



**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Nieuwbouw woningen Kerstenbergweg
Beesel**



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Tonnaer Juridische en Beleidsadviesering
De heer B. Weekers
Vonderweg 14
5616 RM EINDHOVEN

betreffende de locatie

Kerstenbergweg
Beesel

documentkenmerk

1702/087/RV-01

versie

1

vestiging, datum

Nuenen, 10 maart 2017

opgesteld door:

ing. N.H.J. van der Burgt
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. R.A.C. van de Voort
Senior projectleider geluid & bouwfysica

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies BV.

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

TRITIUM NUENEN »

Gulberg 35
5674 TE Nuenen
T. 040.29 51 951

E. info@tritium.nl

TRITIUM PRINSENBEEK »

Groenstraat 27
4841 BA Prinsbeek
T. 076.54 29 564

I. www.tritiumadvies.nl

TRITIUM NEER »

Steeg 27
6086 EJ Neer
T. 0475.49 81 50

K.v.K nr. 17108024

TRITIUM ARKEL »

Vlietskade 1509
4241 WH Arkel
T. 0183.71 20 80

IBAN NL29INGB0662572645

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	3
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
4 Rekenresultaten en toetsing	7
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	7
4.2 Geluidbeleid gemeente Beesel	8
4.3 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	8
4.4 Cumulatieve geluidbelasting	8
5 Samenvatting en conclusie	9

Bijlagen

1. situatieschets van de omgeving
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van Tonnaer Juridische en Beleidsadvisering is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van 9 woningen aan de Kerstenbergweg en Vossenbergh te Beesel. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor de nieuwbouwwoningen extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten railverkeerslawaaï, luchtverkeerslawaaï en industrielowaaï zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Beesel. In bijlage 1 is een luchtfoto en een situatietekening van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 60 km/uur. Het plan is tevens gelegen in de nabijheid van diverse 30 km/uur wegen. Dit type weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze wegen geen hogere waarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. Echter voor de waarborging van een goed woon- en leefklimaat dient de geluidbelasting op de gevels van nieuw te bouwen woningen nabij 30 km/uur wegen alsnog te worden bepaald. Derhalve is in het onderhavige akoestisch onderzoek tevens de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen De Mortel en Vossenbergh en het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur inzichtelijk gemaakt.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Beesel. Van de wegen zijn enkel etmaalintensiteiten van het jaar 2015 en 2030 voorhanden. Gezien de kleine verschillen in etmaalintensiteit tussen de jaren 2015 en 2030 zijn de etmaalintensiteiten van 2030 aangehouden voor het maatgevende jaar 2027.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 tot en met 2.3.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport "bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder", GF-DR-35-01. De Burgemeester Janssenstraat is hierbij als een "streekweg" beschouwd. Voor de wegen De Mortel en Vossenbergh is een "buurtontsluitingsweg" aangehouden. Voornoemde toedeling kan als een worst-case benadering worden gezien.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Burgemeester Janssenstraat

Burgemeester Janssenstraat			
maximum snelheid: 30/60 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2027		etmaalintensiteit: 1661/1628/1622 mvt.	
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,41	3,67	1,05
lichte mvt. (%)	80,59	79,27	77,95
middelzware mvt. (%)	12,53	10,97	9,41
zware mvt. (%)	6,88	9,76	12,64

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer De Mortel

De Mortel			
maximum snelheid: 30 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2027	etmaalintensiteit: 175 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,48	3,73	0,92
lichte mvt. (%)	84,96	84,64	84,31
middelzware mvt. (%)	10,65	10,77	10,89
zware mvt. (%)	4,38	4,59	4,79

Tabel 2.3: gegevens wegverkeer Vossenbergh

Vossenbergh			
maximum snelheid: 30 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2027	etmaalintensiteit: 80 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,48	3,73	0,92
lichte mvt. (%)	84,96	84,64	84,31
middelzware mvt. (%)	10,65	10,77	10,89
zware mvt. (%)	4,38	4,59	4,79

2.3 Modelleren

Als maatgevende toets hoogte voor de begane grond van de nieuwe woningen is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. Deze bodemgebieden zijn als akoestisch hard (0,00) gemodelleerd ter plaatse van de wegen. Rondom de nieuwe en bestaande woningen is een bodemgebied gemodelleerd met een bodemfactor van 0,50 (akoestisch half hard/zacht). Dit vanwege de (aan te leggen) tuinen met bestrating. Er zijn geen significante hoogteverschillen in de omgeving aanwezig. Derhalve zijn in het rekenmodel geen hoogteverschillen in het maaiveld opgenomen. De gebouwhoogtes zijn conform de gegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante kruispunten of rotondes in de omgeving van het bouwplan aanwezig.

Voor de Burgemeester Janssenstraat geldt dat de kruispunten zijn verhoogd met verkeersdrempels. Op de Burgemeester Janssenstraat is ter hoogte van de komgrens een verkeerssluis aanwezig. Tevens is een verkeerssluis aanwezig op de Vossenbergh, ter hoogte van huisnummer 18. Deze verkeerssluizen en drempels zijn als obstakel ingevoerd zodat er met een optrekcorrectie wordt gerekend.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaard Rekenmethode 2" zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB 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 als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel

van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

De voornoemde aftrek van 5 dB voor overige wegen is tevens gehanteerd voor 30 km/uur wegen. Uit technische overwegingen zijn er geen argumenten waarom de aftrek bij 30 km/uur lager zou zijn dan bij 50 km/uur. De meest logische werkwijze is derhalve om aan te sluiten bij de aftrek zoals die voor 50 km/uur wegen bestaat.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;

- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - c. uitgeborsteld beton;
 - d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het stedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van woningen. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In bijlage 5 en in de navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.4 zijn per juridische geluidbron de berekeningsresultaten van de toetspunten weergegeven.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Vossenbergr

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op De Mortel

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 4.3: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Burgemeester Janssenstraat (60 km/uur)

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	63

Tabel 4.4: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Burgemeester Janssenstraat (30 km/uur)

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde* (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	n.v.t.

* Voor 30 km/uur wegen is een voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder niet aan de orde. In het kader van een goede ruimtelijk ordening wordt de bijbehorende waarde van 48 dB als richtwaarde beschouwd.

Voor het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de richtwaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Voor de wegen Vossenbergr en De Mortel en het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 60 km/uur geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

4.2 Geluidbeleid gemeente Beesel

Aangezien de geluidbelasting onder de voorkeurgrenswaarde blijft wordt tevens voldaan aan de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

4.3 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien er voor onderhavige woningen geen sprake is van een procedure hogere waarde wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht.

4.4 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van Tonnaer Juridische en Beleidsadvisering is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van 9 woningen aan de Kerstenbergweg en Vossenbergh te Beesel. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek is derhalve uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 60 km/uur. Het plan is tevens gelegen in de nabijheid van de 30 km/uur wegen De Mortel en Vossenbergh en het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur.

Voor het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de richtwaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

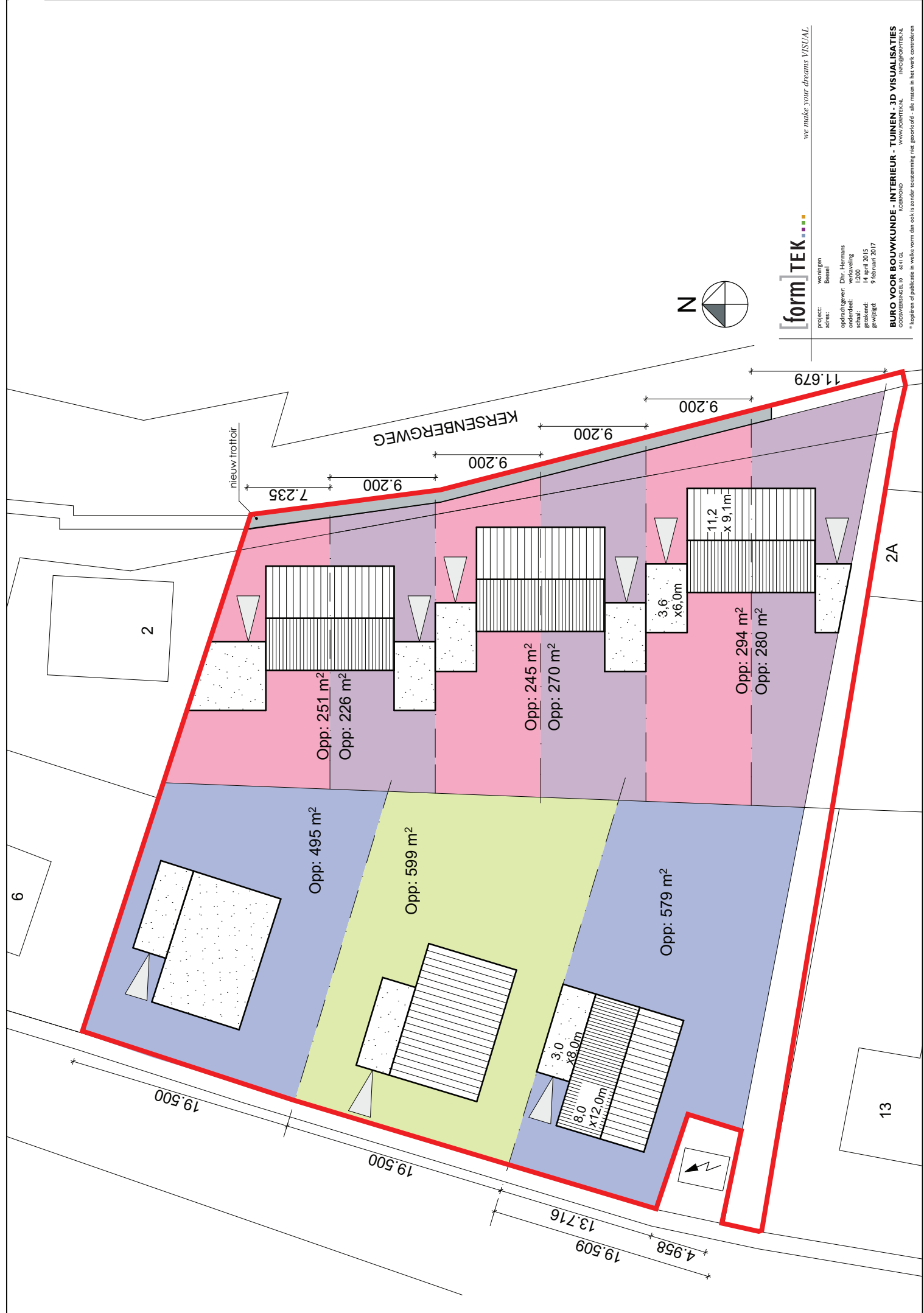
Voor de wegen Vossenbergh en De Mortel en het gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat met een snelheidsregime van 60 km/uur geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de nieuwe woningen overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

Aangezien in onderhavige situatie geen sprake is van een procedure hogere waarde, wordt een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels niet noodzakelijk geacht. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat.

BIJLAGE 1:





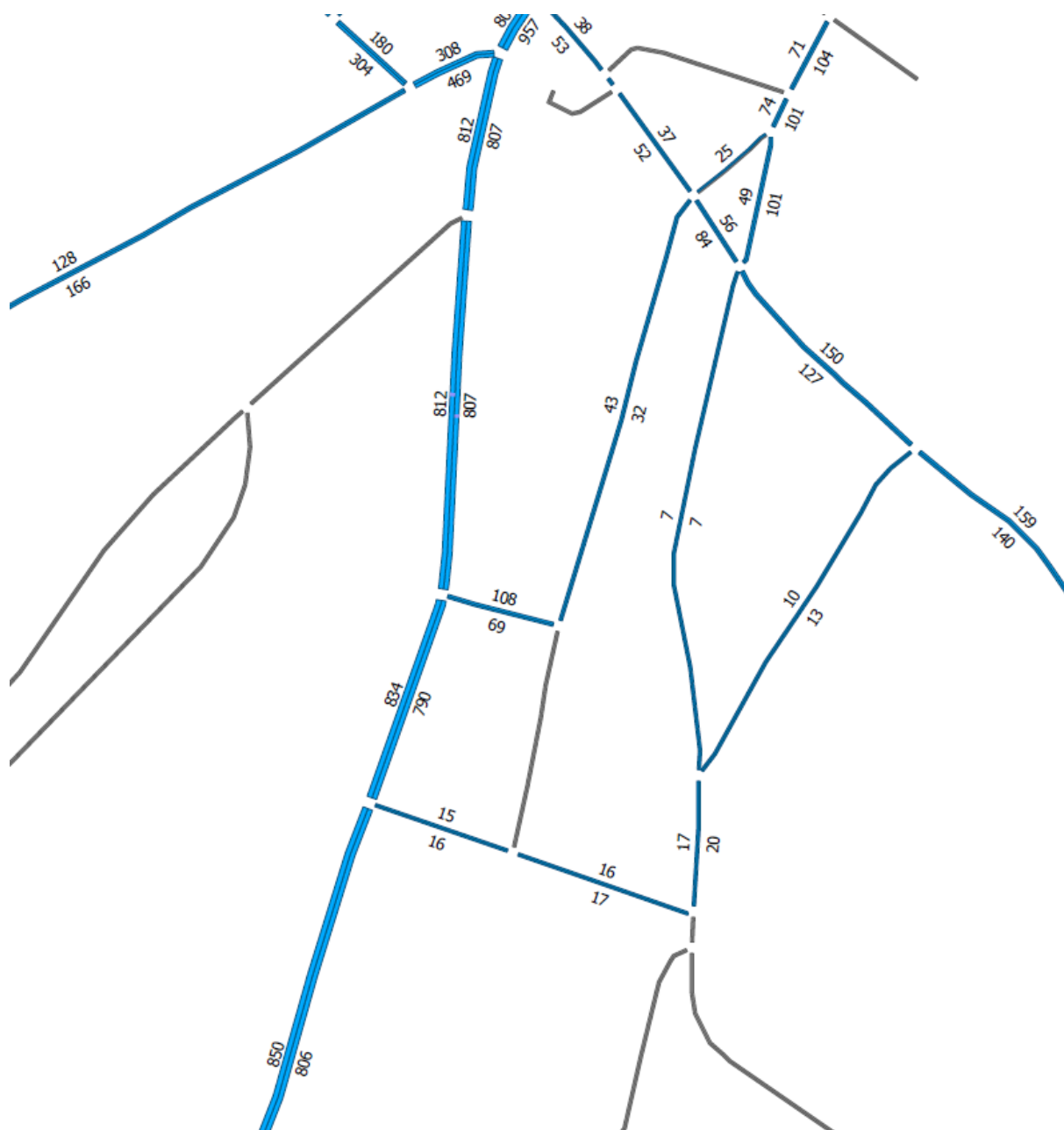
[form] TEK

we make your dreams VISUAL

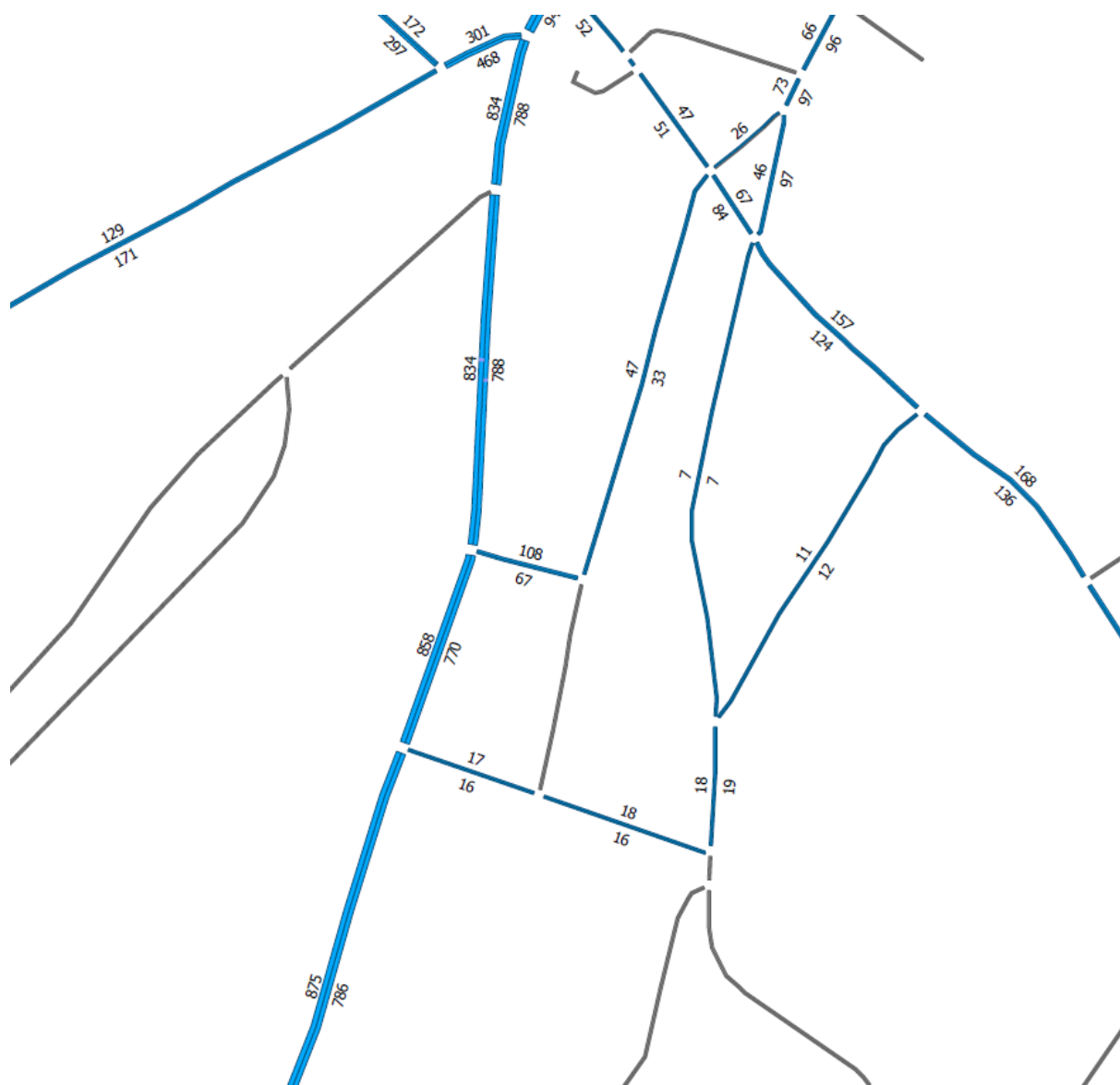
project: woningen
adres: Beesel
opdrachtnummer: Dv. Hermans
opdrachtgever: Dv. Hermans
schaal: 1:200
getekend: 14 april 2015
gewijzigd: 9 februari 2017
BUREAU VOOR BOUWKUNDE - INTERIEUR - TUINEN - 3D VISUALISATIES
KOBINCHOW
WWW.FORMTEK.NL
INFO@FORMTEK.NL
* kopieën of publicatie in welke vorm dan ook is zonder toestemming niet geoorloofd - alle maten in het werk controleren

BIJLAGE 2:

Uitsnede uit het van de gemeente Beesel ontvangen verkeersmodel jaar 2015



Uitsnede uit het van de gemeente Beesel ontvangen verkeersmodel jaar 2030



BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	NvdB
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	NvdB op 7-3-2017
Laatst ingezien door	nvdB op 10-3-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.21
Standaard maaiveldhoogte	22,2
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
w01	Vossenber	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	80,00	6,48	3,73
w02a	Burgemeester Janssenstraat	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	1661,00	6,41	3,67
w02b	Burgemeester Janssenstraat	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	1628,00	6,41	3,67
w02c	Burgemeester Janssenstraat	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	1622,00	6,41	3,67
w03	De Mortel	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	30	30	30	175,00	6,48	3,73

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

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
w01	0,92	84,96	84,64	84,31	10,65	10,77	10,89	4,38	4,59	4,79	False	1,5
w02a	1,05	80,59	79,27	77,95	12,53	10,97	9,41	6,88	9,76	12,64	False	1,5
w02b	1,05	80,59	79,27	77,95	12,53	10,97	9,41	6,88	9,76	12,64	False	1,5
w02c	1,05	80,59	79,27	77,95	12,53	10,97	9,41	6,88	9,76	12,64	False	1,5
w03	0,92	84,96	84,64	84,31	10,65	10,77	10,89	4,38	4,59	4,79	False	1,5

Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Burgemeester Janssenstraat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Burgemeester Janssenstraat 30 km/uur	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Burgemeester Janssenstraat 60 km/uur	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
De Mortel	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Vossenber	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.
o01	drempel
o02	drempel
o03	drempel
o04	drempel
o05	verkeerssluis
o06	verkeerssluis

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg01	wegen	0,00
bg02	wegen	0,00
bg03	wegen	0,00
bg04	tuinen	0,50
bg05	tuinen	0,50
bg06	tuinen	0,50
bg07	tuinen	0,50
bg08	tuinen	0,50
bg09	tuinen	0,50
bg10	tuinen	0,50

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g01	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g02	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g03	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g04	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g05	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g06	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g07	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g08	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g09	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g10	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g11	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g12	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g13	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g14	nieuwbouw	9,30	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g15	nieuwbouw	3,00	22,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g16	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g17	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g18	Pand in gebruik	27,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g19	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g20	Pand in gebruik	30,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g21	Pand in gebruik	28,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g22	Pand in gebruik	26,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g23	Pand in gebruik	30,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g24	Pand in gebruik	25,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g25	Pand in gebruik	25,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g26	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g27	Pand in gebruik	28,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g28	Pand in gebruik	26,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g29	Pand in gebruik	28,30	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g30	Pand in gebruik	29,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g31	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g32	Pand in gebruik	26,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g33	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g34	Pand in gebruik	31,40	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g35	Pand in gebruik	31,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g36	Pand in gebruik	28,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g37	Pand in gebruik	25,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g38	Pand in gebruik	25,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g39	Pand in gebruik	24,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g40	Pand in gebruik	27,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g41	Pand in gebruik	26,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g42	Pand in gebruik	28,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g43	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g44	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g45	Pand in gebruik	26,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g46	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g47	Pand in gebruik	26,30	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g48	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g49	Pand in gebruik	24,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g50	Pand in gebruik	29,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g51	Pand in gebruik	27,30	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g52	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g53	Pand in gebruik	24,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g54	Pand in gebruik	24,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g55	Pand in gebruik	24,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g56	Pand in gebruik	25,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g57	Pand in gebruik	28,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g58	Pand in gebruik	26,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g59	Pand in gebruik	24,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g60	Pand in gebruik	24,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g61	Pand in gebruik	24,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g62	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g63	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g64	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g65	Pand in gebruik	25,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g66	Pand in gebruik	31,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g67	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g68	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g69	Pand in gebruik	31,70	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g70	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g71	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g72	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï

1702/087/RV-01
bijlage 3

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

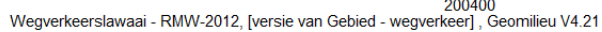
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g73	Pand in gebruik	29,30	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g74	Pand in gebruik	26,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g75	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g76	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g77	Pand in gebruik	29,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g78	Pand in gebruik	27,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g79	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g80	Pand in gebruik	28,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g81	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g82	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g83	Pand in gebruik	28,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g84	Pand in gebruik	28,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g85	Pand in gebruik	28,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g86	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g87	Pand in gebruik	28,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g88	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g89	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g90	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g91	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g92	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g93	Pand in gebruik	29,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g94	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g95	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g96	Pand in gebruik	28,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g97	Pand in gebruik	28,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g98	Pand in gebruik	28,30	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g99	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g100	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g101	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g102	Pand in gebruik	28,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g103	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g104	Pand in gebruik	27,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g105	Pand in gebruik	26,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g106	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g107	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g108	Pand in gebruik	24,20	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g109	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g110	Pand in gebruik	24,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g111	Pand in gebruik	30,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g112	Pand in gebruik	28,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g113	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g114	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g115	Pand in gebruik	30,60	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g116	Pand in gebruik	29,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g117	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g118	Pand in gebruik	30,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g119	Pand in gebruik	31,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g120	Pand in gebruik	28,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g121	Pand in gebruik	29,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g122	Pand in gebruik	24,90	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g123	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g124	Pand in gebruik	24,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g125	Pand in gebruik	26,50	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g126	Pand in gebruik	30,10	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g127	Pand in gebruik	31,00	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80
g128	Pand in gebruik	28,80	22,20	Absoluut	0 dB	False	0,80

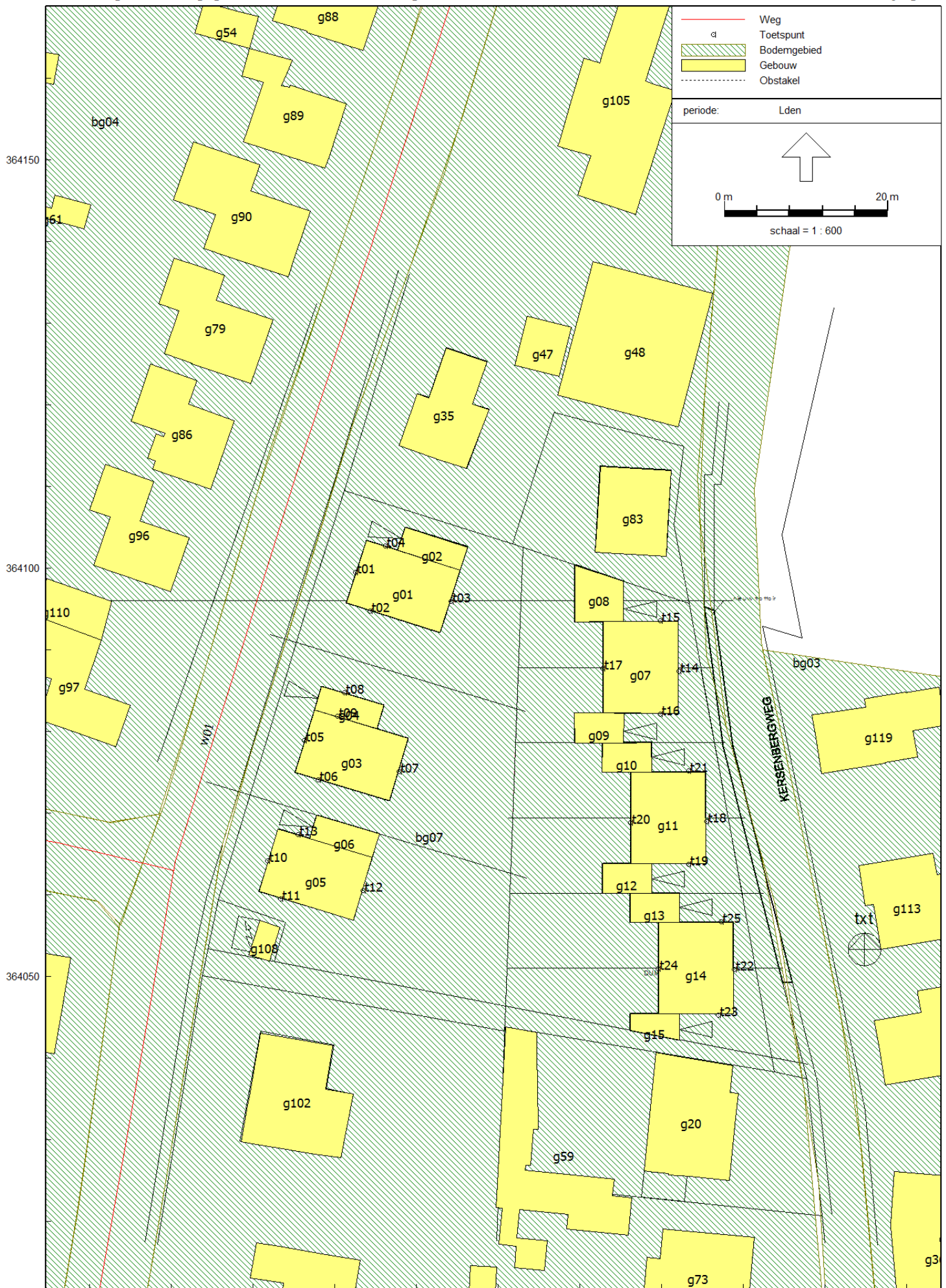
Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

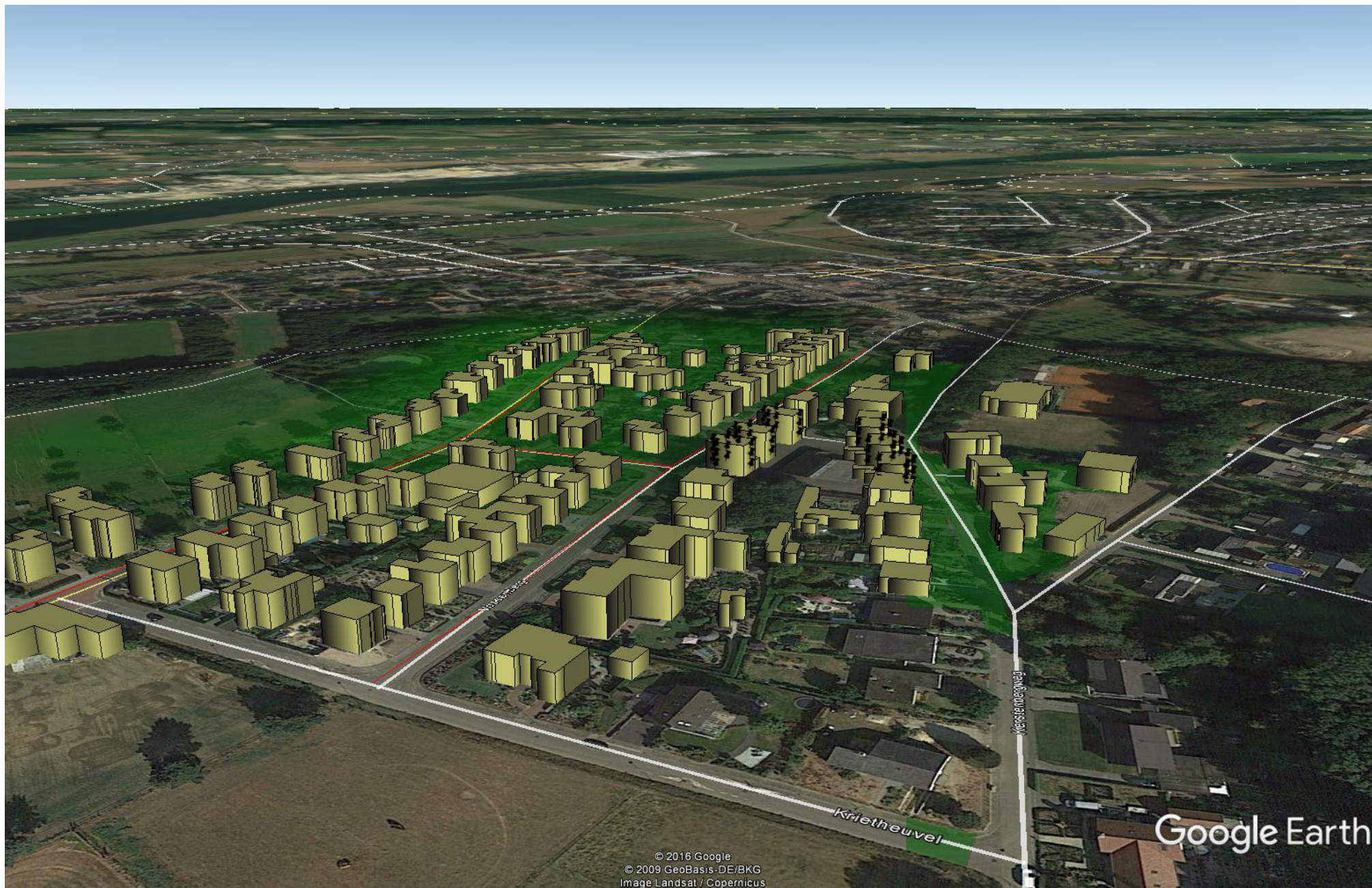
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 01	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 02	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 03	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 04	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 05	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 06	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 07	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 08	22,20	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t09	toetspunt 09	22,20	Relatief	--	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t10	toetspunt 10	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t11	toetspunt 11	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t12	toetspunt 12	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t13	toetspunt 13	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t14	toetspunt 14	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t15	toetspunt 15	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t16	toetspunt 16	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t17	toetspunt 17	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t18	toetspunt 18	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t19	toetspunt 19	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t20	toetspunt 20	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t21	toetspunt 21	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t22	toetspunt 22	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t23	toetspunt 23	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t24	toetspunt 24	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t25	toetspunt 25	22,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE 4:









BIJLAGE 5:

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1702/087/RV-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester Janssenstraat 60 km/uur
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	15,4	13,3	8,2	17,1
t01_B	toetspunt 01	4,50	18,5	16,4	11,2	20,1
t01_C	toetspunt 01	7,50	23,5	21,3	16,1	25,0
t02_A	toetspunt 02	1,50	17,1	14,9	9,8	18,7
t02_B	toetspunt 02	4,50	18,7	16,6	11,4	20,3
t02_C	toetspunt 02	7,50	23,3	21,2	16,0	24,9
t03_A	toetspunt 03	1,50	14,1	12,0	6,8	15,7
t03_B	toetspunt 03	4,50	13,1	11,0	5,8	14,7
t03_C	toetspunt 03	7,50	18,1	15,9	10,7	19,7
t04_A	toetspunt 04	1,50	11,9	9,8	4,6	13,5
t04_B	toetspunt 04	4,50	14,7	12,6	7,5	16,4
t04_C	toetspunt 04	7,50	16,1	14,0	8,8	17,7
t05_A	toetspunt 05	1,50	16,2	14,1	8,9	17,8
t05_B	toetspunt 05	4,50	19,3	17,2	12,1	21,0
t05_C	toetspunt 05	7,50	23,7	21,6	16,4	25,3
t06_A	toetspunt 06	1,50	13,5	11,4	6,3	15,2
t06_B	toetspunt 06	4,50	14,7	12,6	7,5	16,4
t06_C	toetspunt 06	7,50	17,0	14,9	9,7	18,6
t07_A	toetspunt 07	1,50	12,8	10,7	5,5	14,4
t07_B	toetspunt 07	4,50	15,0	12,9	7,7	16,6
t07_C	toetspunt 07	7,50	17,1	14,9	9,8	18,6
t08_A	toetspunt 08	1,50	9,6	7,4	2,3	11,2
t09_B	toetspunt 09	4,50	14,1	12,0	6,9	15,8
t09_C	toetspunt 09	7,50	16,0	13,9	8,8	17,7
t10_A	toetspunt 10	1,50	15,9	13,8	8,6	17,5
t10_B	toetspunt 10	4,50	18,8	16,7	11,5	20,4
t10_C	toetspunt 10	7,50	22,1	20,0	14,8	23,7
t11_A	toetspunt 11	1,50	16,2	14,1	8,9	17,8
t11_B	toetspunt 11	4,50	17,6	15,4	10,3	19,2
t11_C	toetspunt 11	7,50	19,8	17,7	12,5	21,4
t12_A	toetspunt 12	1,50	13,3	11,2	6,0	14,9
t12_B	toetspunt 12	4,50	10,3	8,2	3,0	11,9
t12_C	toetspunt 12	7,50	12,8	10,7	5,6	14,5
t13_A	toetspunt 13	1,50	10,1	8,0	2,8	11,7
t13_B	toetspunt 13	4,50	13,4	11,3	6,1	15,0
t13_C	toetspunt 13	7,50	17,6	15,4	10,3	19,2
t14_A	toetspunt 14	1,50	6,3	4,2	-0,9	7,9
t14_B	toetspunt 14	4,50	9,8	7,7	2,6	11,4
t14_C	toetspunt 14	7,50	13,7	11,5	6,4	15,3
t15_A	toetspunt 15	1,50	9,5	7,4	2,2	11,1
t15_B	toetspunt 15	4,50	13,5	11,4	6,3	15,1
t15_C	toetspunt 15	7,50	13,5	11,3	6,2	15,1
t16_A	toetspunt 16	1,50	13,7	11,6	6,4	15,3
t16_B	toetspunt 16	4,50	17,3	15,2	10,0	18,9
t16_C	toetspunt 16	7,50	23,1	20,9	15,7	24,6
t17_A	toetspunt 17	1,50	14,3	12,2	7,1	15,9
t17_B	toetspunt 17	4,50	18,0	15,9	10,8	19,6
t17_C	toetspunt 17	7,50	21,2	19,0	13,8	22,8
t18_A	toetspunt 18	1,50	7,5	5,4	0,3	9,1
t18_B	toetspunt 18	4,50	10,7	8,6	3,4	12,3
t18_C	toetspunt 18	7,50	12,8	10,6	5,5	14,4
t19_A	toetspunt 19	1,50	14,1	11,9	6,8	15,7
t19_B	toetspunt 19	4,50	17,3	15,2	10,0	18,9
t19_C	toetspunt 19	7,50	21,9	19,8	14,6	23,5
t20_A	toetspunt 20	1,50	13,6	11,4	6,3	15,2
t20_B	toetspunt 20	4,50	16,6	14,5	9,3	18,2
t20_C	toetspunt 20	7,50	21,5	19,4	14,2	23,1
t21_A	toetspunt 21	1,50	12,4	10,3	5,2	14,0
t21_B	toetspunt 21	4,50	15,0	12,9	7,7	16,6
t21_C	toetspunt 21	7,50	18,5	16,4	11,2	20,1
t22_A	toetspunt 22	1,50	13,0	10,9	5,7	14,6
t22_B	toetspunt 22	4,50	16,5	14,4	9,2	18,1
t22_C	toetspunt 22	7,50	17,6	15,4	10,2	19,2
t23_A	toetspunt 23	1,50	11,4	9,3	4,1	13,0
t23_B	toetspunt 23	4,50	14,1	12,0	6,9	15,7
t23_C	toetspunt 23	7,50	15,9	13,8	8,6	17,5
t24_A	toetspunt 24	1,50	13,2	11,1	5,9	14,8
t24_B	toetspunt 24	4,50	16,2	14,1	8,9	17,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester Janssenstraat 60 km/uur
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t24_C	toetspunt 24	7,50	19,9	17,7	12,5	21,4
t25_A	toetspunt 25	1,50	15,0	12,8	7,7	16,6
t25_B	toetspunt 25	4,50	18,3	16,1	10,9	19,9
t25_C	toetspunt 25	7,50	22,2	20,0	14,8	23,8

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester Janssenstraat 30 km/uur
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	25,6	23,6	18,5	27,3
t01_B	toetspunt 01	4,50	27,7	25,7	20,6	29,4
t01_C	toetspunt 01	7,50	30,8	28,8	23,7	32,5
t02_A	toetspunt 02	1,50	23,3	21,3	16,2	25,0
t02_B	toetspunt 02	4,50	25,1	23,1	18,0	26,8
t02_C	toetspunt 02	7,50	28,2	26,2	21,2	29,9
t03_A	toetspunt 03	1,50	14,1	12,1	7,0	15,8
t03_B	toetspunt 03	4,50	14,4	12,4	7,3	16,1
t03_C	toetspunt 03	7,50	15,9	13,9	8,8	17,6
t04_A	toetspunt 04	1,50	21,7	19,7	14,6	23,4
t04_B	toetspunt 04	4,50	23,4	21,4	16,3	25,1
t04_C	toetspunt 04	7,50	25,3	23,3	18,3	27,1
t05_A	toetspunt 05	1,50	30,3	28,3	23,2	32,0
t05_B	toetspunt 05	4,50	32,4	30,4	25,3	34,1
t05_C	toetspunt 05	7,50	34,1	32,1	27,0	35,8
t06_A	toetspunt 06	1,50	29,9	27,9	22,8	31,6
t06_B	toetspunt 06	4,50	31,4	29,4	24,3	33,1
t06_C	toetspunt 06	7,50	32,7	30,7	25,6	34,4
t07_A	toetspunt 07	1,50	20,1	18,1	13,0	21,8
t07_B	toetspunt 07	4,50	18,5	16,5	11,4	20,2
t07_C	toetspunt 07	7,50	19,6	17,6	12,5	21,3
t08_A	toetspunt 08	1,50	25,9	23,9	18,8	27,6
t09_B	toetspunt 09	4,50	27,9	25,9	20,8	29,6
t09_C	toetspunt 09	7,50	29,8	27,8	22,7	31,5
t10_A	toetspunt 10	1,50	32,8	30,7	25,7	34,5
t10_B	toetspunt 10	4,50	34,3	32,2	27,2	36,0
t10_C	toetspunt 10	7,50	35,7	33,7	28,7	37,5
t11_A	toetspunt 11	1,50	31,0	29,0	24,0	32,8
t11_B	toetspunt 11	4,50	32,5	30,5	25,4	34,2
t11_C	toetspunt 11	7,50	34,0	32,0	26,9	35,7
t12_A	toetspunt 12	1,50	19,6	17,5	12,4	21,3
t12_B	toetspunt 12	4,50	21,2	19,2	14,1	22,9
t12_C	toetspunt 12	7,50	22,3	20,2	15,2	24,0
t13_A	toetspunt 13	1,50	21,6	19,6	14,5	23,3
t13_B	toetspunt 13	4,50	23,8	21,8	16,7	25,5
t13_C	toetspunt 13	7,50	26,1	24,1	19,0	27,8
t14_A	toetspunt 14	1,50	5,7	3,6	-1,4	7,4
t14_B	toetspunt 14	4,50	7,4	5,4	0,3	9,1
t14_C	toetspunt 14	7,50	6,5	4,5	-0,6	8,2
t15_A	toetspunt 15	1,50	15,4	13,4	8,3	17,1
t15_B	toetspunt 15	4,50	18,2	16,2	11,1	19,9
t15_C	toetspunt 15	7,50	19,3	17,3	12,2	21,0
t16_A	toetspunt 16	1,50	18,0	15,9	10,9	19,7
t16_B	toetspunt 16	4,50	19,8	17,8	12,7	21,5
t16_C	toetspunt 16	7,50	21,5	19,4	14,4	23,2
t17_A	toetspunt 17	1,50	22,4	20,4	15,3	24,1
t17_B	toetspunt 17	4,50	24,0	22,0	16,9	25,7
t17_C	toetspunt 17	7,50	25,8	23,7	18,7	27,5
t18_A	toetspunt 18	1,50	10,2	8,1	3,0	11,9
t18_B	toetspunt 18	4,50	11,7	9,7	4,6	13,4
t18_C	toetspunt 18	7,50	11,1	9,1	4,0	12,8
t19_A	toetspunt 19	1,50	17,9	15,9	10,8	19,6
t19_B	toetspunt 19	4,50	19,4	17,4	12,3	21,1
t19_C	toetspunt 19	7,50	19,9	17,9	12,8	21,6
t20_A	toetspunt 20	1,50	23,4	21,4	16,3	25,1
t20_B	toetspunt 20	4,50	26,0	24,0	18,9	27,7
t20_C	toetspunt 20	7,50	27,7	25,6	20,6	29,4
t21_A	toetspunt 21	1,50	16,6	14,5	9,4	18,2
t21_B	toetspunt 21	4,50	22,8	20,7	15,6	24,5
t21_C	toetspunt 21	7,50	24,5	22,5	17,4	26,2
t22_A	toetspunt 22	1,50	12,7	10,6	5,6	14,4
t22_B	toetspunt 22	4,50	14,6	12,6	7,5	16,3
t22_C	toetspunt 22	7,50	14,4	12,4	7,3	16,1
t23_A	toetspunt 23	1,50	16,7	14,6	9,6	18,4
t23_B	toetspunt 23	4,50	20,7	18,7	13,6	22,4
t23_C	toetspunt 23	7,50	21,8	19,8	14,7	23,5
t24_A	toetspunt 24	1,50	23,7	21,6	16,6	25,4
t24_B	toetspunt 24	4,50	25,1	23,0	18,0	26,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester Janssenstraat 30 km/uur
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t24_C	toetspunt 24	7,50	26,5	24,4	19,4	28,2
t25_A	toetspunt 25	1,50	16,1	14,1	9,0	17,8
t25_B	toetspunt 25	4,50	20,1	18,1	13,0	21,8
t25_C	toetspunt 25	7,50	22,3	20,3	15,2	24,0

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: De Mortel
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	25,1	22,8	16,7	26,2
t01_B	toetspunt 01	4,50	27,1	24,8	18,8	28,3
t01_C	toetspunt 01	7,50	27,4	25,0	19,0	28,5
t02_A	toetspunt 02	1,50	25,6	23,2	17,2	26,7
t02_B	toetspunt 02	4,50	27,5	25,2	19,2	28,7
t02_C	toetspunt 02	7,50	27,8	25,4	19,4	28,9
t03_A	toetspunt 03	1,50	2,0	-0,3	-6,3	3,2
t03_B	toetspunt 03	4,50	4,2	1,9	-4,1	5,4
t03_C	toetspunt 03	7,50	6,7	4,4	-1,6	7,9
t04_A	toetspunt 04	1,50	10,6	8,3	2,3	11,7
t04_B	toetspunt 04	4,50	12,1	9,8	3,7	13,2
t04_C	toetspunt 04	7,50	13,0	10,7	4,7	14,2
t05_A	toetspunt 05	1,50	31,8	29,5	23,5	33,0
t05_B	toetspunt 05	4,50	33,0	30,7	24,6	34,1
t05_C	toetspunt 05	7,50	33,1	30,7	24,7	34,2
t06_A	toetspunt 06	1,50	31,8	29,5	23,4	32,9
t06_B	toetspunt 06	4,50	32,8	30,5	24,5	34,0
t06_C	toetspunt 06	7,50	32,9	30,5	24,5	34,0
t07_A	toetspunt 07	1,50	12,8	10,5	4,5	14,0
t07_B	toetspunt 07	4,50	14,4	12,1	6,0	15,5
t07_C	toetspunt 07	7,50	15,4	13,1	7,0	16,5
t08_A	toetspunt 08	1,50	11,4	9,1	3,1	12,5
t09_B	toetspunt 09	4,50	3,3	1,0	-5,0	4,4
t09_C	toetspunt 09	7,50	4,6	2,3	-3,7	5,7
t10_A	toetspunt 10	1,50	35,5	33,2	27,2	36,6
t10_B	toetspunt 10	4,50	35,9	33,6	27,5	37,0
t10_C	toetspunt 10	7,50	35,7	33,3	27,3	36,8
t11_A	toetspunt 11	1,50	34,4	32,1	26,0	35,5
t11_B	toetspunt 11	4,50	34,9	32,5	26,5	36,0
t11_C	toetspunt 11	7,50	34,7	32,4	26,4	35,9
t12_A	toetspunt 12	1,50	2,9	0,6	-5,4	4,1
t12_B	toetspunt 12	4,50	1,6	-0,7	-6,7	2,8
t12_C	toetspunt 12	7,50	3,3	1,0	-5,1	4,4
t13_A	toetspunt 13	1,50	5,3	2,9	-3,1	6,4
t13_B	toetspunt 13	4,50	13,5	11,1	5,1	14,6
t13_C	toetspunt 13	7,50	14,8	12,5	6,5	15,9
t14_A	toetspunt 14	1,50	-10,9	-13,3	-19,3	-9,8
t14_B	toetspunt 14	4,50	-7,3	-9,6	-15,6	-6,2
t14_C	toetspunt 14	7,50	-0,5	-2,8	-8,9	0,6
t15_A	toetspunt 15	1,50	-0,6	-2,9	-9,0	0,5
t15_B	toetspunt 15	4,50	3,0	0,7	-5,3	4,2
t15_C	toetspunt 15	7,50	4,0	1,7	-4,3	5,2
t16_A	toetspunt 16	1,50	5,2	2,8	-3,2	6,3
t16_B	toetspunt 16	4,50	9,5	7,2	1,2	10,6
t16_C	toetspunt 16	7,50	11,8	9,4	3,4	12,9
t17_A	toetspunt 17	1,50	7,0	4,7	-1,3	8,1
t17_B	toetspunt 17	4,50	9,8	7,5	1,5	11,0
t17_C	toetspunt 17	7,50	12,4	10,0	4,0	13,5
t18_A	toetspunt 18	1,50	-11,3	-13,6	-19,6	-10,2
t18_B	toetspunt 18	4,50	-9,1	-11,4	-17,4	-8,0
t18_C	toetspunt 18	7,50	-3,2	-5,5	-11,5	-2,0
t19_A	toetspunt 19	1,50	5,9	3,6	-2,4	7,0
t19_B	toetspunt 19	4,50	17,3	15,0	8,9	18,4
t19_C	toetspunt 19	7,50	18,8	16,5	10,4	19,9
t20_A	toetspunt 20	1,50	18,7	16,3	10,3	19,8
t20_B	toetspunt 20	4,50	21,8	19,4	13,4	22,9
t20_C	toetspunt 20	7,50	23,7	21,3	15,3	24,8
t21_A	toetspunt 21	1,50	3,1	0,7	-5,3	4,2
t21_B	toetspunt 21	4,50	5,0	2,6	-3,4	6,1
t21_C	toetspunt 21	7,50	8,5	6,2	0,2	9,7
t22_A	toetspunt 22	1,50	6,2	3,9	-2,1	7,3
t22_B	toetspunt 22	4,50	8,0	5,6	-0,4	9,1
t22_C	toetspunt 22	7,50	7,4	5,1	-0,9	8,5
t23_A	toetspunt 23	1,50	6,0	3,7	-2,3	7,1
t23_B	toetspunt 23	4,50	14,3	12,0	6,0	15,5
t23_C	toetspunt 23	7,50	15,7	13,3	7,3	16,8
t24_A	toetspunt 24	1,50	15,9	13,6	7,5	17,0
t24_B	toetspunt 24	4,50	18,2	15,9	9,8	19,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: De Mortel
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t24_C	toetspunt 24	7,50	19,6	17,3	11,3	20,7
t25_A	toetspunt 25	1,50	6,8	4,5	-1,5	8,0
t25_B	toetspunt 25	4,50	11,6	9,3	3,2	12,7
t25_C	toetspunt 25	7,50	13,4	11,1	5,0	14,5

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1702/087/RV-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vossenbergr
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	37,8	35,5	29,5	39,0
t01_B	toetspunt 01	4,50	38,1	35,7	29,7	39,2
t01_C	toetspunt 01	7,50	37,6	35,3	29,3	38,7
t02_A	toetspunt 02	1,50	33,1	30,7	24,7	34,2
t02_B	toetspunt 02	4,50	33,4	31,1	25,1	34,6
t02_C	toetspunt 02	7,50	33,2	30,8	24,8	34,3
t03_A	toetspunt 03	1,50	15,1	12,8	6,8	16,3
t03_B	toetspunt 03	4,50	15,3	13,0	7,0	16,5
t03_C	toetspunt 03	7,50	16,4	14,0	8,0	17,5
t04_A	toetspunt 04	1,50	35,2	32,9	26,8	36,3
t04_B	toetspunt 04	4,50	34,2	31,8	25,8	35,3
t04_C	toetspunt 04	7,50	33,9	31,6	25,6	35,1
t05_A	toetspunt 05	1,50	37,6	35,3	29,3	38,8
t05_B	toetspunt 05	4,50	37,8	35,5	29,5	39,0
t05_C	toetspunt 05	7,50	37,4	35,1	29,0	38,5
t06_A	toetspunt 06	1,50	32,7	30,4	24,3	33,8
t06_B	toetspunt 06	4,50	33,0	30,7	24,6	34,1
t06_C	toetspunt 06	7,50	32,7	30,4	24,4	33,8
t07_A	toetspunt 07	1,50	15,6	13,3	7,2	16,7
t07_B	toetspunt 07	4,50	16,1	13,8	7,8	17,2
t07_C	toetspunt 07	7,50	17,6	15,3	9,2	18,7
t08_A	toetspunt 08	1,50	33,2	30,8	24,8	34,3
t09_B	toetspunt 09	4,50	33,5	31,1	25,1	34,6
t09_C	toetspunt 09	7,50	33,4	31,0	25,0	34,5
t10_A	toetspunt 10	1,50	37,6	35,3	29,3	38,8
t10_B	toetspunt 10	4,50	37,8	35,5	29,5	38,9
t10_C	toetspunt 10	7,50	37,4	35,1	29,0	38,5
t11_A	toetspunt 11	1,50	32,9	30,5	24,5	34,0
t11_B	toetspunt 11	4,50	34,0	31,7	25,7	35,2
t11_C	toetspunt 11	7,50	33,8	31,5	25,4	34,9
t12_A	toetspunt 12	1,50	13,3	11,0	5,0	14,4
t12_B	toetspunt 12	4,50	15,2	12,9	6,9	16,4
t12_C	toetspunt 12	7,50	16,4	14,0	8,0	17,5
t13_A	toetspunt 13	1,50	34,7	32,4	26,3	35,8
t13_B	toetspunt 13	4,50	33,5	31,2	25,2	34,7
t13_C	toetspunt 13	7,50	33,2	30,9	24,8	34,3
t14_A	toetspunt 14	1,50	-1,1	-3,4	-9,4	0,0
t14_B	toetspunt 14	4,50	1,4	-0,9	-7,0	2,5
t14_C	toetspunt 14	7,50	4,6	2,3	-3,8	5,7
t15_A	toetspunt 15	1,50	9,5	7,2	1,2	10,6
t15_B	toetspunt 15	4,50	19,7	17,3	11,3	20,8
t15_C	toetspunt 15	7,50	22,0	19,7	13,6	23,1
t16_A	toetspunt 16	1,50	8,7	6,3	0,3	9,8
t16_B	toetspunt 16	4,50	16,8	14,4	8,4	17,9
t16_C	toetspunt 16	7,50	19,1	16,8	10,8	20,2
t17_A	toetspunt 17	1,50	22,9	20,5	14,5	24,0
t17_B	toetspunt 17	4,50	25,4	23,0	17,0	26,5
t17_C	toetspunt 17	7,50	26,5	24,2	18,2	27,6
t18_A	toetspunt 18	1,50	2,1	-0,2	-6,2	3,3
t18_B	toetspunt 18	4,50	7,6	5,3	-0,7	8,8
t18_C	toetspunt 18	7,50	10,2	7,8	1,8	11,3
t19_A	toetspunt 19	1,50	8,9	6,6	0,5	10,0
t19_B	toetspunt 19	4,50	18,2	15,9	9,9	19,4
t19_C	toetspunt 19	7,50	20,1	17,8	11,8	21,3
t20_A	toetspunt 20	1,50	21,6	19,3	13,2	22,7
t20_B	toetspunt 20	4,50	24,1	21,8	15,8	25,2
t20_C	toetspunt 20	7,50	25,0	22,7	16,7	26,2
t21_A	toetspunt 21	1,50	9,2	6,9	0,9	10,4
t21_B	toetspunt 21	4,50	19,2	16,9	10,8	20,3
t21_C	toetspunt 21	7,50	21,4	19,1	13,1	22,6
t22_A	toetspunt 22	1,50	7,9	5,6	-0,5	9,0
t22_B	toetspunt 22	4,50	8,9	6,5	0,5	10,0
t22_C	toetspunt 22	7,50	10,2	7,9	1,9	11,3
t23_A	toetspunt 23	1,50	7,2	4,8	-1,2	8,3
t23_B	toetspunt 23	4,50	16,8	14,5	8,5	18,0
t23_C	toetspunt 23	7,50	19,2	16,8	10,8	20,3
t24_A	toetspunt 24	1,50	20,1	17,8	11,8	21,2
t24_B	toetspunt 24	4,50	22,8	20,4	14,4	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Vossenberg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t24_C	toetspunt 24	7,50	24,1	21,8	15,7	25,2
t25_A	toetspunt 25	1,50	9,3	6,9	0,9	10,4
t25_B	toetspunt 25	4,50	14,9	12,5	6,5	16,0
t25_C	toetspunt 25	7,50	17,3	15,0	8,9	18,4

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1702/087/RV-01
bijlage 5

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	43,3	41,0	35,1	44,5
t01_B	toetspunt 01	4,50	43,8	41,5	35,6	45,0
t01_C	toetspunt 01	7,50	43,9	41,6	35,8	45,1
t02_A	toetspunt 02	1,50	39,2	36,9	31,0	40,4
t02_B	toetspunt 02	4,50	40,0	37,7	31,8	41,2
t02_C	toetspunt 02	7,50	40,5	38,2	32,5	41,8
t03_A	toetspunt 03	1,50	24,3	22,2	16,7	25,8
t03_B	toetspunt 03	4,50	24,3	22,1	16,6	25,7
t03_C	toetspunt 03	7,50	26,8	24,6	19,2	28,3
t04_A	toetspunt 04	1,50	40,4	38,1	32,1	41,6
t04_B	toetspunt 04	4,50	39,6	37,3	31,4	40,8
t04_C	toetspunt 04	7,50	39,6	37,3	31,4	40,8
t05_A	toetspunt 05	1,50	44,3	42,0	36,1	45,5
t05_B	toetspunt 05	4,50	45,0	42,7	36,9	46,2
t05_C	toetspunt 05	7,50	45,1	42,9	37,2	46,4
t06_A	toetspunt 06	1,50	41,4	39,1	33,4	42,7
t06_B	toetspunt 06	4,50	42,3	40,0	34,3	43,5
t06_C	toetspunt 06	7,50	42,6	40,3	34,7	43,9
t07_A	toetspunt 07	1,50	27,5	25,3	20,0	29,0
t07_B	toetspunt 07	4,50	27,3	25,2	19,7	28,8
t07_C	toetspunt 07	7,50	28,7	26,5	21,1	30,1
t08_A	toetspunt 08	1,50	38,9	36,7	30,8	40,2
t09_B	toetspunt 09	4,50	39,6	37,3	31,5	40,8
t09_C	toetspunt 09	7,50	40,0	37,8	32,1	41,3
t10_A	toetspunt 10	1,50	45,5	43,2	37,4	46,8
t10_B	toetspunt 10	4,50	46,0	43,8	38,0	47,3
t10_C	toetspunt 10	7,50	46,2	43,9	38,2	47,5
t11_A	toetspunt 11	1,50	42,8	40,5	34,7	44,0
t11_B	toetspunt 11	4,50	43,7	41,5	35,7	45,0
t11_C	toetspunt 11	7,50	44,0	41,8	36,1	45,3
t12_A	toetspunt 12	1,50	26,3	24,2	19,0	27,9
t12_B	toetspunt 12	4,50	27,5	25,4	20,2	29,1
t12_C	toetspunt 12	7,50	28,7	26,6	21,3	30,3
t13_A	toetspunt 13	1,50	39,9	37,6	31,6	41,1
t13_B	toetspunt 13	4,50	39,1	36,8	30,8	40,2
t13_C	toetspunt 13	7,50	39,1	36,8	31,0	40,3
t14_A	toetspunt 14	1,50	14,5	12,4	7,2	16,1
t14_B	toetspunt 14	4,50	17,2	15,1	9,9	18,8
t14_C	toetspunt 14	7,50	20,0	17,8	12,6	21,5
t15_A	toetspunt 15	1,50	22,3	20,2	14,9	23,9
t15_B	toetspunt 15	4,50	27,6	25,4	19,9	29,0
t15_C	toetspunt 15	7,50	29,3	27,1	21,5	30,7
t16_A	toetspunt 16	1,50	24,9	22,8	17,6	26,5
t16_B	toetspunt 16	4,50	28,1	26,0	20,7	29,7
t16_C	toetspunt 16	7,50	31,4	29,3	24,0	32,9
t17_A	toetspunt 17	1,50	31,0	28,8	23,3	32,4
t17_B	toetspunt 17	4,50	33,3	31,1	25,5	34,7
t17_C	toetspunt 17	7,50	34,9	32,7	27,2	36,3
t18_A	toetspunt 18	1,50	17,5	15,4	10,2	19,1
t18_B	toetspunt 18	4,50	20,1	18,0	12,8	21,7
t18_C	toetspunt 18	7,50	21,3	19,1	13,8	22,8
t19_A	toetspunt 19	1,50	24,9	22,9	17,7	26,5
t19_B	toetspunt 19	4,50	29,2	27,0	21,5	30,6
t19_C	toetspunt 19	7,50	31,4	29,2	23,7	32,8
t20_A	toetspunt 20	1,50	31,6	29,5	24,0	33,1
t20_B	toetspunt 20	4,50	34,3	32,1	26,6	35,7
t20_C	toetspunt 20	7,50	36,1	33,9	28,4	37,5
t21_A	toetspunt 21	1,50	23,6	21,5	16,3	25,2
t21_B	toetspunt 21	4,50	29,9	27,7	22,4	31,4
t21_C	toetspunt 21	7,50	32,0	29,9	24,5	33,5
t22_A	toetspunt 22	1,50	21,9	19,8	14,5	23,4
t22_B	toetspunt 22	4,50	24,4	22,3	17,0	26,0
t22_C	toetspunt 22	7,50	25,1	22,9	17,6	26,6
t23_A	toetspunt 23	1,50	23,4	21,3	16,1	25,0
t23_B	toetspunt 23	4,50	28,4	26,3	20,9	29,9
t23_C	toetspunt 23	7,50	29,9	27,8	22,4	31,4
t24_A	toetspunt 24	1,50	31,0	28,8	23,5	32,5
t24_B	toetspunt 24	4,50	32,9	30,8	25,3	34,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t24_C	toetspunt 24	7,50	34,5	32,3	26,9	36,0
t25_A	toetspunt 25	1,50	24,3	22,2	17,0	25,9
t25_B	toetspunt 25	4,50	28,3	26,2	20,9	29,9
t25_C	toetspunt 25	7,50	31,1	29,0	23,7	32,7