

Dongen

De Baron

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

020173.201502.52

projectleider:

ing. J.C.C.M. van Jole

auteur(s):

ing. W.K. Swolfs

planstatus

datum:

05-01-2016

opdrachtgever:

Baron Projectontwikkeling

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Nieuwe situaties	5
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Onderzoek	9
4.1. Rekenresultaten	9
4.2. Maatregelonderzoek	9
5. Conclusies	11

Bijlagen:

- 1 Invoergegevens
- 2 Resultaten

1.1. Aanleiding

Baron Projectontwikkeling is voornemens een aantal woningen en voormalige bedrijfspanden aan de Tramstraat (nummers 33 tot en met 39) ter hoogte van de aansluiting met de St. Josephstraat te slopen. De vrijkomende locatie wordt herontwikkeld ten behoeve van woningbouw, waarbij in totaal 30 appartementen worden gerealiseerd. Woningen zijn volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. De ontwikkeling ligt binnen de wettelijke geluidszone de Tramstraat / St. Josephstraat welke onderdeel uitmaakt van de centrumring. Daarom dient akoestisch onderzoek op grond van de Wgh uitgevoerd te worden.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

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

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de binnenzijde van de kant van de weg (aan weerszijden van de weg).

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

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

Dosismaat L_{den}

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

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Op alle in het rapport genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van

geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg bedraagt volgens de Wgh 63 dB. De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

De ontwikkeling ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Tramstraat / St. Josephstraat welke onderdeel uitmaakt van de centrumring.

3. Berekeningsuitgangspunten

7

3.1. Rekenmethodiek

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.61 van DGMR.

3.2. Verkeersgegevens

Verkeersintensiteiten

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

Voor het akoestisch onderzoek dienen de verkeersintensiteiten voor het jaar 2025 gehanteerd te worden, voor een gemiddelde weekdag. Basis voor de gehanteerde verkeersintensiteit is vormt de ruimtelijke onderbouwing die ten behoeve van de ontwikkeling is opgesteld. Hierin is voor de Tramstraat / St. Josephstraat de verkeersintensiteit na realisatie van het plan bepaald voor het prognosejaar 2025 (4.380 mvt/etmaal). Het betreft een verkeersintensiteit tijdens een gemiddelde werkdag. Deze is omgerekend naar een weekdaggemiddelde op basis van een omrekenfactor van 0,92. De intensiteit tijdens een gemiddelde weekdag bedraagt zodoende 4.030 mvt/etmaal.

Voertuigcategorieën en etmaalverdeling

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

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

Voor de voertuigverdelingen is uitgegaan van standaardverdelingen zoals die bekend zijn voor wijfverzamelwegen (ontsluitingswegen niet behorend tot de hoofdontsluitingsstructuur). De bijbehorende voertuig- en etmaalverdelingen zijn weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Voertuig- en etmaalverdeling per wegtype

Weg	Voertuigverdeling (%) (Licht/Middelzwaar/Zwaar) ¹	Dag-, avond-, nachtpercentages ²
Tramstraat / St. Josephstraat	Dagperiode: 93,46/5,08/1,46 Avondperiode: 93,46/5,08/1,46 Nachtperiode: 93,46/5,08/1,46	6,54/3,76/0,81

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

² Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op de Tramstraat / St. Josephstraat geldt een maximum snelheid van 50 km/h.

Type wegdek

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

De Tramstraat / St. Josephstraat is uitgevoerd in dicht asfaltbeton (referentiewegdek). Ter hoogte van het T-kruispunt Tramstraat – St. Josephstraat is het aanwezig plateau uitgevoerd in elementverharding in keperverband. Momenteel is door de gemeente Dongen een aanpassing aan het betreffende kruispunt in voorbereiding, waarbij twee varianten worden onderzocht:

- Variant 1: de vormgeving van het kruispunt blijft gelijk, echter wordt de voorrangsregeling aangepast. Daarnaast is een subvariant mogelijk waarbij op het kruisingsvlak in plaats van elementverharding dichtasfaltbeton wordt toegepast;
- Variant 2: de aansluiting tussen het westelijk deel van de Tramstraat op de St. Josephstraat wordt rechtgetrokken. Hierbij worden twee subvarianten onderzocht. In de eerste subvariant wordt uitgegaan van elementverharding in keperverband op het kruisingsvlak en in de tweede subvariant van dicht asfaltbeton.

