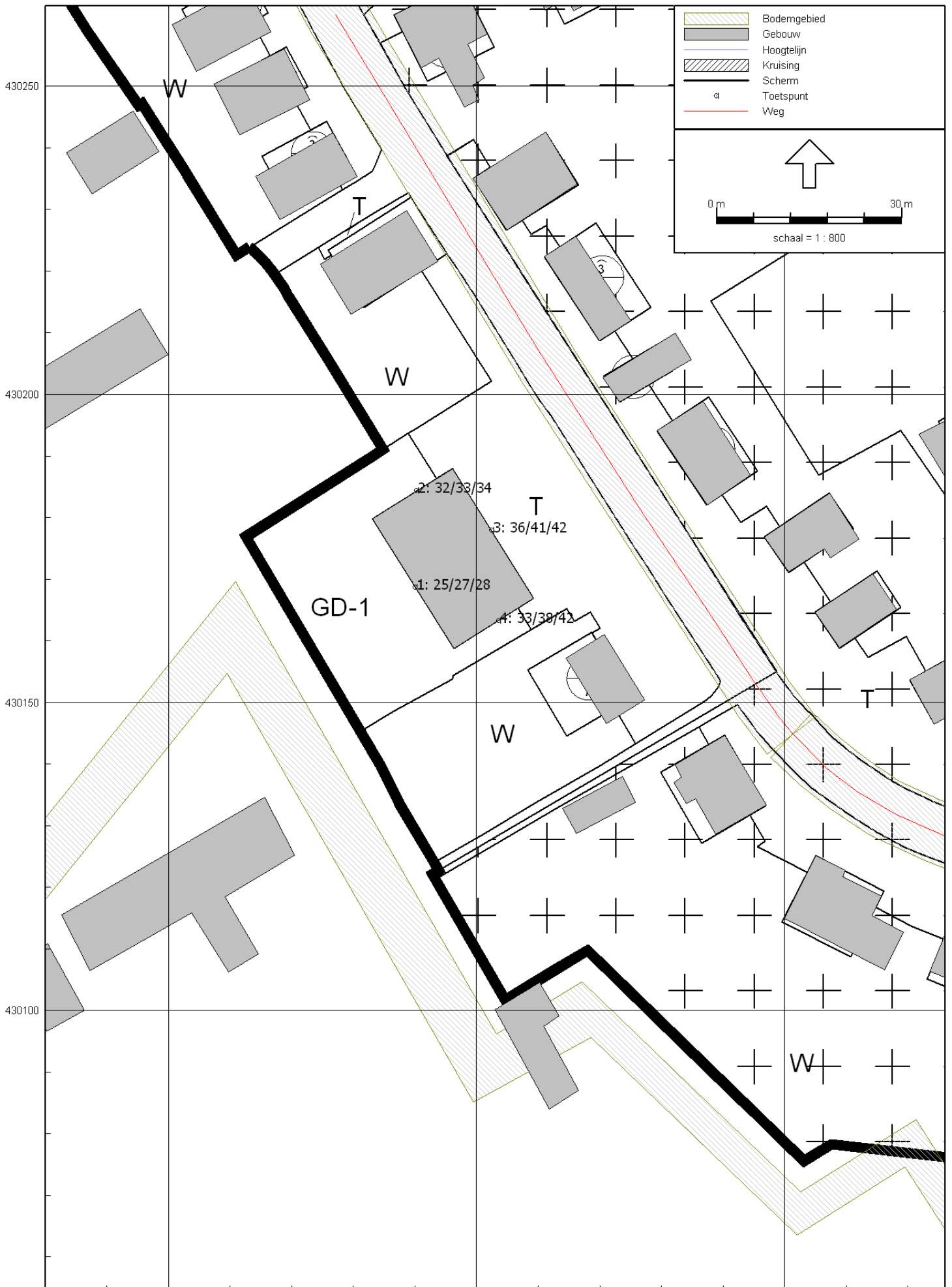


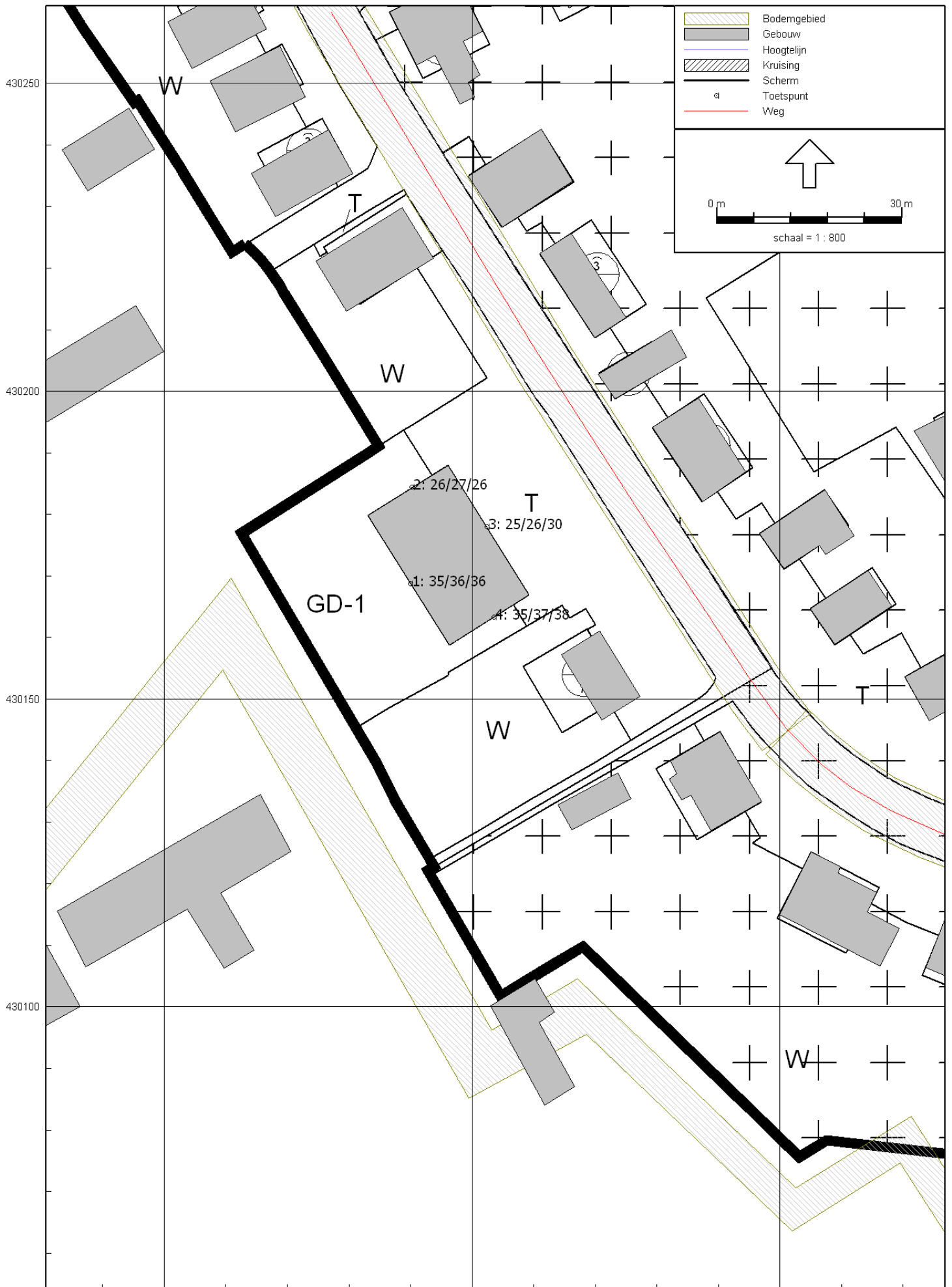


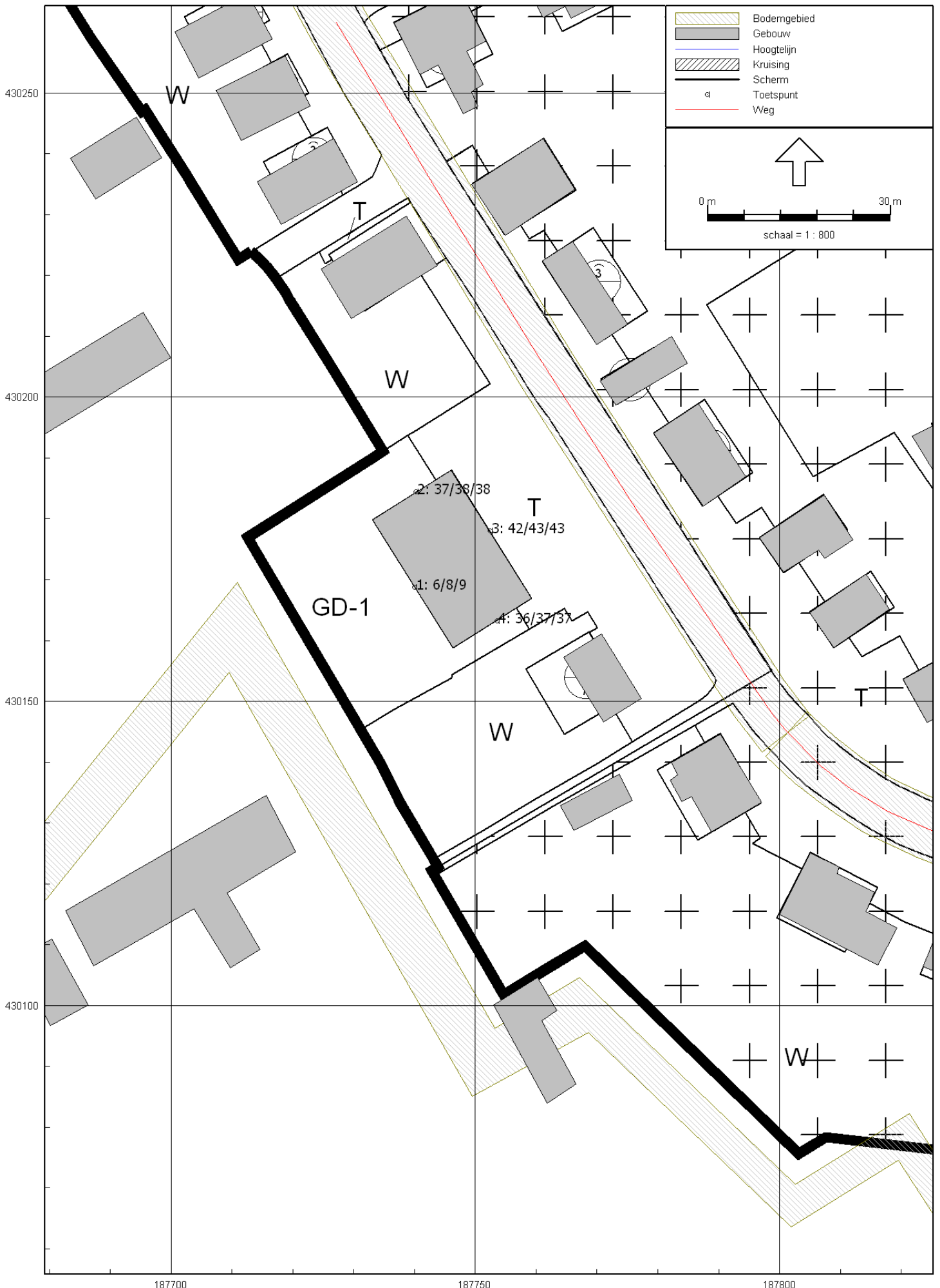


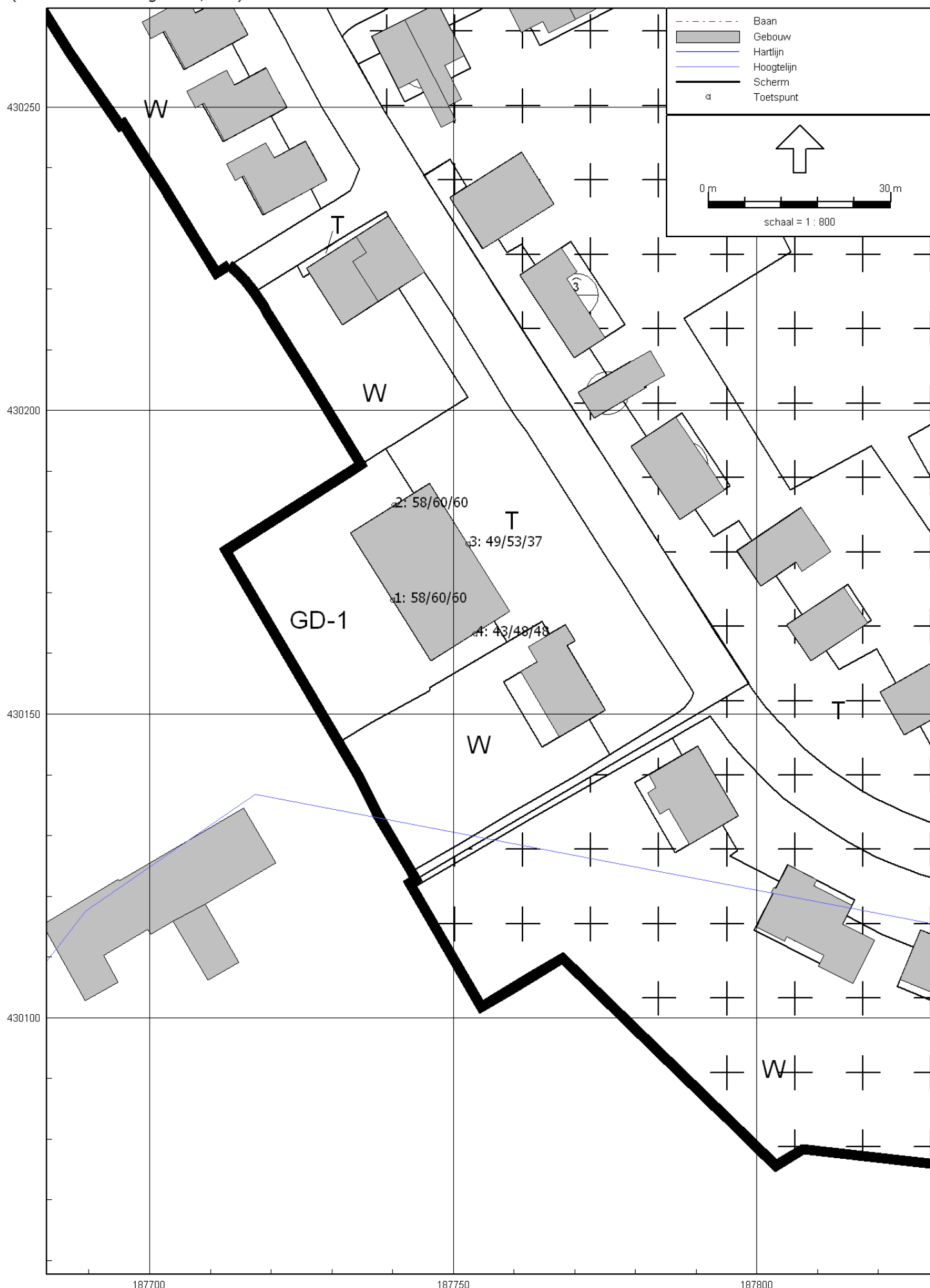
Figuur 4

Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Weverstraat





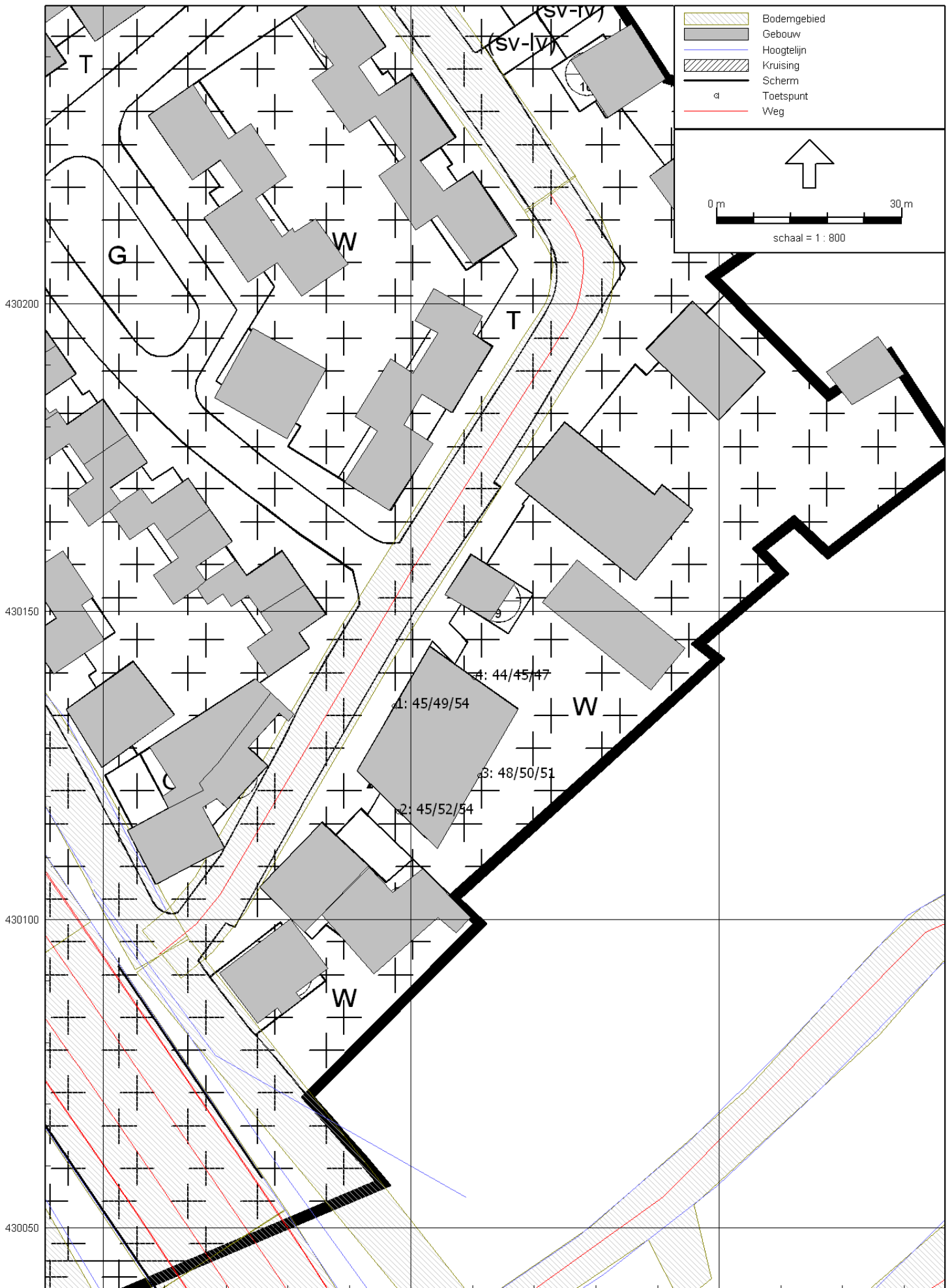


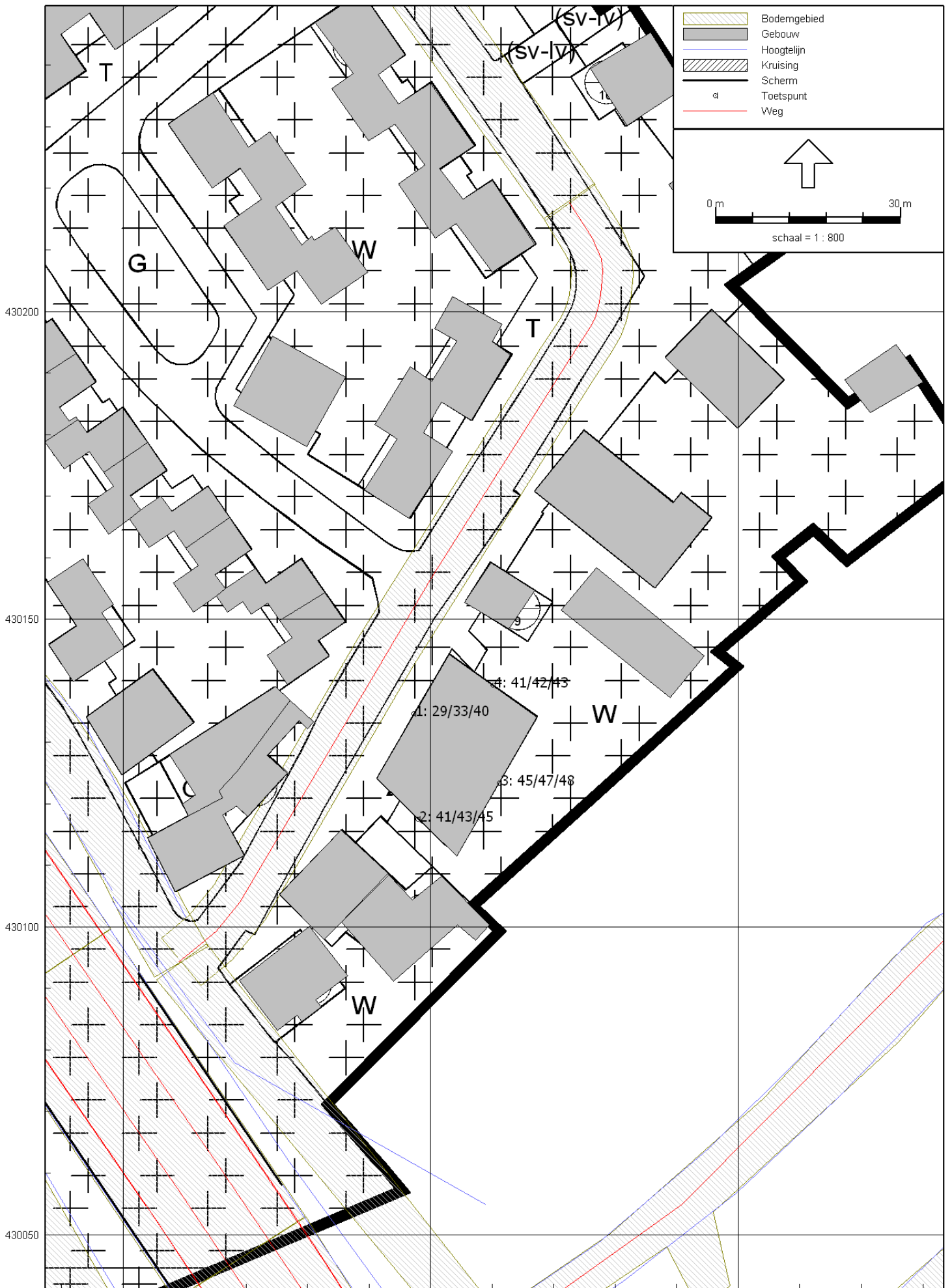


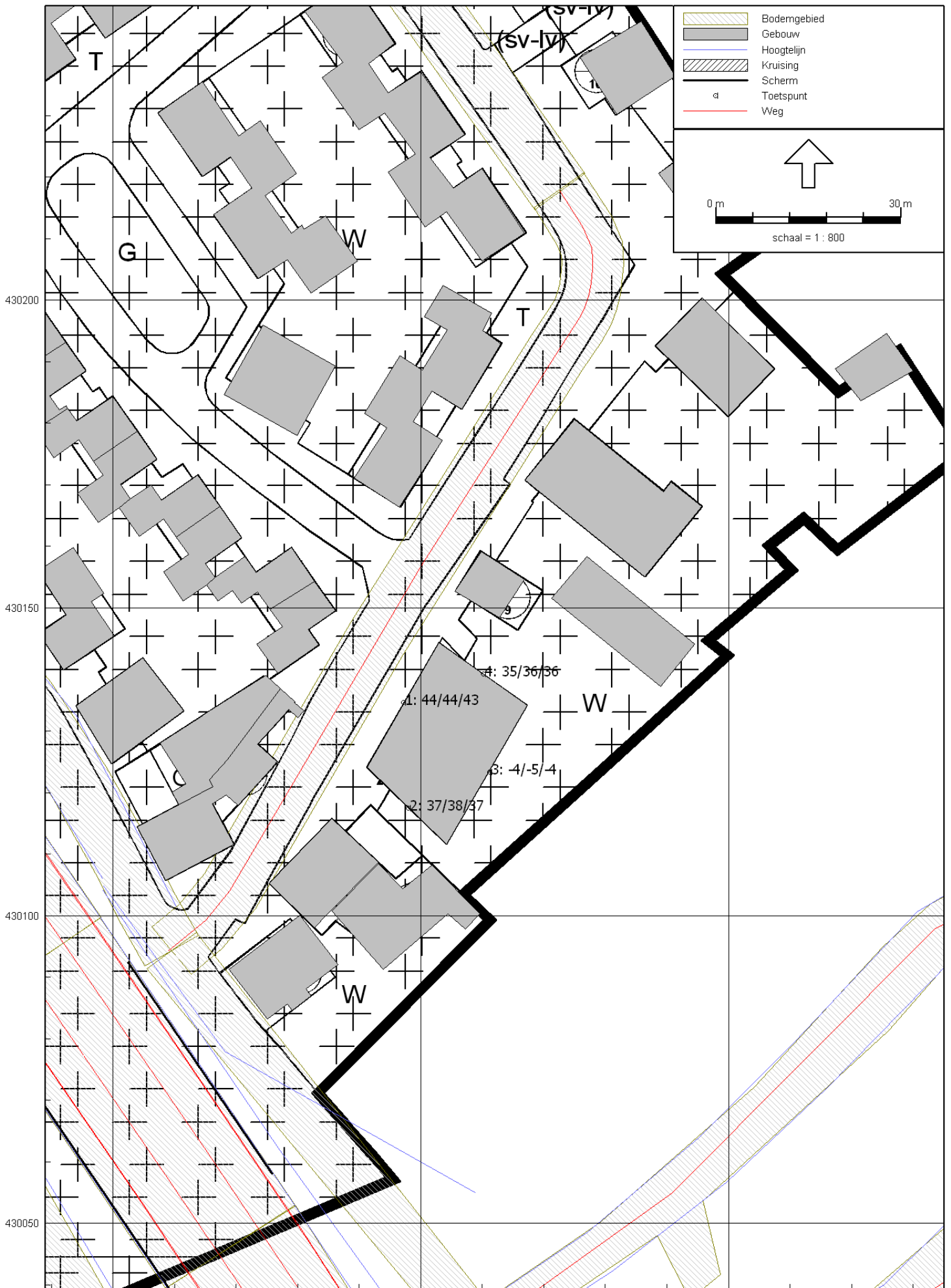
Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie De Ster aan de Vrouwe Udasingel



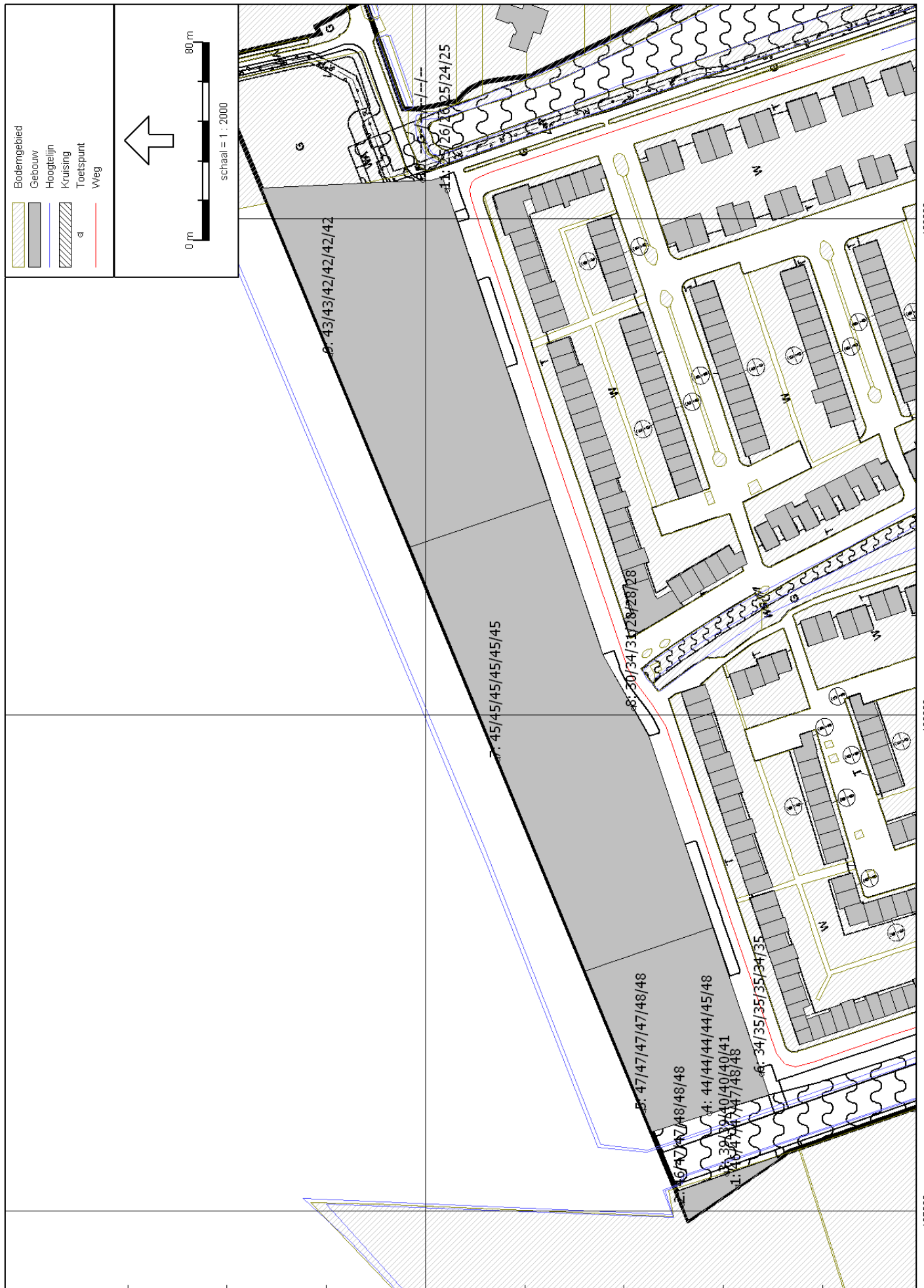
Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Lentse Tuinstraat

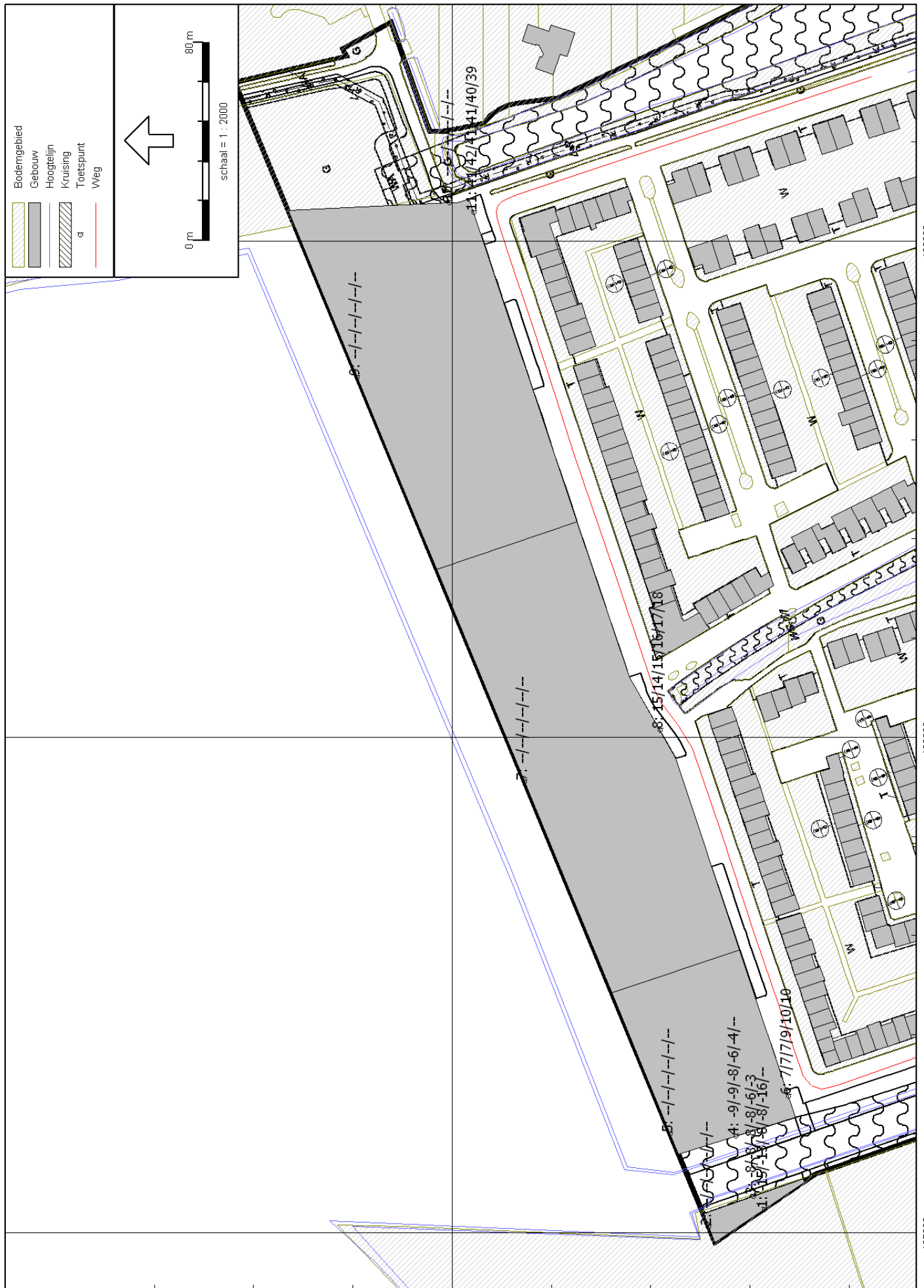






Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat

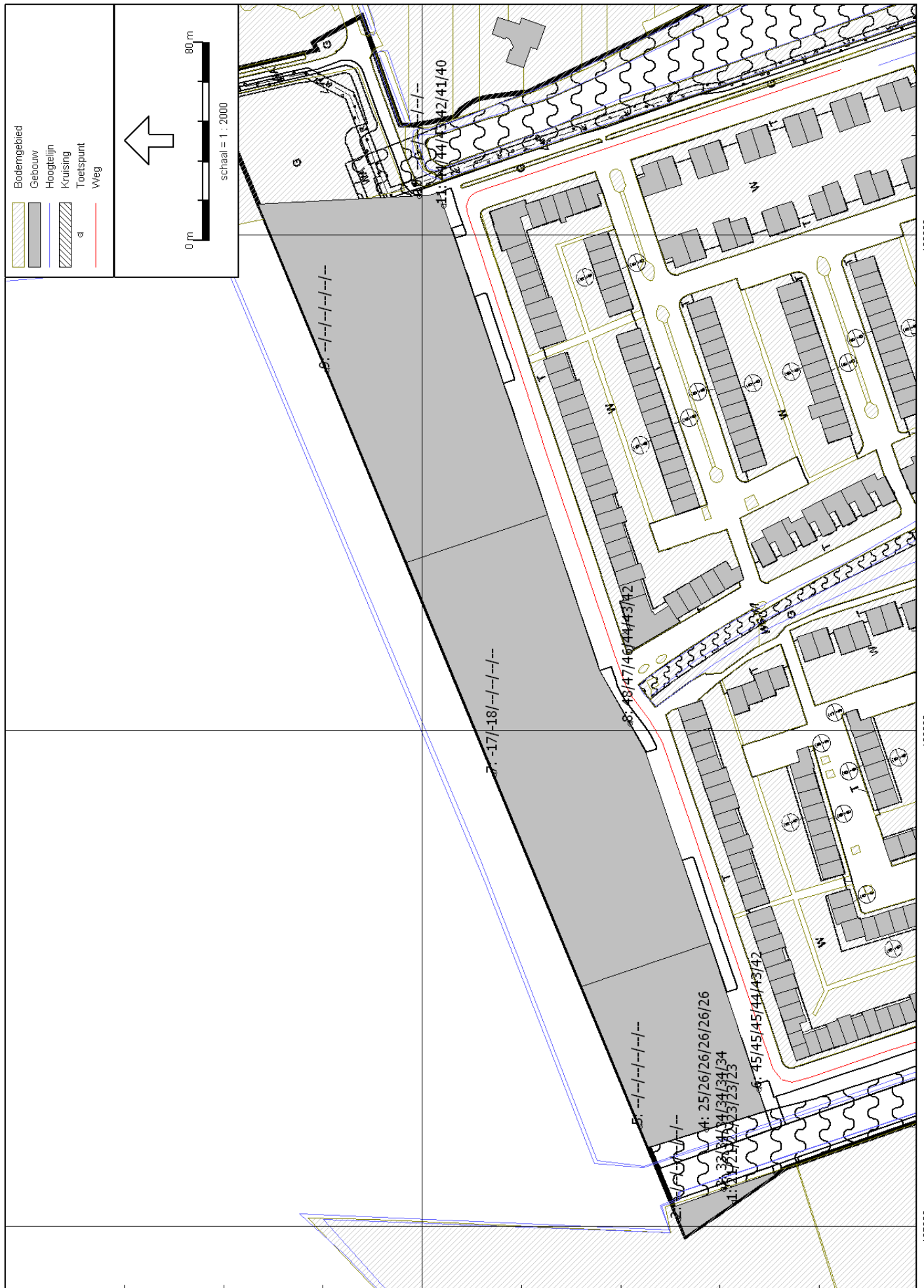




482000

188000

188200



Bijlagen

Bijlage 1

Akoestische begrippen

| | |
|---|--|
| Correctie artikel 110g Wgh (met de invulling volgens artikel 3.6 RMG 2006) | Tijdelijke aftrek voor het stiller worden van het wegverkeer. De aftrek bedraagt 2 dB voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of meer. Voor snelheden onder de 70 km/uur is deze aftrek 5 dB |
| Decibel (dB) | Het geluidsniveau is de sterkte van een geluid |
| Dove gevel | Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van de constructie en 33 dB, alsmede een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte. Een dergelijke constructie valt niet onder het begrip 'gevel' van de Wet geluidhinder. |
| Equivalent geluidsniveau | Gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid |
| Frequentie | Aantal trillingen per seconde. Geluiden met verschillende frequenties hebben andere toonhoogten |
| Geluid | Datgene dat met het oor kan worden waargenomen |
| Geluidsbelasting in dB | Geluidsbelasting in L_{den} op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00-19.00 uur, van 19.00-23.00 uur en van 23.00-07.00 uur van een jaar. Bij wegverkeer inclusief de correctie artikel 110g Wgh |
| Geluidsgevoelige ruimte | Ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m ² |
| Geluidsluwe zijde | Een zijde waarop de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan de voorkeurswaarde |
| Geluidsniveau in dB | Geluidsbelasting van alle bronnen samen exclusief de correctie artikel 110g Wgh voor wegverkeer |
| Gevel | Bouwkundige constructie die een ruimte in een gebouw of woning scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak |
| Voorkeurswaarde | De in de Wet geluidhinder ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting |
| Waarneemhoogte | Hoogte boven het maaiveld waarop de geluidsbelasting wordt gemeten of berekend |
| Waarneempunt | Het punt waarop de geluidsbelasting wordt gemeten of berekend |
| Zone | Aandachtsgebied behorende bij een geluidsbron |

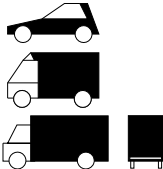
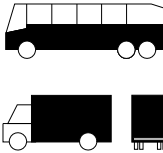
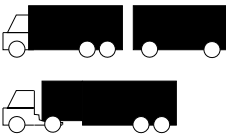

Bijlage 2

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

Wegverkeer

De geluidsbelasting door het wegverkeer wordt bepaald aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, Hoofdstuk 3 "Weg" en Bijlage III. Hierin staan regels over de wijze waarop geluidsbelastingen moeten worden berekend en gemeten. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, Bijlage III, worden een standaard meetmethode en twee standaard rekenmethoden beschreven. Rekenmethode I is bedoeld voor eenvoudige berekeningen en kan worden toegepast bij (bijna) rechte wegen en als zich tussen de bron en het waarneempunt niet al te veel obstakels bevinden. Rekenmethode II wordt toegepast bij situaties waarbij reflecties, afscherming, hellingen, bochten en dergelijke, een belangrijke invloed hebben op de geluidsbelasting.

Motorvoertuigen *(het verkeer wordt verdeeld in vier categorieën voertuigen)*











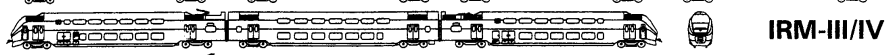



| CATEGORIE | OMSCHRIJVING VOLGENS BESLUIT | ALLEDAAGSE OMSCHRIJVING | PROFIEL |
|-----------------------------|--|---|---|
| LICHTE MOTORVOERTUIGEN | motorvoertuigen op 3 of meer wielen, met uitzondering van de voertuigen uit de categorieën 'middelzware' en 'zware' voertuigen | <ul style="list-style-type: none"> - alle personenauto's - de meeste bestelauto's - vrachtwagens met 4 wielen |  |
| MIDDELZWARE MOTORVOERTUIGEN | gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van 1 achteras met 4 banden | <ul style="list-style-type: none"> - alle autobussen - vrachtwagens met 2 assen en 4 achterwielen |  |
| ZWARE MOTORVOERTUIGEN | gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen met een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen | <ul style="list-style-type: none"> - vrachtwagens met 3 of meer assen - vrachtwagens met aanhanger - trekkers met oplegger |  |
| MOTORRIJWIELEN | motorvoertuigen op 2 wielen al dan niet voorzien van een zijspanwagen | alle motorfietsen (inclusief zijspan) |  |

Railverkeer

De geluidsbelasting door het railverkeer wordt bepaald aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, Hoofdstuk 4 "Spoorweg" en Bijlage IV. Hierin staan regels over de wijze waarop geluidsbelastingen moeten worden berekend en gemeten. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, Bijlage IV, worden een standaard meetmethode en twee standaard rekenmethoden beschreven. Rekenmethode I is bedoeld voor eenvoudige berekeningen en kan worden toegepast bij (bijna) rechte spoorlijnen en als zich tussen de bron en het waarneempunt niet al te veel obstakels bevinden. Rekenmethode II wordt toegepast bij situaties waarbij reflecties, afscherming, hellingen, bochten en dergelijke, een belangrijke invloed hebben op de geluidsbelasting.

Treincategorieën (type (aantal eenheden))

categorie

- 1  mat 64 (2)
- 2  ICR (5)
 ICM-III (3)
 DDM-1 (5)
- 3  SGM-II/III (2)
- 4  cargo (5)
- 5  DE (2)
- 6  DH (1)
- 8  DDM-2/3 + 1700 (4)
 DDM-2/3 + mDDM (4)
 ICM-IV (4)
 IRM-III/IV (3)
 SM 90 (2)
- 9  Thalys (5 waarvan 1 motorbak)

Bijlage 3

Gehanteerde wegverkeersgegevens locatie Weverstraat

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritssingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Item ID | Grp.ID | KidID 1 | NrKids | Naam | Omschr. | Vorm |
|---------------------|---------|--------|---------|--------|------------|----------------------|----------|
| Prins Mauritssingel | 63336 | 1 | -25 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63337 | 1 | -27 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63338 | 1 | -29 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63339 | 1 | -31 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63340 | 1 | -33 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63341 | 1 | -35 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63342 | 1 | -37 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63343 | 1 | -39 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63344 | 1 | -41 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63345 | 1 | -43 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63346 | 1 | -45 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63351 | 1 | -71 | 2 | OV 3162 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63352 | 1 | -73 | 2 | OV 3163 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63353 | 1 | -75 | 2 | OV 3243 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63354 | 1 | -77 | 2 | OV 3241 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63355 | 1 | -79 | 2 | OV 3285 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63356 | 1 | -81 | 2 | OV 3165 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63357 | 1 | -83 | 2 | PM HOV | HOV Busbaan stad uit | Polylijn |
| Prins Mauritssingel | 63358 | 1 | -85 | 2 | PM HOV | HOV Busbaan stad in | Polylijn |
| Parmasingel | 63324 | 2 | -3 | 2 | Parma 7 | | Polylijn |
| Parmasingel | 63325 | 2 | -5 | 2 | Parma 6 | | Polylijn |
| Parmasingel | 63330 | 2 | -15 | 2 | Parma 1 | | Polylijn |
| Parmasingel | 66367 | 2 | -111 | 2 | Parma 11 | | Polylijn |
| Weverstraat | 66369 | 3 | -114 | 2 | Wever 1 | | Polylijn |
| Weverstraat | 66370 | 3 | -116 | 2 | Wever 2 | | Polylijn |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritssingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

| Groep | X-1 | Y-1 | X-n | Y-n | H-1 | H-n | M-1 | M-n |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|-------|-------|
| Prins Mauritssingel | 188097,26 | 430012,27 | 187984,85 | 430178,54 | 0,00 | 0,00 | 16,85 | 12,20 |
| Prins Mauritssingel | 188090,00 | 430009,47 | 188045,25 | 430077,23 | 0,00 | 0,00 | 16,84 | 15,34 |
| Prins Mauritssingel | 188090,00 | 430009,45 | 188097,22 | 430004,93 | 0,00 | 0,00 | 16,84 | 16,94 |
| Prins Mauritssingel | 188097,26 | 430012,27 | 188097,23 | 430004,94 | 0,00 | 0,00 | 16,85 | 16,94 |
| Prins Mauritssingel | 187757,00 | 430527,20 | 187984,87 | 430178,54 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 12,20 |
| Prins Mauritssingel | 187745,71 | 430521,44 | 187939,61 | 430230,82 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 10,48 |
| Prins Mauritssingel | 187939,58 | 430230,84 | 188045,26 | 430077,21 | 0,00 | 0,00 | 10,48 | 15,34 |
| Prins Mauritssingel | 188104,64 | 429992,35 | 188097,22 | 430004,94 | 0,00 | 0,00 | 17,13 | 16,94 |
| Prins Mauritssingel | 188166,67 | 429855,19 | 188110,68 | 429981,77 | 0,00 | 0,00 | 21,00 | 17,28 |
| Prins Mauritssingel | 188173,55 | 429857,98 | 188110,68 | 429981,76 | 0,00 | 0,00 | 20,98 | 17,28 |
| Prins Mauritssingel | 188104,66 | 429992,32 | 188110,67 | 429981,77 | 0,00 | 0,00 | 17,13 | 17,28 |
| Prins Mauritssingel | 188053,84 | 430054,59 | 188125,86 | 429932,27 | 0,00 | 0,00 | 15,82 | 18,14 |
| Prins Mauritssingel | 188125,89 | 429932,23 | 188160,71 | 429853,45 | 0,00 | 0,00 | 18,14 | 20,99 |
| Prins Mauritssingel | 187982,16 | 430192,68 | 188142,37 | 429943,07 | 0,00 | 0,00 | 11,84 | 17,98 |
| Prins Mauritssingel | 187740,75 | 430519,20 | 188053,82 | 430054,60 | 0,00 | 0,00 | 10,38 | 15,82 |
| Prins Mauritssingel | 187765,37 | 430531,25 | 187982,16 | 430192,68 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 11,84 |
| Prins Mauritssingel | 188178,57 | 429859,55 | 188142,37 | 429943,13 | 0,00 | 0,00 | 20,98 | 17,98 |
| Prins Mauritssingel | 187765,09 | 430531,11 | 188178,36 | 429859,56 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 20,98 |
| Prins Mauritssingel | 188160,88 | 429853,47 | 187740,88 | 430519,33 | 0,00 | 0,00 | 20,99 | 10,38 |
| Parmasingel | 188062,31 | 430002,99 | 188032,86 | 429995,50 | 0,00 | 0,00 | 10,44 | 10,99 |
| Parmasingel | 188062,31 | 430002,99 | 188076,34 | 430010,89 | 0,00 | 0,00 | 10,44 | 12,31 |
| Parmasingel | 188032,73 | 429995,63 | 187741,30 | 430028,88 | 0,00 | 0,00 | 10,99 | 13,39 |
| Parmasingel | 187741,21 | 430028,95 | 187547,11 | 430057,16 | 0,00 | 0,00 | 13,39 | 15,00 |
| Weverstraat | 187727,15 | 430261,56 | 187800,91 | 430145,41 | 0,00 | 0,00 | 10,50 | 12,10 |
| Weverstraat | 187800,88 | 430145,36 | 187839,44 | 430123,28 | 0,00 | 0,00 | 12,10 | 11,90 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritszingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | ISO H | Min.RH | Max.RH | ISO M | HDef. | Vormpunten | Lengte | Lengte3D |
|---------------------|-------|--------|--------|-------|----------|------------|--------|----------|
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 200,78 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 81,23 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 8,52 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 7,33 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 416,62 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 349,55 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 186,53 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 14,62 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 138,70 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 139,57 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 12,14 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 142,09 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 86,23 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 11 | 296,93 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 12 | 560,48 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 8 | 402,34 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 91,18 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 21 | 790,32 | N/A |
| Prins Mauritszingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 17 | 788,98 | N/A |
| Parmasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 30,86 | N/A |
| Parmasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 16,21 | N/A |
| Parmasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 293,33 | N/A |
| Parmasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 197,09 | N/A |
| Weverstraat | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 8 | 137,67 | N/A |
| Weverstraat | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 45,04 | N/A |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritsingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Min.lengte | Max.lengte | Invoertype | Hbron | Helling | Wegdek | Wegdek | V(MR) |
|--------------------|------------|------------|-------------|-------|---------|--------|------------------|-------|
| Prins Mauritsingel | 23,70 | 86,83 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 24,76 | 28,78 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 8,52 | 8,52 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 7,33 | 7,33 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 23,16 | 181,33 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 27,36 | 153,90 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 35,82 | 93,89 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 14,61 | 14,61 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 18,03 | 46,46 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 18,94 | 46,69 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 12,14 | 12,14 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 14,50 | 34,67 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 23,30 | 38,01 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 9,64 | 37,83 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 21,12 | 98,05 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 24,90 | 108,54 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 6,01 | 28,80 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 |
| Prins Mauritsingel | 15,28 | 95,97 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | -- |
| Prins Mauritsingel | 11,66 | 204,06 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | -- |
| Parmasingel | 13,47 | 17,39 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 50 |
| Parmasingel | 16,10 | 16,10 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 50 |
| Parmasingel | 293,32 | 293,32 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 50 |
| Parmasingel | 19,22 | 177,86 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 50 |
| Weverstraat | 3,21 | 36,01 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 30 |
| Weverstraat | 6,06 | 11,93 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 | referentiewegdek | 30 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritssingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | V(LV) | V(MV) | V(ZV) | Totaal aantal | %Int.(D) | %Int.(A) | %Int.(N) | %Int.(P4) | %MR(D) | %MR(A) |
|---------------------|-------|-------|-------|---------------|----------|----------|----------|-----------|--------|--------|
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 48530,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 28689,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 28772,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 57461,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 380,00 | 5,93 | 3,60 | 1,27 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 50 | 50 | 50 | 380,00 | 5,93 | 3,60 | 1,27 | -- | -- | -- |
| Parmasingel | 50 | 50 | 50 | 4328,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel | 50 | 50 | 50 | 5195,00 | 6,90 | 3,11 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel | 50 | 50 | 50 | 4328,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel | 50 | 50 | 50 | 3553,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Weverstraat | 30 | 30 | 30 | 902,00 | 6,89 | 3,13 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Weverstraat | 30 | 30 | 30 | 300,00 | 6,88 | 3,15 | 0,60 | -- | -- | -- |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritsingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | %MR(N) | %MR(P4) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) |
|--------------------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 | -- | 1,68 | 2,25 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 | -- | 1,70 | 2,27 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 | -- | 1,70 | 2,27 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 | -- | 1,68 | 2,25 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 | -- | 1,68 | 2,25 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 | -- | 1,70 | 2,27 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 | -- | 1,70 | 2,27 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,18 | 94,97 | 94,60 | -- | 3,13 | 2,77 | 2,16 | -- | 1,69 | 2,26 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,85 | 95,67 | 95,35 | -- | 2,70 | 2,38 | 1,86 | -- | 1,45 | 1,95 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,89 | 95,71 | 95,39 | -- | 2,67 | 2,36 | 1,85 | -- | 1,44 | 1,93 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | 95,87 | 95,69 | 95,37 | -- | 2,68 | 2,37 | 1,85 | -- | 1,45 | 1,94 |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 100,00 | 100,00 | 100,00 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritsingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 100,00 | 100,00 | 100,00 | -- | -- | -- |
| Parmasingel | -- | -- | 99,27 | 99,11 | 99,25 | -- | 0,47 | 0,45 | 0,30 | -- | 0,25 | 0,45 |
| Parmasingel | -- | -- | 98,93 | 98,68 | 98,89 | -- | 0,70 | 0,66 | 0,44 | -- | 0,38 | 0,66 |
| Parmasingel | -- | -- | 99,27 | 99,11 | 99,25 | -- | 0,47 | 0,45 | 0,30 | -- | 0,25 | 0,45 |
| Parmasingel | -- | -- | 99,38 | 99,24 | 99,36 | -- | 0,40 | 0,38 | 0,26 | -- | 0,22 | 0,38 |
| Weverstraat | -- | -- | 95,13 | 94,08 | 94,99 | -- | 3,17 | 2,96 | 2,00 | -- | 1,70 | 2,96 |
| Weverstraat | -- | -- | 92,54 | 90,98 | 92,33 | -- | 4,85 | 4,51 | 3,07 | -- | 2,61 | 4,51 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: ontwikkeling
 Prins Mauritszingel, Parmasingel en Weverstraat - Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | %ZV(N) | %ZV(P4) | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MR(P4) | LV(D) | LV(A) | LV(N) | LV(P4) | MV(D) |
|---------------------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|
| Prins Mauritszingel | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- | 1527,48 | 785,15 | 207,00 | -- | 50,06 |
| Prins Mauritszingel | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- | 1521,12 | 781,96 | 206,16 | -- | 50,36 |
| Prins Mauritszingel | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- | 1521,12 | 781,96 | 206,16 | -- | 50,36 |
| Prins Mauritszingel | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- | 1527,48 | 785,15 | 207,00 | -- | 50,06 |
| Prins Mauritszingel | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- | 1527,48 | 785,15 | 207,00 | -- | 50,06 |
| Prins Mauritszingel | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- | 1521,12 | 781,96 | 206,16 | -- | 50,36 |
| Prins Mauritszingel | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- | 1521,12 | 781,96 | 206,16 | -- | 50,36 |
| Prins Mauritszingel | 3,24 | -- | -- | -- | -- | -- | 3048,60 | 1567,02 | 413,18 | -- | 100,25 |
| Prins Mauritszingel | 2,79 | -- | -- | -- | -- | -- | 1814,89 | 933,19 | 246,19 | -- | 51,12 |
| Prins Mauritszingel | 2,77 | -- | -- | -- | -- | -- | 1820,91 | 936,28 | 247,01 | -- | 50,70 |
| Prins Mauritszingel | 2,78 | -- | -- | -- | -- | -- | 3635,80 | 1869,47 | 493,21 | -- | 101,64 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 15,71 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 22,53 |
| Prins Mauritszingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 22,53 |
| Parmasingel | 0,45 | -- | -- | -- | -- | -- | 296,45 | 132,97 | 25,77 | -- | 1,40 |
| Parmasingel | 0,66 | -- | -- | -- | -- | -- | 354,62 | 159,43 | 30,82 | -- | 2,51 |
| Parmasingel | 0,45 | -- | -- | -- | -- | -- | 296,45 | 132,97 | 25,77 | -- | 1,40 |
| Parmasingel | 0,38 | -- | -- | -- | -- | -- | 243,64 | 109,31 | 21,18 | -- | 0,98 |
| Weverstraat | 3,00 | -- | -- | -- | -- | -- | 59,12 | 26,56 | 5,14 | -- | 1,97 |
| Weverstraat | 4,60 | -- | -- | -- | -- | -- | 19,10 | 8,60 | 1,66 | -- | 1,00 |

Gehanteerde wegverkeersgegevens locatie De Ster aan de Vrouwe Udasingel

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | Item ID | Grp.ID | KidID 1 | NrKids | Naam | Omschr. | Vorm |
|------------------|---------|--------|---------|--------|------------|------------------|----------|
| Vrouwe Udasingel | 9121 | 37 | -12241 | 2 | Vrouwe Uda | Vrouwe Udasingel | Polylijn |
| Vrouwe Udasingel | 9122 | 37 | -12243 | 2 | Vrouwe Uda | Vrouwe Udasingel | Polylijn |
| Vrouwe Udasingel | 9605 | 37 | -13209 | 2 | Vrouwe Uda | Vrouwe Udasingel | Polylijn |
| Vrouwe Udasingel | 9606 | 37 | -13211 | 2 | Vrouwe Uda | Vrouwe Udasingel | Polylijn |
| Vrouwe Udasingel | 9607 | 37 | -13213 | 2 | Vrouwe Uda | Vrouwe Udasingel | Polylijn |
| Vrouwe Udasingel | 177808 | 37 | -15401 | 2 | OV 6027 | Vrouwe Udasingel | Polylijn |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | X-1 | Y-1 | X-n | Y-n | H-1 | H-n | M-1 | M-n |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|-------|------|
| Vrouwe Udasingel | 187956,77 | 431330,82 | 188026,09 | 431345,42 | 0,00 | 0,00 | 9,71 | 9,64 |
| Vrouwe Udasingel | 188026,18 | 431345,42 | 188372,00 | 431442,81 | 0,00 | 0,00 | 9,64 | 9,94 |
| Vrouwe Udasingel | 188369,64 | 431450,06 | 188298,22 | 431425,44 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 9,92 |
| Vrouwe Udasingel | 188297,99 | 431425,32 | 188168,29 | 431386,33 | 0,00 | 0,00 | 9,92 | 9,80 |
| Vrouwe Udasingel | 188168,30 | 431386,32 | 187955,09 | 431336,36 | 0,00 | 0,00 | 9,80 | 9,84 |
| Vrouwe Udasingel | 187956,24 | 431333,37 | 188369,91 | 431446,14 | 0,00 | 0,00 | 9,75 | 9,98 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | ISO H | Min.RH | Max.RH | ISO M | HDef. | Vormpunten | Lengte | Lengte3D |
|------------------|-------|--------|--------|-------|----------|------------|--------|----------|
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 70,84 | N/A |
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 9 | 360,07 | N/A |
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 75,59 | N/A |
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 135,86 | N/A |
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 219,04 | N/A |
| Vrouwe Udasingel | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 8 | 429,09 | N/A |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Min.lengte | Max.lengte | Invoertype | Hbron | Helling | Wegdek | Wegdek | V(MR) | V(LV) |
|------------------|------------|------------|-------------|-------|---------|--------|---------------|-------|-------|
| Vrouwe Udasingel | 33,90 | 36,94 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |
| Vrouwe Udasingel | 14,42 | 94,85 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |
| Vrouwe Udasingel | 15,86 | 59,73 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |
| Vrouwe Udasingel | 7,52 | 56,78 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |
| Vrouwe Udasingel | 35,53 | 70,20 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |
| Vrouwe Udasingel | 37,06 | 81,31 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | V(MV) | V(ZV) | Totaal aantal | %Int.(D) | %Int.(A) | %Int.(N) | %Int.(P4) | %MR(D) | %MR(A) | %MR(N) | %MR(P4) |
|------------------|-------|-------|---------------|----------|----------|----------|-----------|--------|--------|--------|---------|
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 3018,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 3018,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 2680,00 | 6,59 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 2680,00 | 6,59 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 2680,00 | 6,59 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Vrouwe Udasingel | 50 | 50 | 57,58 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) |
|------------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| Vrouwe Udasingel | 95,42 | 95,22 | 94,86 | -- | 2,98 | 2,63 | 2,05 | -- | 1,60 | 2,15 | 3,08 | -- |
| Vrouwe Udasingel | 95,42 | 95,22 | 94,86 | -- | 2,98 | 2,63 | 2,05 | -- | 1,60 | 2,15 | 3,08 | -- |
| Vrouwe Udasingel | 95,78 | 95,60 | 95,27 | -- | 2,74 | 2,42 | 1,89 | -- | 1,48 | 1,98 | 2,84 | -- |
| Vrouwe Udasingel | 95,78 | 95,60 | 95,27 | -- | 2,74 | 2,42 | 1,89 | -- | 1,48 | 1,98 | 2,84 | -- |
| Vrouwe Udasingel | 95,78 | 95,60 | 95,27 | -- | 2,74 | 2,42 | 1,89 | -- | 1,48 | 1,98 | 2,84 | -- |
| Vrouwe Udasingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

Gehanteerde wegverkeersgegevens locatie Lentse Tuinstraat

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Item ID | Grp.ID | KidID 1 | NrKids | Naam |
|---|---------|--------|---------|--------|------------|
| Lentse Tuinstraat | 57220 | 96 | -215583 | 2 | Tuinstraat |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57329 | 112 | -216637 | 2 | Parma 7 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57330 | 112 | -215803 | 2 | Parma 6 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57413 | 112 | -215969 | 2 | Parma 8 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57414 | 112 | -215971 | 2 | Parma 10 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57415 | 112 | -215973 | 2 | Parma 9 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57589 | 112 | -216667 | 2 | Parma 2 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57590 | 112 | -216669 | 2 | Parma 1 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57779 | 112 | -216817 | 2 | Parma 3 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57780 | 112 | -216819 | 2 | Parma 5 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 57781 | 112 | -216821 | 2 | Parma 4 |
| Prins Mauritssingel | 94179 | 113 | -216927 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94180 | 113 | -216929 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94181 | 113 | -216931 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94182 | 113 | -216933 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94183 | 113 | -216935 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94184 | 113 | -216937 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94185 | 113 | -216939 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94186 | 113 | -216941 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94379 | 113 | -216945 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94380 | 113 | -216947 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 94381 | 113 | -216949 | 2 | Prins Maur |
| Prins Mauritssingel | 95732 | 113 | -218483 | 2 | OV 3162 |
| Prins Mauritssingel | 95733 | 113 | -218485 | 2 | OV 3163 |
| Prins Mauritssingel | 95757 | 113 | -218533 | 2 | OV 3243 |
| Prins Mauritssingel | 95909 | 113 | -218837 | 2 | OV 3241 |
| Prins Mauritssingel | 95910 | 113 | -218839 | 2 | OV 3285 |
| Prins Mauritssingel | 95911 | 113 | -218841 | 2 | OV 3165 |
| Prins Mauritssingel | 95981 | 113 | -218849 | 2 | PM HOV |
| Prins Mauritssingel | 95983 | 113 | -218853 | 2 | PM HOV |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | Omschr. | Vorm | X-1 | Y-1 | X-n |
|---|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Lentse Tuinstraat | | Polylijn | 188122,62 | 430217,73 | 188058,93 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188062,31 | 430002,99 | 188032,86 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188062,31 | 430002,99 | 188076,34 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188222,04 | 430097,49 | 188241,40 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188222,05 | 430096,83 | 188194,35 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188221,24 | 430097,37 | 188104,63 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188241,56 | 430109,62 | 188282,86 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188032,73 | 429995,63 | 187899,91 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188097,95 | 430024,65 | 188109,61 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188194,35 | 430102,75 | 188133,25 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | | Polylijn | 188133,25 | 430049,45 | 188109,61 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188097,26 | 430012,27 | 187984,85 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188090,00 | 430009,47 | 188045,25 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188090,00 | 430009,45 | 188097,22 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188097,26 | 430012,27 | 188097,23 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187895,24 | 430309,22 | 187984,87 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187889,07 | 430306,37 | 187939,61 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187939,58 | 430230,84 | 188045,26 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188104,64 | 429992,35 | 188097,22 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188166,67 | 429855,19 | 188110,68 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188173,55 | 429857,98 | 188110,68 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188104,66 | 429992,32 | 188110,67 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188053,84 | 430054,59 | 188125,86 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188125,89 | 429932,23 | 188160,71 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187982,16 | 430192,68 | 188142,37 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187883,56 | 430303,60 | 188053,82 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 187900,43 | 430312,07 | 187982,16 |
| Prins Mauritssingel | Prins Mauritssingel | Polylijn | 188178,57 | 429859,55 | 188142,37 |
| Prins Mauritssingel | HOV Busbaan stad uit | Polylijn | 187900,30 | 430312,00 | 188178,36 |
| Prins Mauritssingel | HOV Busbaan stad in | Polylijn | 188160,88 | 429853,47 | 187883,72 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Y-n | H-1 | H-n | M-1 | M-n | ISO H | Min.RH |
|---|-----------|------|------|-------|-------|-------|--------|
| Lentse Tuinstraat | 430094,25 | 0,00 | 0,00 | 10,23 | 10,00 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 429995,50 | 0,00 | 0,00 | 10,44 | 10,99 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430010,89 | 0,00 | 0,00 | 10,44 | 12,31 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430109,69 | 0,00 | 0,00 | 12,00 | 11,82 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430102,75 | 0,00 | 0,00 | 12,00 | 11,74 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 429992,33 | 0,00 | 0,00 | 12,00 | 17,13 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430327,66 | 0,00 | 0,00 | 11,82 | 10,10 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430010,69 | 0,00 | 0,00 | 10,99 | 12,09 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430032,54 | 0,00 | 0,00 | 10,00 | 10,19 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430049,45 | 0,00 | 0,00 | 11,74 | 10,59 | 0,00 | 0,00 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 430032,54 | 0,00 | 0,00 | 10,59 | 10,19 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430178,54 | 0,00 | 0,00 | 16,85 | 12,20 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430077,23 | 0,00 | 0,00 | 16,84 | 15,34 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430004,93 | 0,00 | 0,00 | 16,84 | 16,94 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430004,94 | 0,00 | 0,00 | 16,85 | 16,94 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430178,54 | 0,00 | 0,00 | 10,28 | 12,20 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430230,82 | 0,00 | 0,00 | 10,27 | 10,48 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430077,21 | 0,00 | 0,00 | 10,48 | 15,34 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430004,94 | 0,00 | 0,00 | 17,13 | 16,94 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429981,77 | 0,00 | 0,00 | 21,00 | 17,28 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429981,76 | 0,00 | 0,00 | 20,98 | 17,28 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429981,77 | 0,00 | 0,00 | 17,13 | 17,28 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429932,27 | 0,00 | 0,00 | 15,82 | 18,14 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429853,45 | 0,00 | 0,00 | 18,14 | 20,99 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429943,07 | 0,00 | 0,00 | 11,84 | 17,98 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430054,60 | 0,00 | 0,00 | 10,27 | 15,82 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430192,68 | 0,00 | 0,00 | 10,28 | 11,84 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429943,13 | 0,00 | 0,00 | 20,98 | 17,98 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 429859,56 | 0,00 | 0,00 | 10,28 | 20,98 | 0,00 | 0,00 |
| Prins Mauritssingel | 430303,78 | 0,00 | 0,00 | 20,99 | 10,27 | 0,00 | 0,00 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Max.RH | ISO M | HDef. | Vormpunten | Lengte | Lengte3D |
|---|--------|-------|----------|------------|--------|----------|
| Lentse Tuinstraat | 0,00 | -- | Relatief | 14 | 145,52 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 30,86 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 16,21 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 22,88 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 28,33 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 162,23 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 239,17 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 133,68 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 14,08 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 81,79 | N/A |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 29,07 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 200,78 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 81,23 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 8,52 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 7,33 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 158,50 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 90,90 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 186,53 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 14,62 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 138,70 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 139,57 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 12,14 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 142,09 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 86,23 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 11 | 296,93 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 301,72 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 144,70 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 91,18 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 17 | 532,66 | N/A |
| Prins Mauritssingel | 0,00 | -- | Relatief | 12 | 530,24 | N/A |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Min.lengte | Max.lengte | Invoertype | Hbron | Helling | Wegdek |
|---|------------|------------|-------------|-------|---------|--------|
| Lentse Tuinstraat | 1,56 | 60,91 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 13,47 | 17,39 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 16,10 | 16,10 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 22,88 | 22,88 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 28,33 | 28,33 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 30,59 | 49,46 | Verdeling | 0,75 | 5 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 17,32 | 135,61 | Verdeling | 0,75 | 0 | 1.5 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 133,67 | 133,67 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 14,08 | 14,08 | Verdeling | 0,75 | 0 | 1.5 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 9,33 | 60,66 | Verdeling | 0,75 | 0 | 1.5 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 29,07 | 29,07 | Verdeling | 0,75 | 0 | 1.5 |
| Prins Mauritssingel | 23,70 | 86,83 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 24,76 | 28,78 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 8,52 | 8,52 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 7,33 | 7,33 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 23,16 | 69,74 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 34,57 | 56,33 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 35,82 | 93,89 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 14,61 | 14,61 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 18,03 | 46,46 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 18,94 | 46,69 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 12,14 | 12,14 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 14,50 | 34,67 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 23,30 | 38,01 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 9,64 | 37,83 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 21,12 | 98,05 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 25,51 | 86,09 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 6,01 | 28,80 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 15,28 | 64,27 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Prins Mauritssingel | 12,13 | 204,06 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
Tuinstraat (2 woningen) - Lent
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Wegdek | V(MR) | V(LV) | V(MV) | V(ZV) |
|---|--|-------|-------|-------|-------|
| Lentse Tuinstraat | referentiewegdek | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 1.5 dB geluidreducerend, alle voertuigcat. | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 1.5 dB geluidreducerend, alle voertuigcat. | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 1.5 dB geluidreducerend, alle voertuigcat. | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 1.5 dB geluidreducerend, alle voertuigcat. | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | -- | 50 | 50 | 50 |
| Prins Mauritssingel | Micro-Top 0/6 | -- | 50 | 50 | 50 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Totaal aantal | %Int. (D) | %Int. (A) | %Int. (N) | %Int. (P4) | %MR(D) | %MR(A) |
|---|---------------|-----------|-----------|-----------|------------|--------|--------|
| Lentse Tuinstraat | 300,00 | 6,88 | 3,15 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 4328,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 5195,00 | 6,90 | 3,11 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 6432,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 4805,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 10009,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 6432,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 4328,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 5195,00 | 6,90 | 3,11 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 4805,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | 4805,00 | 6,90 | 3,10 | 0,60 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24308,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 24222,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 48530,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 28689,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 28772,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 57461,00 | 6,60 | 3,40 | 0,90 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 224,25 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 380,00 | 5,93 | 3,60 | 1,27 | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | 380,00 | 5,93 | 3,60 | 1,27 | -- | -- | -- |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | %MR(N) | %MR(P4) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) |
|---|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| Lentse Tuinstraat | -- | -- | 92,54 | 90,98 | 92,33 | -- | 4,85 | 4,51 | 3,07 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,27 | 99,11 | 99,25 | -- | 0,47 | 0,45 | 0,30 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 98,93 | 98,68 | 98,89 | -- | 0,70 | 0,66 | 0,44 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,31 | 99,28 | 99,22 | -- | 0,45 | 0,40 | 0,31 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,47 | 99,35 | 99,46 | -- | 0,34 | 0,32 | 0,22 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,32 | 99,29 | 99,23 | -- | 0,44 | 0,39 | 0,31 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,31 | 99,28 | 99,22 | -- | 0,45 | 0,40 | 0,31 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,27 | 99,11 | 99,25 | -- | 0,47 | 0,45 | 0,30 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 98,93 | 98,68 | 98,89 | -- | 0,70 | 0,66 | 0,44 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,47 | 99,35 | 99,46 | -- | 0,34 | 0,32 | 0,22 |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | -- | 99,47 | 99,35 | 99,46 | -- | 0,34 | 0,32 | 0,22 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,21 | 95,00 | 94,62 | -- | 3,12 | 2,75 | 2,15 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,15 | 94,95 | 94,57 | -- | 3,15 | 2,78 | 2,17 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,18 | 94,97 | 94,60 | -- | 3,13 | 2,77 | 2,16 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,85 | 95,67 | 95,35 | -- | 2,70 | 2,38 | 1,86 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,89 | 95,71 | 95,39 | -- | 2,67 | 2,36 | 1,85 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | 95,87 | 95,69 | 95,37 | -- | 2,68 | 2,37 | 1,85 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
 Tuinstraat (2 woningen) - Lent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MR(P4) |
|---|---------|--------|--------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|
| Lentse Tuinstraat | -- | 2,61 | 4,51 | 4,60 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,25 | 0,45 | 0,45 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,38 | 0,66 | 0,66 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,24 | 0,32 | 0,47 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,19 | 0,32 | 0,33 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,24 | 0,32 | 0,46 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,24 | 0,32 | 0,47 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,25 | 0,45 | 0,45 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,38 | 0,66 | 0,66 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,19 | 0,32 | 0,33 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg | -- | 0,19 | 0,32 | 0,33 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,68 | 2,25 | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,70 | 2,27 | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,70 | 2,27 | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,68 | 2,25 | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,68 | 2,25 | 3,23 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,70 | 2,27 | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,70 | 2,27 | 3,26 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,69 | 2,26 | 3,24 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,45 | 1,95 | 2,79 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,44 | 1,93 | 2,77 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | 1,45 | 1,94 | 2,78 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Prins Mauritssingel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

Gehanteerde wegverkeersgegevens locatie Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

| Groep | Item ID | Grp.ID | KidID 1 | NrKids | Naam | Omschr. | Vorm |
|-----------------------|---------|--------|---------|--------|------------|------------------------|----------|
| minder dan 70km/h | 7273 | 7 | -8545 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9200 | 7 | -12399 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9201 | 7 | -12401 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9202 | 7 | -12403 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9203 | 7 | -12405 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9246 | 7 | -12491 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9247 | 7 | -12493 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9249 | 7 | -12497 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9250 | 7 | -12499 | 2 | Prins Maur | P. Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9646 | 7 | -13291 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 9647 | 7 | -13293 | 2 | Prins Maur | P. Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177349 | 7 | -15029 | 2 | OV 3139 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177374 | 7 | -15079 | 2 | OV 3237 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177375 | 7 | -15081 | 2 | OV 3238 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177376 | 7 | -15083 | 2 | OV 3239 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177382 | 7 | -15095 | 2 | OV 3245 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177395 | 7 | -15121 | 2 | OV 3288 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177528 | 7 | -15387 | 2 | OV 6051 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177809 | 7 | -15403 | 2 | OV 3287 | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| minder dan 70km/h | 177810 | 7 | -15405 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 7328 | 8 | -8655 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 7329 | 8 | -8657 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 7340 | 8 | -8679 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 7341 | 8 | -8681 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 9109 | 8 | -12217 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 9142 | 8 | -12283 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 9144 | 8 | -12287 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| 70km/h of meer | 177806 | 8 | -15399 | 2 | Prins Maur | Prins Mauritssingel | Polylijn |
| Het Buske | 9173 | 38 | -12345 | 2 | Het Buske | Het Buske | Polylijn |
| Groot Brittaniëstraat | 9176 | 39 | -12351 | 2 | Groot-Brit | Groot-Brittanniëstraat | Polylijn |
| Groot Brittaniëstraat | 9183 | 39 | -12365 | 2 | Groot-Brit | Groot-Brittanniëstraat | Polylijn |
| Groot Brittaniëstraat | 9184 | 39 | -12367 | 2 | Groot-Brit | Groot-Brittanniëstraat | Polylijn |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

| Groep | X-1 | Y-1 | X-n | Y-n | H-1 | H-n | M-1 | M-n |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|-------|-------|
| minder dan 70km/h | 187544,03 | 431146,08 | 187543,11 | 431275,03 | 0,00 | 0,00 | 10,89 | 10,96 |
| minder dan 70km/h | 187517,66 | 431709,75 | 187521,27 | 431630,34 | 0,00 | 0,00 | 10,54 | 10,42 |
| minder dan 70km/h | 187521,27 | 431630,34 | 187541,45 | 431313,66 | 0,00 | 0,00 | 10,42 | 10,82 |
| minder dan 70km/h | 187532,75 | 431715,94 | 187534,27 | 431636,09 | 0,00 | 0,00 | 10,24 | 10,46 |
| minder dan 70km/h | 187534,27 | 431636,09 | 187541,45 | 431313,66 | 0,00 | 0,00 | 10,46 | 10,82 |
| minder dan 70km/h | 187587,23 | 430894,42 | 187570,60 | 430971,85 | 0,00 | 0,00 | 10,50 | 10,39 |
| minder dan 70km/h | 187570,49 | 430971,75 | 187555,34 | 431146,16 | 0,00 | 0,00 | 10,39 | 10,48 |
| minder dan 70km/h | 187555,34 | 431146,16 | 187553,58 | 431180,03 | 0,00 | 0,00 | 10,48 | 10,63 |
| minder dan 70km/h | 187553,58 | 431180,03 | 187543,11 | 431275,03 | 0,00 | 0,00 | 10,63 | 10,96 |
| minder dan 70km/h | 187541,45 | 431313,66 | 187542,38 | 431296,38 | 0,00 | 0,00 | 10,82 | 10,89 |
| minder dan 70km/h | 187543,11 | 431275,03 | 187542,38 | 431296,38 | 0,00 | 0,00 | 10,96 | 10,89 |
| minder dan 70km/h | 187444,63 | 432767,21 | 187484,16 | 432343,95 | 0,00 | 0,00 | 17,34 | 10,49 |
| minder dan 70km/h | 187534,15 | 431268,19 | 187484,28 | 432344,07 | 0,00 | 0,00 | 11,03 | 10,49 |
| minder dan 70km/h | 187534,20 | 431267,97 | 187551,94 | 430985,74 | 0,00 | 0,00 | 11,03 | 10,91 |
| minder dan 70km/h | 187552,04 | 430985,64 | 187568,82 | 430888,91 | 0,00 | 0,00 | 10,90 | 11,02 |
| minder dan 70km/h | 187560,00 | 431157,56 | 187513,16 | 432319,87 | 0,00 | 0,00 | 10,38 | 9,89 |
| minder dan 70km/h | 187513,25 | 432767,46 | 187513,04 | 432319,62 | 0,00 | 0,00 | 17,63 | 9,90 |
| minder dan 70km/h | 187557,14 | 431291,17 | 187560,36 | 431157,01 | 0,00 | 0,00 | 10,72 | 10,37 |
| minder dan 70km/h | 187590,34 | 430896,75 | 187560,00 | 431157,38 | 0,00 | 0,00 | 10,41 | 10,37 |
| minder dan 70km/h | 187574,93 | 430890,89 | 187544,05 | 431146,00 | 0,00 | 0,00 | 10,85 | 10,89 |
| 70km/h of meer | 187489,20 | 432329,81 | 187487,53 | 432344,31 | 0,00 | 0,00 | 10,37 | 10,40 |
| 70km/h of meer | 187489,20 | 432329,81 | 187517,66 | 431709,75 | 0,00 | 0,00 | 10,37 | 10,54 |
| 70km/h of meer | 187510,38 | 432296,19 | 187509,30 | 432319,12 | 0,00 | 0,00 | 9,97 | 9,97 |
| 70km/h of meer | 187510,38 | 432296,19 | 187532,75 | 431715,94 | 0,00 | 0,00 | 9,97 | 10,24 |
| 70km/h of meer | 187487,64 | 432757,84 | 187509,30 | 432319,12 | 0,00 | 0,00 | 10,43 | 9,97 |
| 70km/h of meer | 187445,64 | 432768,12 | 187487,53 | 432344,31 | 0,00 | 0,00 | 17,34 | 10,40 |
| 70km/h of meer | 187512,84 | 432768,53 | 187509,30 | 432319,12 | 0,00 | 0,00 | 17,63 | 9,97 |
| 70km/h of meer | 187472,69 | 432757,74 | 187487,53 | 432344,31 | 0,00 | 0,00 | 10,52 | 10,40 |
| Het Buske | 188266,48 | 431831,28 | 188214,72 | 431981,29 | 0,00 | 0,00 | 9,89 | 9,86 |
| Groot Brittaniëstraat | 187899,25 | 431726,53 | 187859,30 | 431855,21 | 0,00 | 0,00 | 9,97 | 9,96 |
| Groot Brittaniëstraat | 188214,72 | 431981,29 | 188013,96 | 431915,80 | 0,00 | 0,00 | 9,86 | 9,71 |
| Groot Brittaniëstraat | 188013,96 | 431915,80 | 187859,30 | 431855,21 | 0,00 | 0,00 | 9,71 | 9,96 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | ISO H | Min.RH | Max.RH | ISO M | HDef. | Vormpunten | Lengte | Lengte3D |
|-----------------------|-------|--------|--------|-------|----------|------------|---------|----------|
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 130,27 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 79,49 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 319,48 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 79,87 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 324,89 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 79,21 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 4 | 175,16 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 33,92 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 3 | 96,98 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 17,31 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 21,36 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 425,51 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 11 | 1077,07 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 282,86 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 98,19 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 14 | 1163,41 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 448,01 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 134,36 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 262,90 | N/A |
| minder dan 70km/h | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 257,29 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 2 | 14,60 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 9 | 620,74 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 9,97 | Relatief | 2 | 22,96 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 9 | 580,80 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 9 | 439,66 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 11 | 426,56 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 12 | 450,10 | N/A |
| 70km/h of meer | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 6 | 414,04 | N/A |
| Het Buske | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 5 | 158,93 | N/A |
| Groot Brittaniëstraat | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 135,50 | N/A |
| Groot Brittaniëstraat | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 12 | 211,84 | N/A |
| Groot Brittaniëstraat | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -- | Relatief | 7 | 167,13 | N/A |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | Min.lengte | Max.lengte | Invoertype | Hbron | Helling | Wegdek |
|-----------------------|------------|------------|-------------|-------|---------|--------|
| minder dan 70km/h | 14,83 | 115,45 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 79,49 | 79,49 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 10,92 | 160,08 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 24,11 | 55,76 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 10,19 | 108,80 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 27,51 | 51,70 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 40,91 | 72,25 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 33,92 | 33,92 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 15,80 | 81,18 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 17,31 | 17,31 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 21,36 | 21,36 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 48,58 | 110,98 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W0 |
| minder dan 70km/h | 97,28 | 171,40 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 31,27 | 129,92 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 14,09 | 25,16 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 32,17 | 274,89 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 25,72 | 162,88 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W0 |
| minder dan 70km/h | 12,84 | 48,92 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 20,25 | 100,16 | Intensiteit | 0,75 | 0 | W22 |
| minder dan 70km/h | 28,28 | 85,67 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 14,60 | 14,60 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 26,38 | 131,68 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 22,96 | 22,96 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 18,61 | 148,01 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 6,55 | 137,30 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| 70km/h of meer | 13,84 | 97,46 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| 70km/h of meer | 11,84 | 160,15 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| 70km/h of meer | 16,66 | 229,84 | Verdeling | 0,75 | 0 | W22 |
| Het Buske | 1,73 | 149,88 | Verdeling | 0,75 | 0 | W0 |
| Groot Brittaniëstraat | 4,37 | 41,52 | Verdeling | 0,75 | 0 | W49 |
| Groot Brittaniëstraat | 1,61 | 51,15 | Verdeling | 0,75 | 0 | W49 |
| Groot Brittaniëstraat | 5,31 | 59,16 | Verdeling | 0,75 | 0 | W49 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

| Groep | Wegdek | V(MR) | V(LV) | V(MV) | V(ZV) | Totaal aantal | %Int. (D) |
|-----------------------|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|---------------|-----------|
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 34412,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36175,00 | 7,74 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36175,00 | 7,74 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 37572,00 | 7,74 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 37572,00 | 7,74 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36262,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36262,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36262,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 36262,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 73747,00 | 7,74 |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 70673,00 | 6,59 |
| minder dan 70km/h | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 | 131,92 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 131,92 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 160,71 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 160,71 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 131,92 | -- |
| minder dan 70km/h | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 | 131,92 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 28,79 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 160,71 | -- |
| minder dan 70km/h | Micro-Top 0/6 | 50 | 50 | 50 | 50 | 34412,00 | 6,59 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 36175,00 | 7,74 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 36175,00 | 7,74 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 37572,00 | 7,74 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 37572,00 | 7,74 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 34702,00 | 7,74 |
| 70km/h of meer | referentiewegdek | 70 | 70 | 70 | 70 | 2843,00 | 7,77 |
| 70km/h of meer | referentiewegdek | 70 | 70 | 70 | 70 | 2870,00 | 7,76 |
| 70km/h of meer | Micro-Top 0/6 | 70 | 70 | 70 | 70 | 33332,00 | 7,74 |
| Het Buske | referentiewegdek | 50 | 50 | 50 | 50 | 300,00 | 6,88 |
| Groot Brittaniëstraat | elementenverharding in keperverband | 30 | 30 | 30 | 30 | 399,00 | 6,89 |
| Groot Brittaniëstraat | elementenverharding in keperverband | 30 | 30 | 30 | 30 | 300,00 | 6,88 |
| Groot Brittaniëstraat | elementenverharding in keperverband | 30 | 30 | 30 | 30 | 399,00 | 6,89 |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | %Int.(A) | %Int.(N) | %Int.(P4) | %MR(D) | %MR(A) | %MR(N) | %MR(P4) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) |
|-----------------------|----------|----------|-----------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,55 | 92,23 | 91,67 | -- |
| minder dan 70km/h | 1,34 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,07 | 82,82 | 82,82 | -- |
| minder dan 70km/h | 1,34 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,07 | 82,82 | 82,82 | -- |
| minder dan 70km/h | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,63 | 84,06 | 84,06 | -- |
| minder dan 70km/h | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,63 | 84,06 | 84,06 | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,18 | 92,90 | 92,37 | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,18 | 92,90 | 92,37 | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,18 | 92,90 | 92,37 | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,18 | 92,90 | 92,37 | -- |
| minder dan 70km/h | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,35 | 83,45 | 83,45 | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,87 | 92,57 | 92,03 | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,41 | 0,91 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,55 | 92,23 | 91,67 | -- |
| 70km/h of meer | 1,34 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,07 | 82,82 | 82,82 | -- |
| 70km/h of meer | 1,34 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,07 | 82,82 | 82,82 | -- |
| 70km/h of meer | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,63 | 84,06 | 84,06 | -- |
| 70km/h of meer | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,63 | 84,06 | 84,06 | -- |
| 70km/h of meer | 1,33 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 93,49 | 83,76 | 83,76 | -- |
| 70km/h of meer | 1,27 | 0,21 | -- | -- | -- | -- | -- | 96,63 | 91,14 | 91,14 | -- |
| 70km/h of meer | 1,29 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 95,24 | 87,77 | 87,77 | -- |
| 70km/h of meer | 1,34 | 0,22 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,76 | 82,15 | 82,15 | -- |
| Het Buske | 3,15 | 0,60 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,54 | 90,98 | 92,33 | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 3,11 | 0,60 | -- | -- | -- | -- | -- | 98,75 | 98,47 | 98,71 | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 3,15 | 0,60 | -- | -- | -- | -- | -- | 92,54 | 90,98 | 92,33 | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 3,11 | 0,60 | -- | -- | -- | -- | -- | 98,75 | 98,47 | 98,71 | -- |

gehanteerde verkeersgegevens

Model: Dansende villa's
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

| Groep | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MR(P4) |
|-----------------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|
| minder dan 70km/h | 4,85 | 4,27 | 3,33 | -- | 2,61 | 3,49 | 5,00 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,47 | 5,16 | 3,44 | -- | 3,47 | 12,03 | 13,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,47 | 5,16 | 3,44 | -- | 3,47 | 12,03 | 13,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,19 | 4,78 | 3,19 | -- | 3,19 | 11,16 | 12,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,19 | 4,78 | 3,19 | -- | 3,19 | 11,16 | 12,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,43 | 3,91 | 3,05 | -- | 2,39 | 3,20 | 4,58 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,43 | 3,91 | 3,05 | -- | 2,39 | 3,20 | 4,58 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,43 | 3,91 | 3,05 | -- | 2,39 | 3,20 | 4,58 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,43 | 3,91 | 3,05 | -- | 2,39 | 3,20 | 4,58 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 3,32 | 4,97 | 3,31 | -- | 3,32 | 11,59 | 13,24 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,63 | 4,08 | 3,19 | -- | 2,49 | 3,34 | 4,78 | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| minder dan 70km/h | 4,85 | 4,27 | 3,33 | -- | 2,61 | 3,49 | 5,00 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,47 | 5,16 | 3,44 | -- | 3,47 | 12,03 | 13,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,47 | 5,16 | 3,44 | -- | 3,47 | 12,03 | 13,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,19 | 4,78 | 3,19 | -- | 3,19 | 11,16 | 12,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,19 | 4,78 | 3,19 | -- | 3,19 | 11,16 | 12,75 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,25 | 4,87 | 3,25 | -- | 3,25 | 11,36 | 12,99 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 1,69 | 2,66 | 1,77 | -- | 1,69 | 6,20 | 7,08 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 2,38 | 3,67 | 2,45 | -- | 2,38 | 8,56 | 9,78 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 70km/h of meer | 3,62 | 5,36 | 3,57 | -- | 3,62 | 12,50 | 14,28 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Het Buske | 4,85 | 4,51 | 3,07 | -- | 2,61 | 4,51 | 4,60 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 0,81 | 0,77 | 0,51 | -- | 0,44 | 0,77 | 0,77 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 4,85 | 4,51 | 3,07 | -- | 2,61 | 4,51 | 4,60 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Groot Brittaniëstraat | 0,81 | 0,77 | 0,51 | -- | 0,44 | 0,77 | 0,77 | -- | -- | -- | -- | -- |

Bijlage 4

Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Weverstraat

geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritsingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: ontwikkeling
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Mauritsingel
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 1_A | | 1,50 | 23,45 | 20,74 | 15,33 | 24,58 |
| 1_B | | 5,00 | 25,76 | 23,05 | 17,66 | 26,89 |
| 1_C | | 8,50 | 27,02 | 24,31 | 18,93 | 28,16 |
| 2_A | | 1,50 | 30,89 | 28,17 | 22,74 | 32,00 |
| 2_B | | 5,00 | 31,51 | 28,79 | 23,39 | 32,63 |
| 2_C | | 8,50 | 33,13 | 30,41 | 25,02 | 34,26 |
| 3_A | | 1,50 | 35,02 | 32,29 | 26,88 | 36,13 |
| 3_B | | 5,00 | 39,64 | 36,93 | 31,53 | 40,77 |
| 3_C | | 8,50 | 41,31 | 38,60 | 33,20 | 42,44 |
| 4_A | | 1,50 | 32,23 | 29,51 | 24,09 | 33,35 |
| 4_B | | 5,00 | 36,42 | 33,70 | 28,30 | 37,54 |
| 4_C | | 8,50 | 40,45 | 37,74 | 32,34 | 41,58 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de toekomstige Parmasingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: ontwikkeling
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Parmasingel
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 1_A | | 1,50 | 34,65 | 31,20 | 24,06 | 34,77 |
| 1_B | | 5,00 | 35,59 | 32,15 | 25,01 | 35,72 |
| 1_C | | 8,50 | 36,27 | 32,83 | 25,68 | 36,40 |
| 2_A | | 1,50 | 25,66 | 22,21 | 15,07 | 25,78 |
| 2_B | | 5,00 | 26,41 | 22,97 | 15,83 | 26,54 |
| 2_C | | 8,50 | 25,41 | 21,97 | 14,82 | 25,54 |
| 3_A | | 1,50 | 24,47 | 21,03 | 13,88 | 24,60 |
| 3_B | | 5,00 | 26,03 | 22,59 | 15,45 | 26,16 |
| 3_C | | 8,50 | 30,16 | 26,72 | 19,57 | 30,29 |
| 4_A | | 1,50 | 35,00 | 31,56 | 24,41 | 35,13 |
| 4_B | | 5,00 | 37,03 | 33,59 | 26,45 | 37,16 |
| 4_C | | 8,50 | 37,48 | 34,04 | 26,90 | 37,61 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de Weverstraat (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: ontwikkeling
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Weverstraat
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 1_A | | 1,50 | 5,30 | 2,24 | -5,07 | 5,58 |
| 1_B | | 5,00 | 7,86 | 4,83 | -2,49 | 8,15 |
| 1_C | | 8,50 | 9,08 | 6,06 | -1,25 | 9,38 |
| 2_A | | 1,50 | 36,39 | 33,25 | 25,97 | 36,64 |
| 2_B | | 5,00 | 37,79 | 34,66 | 27,38 | 38,04 |
| 2_C | | 8,50 | 37,41 | 34,28 | 26,99 | 37,66 |
| 3_A | | 1,50 | 41,67 | 38,54 | 31,26 | 41,92 |
| 3_B | | 5,00 | 42,55 | 39,43 | 32,15 | 42,81 |
| 3_C | | 8,50 | 42,36 | 39,25 | 31,96 | 42,62 |
| 4_A | | 1,50 | 35,33 | 32,19 | 24,91 | 35,58 |
| 4_B | | 5,00 | 36,77 | 33,63 | 26,36 | 37,02 |
| 4_C | | 8,50 | 36,60 | 33,48 | 26,19 | 36,85 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de spoorlijn Nijmegen-Arnhem (inclusief een toeslag van 1,5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: 2007 + 1,5 dB Aswin 2010 zonder schermen
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 245
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 1_A | | 1,50 | 55,09 | 54,12 | 49,75 | 57,87 |
| 1_B | | 5,00 | 57,13 | 56,17 | 51,80 | 59,92 |
| 1_C | | 8,50 | 57,20 | 56,24 | 51,84 | 59,97 |
| 2_A | | 1,50 | 54,93 | 53,95 | 49,50 | 57,66 |
| 2_B | | 5,00 | 57,10 | 56,13 | 51,69 | 59,84 |
| 2_C | | 8,50 | 56,78 | 55,80 | 51,39 | 59,53 |
| 3_A | | 1,50 | 46,44 | 45,51 | 40,82 | 49,09 |
| 3_B | | 5,00 | 49,90 | 48,93 | 44,43 | 52,61 |
| 3_C | | 8,50 | 34,43 | 33,17 | 28,68 | 36,94 |
| 4_A | | 1,50 | 39,96 | 39,01 | 34,89 | 42,88 |
| 4_B | | 5,00 | 45,42 | 44,48 | 40,32 | 48,33 |
| 4_C | | 8,50 | 44,97 | 44,01 | 39,93 | 47,91 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie De Ster aan de Vrouwe Udasingel

geluidsbelastingen vanwege de Vrouwe Udasingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: De Ster (Vrouwe Udasingel)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vrouwe Udasingel
Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | 1_A | | 1,50 | 49,37 | 46,72 | 41,19 | 50,49 |
| | 1_B | | 4,50 | 50,54 | 47,88 | 42,35 | 51,65 |
| | 1_C | | 7,50 | 50,70 | 48,04 | 42,51 | 51,81 |
| | 1_D | | 10,50 | 50,67 | 48,01 | 42,48 | 51,78 |
| | 1_E | | 13,50 | 50,54 | 47,88 | 42,35 | 51,65 |
| | 2_A | | 1,50 | 49,20 | 46,55 | 41,01 | 50,31 |
| | 2_B | | 4,50 | 50,44 | 47,78 | 42,25 | 51,55 |
| | 2_C | | 7,50 | 50,63 | 47,97 | 42,44 | 51,74 |
| | 2_D | | 10,50 | 50,59 | 47,93 | 42,40 | 51,70 |
| | 3_A | | 1,50 | 40,08 | 37,42 | 31,90 | 41,19 |
| | 3_B | | 4,50 | 42,17 | 39,51 | 33,98 | 43,28 |
| | 3_C | | 7,50 | 42,95 | 40,30 | 34,77 | 44,07 |
| | 3_D | | 10,50 | 44,13 | 41,47 | 35,95 | 45,24 |
| | 4_A | | 1,50 | 21,58 | 18,91 | 13,37 | 22,68 |
| | 4_B | | 4,50 | 22,01 | 19,35 | 13,81 | 23,12 |
| | 4_C | | 7,50 | 22,81 | 20,15 | 14,61 | 23,92 |
| | 4_D | | 10,50 | 23,90 | 21,24 | 15,70 | 25,01 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Lentse Tuinstraat

geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritsingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Mauritsingel
Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | 1_A | | 1,50 | 44,27 | 41,56 | 36,17 | 45,40 |
| | 1_B | | 4,50 | 48,14 | 45,44 | 40,05 | 49,28 |
| | 1_C | | 7,50 | 52,53 | 49,82 | 44,43 | 53,66 |
| | 2_A | | 1,50 | 43,46 | 40,75 | 35,36 | 44,59 |
| | 2_B | | 4,50 | 50,45 | 47,74 | 42,35 | 51,58 |
| | 2_C | | 7,50 | 53,15 | 50,44 | 45,06 | 54,29 |
| | 3_A | | 1,50 | 46,63 | 43,91 | 38,51 | 47,75 |
| | 3_B | | 4,50 | 48,86 | 46,15 | 40,76 | 49,99 |
| | 3_C | | 7,50 | 49,83 | 47,12 | 41,73 | 50,96 |
| | 4_A | | 1,50 | 42,60 | 39,88 | 34,48 | 43,72 |
| | 4_B | | 4,50 | 43,68 | 40,97 | 35,57 | 44,81 |
| | 4_C | | 7,50 | 45,89 | 43,18 | 37,78 | 47,02 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de toekomstige Parmasingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Parmasingel + Turennesingel -> nieuwe weg
Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | 1_A | | 1,50 | 28,67 | 25,68 | 19,65 | 29,40 |
| | 1_B | | 4,50 | 32,50 | 29,52 | 23,52 | 33,24 |
| | 1_C | | 7,50 | 39,04 | 36,11 | 30,24 | 39,86 |
| | 2_A | | 1,50 | 39,86 | 36,87 | 30,86 | 40,59 |
| | 2_B | | 4,50 | 42,31 | 39,27 | 33,15 | 42,98 |
| | 2_C | | 7,50 | 44,66 | 41,63 | 35,55 | 45,35 |
| | 3_A | | 1,50 | 44,40 | 41,33 | 35,19 | 45,04 |
| | 3_B | | 4,50 | 46,05 | 42,98 | 36,83 | 46,69 |
| | 3_C | | 7,50 | 47,15 | 44,09 | 37,93 | 47,79 |
| | 4_A | | 1,50 | 40,03 | 36,95 | 30,75 | 40,65 |
| | 4_B | | 4,50 | 40,96 | 37,86 | 31,65 | 41,56 |
| | 4_C | | 7,50 | 41,87 | 38,82 | 32,70 | 42,53 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de Lentse Tuinstraat (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer (2-onder-1-kapper) kort scherm
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lentse Tuinstraat
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|--------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 1_A | | 1,50 | 43,78 | 40,83 | 33,48 | 44,11 |
| 1_B | | 4,50 | 43,77 | 40,82 | 33,48 | 44,10 |
| 1_C | | 7,50 | 43,13 | 40,19 | 32,83 | 43,46 |
| 2_A | | 1,50 | 36,76 | 33,78 | 26,44 | 37,07 |
| 2_B | | 4,50 | 37,19 | 34,22 | 26,88 | 37,51 |
| 2_C | | 7,50 | 37,01 | 34,05 | 26,70 | 37,33 |
| 3_A | | 1,50 | -4,02 | -7,04 | -14,41 | -3,74 |
| 3_B | | 4,50 | -5,68 | -8,59 | -16,01 | -5,35 |
| 3_C | | 7,50 | -3,83 | -6,73 | -14,17 | -3,50 |
| 4_A | | 1,50 | 34,95 | 31,97 | 24,64 | 35,27 |
| 4_B | | 4,50 | 35,35 | 32,39 | 25,04 | 35,67 |
| 4_C | | 7,50 | 35,48 | 32,52 | 25,17 | 35,80 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelastingen per waarneempunt locatie Dansende villa's aan de Groot-Brittanniëstraat

geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritsingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Dansende villa's
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Prins Mauritsingel
 Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | 1_A | | 1,50 | 46,44 | 41,48 | 33,84 | 45,74 |
| | 1_B | | 5,00 | 47,60 | 42,68 | 35,05 | 46,92 |
| | 1_C | | 8,50 | 47,77 | 42,86 | 35,23 | 47,09 |
| | 1_D | | 12,00 | 48,08 | 43,18 | 35,53 | 47,40 |
| | 1_E | | 15,50 | 48,38 | 43,47 | 35,84 | 47,70 |
| | 1_F | | 19,00 | 48,65 | 43,74 | 36,12 | 47,98 |
| | 10_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_B | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_C | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_D | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_E | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_F | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 11_A | | 1,50 | 25,58 | 20,85 | 13,60 | 25,07 |
| | 11_B | | 6,00 | 26,87 | 22,24 | 15,05 | 26,42 |
| | 11_C | | 10,50 | 25,92 | 21,45 | 14,39 | 25,57 |
| | 11_D | | 15,00 | 25,52 | 21,10 | 14,11 | 25,21 |
| | 11_E | | 19,50 | 24,60 | 20,33 | 13,49 | 24,40 |
| | 11_F | | 24,00 | 24,78 | 20,51 | 13,66 | 24,58 |
| | 2_A | | 1,50 | 46,72 | 41,72 | 34,07 | 46,00 |
| | 2_B | | 5,00 | 47,77 | 42,81 | 35,17 | 47,07 |
| | 2_C | | 8,50 | 47,94 | 42,99 | 35,34 | 47,24 |
| | 2_D | | 12,00 | 48,25 | 43,31 | 35,66 | 47,56 |
| | 2_E | | 15,50 | 48,60 | 43,65 | 36,01 | 47,91 |
| | 2_F | | 19,00 | 48,96 | 44,02 | 36,37 | 48,27 |
| | 3_A | | 1,50 | 40,05 | 35,14 | 27,52 | 39,38 |
| | 3_B | | 5,00 | 40,15 | 35,24 | 27,62 | 39,48 |
| | 3_C | | 8,50 | 40,22 | 35,30 | 27,68 | 39,54 |
| | 3_D | | 12,00 | 40,46 | 35,54 | 27,89 | 39,78 |
| | 3_E | | 15,50 | 40,90 | 35,98 | 28,33 | 40,22 |
| | 3_F | | 19,00 | 41,48 | 36,56 | 28,91 | 40,80 |
| | 4_A | | 1,50 | 44,29 | 39,32 | 31,70 | 43,59 |
| | 4_B | | 6,00 | 44,63 | 39,65 | 32,03 | 43,93 |
| | 4_C | | 10,50 | 44,83 | 39,87 | 32,25 | 44,14 |
| | 4_D | | 15,00 | 45,12 | 40,16 | 32,54 | 44,43 |
| | 4_E | | 19,50 | 45,56 | 40,62 | 33,00 | 44,87 |
| | 4_F | | 24,00 | 48,53 | 43,58 | 35,95 | 47,84 |
| | 5_A | | 1,50 | 47,28 | 42,31 | 34,66 | 46,58 |
| | 5_B | | 6,00 | 47,53 | 42,57 | 34,93 | 46,83 |
| | 5_C | | 10,50 | 47,75 | 42,79 | 35,15 | 47,05 |
| | 5_D | | 15,00 | 48,15 | 43,19 | 35,55 | 47,45 |
| | 5_E | | 19,50 | 48,56 | 43,60 | 35,96 | 47,86 |
| | 5_F | | 24,00 | 48,97 | 44,03 | 36,38 | 48,28 |
| | 6_A | | 1,50 | 34,61 | 29,95 | 22,60 | 34,10 |
| | 6_B | | 6,00 | 35,71 | 31,06 | 23,75 | 35,22 |
| | 6_C | | 10,50 | 35,74 | 31,00 | 23,56 | 35,18 |
| | 6_D | | 15,00 | 35,43 | 30,74 | 23,32 | 34,89 |
| | 6_E | | 19,50 | 34,98 | 30,32 | 22,96 | 34,47 |
| | 6_F | | 24,00 | 35,14 | 30,50 | 23,17 | 34,65 |
| | 7_A | | 1,50 | 45,71 | 40,73 | 33,09 | 45,00 |
| | 7_B | | 6,75 | 45,56 | 40,58 | 32,94 | 44,85 |
| | 7_C | | 12,00 | 45,39 | 40,42 | 32,78 | 44,69 |
| | 7_D | | 17,25 | 45,45 | 40,48 | 32,84 | 44,75 |
| | 7_E | | 22,50 | 45,76 | 40,80 | 33,16 | 45,06 |
| | 7_F | | 27,75 | 46,11 | 41,15 | 33,51 | 45,41 |
| | 8_A | | 1,50 | 30,69 | 26,03 | 18,84 | 30,22 |
| | 8_B | | 6,75 | 34,09 | 29,40 | 22,08 | 33,58 |
| | 8_C | | 12,00 | 31,55 | 26,90 | 19,59 | 31,06 |
| | 8_D | | 17,25 | 28,60 | 24,23 | 17,22 | 28,31 |
| | 8_E | | 22,50 | 28,52 | 24,19 | 17,25 | 28,27 |
| | 8_F | | 27,75 | 28,63 | 24,33 | 17,45 | 28,41 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de Prins Mauritsingel (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: Dansende villa's
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Prins Mauritsingel
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 9_A | | 1,50 | 43,44 | 38,44 | 30,80 | 42,72 |
| 9_B | | 6,00 | 43,26 | 38,26 | 30,62 | 42,54 |
| 9_C | | 10,50 | 42,76 | 37,76 | 30,12 | 42,04 |
| 9_D | | 15,00 | 42,58 | 37,57 | 29,93 | 41,86 |
| 9_E | | 19,50 | 42,39 | 37,39 | 29,74 | 41,67 |
| 9_F | | 24,00 | 42,50 | 37,51 | 29,87 | 41,79 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege Het Buske (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Dansende villa's
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Het Buske
 Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1_A | | | 1,50 | -15,05 | -18,05 | -25,39 | -14,75 |
| 1_B | | | 5,00 | -13,07 | -16,03 | -23,38 | -12,75 |
| 1_C | | | 8,50 | -8,21 | -11,24 | -18,56 | -7,92 |
| 1_D | | | 12,00 | -8,07 | -11,10 | -18,42 | -7,78 |
| 1_E | | | 15,50 | -16,80 | -19,74 | -27,11 | -16,47 |
| 1_F | | | 19,00 | -- | -- | -- | -- |
| 10_A | | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 10_B | | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| 10_C | | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| 10_D | | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| 10_E | | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| 10_F | | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| 11_A | | | 1,50 | 41,00 | 37,95 | 30,65 | 41,29 |
| 11_B | | | 6,00 | 41,55 | 38,50 | 31,20 | 41,84 |
| 11_C | | | 10,50 | 41,10 | 38,05 | 30,76 | 41,39 |
| 11_D | | | 15,00 | 40,47 | 37,43 | 30,13 | 40,76 |
| 11_E | | | 19,50 | 39,30 | 36,25 | 28,95 | 39,59 |
| 11_F | | | 24,00 | 38,60 | 35,55 | 28,25 | 38,89 |
| 2_A | | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 2_B | | | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| 2_C | | | 8,50 | -- | -- | -- | -- |
| 2_D | | | 12,00 | -- | -- | -- | -- |
| 2_E | | | 15,50 | -- | -- | -- | -- |
| 2_F | | | 19,00 | -- | -- | -- | -- |
| 3_A | | | 1,50 | -8,41 | -11,46 | -18,76 | -8,12 |
| 3_B | | | 5,00 | -8,45 | -11,49 | -18,80 | -8,16 |
| 3_C | | | 8,50 | -8,37 | -11,41 | -18,73 | -8,08 |
| 3_D | | | 12,00 | -8,01 | -11,04 | -18,38 | -7,72 |
| 3_E | | | 15,50 | -6,66 | -9,66 | -17,00 | -6,36 |
| 3_F | | | 19,00 | -3,76 | -6,72 | -14,09 | -3,44 |
| 4_A | | | 1,50 | -9,15 | -12,18 | -19,50 | -8,86 |
| 4_B | | | 6,00 | -8,91 | -11,93 | -19,26 | -8,61 |
| 4_C | | | 10,50 | -8,30 | -11,30 | -18,64 | -8,00 |
| 4_D | | | 15,00 | -6,59 | -9,57 | -16,93 | -6,28 |
| 4_E | | | 19,50 | -4,00 | -6,95 | -14,32 | -3,68 |
| 4_F | | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| 5_A | | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 5_B | | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| 5_C | | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| 5_D | | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| 5_E | | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| 5_F | | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| 6_A | | | 1,50 | 6,79 | 3,76 | -3,55 | 7,09 |
| 6_B | | | 6,00 | 6,64 | 3,62 | -3,69 | 6,94 |
| 6_C | | | 10,50 | 6,59 | 3,56 | -3,75 | 6,89 |
| 6_D | | | 15,00 | 8,73 | 5,69 | -1,62 | 9,02 |
| 6_E | | | 19,50 | 9,58 | 6,53 | -0,76 | 9,87 |
| 6_F | | | 24,00 | 10,09 | 7,05 | -0,26 | 10,38 |
| 7_A | | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 7_B | | | 6,75 | -- | -- | -- | -- |
| 7_C | | | 12,00 | -- | -- | -- | -- |
| 7_D | | | 17,25 | -- | -- | -- | -- |
| 7_E | | | 22,50 | -- | -- | -- | -- |
| 7_F | | | 27,75 | -- | -- | -- | -- |
| 8_A | | | 1,50 | 14,69 | 11,65 | 4,34 | 14,98 |
| 8_B | | | 6,75 | 13,70 | 10,66 | 3,36 | 13,99 |
| 8_C | | | 12,00 | 14,44 | 11,40 | 4,10 | 14,73 |
| 8_D | | | 17,25 | 15,89 | 12,84 | 5,55 | 16,18 |
| 8_E | | | 22,50 | 17,05 | 14,00 | 6,70 | 17,34 |
| 8_F | | | 27,75 | 17,48 | 14,43 | 7,13 | 17,77 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege Het Buske (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: Dansende villa's
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Het Buske
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-----|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 9_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_B | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| 9_C | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_D | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| 9_E | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_F | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de Groot-Brittanniëstraat (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Dansende villa's
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Groot Brittaniëstraat
 Groepsreductie: Ja

| Naam | Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
|------|-----------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 1_A | | 1,50 | 21,15 | 17,81 | 10,63 | 21,32 |
| | 1_B | | 5,00 | 21,25 | 17,91 | 10,72 | 21,42 |
| | 1_C | | 8,50 | 22,09 | 18,76 | 11,56 | 22,26 |
| | 1_D | | 12,00 | 23,08 | 19,75 | 12,56 | 23,25 |
| | 1_E | | 15,50 | 23,23 | 19,90 | 12,70 | 23,40 |
| | 1_F | | 19,00 | 22,86 | 19,53 | 12,33 | 23,03 |
| | 10_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_B | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_C | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_D | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_E | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 10_F | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 11_A | | 1,50 | 44,11 | 41,19 | 33,84 | 44,45 |
| | 11_B | | 6,00 | 43,78 | 40,86 | 33,52 | 44,13 |
| | 11_C | | 10,50 | 42,78 | 39,87 | 32,51 | 43,13 |
| | 11_D | | 15,00 | 41,75 | 38,83 | 31,48 | 42,09 |
| | 11_E | | 19,50 | 40,85 | 37,93 | 30,58 | 41,19 |
| | 11_F | | 24,00 | 39,76 | 36,84 | 29,49 | 40,10 |
| | 2_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 2_B | | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 2_C | | 8,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 2_D | | 12,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 2_E | | 15,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 2_F | | 19,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 3_A | | 1,50 | 32,77 | 29,44 | 22,24 | 32,94 |
| | 3_B | | 5,00 | 33,91 | 30,58 | 23,39 | 34,08 |
| | 3_C | | 8,50 | 34,17 | 30,83 | 23,64 | 34,34 |
| | 3_D | | 12,00 | 34,18 | 30,85 | 23,66 | 34,35 |
| | 3_E | | 15,50 | 34,12 | 30,79 | 23,60 | 34,29 |
| | 3_F | | 19,00 | 34,03 | 30,70 | 23,50 | 34,20 |
| | 4_A | | 1,50 | 24,58 | 21,25 | 14,05 | 24,75 |
| | 4_B | | 6,00 | 26,02 | 22,69 | 15,49 | 26,19 |
| | 4_C | | 10,50 | 25,97 | 22,64 | 15,44 | 26,14 |
| | 4_D | | 15,00 | 25,88 | 22,55 | 15,36 | 26,05 |
| | 4_E | | 19,50 | 25,76 | 22,43 | 15,23 | 25,93 |
| | 4_F | | 24,00 | 25,59 | 22,26 | 15,06 | 25,76 |
| | 5_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 5_B | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 5_C | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 5_D | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 5_E | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 5_F | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 6_A | | 1,50 | 45,12 | 41,79 | 34,59 | 45,29 |
| | 6_B | | 6,00 | 45,16 | 41,83 | 34,63 | 45,33 |
| | 6_C | | 10,50 | 44,43 | 41,10 | 33,91 | 44,60 |
| | 6_D | | 15,00 | 43,56 | 40,24 | 33,04 | 43,73 |
| | 6_E | | 19,50 | 42,62 | 39,30 | 32,10 | 42,79 |
| | 6_F | | 24,00 | 41,45 | 38,13 | 30,93 | 41,62 |
| | 7_A | | 1,50 | -17,45 | -20,80 | -28,00 | -17,29 |
| | 7_B | | 6,75 | -17,69 | -21,04 | -28,24 | -17,53 |
| | 7_C | | 12,00 | -- | -- | -- | -- |
| | 7_D | | 17,25 | -- | -- | -- | -- |
| | 7_E | | 22,50 | -- | -- | -- | -- |
| | 7_F | | 27,75 | -- | -- | -- | -- |
| | 8_A | | 1,50 | 47,82 | 44,58 | 37,34 | 48,03 |
| | 8_B | | 6,75 | 46,95 | 43,73 | 36,49 | 47,17 |
| | 8_C | | 12,00 | 45,46 | 42,27 | 35,02 | 45,69 |
| | 8_D | | 17,25 | 44,19 | 41,02 | 33,77 | 44,43 |
| | 8_E | | 22,50 | 42,53 | 39,40 | 32,13 | 42,78 |
| | 8_F | | 27,75 | 41,46 | 38,35 | 31,07 | 41,72 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

geluidsbelastingen vanwege de Groot-Brittanniëstraat (inclusief een aftrek van 5 dB)

Rapport: Resultatentabel
Model: Dansende villa's
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Groot Brittaniëstraat
Groepsreductie: Ja

| Naam | | | | | | |
|-----------|--------------|--------|-----|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Lden |
| 9_A | | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_B | | 6,00 | -- | -- | -- | -- |
| 9_C | | 10,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_D | | 15,00 | -- | -- | -- | -- |
| 9_E | | 19,50 | -- | -- | -- | -- |
| 9_F | | 24,00 | -- | -- | -- | -- |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen