

Moergestel

Locatie Scheerman

akoestisch onderzoek t.b.v. BP Scheerman

identificatie

projectnummer:

0824.008206.30

projectleider:

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

auteur(s):

ing. B. van Vliet

planstatus

datum:

18-04-2011

opdrachtgever:

Gemeente Oisterwijk

status:

definitief

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Beleid en normering	5
2.1. Geluidszones langs wegen	5
2.2. Normstelling Wet geluidhinder	5
2.3. 30 km/uur-wegen	6
2.4. Rekenmethode	7
3. Invoergegevens	9
3.1. Verkeersintensiteit	9
3.2. Voertuigverdeling	10
3.3. Maximumsnelheid en verhardingssoort	11
3.4. Situering woningen en glooiingen in de openbare ruimte	11
4. Resultaten, maatregelen en conclusies	13
4.1. Resultaten	13
4.2. Maatregelen A58	13
4.3. Maatregelen Schoolstraat	14
4.4. Conclusies	15

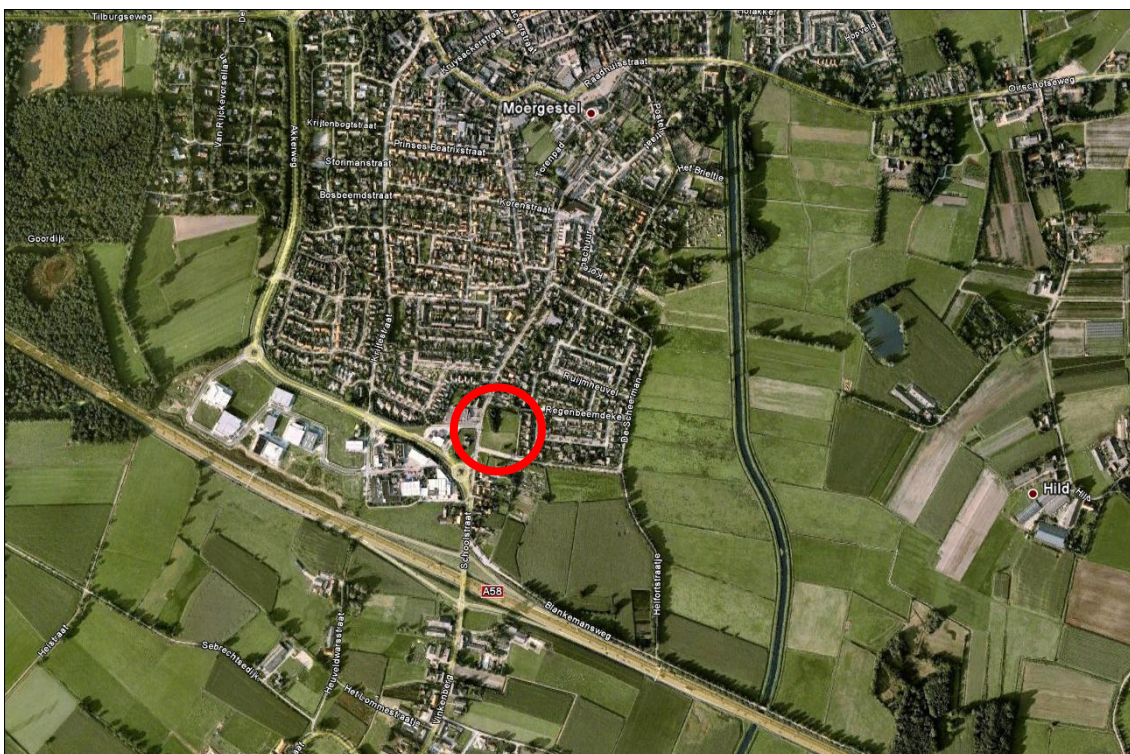
Bijlagen:

- 1 Rekenbladen
- 2 Gecumuleerde geluidsbelasting

Algemeen

Op de hoek De Scheerman–Schoolstraat (Scheermanlocatie) in Moergestel worden 15 starterswoningen beoogd.

Woningen worden door de Wet geluidhinder (hierna Wgh) als geluidsgevoelige functie aangemerkt. Een nieuwe geluidsgevoelige bestemming dient te voldoen aan bepaalde wettelijke normen uit de Wgh. Ten behoeve van deze ontwikkeling is akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. In voorliggende rapportage is het onderzoek weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de situatie die optreedt aan het einde van de planperiode (2021). In figuur 1.1 is de locatie weergegeven.



Figuur 1.1. Scheermanlocatie

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is ingegaan op het wettelijk toetsingskader dat geldt met betrekking tot wegverkeerslawaai voor geluidsgevoelige functies. In hoofdstuk 3 komen de invoergegevens van de berekeningen aan bod. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de resultaten en conclusies van de geluidsberekeningen toegelicht. De rekenbladen zijn ten slotte opgenomen in bijlage 1.

2.1. Geluidszones langs wegen

Woningen worden door de Wgh als geluidsgevoelige functie aangemerkt. Voor het realiseren van nieuwe woningen is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai volgens de Wgh verplicht indien deze worden geprojecteerd binnen de geluidszone van een weg. Volgens de Wgh bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. De A58, de Schoolstraat (gedeeltelijk) en de Akkerweg zijn gezoneerde wegen waarvan de geluidszones over de projectlocatie valt.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk gebied). Wegen in buitenstedelijk gebied zijn in principe wegen die buiten de bebouwde kom liggen of een autoweg of een autosnelweg zijn.

In tabel 2.1. is een overzicht gegeven van de verschillende breedten van de geluidszones.

Tabel 2.1. Breedten van geluidszones

aantal rijstroken	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

2.2. Normstelling Wet geluidhinder

Een nieuwe geluidsgevoelige functie dient te voldoen aan bepaalde wettelijke normen. Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van geluidsgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt deze 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, is onderzoek naar maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger) en maatregelen bij de ontvanger (gevelmaatregelen).

Zijn deze maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot vast-

stelling van hogere waarden worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente.

Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan. De uiterste grenswaarde ten gevolge van het wegverkeerslawaai bedraagt voor de realisatie van nieuwe woningen voor binnenstedelijke situaties ten hoogste 63 dB en voor buitenstedelijke situaties 53 dB.

Indien de uiterste grenswaarde wordt overschreden en maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting aan de bron of in het overdrachtsgebied niet mogelijk of doeltreffend zijn, dienen maatregelen aan de zijde van de geluidsontvanger te worden genomen, zoals het toepassen van een dove gevel of een vliesgevel. Dergelijke gevels hoeven namelijk niet te worden getoetst aan de Wgh. De wettelijke binnenwaarde van 33 dB dient altijd te worden gegarandeerd (artikel 111 lid 2 Wgh). Het kan daarvoor noodzakelijk zijn dat geluidisolerende gevelmaatregelen worden genomen. In het kader van de ruimtelijke procedures komen echter alleen de maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied aan de orde. De gevelmaatregelen komen pas aan de orde in het kader van de daadwerkelijke realisatie van de ontwikkeling. Hieraan wordt bijvoorbeeld getoetst bij een bouw aanvraag. De gevelisolatie voor de bouw aanvraag wordt berekend met behulp van de gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek 110g Wgh). De gecumuleerde geluidsbelasting aan de gevels is weergegeven in de bijlagen.

2.3. 30 km/uur-wegen

Zoals uit het voorgaande kan worden geconcludeerd geldt voor wegen die zijn ondergebracht in een 30 km/uur-gebied geen wettelijke geluidszone en is langs deze wegen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai in nieuwe situaties op grond van de Wgh niet verplicht. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Indien dit niet aannemelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wet geluidhinder hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de eerder vermelde voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde uit de Wgh als referentiekader gehanteerd. De beoogde ontwikkeling is gelegen aan de 30 km/uur wegen Schoolstraat (gedeeltelijk) en De Scheerman.

2.4. Rekenmethode

Met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en Meetvoorschrift 2006 is de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de beoogde woningen berekend voor het prognosejaar 2021 (einde planperiode bestemmingsplan). De SRM2-berekening is uitgevoerd met het akoestisch rekenprogramma Geomilieu 1.71.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

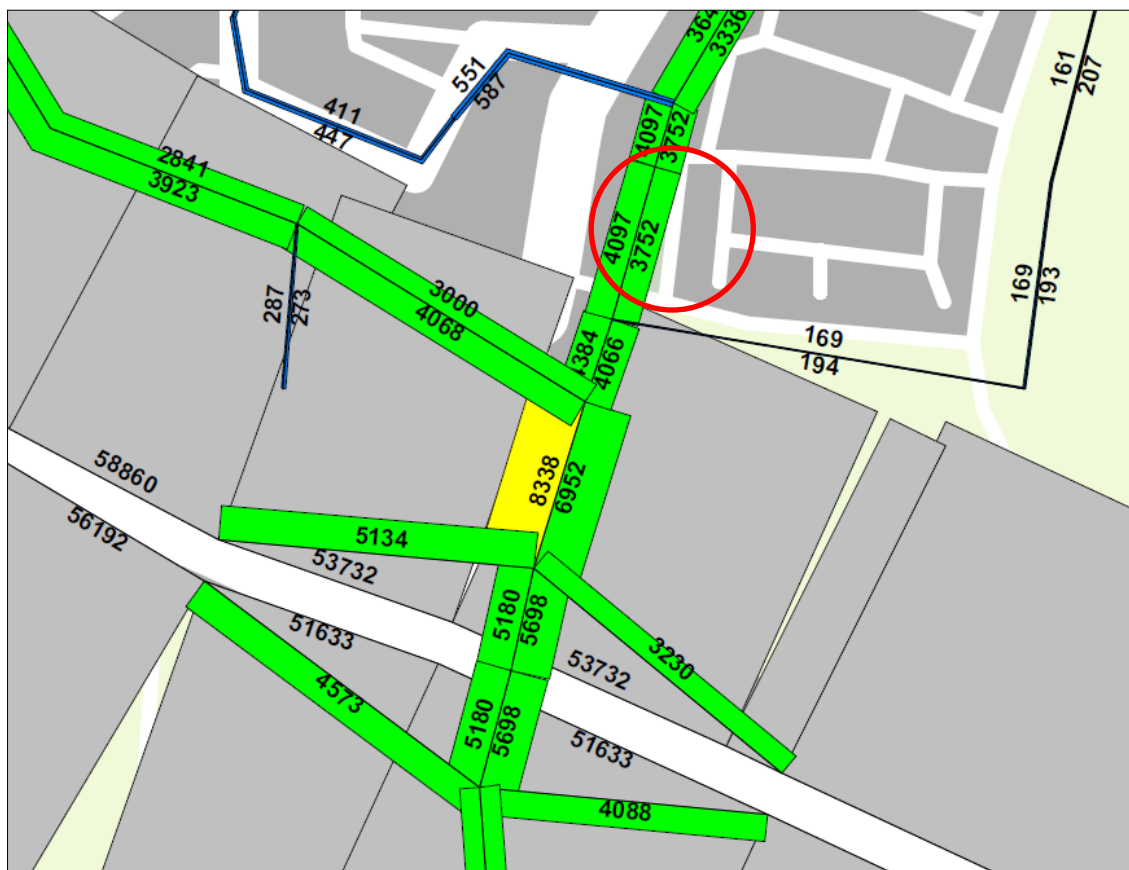
Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Conform artikel 3.6 uit het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 geldt voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of hoger geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld (gecumuleerde geluidsbelasting).

Dosismaat

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

3.1. Verkeersintensiteit

De verkeersintensiteiten op de wegen zijn ontleend aan het verkeersmodel van de gemeente Oisterwijk¹. Figuur 3.1 geeft een uitsnede weer van wegen met bijbehorende intensiteiten in de omgeving van de projectlocatie.



Figuur 3.1. Uitsnede verkeersmodel omgeving projectlocatie (2020)

Het verkeersmodel geeft echter een prognose voor het jaar 2020. Het van einde van de planperiode is in 2021. Door rekening te houden met een autonome groei van 1,4%² (gebaseerd is op landelijke gemiddelden) is de verkeersintensiteit bepaald voor 2021. In tabel 3.1. is de geprognosticeerde verkeersintensiteit voor 2021 weergegeven.

¹ Intensiteiten mvt etmaal Prognose 2020; GGA Midden Brabant (Gemeente Oisterwijk); GER017/Koj; 13 juli 2009; Goudappel Coffeng BV

² Daling in groei; actualisatie van de verkeerskundige kencijfers; dec. 2009; RBOI-Rotterdam

Tabel 3.1. Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

weg	wegvak	2020	2021	afgerond
A58	noord	53.732	54.484	54.500
A58	zuid	51.633	52.356	52.400
op en afritten A58	noord oost	3.230	3.275	3.300
	noordwest	5.134	5.206	5.200
	zuidoost	4.088	4.145	4.100
	zuidwest	4.573	4.637	4.600
Schoolstraat	ten zuiden van rotonde	15.290	15.504	15.500
	ten noorden van rotonde	8.450	8.568	8.600
	(gedeeltelijk gedezoneerd)	7.068	7.167	7.200
Akkerweg				
De Scheerman	(gedezoneerd)	363	368	400
rotonde Akkerweg/Schoolstraat			8.019	8.100

3.2. Voertuigverdeling

In tabel 3.2. is per relevante weg de verdeling per voertuigcategorie en per periode-uur weergegeven. De verdelingen per voertuigcategorie zijn ontleend aan dezelfde telcijfers als die zijn gebruikt voor het bepalen van de verkeersintensiteit. De voertuigverdeling per periode-uur voor de Akkerweg en Schoolstraat zijn eveneens ontleend aan de geleverde telcijfers. De verdeling per periode-uur voor de A58 en De Scheerman zijn echter niet bekend. Voor De Scheerman is dezelfde verdeling aangehouden als voor de Schoolstraat. Voor de A58 is gekozen dezelfde verdeling aan te houden die hoort bij landelijke gemiddelden voor autosnelwegen.

Tabel 3.2. Voertuigverdeling per categorie en per periode-uur N59

	A58	Akkerweg	Schoolstraat
	% per periode-uur		
per dagperiode-uur	6,70%	6,73%	6,53%
per avondperiode-uur	2,70%	3,40%	3,91%
per nachtperiode-uur	1,10%	0,70%	0,75%
	voertuigverdeling per voertuigcategorie		
lichte mvt	83,8%	89,6%	90,97%
middelzware mvt	6,15%	7,9%	7,45%
zware mvt	10,05%	2,5%	1,58%

3.3. Maximumsnelheid en verhardingssoort

De gebruikte maximumsnelheid en verhardingssoort op de verschillende wegen zijn weergegeven in tabel 3.3.

Tabel 3.3. Maximumsnelheid en verhardingssoort

weg	wegvak	verhardingssoort	maximumsnelheid
A58 en op en afritten		w1 1L ZOAB	120 en 100 km/u
Schoolstraat	ten zuiden van de noordelijke gelegen op- en afritten met de A58	W0 – referentiewegdek	80 km/u
	ten zuiden van het kruispunt met de Scheerman	W0 – referentiewegdek	50 km/u
	ten noorden van het kruispunt met de Scheerman (gedezoneerd)	W49a – elementenverharding in keperverband	30 km/u
Akkerweg		W0 – referentiewegdek	50 km/u
De Scheerman		W49a – elementenverharding in keperverband	30 km/u
rotonde Akkerweg/Schoolstraat		W0 – referentiewegdek	50 km/u ³

3.4. Situering woningen en glooiingen in de openbare ruimte

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een bouwvlak waarbinnen de woningen vrij gesitueerd kunnen worden. In voorliggende akoestisch onderzoek is voor de situering van de toekomstige woningen als uitgangspunt genomen dat de toekomstige gevels op het bouwvlak liggen.

In het openbaargroen worden glooiingen beoogd die een positief effect zullen hebben op reductie van het wegverkeerslawaai op de gevels. Aangezien nu nog niet bekend is welke omvang deze glooiingen zullen krijgen is bij de berekeningen hier dan ook geen rekening mee gehouden.

De woningen bestaan uit twee bouwlagen en een kap. De vastgestelde waarneemhoogtes bevinden zich daarom op 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m.

³ Bij de berekeningen is echter uitgegaan van een snelheid van 35 km/uur, aangezien op een rotonde geen 50 km/uur gereden kan worden.

4.1. Resultaten

De maximale geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van alle relevante wegen zijn weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1. Maximaal berekende geluidsbelastingen aan de gevels

weg	waarneemhoogte		
	1,5 m	4,5 m	7,5 m
gezoneerde wegen			
A58	50 dB	52 dB	52 dB
Akkerweg	40 dB	41 dB	42 dB
Schoolstraat	45 dB	47 dB	48 dB
niet gezoneerde 30 km/uur weg			
Schoolstraat	61 dB	61 dB	60 dB
De Scheerman	41 dB	42 dB	42 dB

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de gezoneerde A58 bedraagt op de maatgevende waarneemhoogtes⁴ van 4,5 en 7,5 meter 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden, de uiterste grenswaarde van 53 dB echter niet.

De geluidbelasting ten gevolge van de niet gezoneerde Schoolstraat bedraagt op de maatgevende de waarneemhoogtes van 1,5 en 4,5 meter 61 dB meer dan de voorkeursgrenswaarde maar minder dan de uiterste grenswaarde van 63 dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van de gezoneerde Akkerweg en de Schoolstraat en de niet gezoneerde De Scheerman bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde.

4.2. Maatregelen A58

De geluidsbelasting ten gevolge van de A58 bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onderzoek naar maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren is dan noodzakelijk. De Wgh stelt dat achtereenvolgens maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of bij de ontvanger dienen te worden overwogen.

⁴ De maatgevende waarneemhoogte is de hoogte waarop de hoogste geluidsbelasting aan de gevel is berekend.

Maatregelen aan de bron

Er zijn in theorie een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. Gedacht kan onder andere aan stillere voertuigen. Dit is echter geen maatregel die gemeente of ontwikkelaars kunnen beïnvloeden. Dit is afhankelijk van wetgeving en technische ontwikkelingen van motorvoertuigen. Voorts kan worden gedacht aan het beperken van de verkeersomvang en de snelheid of aan het wijzigen van de samenstelling van het verkeer. Voor de A58 stuiten deze maatregelen op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard en zijn evenmin reëel. De gezonde A58 behoort namelijk tot de hoofdverkeersstructuur van de provincie Noord-Brabant en zuid Nederland.

De verkeerskundige functie (volgens de principes van Duurzaam Veilig) van deze autosnelwegen als stroomweg (met daarbij horend een snelheidsregime van 120 km/uur) mag niet veranderen omdat dan de overeenstemming tussen vorm (asfaltweg zonder langzaam verkeer), functie (stroomweg) en gebruik (hoge intensiteit) dan niet meer aanwezig is.

Een andere maatregel aan de bron is het herasfalteren van de A58 met geluidsarmer asfalt. De kosten en de efficiëntie van de maatregel (herasfalteren met geluidsreducerend asfalt) niet in verhouding staan tot de te beschermen geluidgevoelige objecten. Gezien de ligging van de geluidsgevoelige bestemming zal het asfalt op de A58 over een lengte van 1.100 meter vervangen moeten worden. Het toepassen van geluidsarm asfalt kost meer dan € 400.000,-. De kosten en efficiëntie van de maatregel staan niet in verhouding tot de te beschermen geluidgevoelige objecten. Het aantal woningen dat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt blijft na realisatie van geluidsreducerend asfalt gelijk. Het nemen van maatregelen bij de bron stuit op bezwaren van financiële, verkeers- en vervoerkundige aard.

Maatregelen in het overdrachtgebied

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidswallen of geluidsschermen direct langs de A58 stuiten op bezwaren van financiële en landschappelijke aard. Een geluidswal en/of -scherm kost € 250 a € 400,- per strekkende meter. Rekening houdend met een lengte van 1.100 m zullen de kosten van een scherm enkele tonnen in €'s kosten. De kosten van de maatregel staan niet in verhouding tot de te beschermen geluidgevoelige objecten. Tevens is een wal met een minimale hoogte van 4 meter in het landschappelijk gebied niet wenselijk.

4.3. Maatregelen Schoolstraat

De geluidsbelasting ten gevolge van de A58 bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onderzoek naar maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren is dan noodzakelijk. De Wgh stelt dat achtereenvolgens maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of bij de ontvanger dienen te worden overwogen.

Maatregelen aan de bron

Er zijn in theorie een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. Gedacht kan onder andere aan stillere voertuigen. Dit is echter geen maatregel die gemeente of ontwikkelaars kunnen beïnvloeden. Dit is afhankelijk van wetgeving en technische ontwikkelingen van motorvoertuigen. Voorts kan worden gedacht aan het beperken van de verkeersomvang en de snelheid of aan het wijzigen van de samenstelling van het verkeer. Voor de Schoolstraat stuiten deze maatregelen op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Schoolstraat is namelijk een erftoegangsweg met een wijkverzamelende functie die aansluit op de gebiedsontsluitingswegen Akkerweg. De verkeerskundige functie (volgens de principes van Duurzaam Veilig) van deze erftoegangsweg (met daarbij horend een snelheidsregime van

30 km/uur) mag niet veranderen omdat dan de overeenstemming tussen vorm (klinkerweg inclusief langzaam verkeer), functie en gebruik dan niet meer aanwezig is.

Een andere maatregel aan de bron is het aanbrengen van een geluidsarmere verhardingssoort. Om de overeenstemming tussen gebruik, functie en vorm te behouden dient de verharding uitgevoerd te zijn als een open verharding. Er bestaan geluidsarmere open verhardingssoorten dan klinkers. De kosten en efficiëntie van deze maatregel staan niet in verhouding tot de te beschermen geluidgevoelige objecten. Het aantal woningen dat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt blijft na realisatie van een meer geluidsreducerende verhardingssoort gelijk. Het nemen van maatregelen bij de bron stuit op bezwaren van financiële, verkeers- en vervoerkundige aard.

Maatregelen in het overdrachtgebied

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidswallen of geluidsschermen direct langs de Schoolstraat stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard. De geluidswallen of geluidsschermen dienen namelijk onderbroken te worden ter plaatse van de zijwegen en de perceelaansluitingen. Het effect van deze geluidwerende voorzieningen wordt dan voor een belangrijk deel teniet gedaan. Ook zijn wallen en schermen niet gewenst in zo een stedelijke situatie.

4.4. Conclusies

Conclusie A58

Het nemen van maatregelen bij de bron en/of in het overdrachtsgebied om de geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde bebouwing reduceren stuiten op bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke en/of financiële aard. Om de beoogde ontwikkeling te realiseren dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Deze ontheffingswaarde is weergegeven in tabel 4.2. Verder dient conform het Bouwbesluit de geluidsbelasting in een nieuwe woning langs bestaande wegen te voldoen aan een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB.

Tabel 4.2. Ontheffingswaarde (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

ontwikkelingslocatie	aantal woningen	hogere waarde	geluidsbron
Blok noordzijde	3	52	A58
	5	51	A58
Blok oostzijde	1	52	A58
	3	51	A58
	3	50	A58

De betreffende hogere waarde zal in het kadaster worden vastgelegd

Conclusie Schoolstraat

De hoogst berekende geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gedezoneerde Schoolstraat bedraagt 61 dB. Hiermee bedraagt de geluidsbelasting minder dan de uiterste grenswaarde van 63 dB. Het nemen van maatregelen bij de bron en/of in het overdrachtsgebied stuiten op bezwaren van verkeerskundige, vervoerkundige, stedenbouwkundige en financiële aard.

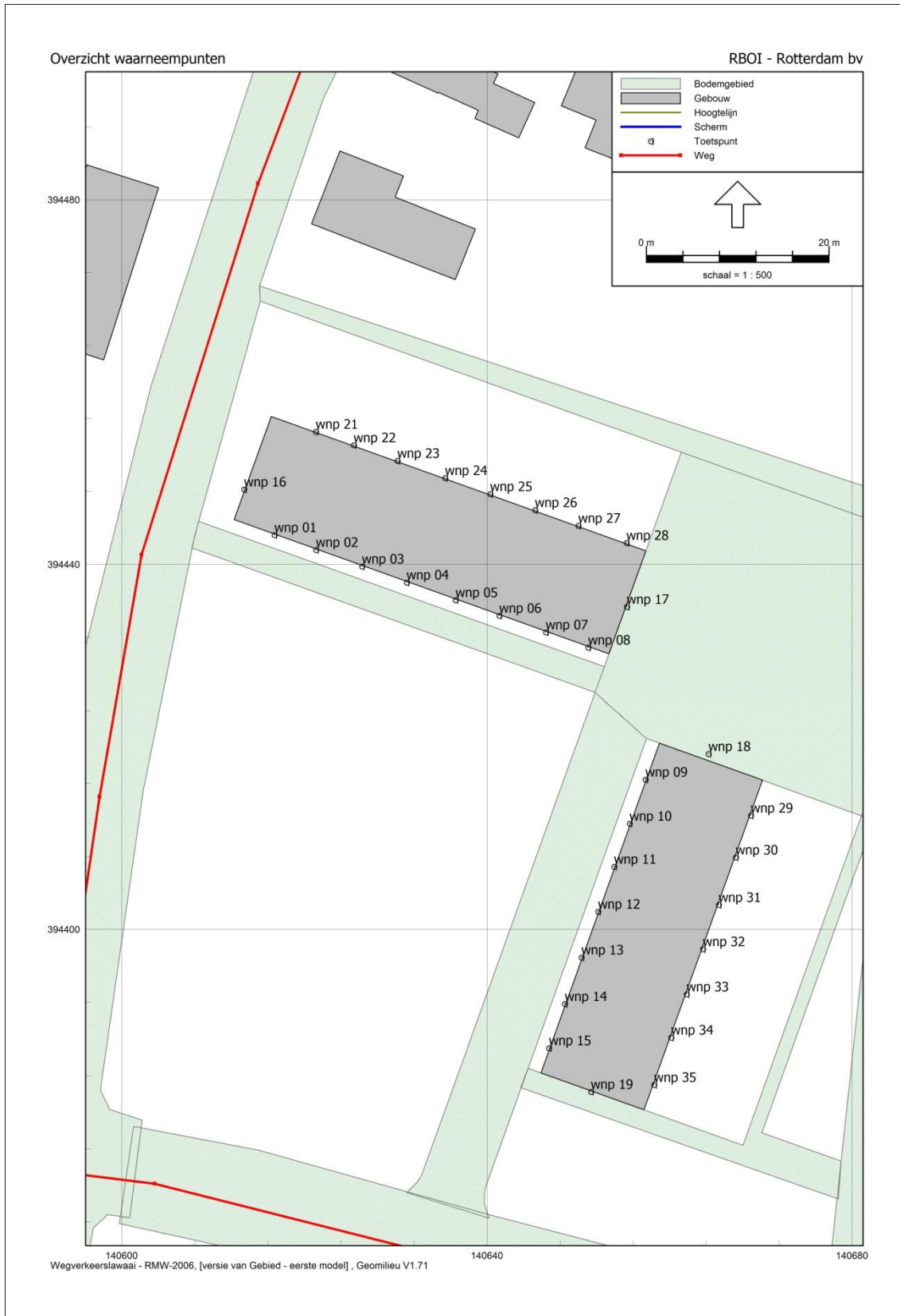
Hiermee is aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting ten gevolge van de gedezoneerde Schoolstraat.

Conclusie overige wegen

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawai van de gezoneerde Akkerweg en Schoolstraat en de niet gezoneerde De Scheerman bedragen minder dan de voorkeursgrenswaarde en voldoen daarmee aan de Wgh.

Bijlage 1 Rekenbladen

1



Geluidsbelasting tgv A58

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L'Aed totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: RW A58
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	48
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	51
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	52
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	47
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	51
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	52
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	47
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	51
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	52
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	47
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	50
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	51
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	47
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	51
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	51
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	47
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	50
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	51
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	47
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	50
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	51
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	47
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	50
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	51
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	46
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	49
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	50
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	47
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	50
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	50
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	47
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	50
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	50
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	47
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	51
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	51
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	48
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	51
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	51
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	48
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	51
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	51
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	48
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	50
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	51
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	44
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	49
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	49
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	43
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	47
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	46
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	38
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	41
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	26
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	50
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	52
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	52
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	40
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	45
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:15:27 PM

Geluidsbelasting tgv A58

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: RW A58
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	39
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	44
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	--
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	38
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	43
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	--
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	38
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	44
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	--
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	38
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	44
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	--
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	38
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	44
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	--
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	37
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	43
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	--
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	36
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	42
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	--
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	48
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	49
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	49
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	48
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	49
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	49
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	48
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	49
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	49
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	48
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	49
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	49
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	48
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	49
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	49
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	48
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	49
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	49
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	48
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	49
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:15:27 PM

Geluidsbelasting tgv Akkerweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Akkerweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	40
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	41
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	42
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	39
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	41
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	41
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	39
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	40
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	41
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	39
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	40
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	41
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	39
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	40
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	41
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	39
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	40
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	41
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	38
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	39
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	40
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	38
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	39
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	40
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	38
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	39
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	40
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	38
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	40
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	41
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	38
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	40
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	41
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	38
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	40
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	41
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	39
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	40
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	41
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	39
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	40
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	41
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	39
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	41
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	42
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	38
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	40
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	41
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	25
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	27
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	17
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	29
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	30
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	31
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	39
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	39
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	41
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	29
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	31
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:15:57 PM

Geluidsbelasting tgv Akkerweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Akkerweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	31
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	33
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	31
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	32
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	33
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	30
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	31
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	33
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	31
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	30
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	31
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	31
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	27
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	30
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	31
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	27
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	30
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	31
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	27
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	29
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	30
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	19
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	20
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	19
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	22
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	26
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	26
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	20
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	27
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	26
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	27
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	28
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	24
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	29
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	28
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	28
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	31
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	29
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	28
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	31
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	30
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:15:57 PM

Geluidsbelasting tgv gezoneerde Schoolstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgc totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Schoolstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	45
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	46
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	46
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	44
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	46
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	47
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	43
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	45
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	46
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	44
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	45
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	46
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	44
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	45
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	46
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	44
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	45
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	46
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	44
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	45
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	46
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	44
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	45
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	46
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	42
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	43
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	45
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	43
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	44
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	45
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	43
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	45
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	46
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	44
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	46
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	47
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	45
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	46
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	47
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	45
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	46
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	47
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	45
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	47
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	48
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	41
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	42
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	41
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	40
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	41
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	42
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	28
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	33
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	16
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	44
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	46
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	47
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	32
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	34
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:16:57 PM

Geluidsbelasting tgv gezoneerde Schoolstraat

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Schoolstraat
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	27
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	31
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	25
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	23
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	26
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	24
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	24
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	27
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	23
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	23
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	26
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	18
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	23
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	26
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	13
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	20
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	23
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	--
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	20
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	24
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	8
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	32
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	36
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	36
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	36
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	38
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	38
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	34
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	38
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	38
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	36
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	38
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	38
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	36
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	37
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	39
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	34
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	37
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	38
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	33
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	37
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:16:57 PM

Geluidsbelasting tgv Schoolstraat (30 km/uur)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgc totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Schoolstraat 30
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	55
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	56
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	55
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	53
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	54
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	54
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	52
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	52
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	53
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	50
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	51
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	51
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	48
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	50
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	50
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	47
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	49
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	50
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	47
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	49
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	49
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	46
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	48
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	48
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	46
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	48
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	49
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	46
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	48
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	49
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	46
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	48
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	49
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	46
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	48
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	49
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	46
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	48
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	49
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	46
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	48
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	49
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	46
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	48
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	49
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	61
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	61
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	60
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	34
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	33
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	35
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	41
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	42
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	44
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	43
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	44
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	45
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	54
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	55
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	55

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:20:04 PM

Geluidsbelasting tgv Schoolstraat (30 km/uur)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Schoolstraat 30
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	52
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	53
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	53
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	50
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	52
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	52
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	48
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	50
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	50
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	47
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	49
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	49
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	46
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	48
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	48
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	44
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	46
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	47
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	43
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	45
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	46
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	31
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	33
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	34
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	29
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	31
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	33
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	28
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	29
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	31
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	28
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	31
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	33
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	28
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	30
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	32
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	30
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	29
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	31
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	31
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	27
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:20:04 PM

Geluidsbelasting tgv Scheerman (30 km/uur)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L'Aed totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Scheerman 30
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	28
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	30
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	31
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	28
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	30
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	31
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	29
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	30
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	31
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	29
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	31
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	32
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	29
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	31
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	32
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	30
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	31
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	32
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	30
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	32
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	33
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	30
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	32
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	33
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	30
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	32
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	32
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	31
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	33
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	33
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	32
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	34
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	34
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	33
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	35
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	35
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	34
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	36
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	36
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	36
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	37
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	37
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	37
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	38
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	38
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	17
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	19
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	17
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	28
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	29
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	31
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	16
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	17
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	18
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	41
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	42
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	42
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	15
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	16
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:17:28 PM

Geluidsbelasting tgv Scheerman (30 km/uur)

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: Scheerman 30
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	13
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	14
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	16
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	9
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	11
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	13
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	9
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	10
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	12
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	11
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	13
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	14
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	12
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	14
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	14
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	12
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	13
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	14
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	10
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	11
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	13
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	30
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	32
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	33
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	31
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	33
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	34
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	32
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	34
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	35
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	33
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	35
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	36
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	35
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	36
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	37
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	36
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	37
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	38
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	38
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	39
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	39

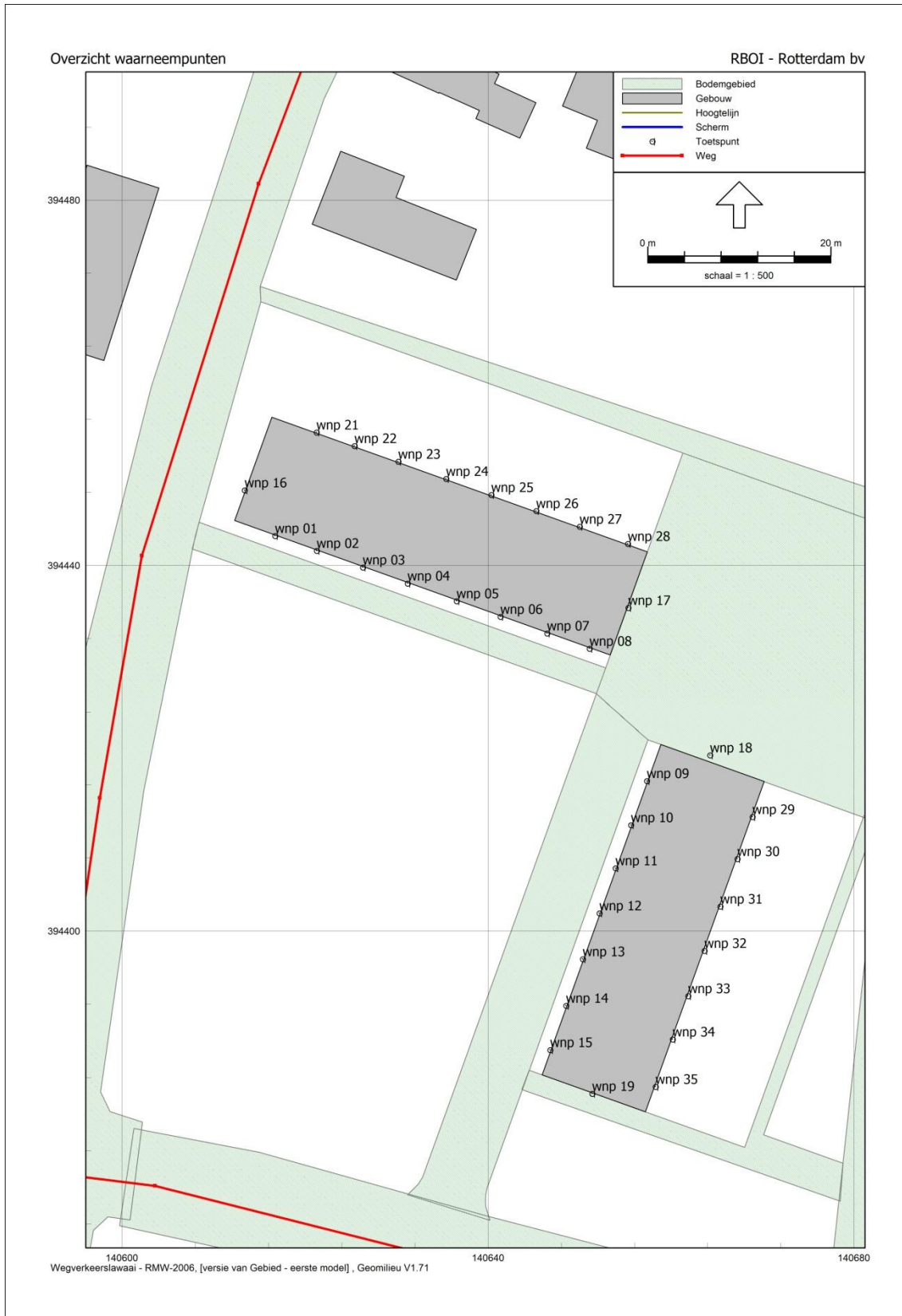
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:17:28 PM

Bijlage 2 Gecumuleerde geluidsbelasting

1



Gecumuleerde geluidsbelasting

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 01 A	wnp 01	1.50	61.19
	wnp 01 B	wnp 01	4.50	61.85
	wnp 01 C	wnp 01	7.50	61.85
	wnp 02 A	wnp 02	1.50	59.48
	wnp 02_B	wnp 02	4.50	60.55
	wnp 02 C	wnp 02	7.50	60.75
	wnp 03 A	wnp 03	1.50	57.93
	wnp 03 B	wnp 03	4.50	59.40
	wnp 03 C	wnp 03	7.50	59.82
	wnp 04_A	wnp 04	1.50	56.87
	wnp 04 B	wnp 04	4.50	58.68
	wnp 04 C	wnp 04	7.50	59.16
	wnp 05 A	wnp 05	1.50	56.08
	wnp 05 B	wnp 05	4.50	58.08
	wnp 05_C	wnp 05	7.50	58.62
	wnp 06 A	wnp 06	1.50	55.58
	wnp 06 B	wnp 06	4.50	57.61
	wnp 06 C	wnp 06	7.50	58.22
	wnp 07 A	wnp 07	1.50	55.10
	wnp 07_B	wnp 07	4.50	57.20
	wnp 07 C	wnp 07	7.50	57.82
	wnp 08 A	wnp 08	1.50	54.67
	wnp 08 B	wnp 08	4.50	56.73
	wnp 08 C	wnp 08	7.50	57.42
	wnp 09_A	wnp 09	1.50	54.39
	wnp 09 B	wnp 09	4.50	56.37
	wnp 09 C	wnp 09	7.50	57.13
	wnp 10 A	wnp 10	1.50	54.62
	wnp 10 B	wnp 10	4.50	56.63
	wnp 10_C	wnp 10	7.50	57.41
	wnp 11 A	wnp 11	1.50	54.93
	wnp 11 B	wnp 11	4.50	56.97
	wnp 11 C	wnp 11	7.50	57.68
	wnp 12 A	wnp 12	1.50	55.24
	wnp 12_B	wnp 12	4.50	57.32
	wnp 12 C	wnp 12	7.50	57.88
	wnp 13 A	wnp 13	1.50	55.45
	wnp 13 B	wnp 13	4.50	57.44
	wnp 13 C	wnp 13	7.50	58.07
	wnp 14_A	wnp 14	1.50	55.70
	wnp 14 B	wnp 14	4.50	57.65
	wnp 14 C	wnp 14	7.50	58.23
	wnp 15 A	wnp 15	1.50	55.77
	wnp 15 B	wnp 15	4.50	57.72
	wnp 15_C	wnp 15	7.50	58.37
	wnp 16 A	wnp 16	1.50	65.69
	wnp 16 B	wnp 16	4.50	65.78
	wnp 16 C	wnp 16	7.50	65.18
	wnp 17 A	wnp 17	1.50	48.52
	wnp 17_B	wnp 17	4.50	50.95
	wnp 17 C	wnp 17	7.50	51.17
	wnp 18 A	wnp 18	1.50	47.14
	wnp 18 B	wnp 18	4.50	49.22
	wnp 18 C	wnp 18	7.50	48.85
	wnp 19_A	wnp 19	1.50	55.51
	wnp 19 B	wnp 19	4.50	57.26
	wnp 19 C	wnp 19	7.50	57.99
	wnp 21 A	wnp 21	1.50	59.36
	wnp 21 B	wnp 21	4.50	60.08
	wnp 21_C	wnp 21	7.50	59.68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:14:20 PM

Gecumuleerde geluidsbelasting

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groen: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hooqte	Lden
	wnp 22 A	wnp 22	1.50	57.39
	wnp 22 B	wnp 22	4.50	58.39
	wnp 22 C	wnp 22	7.50	58.09
	wnp 23 A	wnp 23	1.50	55.47
	wnp 23_B	wnp 23	4.50	56.91
	wnp 23 C	wnp 23	7.50	56.63
	wnp 24 A	wnp 24	1.50	53.63
	wnp 24 B	wnp 24	4.50	55.60
	wnp 24 C	wnp 24	7.50	55.21
	wnp 25_A	wnp 25	1.50	52.26
	wnp 25 B	wnp 25	4.50	54.52
	wnp 25 C	wnp 25	7.50	54.10
	wnp 26 A	wnp 26	1.50	51.03
	wnp 26 B	wnp 26	4.50	53.56
	wnp 26_C	wnp 26	7.50	53.04
	wnp 27 A	wnp 27	1.50	49.93
	wnp 27 B	wnp 27	4.50	52.53
	wnp 27 C	wnp 27	7.50	52.10
	wnp 28 A	wnp 28	1.50	48.85
	wnp 28_B	wnp 28	4.50	51.46
	wnp 28 C	wnp 28	7.50	51.21
	wnp 29 A	wnp 29	1.50	50.10
	wnp 29 B	wnp 29	4.50	51.88
	wnp 29 C	wnp 29	7.50	51.58
	wnp 30_A	wnp 30	1.50	50.63
	wnp 30 B	wnp 30	4.50	52.27
	wnp 30 C	wnp 30	7.50	51.77
	wnp 31 A	wnp 31	1.50	50.58
	wnp 31 B	wnp 31	4.50	52.32
	wnp 31_C	wnp 31	7.50	51.90
	wnp 32 A	wnp 32	1.50	50.93
	wnp 32 B	wnp 32	4.50	52.40
	wnp 32 C	wnp 32	7.50	52.09
	wnp 33 A	wnp 33	1.50	51.05
	wnp 33_B	wnp 33	4.50	52.28
	wnp 33 C	wnp 33	7.50	52.37
	wnp 34 A	wnp 34	1.50	51.05
	wnp 34 B	wnp 34	4.50	52.34
	wnp 34 C	wnp 34	7.50	52.41
	wnp 35_A	wnp 35	1.50	51.24
	wnp 35 B	wnp 35	4.50	52.58
	wnp 35_C	wnp 35	7.50	52.71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

4/18/2011 1:14:20 PM