Binnen dit onderzoek zijn alle mogelijk varianten doorgerekend.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Op basis van een dxf-ondergrond zijn vervolgens ook de voor de locatie relevante rijlijnen en de nieuwe ontwikkeling ingevoerd. De in paragraaf 3.2 onder 'Type wegdek' genoemde varianten voor de vormgeving van het kruispunt Tramstraat – St. Josephstraat, hebben ook gevolgend voor de ligging van de rijlijnen. Ook dit is binnen de berekeningen meegewogen.

Waarneempunten

De geluidbelasting is berekend op de gevel van de nieuw te realiseren appartementen. Het westelijke gebouw wordt uitgevoerd in vier bouwlagen, waarbij op de begane grond een parkeerkelder wordt gerealiseerd. De appartementen zijn voorzien op de eerste tot en met de derde verdieping. Zodoende is voor dit deel van het gebouw gerekend op de waarneemhoogten 4,5 meter, 7,5 meter en 10,5 meter. Het oostelijk deel van het gebouw wordt uitgevoerd in drie bouwlagen. Op alle bouwlagen zijn appartementen voorzien. Voor dit deel van het gebouw is zodoende gerekend op de waarneemhoogten 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter.

Sectorhoek en reflecties

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

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

4. Onderzoek

9

4.1. Rekenresultaten

De SRM II-geluidsberekeningen zijn opgenomen in bijlage 2 van deze rapportage. In de volgende tabellen zijn de maximaal berekende resultaten opgenomen. Zoals in paragraaf 3.2 is opgenomen is voor het kruispunt Tramstraat – St. Josephstraat een aanpassing van de vormgeving in voorbereiding. Daarnaast is nog niet zeker in welke verhardingssoort (klinkerverharding of DAB) het kruisingsvlak wordt uitgevoerd:

- Variant 1a: huidige vormgeving, aangepaste voorrangsregeling geheel uitgevoerd in asfalt;
- Variant 1b: huidige vormgeving, aangepaste voorrangsregeling en toepassing elementverharding ter hoogte van kruisingsvlak (gelijk aan huidige situatie);
- Variant 2a: rechttrekken aansluiting westelijke tak Tramstraat op St. Josephstraat, geheel uitgevoerd in asfalt;
- Variant 2b: rechttrekken aansluiting westelijke tak Tramstraat op St. Josephstraat, kruisingsvlak uitgevoerd in elementverharding.

In onderstaande tabellen wordt tevens onderscheid gemaakt in de geluidbelasting per deelgebouw (westelijk deel met vier bouwlagen en oostelijk deel met drie bouwlagen).

Tabel 4.1 Maximale geluidbelastingen deelgebouw oost per bouwlaag (incl. aftrek op basis van artikel 110g Wgh)

	Variant 1a	Variant 1b	Variant 2a	Variant 2b
Begane grond	61 dB	62 dB	61 dB	63 dB
Eerste verdieping	61 dB	62 dB	61 dB	62 dB
Tweede verdieping	59 dB	60 dB	59 dB	61 dB

Tabel 4.2 Maximale geluidbelastingen deelgebouw west per bouwlaag (incl. aftrek op basis van artikel 110g Wgh)

	Variant 1a	Variant 1b	Variant 2a	Variant 2b
Eerste verdieping	60 dB	62 dB	61 dB	64 dB
Tweede verdieping	59 dB	61 dB	60 dB	62 dB
Derde verdieping	58 dB	60 dB	59 dB	61 dB

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Tramstraat / St. Josephstraat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in alle varianten en beide deelgebouwen overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt enkel overschreden in variant 2b op de eerste verdieping van het westelijk deelgebouw.

4.2. Maatregelonderzoek

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van verkeerslawaaï op de Tramstraat / St. Josephstraat wordt overschreden. Bezien is of met maatregelen de geluidsbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Er is een aantal maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting denkbaar.

Maatregelen aan de bron

De geluidsbelasting op de gevel van de woning kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Tramstraat / St. Josephstraat maakt onderdeel uit van de centrumring, welke voorziet in de directe en goede ontsluiting van het centrumgebied van de kern Dongen. Deze functie dient te worden behouden. Functiewijziging, wijziging van samenstelling of snelheid van het verkeer zijn daarom niet mogelijk en stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de gezoneerde wegen. Door het toepassen van maatregelen aan de bron in de vorm van asfaltverharding op deze wegen kan ook de geluidsbelasting worden gereduceerd. Echter, leidt het toepassen van geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag B) tot een maximale geluidreductie van 3 tot 4 dB. Hiermee vindt geen dusdanige verlaging van de geluidbelasting plaats dat vervolgens wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Een dergelijke maatregel is daarom niet doelmatig.

Maatregelen aan het overdrachtsgebied

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke geluidsafschermende voorzieningen zijn in binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Ook stuit een geluidsafschermende voorziening op overwegende bezwaren van financiële aard.

Geconcludeerd wordt dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren of dat maatregelen daartoe op overwegende bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of vervoerskundige aard stuiten.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Tramstraat / St. Josephstraat de voorkeursgrenswaarde op de gevels van beide bouwdelen overschrijdt. Dit is bij alle vormgevingsvarianten voor het kruispunt Tramstraat – St. Josephstraat het geval. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt enkel overschreden bij een rechte aansluiting van de westelijke tak van de Tramstraat op de St. Josephstraat indien het kruisingsvlak wordt uitgevoerd in elementverharding.

Verder wordt geconcludeerd dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting door wegverkeer op de Tramstraat / St. Josephstraat voldoende te reduceren of dat maatregelen daartoe op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard stuiten. Om de ontwikkeling van een woning mogelijk te maken, dient daarom een besluit hogere waarde vastgesteld te worden. De daadwerkelijke vormgeving van het kruispunt Tramstraat – St. Josephstraat is nog niet bekend. Daarom is met de gemeente Dongen overeengekomen dat hogere waarden worden aangevraagd voor de variant met de hoogst benodigde en toelaatbare berekende geluidbelastingen. Het betreft variant 1b, welke tevens overeenkomt met de vormgeving in de huidige situatie.

Tabel 5.1 Ontheffingswaarden wegverkeerslawaai deelgebouw oost

Bouwlaag	Bron	Geluidbelasting	Aantal appartementen
Begane grond	Tramstraat / St. Josephstraat	62 dB	6
Eerste verdieping		62 dB	6
Tweede verdieping		60 dB	6

Tabel 5.1 Ontheffingswaarden wegverkeerslawaai deelgebouw west

Bouwlaag	Bron	Geluidbelasting	Aantal appartementen
Eerste verdieping	Tramstraat / St. Josephstraat	62 dB	4
Tweede verdieping		61 dB	4
Derde verdieping		60 dB	4

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen variant 1a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Weg01	--

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Weg01	W9a	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	87,42	95,17	101,05
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87
Weg01	102,82	106,89	99,83	94,60	86,38	85,02	92,76	98,64	100,41
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31
Weg01	104,49	97,43	92,19	83,97	78,35	86,10	91,98	93,74	97,82
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--
Weg01	90,76	85,52	77,31	--	--	--	--	--	--	--
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen variant 1b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Weg01	--
Weg01	--
Weg01	--

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen variant 2a

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Weg01	--

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0
Weg01	Tramstraat/St. Josephstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Weg01	W9a	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50
Weg01	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--
Weg01	50	--	50	50	50	--	4030,00	6,54	3,76	0,81	--

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46
Weg01	--	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39
Weg01	1,46	1,46	--	--	--	--	--	246,33	141,62	30,51	--	13,39

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	87,42	95,17	101,05
Weg01	7,70	1,66	--	3,85	2,21	0,48	--	79,57	86,90	93,65

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87
Weg01	102,82	106,89	99,83	94,60	86,38	85,02	92,76	98,64	100,41
Weg01	98,28	104,38	101,02	94,28	85,02	77,16	84,49	91,25	95,87

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31
Weg01	104,49	97,43	92,19	83,97	78,35	86,10	91,98	93,74	97,82
Weg01	101,98	98,61	91,87	82,62	70,50	77,83	84,58	89,21	95,31

Invoergegevens wegen variant 2b

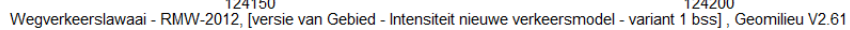
Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--
Weg01	90,76	85,52	77,31	--	--	--	--	--	--	--
Weg01	91,94	85,20	75,95	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen variant 2b

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Weg01	--
Weg01	--
Weg01	--







Invoergegevens toetspunten

Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

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

Rekenresultaten variant 2b

Rapport: Resultatentabel
Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 bss
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie:

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Wnp-01_A		4,50	52
Wnp-01_B		7,50	51
Wnp-01_C		10,50	51
Wnp-02_A		4,50	62
Wnp-02_B		7,50	61
Wnp-02_C		10,50	60
Wnp-03_A		4,50	63
Wnp-03_B		7,50	62
Wnp-03_C		10,50	61
Wnp-04_A		4,50	64
Wnp-04_B		7,50	62
Wnp-04_C		10,50	61
Wnp-05_A		1,50	63
Wnp-05_B		4,50	62
Wnp-05_C		7,50	61
Wnp-06_A		1,50	62
Wnp-06_B		4,50	61
Wnp-06_C		7,50	60
Wnp-08_A		1,50	61
Wnp-08_B		4,50	61
Wnp-08_C		7,50	60
Wnp-09_A		1,50	56
Wnp-09_B		4,50	56
Wnp-09_C		7,50	55
Wnp-10_A		1,50	50
Wnp-10_B		4,50	50
Wnp-10_C		7,50	50
Wnp-11_A		1,50	26
Wnp-11_B		4,50	28
Wnp-11_C		7,50	17
Wnp-12_A		1,50	19
Wnp-12_B		4,50	22
Wnp-12_C		7,50	19
Wnp-13_A		4,50	19
Wnp-13_B		7,50	13
Wnp-13_C		10,50	12
Wnp-14_A		4,50	16
Wnp-14_B		7,50	14
Wnp-14_C		10,50	13
Wnp-15_A		4,50	42
Wnp-15_B		7,50	42
Wnp-15_C		10,50	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten variant 2a

Rapport: Resultatentabel
Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 2 asfalt
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie:

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Wnp-01_A		4,50	52
Wnp-01_B		7,50	51
Wnp-01_C		10,50	51
Wnp-02_A		4,50	61
Wnp-02_B		7,50	60
Wnp-02_C		10,50	59
Wnp-03_A		4,50	61
Wnp-03_B		7,50	60
Wnp-03_C		10,50	59
Wnp-04_A		4,50	61
Wnp-04_B		7,50	60
Wnp-04_C		10,50	59
Wnp-05_A		1,50	61
Wnp-05_B		4,50	60
Wnp-05_C		7,50	59
Wnp-06_A		1,50	61
Wnp-06_B		4,50	61
Wnp-06_C		7,50	59
Wnp-08_A		1,50	61
Wnp-08_B		4,50	61
Wnp-08_C		7,50	59
Wnp-09_A		1,50	56
Wnp-09_B		4,50	56
Wnp-09_C		7,50	55
Wnp-10_A		1,50	50
Wnp-10_B		4,50	50
Wnp-10_C		7,50	50
Wnp-11_A		1,50	26
Wnp-11_B		4,50	28
Wnp-11_C		7,50	16
Wnp-12_A		1,50	18
Wnp-12_B		4,50	21
Wnp-12_C		7,50	19
Wnp-13_A		4,50	18
Wnp-13_B		7,50	12
Wnp-13_C		10,50	12
Wnp-14_A		4,50	16
Wnp-14_B		7,50	13
Wnp-14_C		10,50	13
Wnp-15_A		4,50	42
Wnp-15_B		7,50	42
Wnp-15_C		10,50	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten variant 1b

Rapport: Resultatentabel
Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 bss
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie:

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Wnp-01_A		4,50	52
Wnp-01_B		7,50	51
Wnp-01_C		10,50	51
Wnp-02_A		4,50	59
Wnp-02_B		7,50	59
Wnp-02_C		10,50	58
Wnp-03_A		4,50	60
Wnp-03_B		7,50	59
Wnp-03_C		10,50	59
Wnp-04_A		4,50	62
Wnp-04_B		7,50	61
Wnp-04_C		10,50	60
Wnp-05_A		1,50	62
Wnp-05_B		4,50	62
Wnp-05_C		7,50	60
Wnp-06_A		1,50	61
Wnp-06_B		4,50	61
Wnp-06_C		7,50	60
Wnp-08_A		1,50	61
Wnp-08_B		4,50	61
Wnp-08_C		7,50	59
Wnp-09_A		1,50	56
Wnp-09_B		4,50	56
Wnp-09_C		7,50	55
Wnp-10_A		1,50	50
Wnp-10_B		4,50	50
Wnp-10_C		7,50	50
Wnp-11_A		1,50	26
Wnp-11_B		4,50	28
Wnp-11_C		7,50	18
Wnp-12_A		1,50	19
Wnp-12_B		4,50	22
Wnp-12_C		7,50	19
Wnp-13_A		4,50	19
Wnp-13_B		7,50	14
Wnp-13_C		10,50	14
Wnp-14_A		4,50	16
Wnp-14_B		7,50	15
Wnp-14_C		10,50	13
Wnp-15_A		4,50	42
Wnp-15_B		7,50	42
Wnp-15_C		10,50	43

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten variant 1a

Rapport: Resultatentabel
Model: Intensiteit nieuwe verkeersmodel - variant 1 asfalt
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tramstraat/St. Josephstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
Wnp-01_A		4,50	51
Wnp-01_B		7,50	51
Wnp-01_C		10,50	51
Wnp-02_A		4,50	59
Wnp-02_B		7,50	58
Wnp-02_C		10,50	58
Wnp-03_A		4,50	58
Wnp-03_B		7,50	58
Wnp-03_C		10,50	57
Wnp-04_A		4,50	60
Wnp-04_B		7,50	59
Wnp-04_C		10,50	58
Wnp-05_A		1,50	61
Wnp-05_B		4,50	60
Wnp-05_C		7,50	59
Wnp-06_A		1,50	61
Wnp-06_B		4,50	61
Wnp-06_C		7,50	59
Wnp-08_A		1,50	61
Wnp-08_B		4,50	61
Wnp-08_C		7,50	59
Wnp-09_A		1,50	56
Wnp-09_B		4,50	56
Wnp-09_C		7,50	55
Wnp-10_A		1,50	50
Wnp-10_B		4,50	50
Wnp-10_C		7,50	50
Wnp-11_A		1,50	26
Wnp-11_B		4,50	28
Wnp-11_C		7,50	17
Wnp-12_A		1,50	18
Wnp-12_B		4,50	21
Wnp-12_C		7,50	19
Wnp-13_A		4,50	19
Wnp-13_B		7,50	13
Wnp-13_C		10,50	13
Wnp-14_A		4,50	16
Wnp-14_B		7,50	14
Wnp-14_C		10,50	13
Wnp-15_A		4,50	42
Wnp-15_B		7,50	42
Wnp-15_C		10,50	43

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen