

**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
(fase 1)
Nieuwbouw drie woningen Akkerweg 6
Riel**

augustus 2010

in opdracht van
Mts. Maas - Van Aaken
t.a.v. de familie Maas - Van Aaken
Akkerweg 6
5533 NB Riel

betreffende de locatie
Akkerweg 6
Riel

projectnummer
1008/037/RV

versie
1

vestiging, datum
Nuenen, 31 augustus 2010

Opgesteld:



ir. R.A.C. van de Voort
Projectleider geluid & bouwfysica

Voor akkoord:



ir. J. Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Tritium Advies B.V.

Gulberg 35
5674 TE NUENEN
Telefoon 040 - 2 951 951
Fax 040 - 2 951 950

Groenstraat 27
4841 BA PRINSENBEK
Telefoon 076 - 5 429 564
Fax 076 - 5 416 894

E-mail info@tritiumadvies.nl
Internet www.tritiumadvies.nl
ING 66.25.72.645
K.v.K nr. 17108024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten.....	5
2.1	Situatie	5
2.2	Gegevens wegverkeer	5
3	Berekeningsmethode	7
4	Randvoorwaarden Wet geluidhinder	8
4.1	Wegverkeer.....	8
4.1.1	Inleiding	8
4.1.2	Geluidzones	8
4.1.3	Artikel 110g	8
4.1.4	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	9
4.1.5	Maximale geluidbelasting	9
5	Berekening en toetsing geluidbelasting	10
6	Conclusie.....	12

Bijlagen

- A Situatieschets van de omgeving
- B Verkeersgegevens
- C Invoergegevens akoestisch model wegverkeer
 - C/1 Invoergegevens akoestisch model
 - C/2 Grafische weergave invoergegevens akoestisch model
- D Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
- E Aanvullend onderzoek

1 Inleiding

In opdracht van de familie Maas - Van Aaken is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd voor de locatie Akkerweg 6 te Riel. Ter plaatse wordt op een gedeelte van het huidige agrarische perceel een drietal vrijstaande woningen gerealiseerd. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Deze zogenaamde "Nieuwe situatie" is getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Tevens is voor deze "Nieuwe situatie" bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het bouwplan is bij de gemeente Goirle bekend als kadastrale gemeente Goirle, sectie K, nummer 580.

Voor wegverkeerslawaai is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Akkerweg, Oude Tilburgsebaan en Koestraat.

De aspecten railverkeerslawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet van toepassing.

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

In bijlage A is een situatietekening van het plangebied opgenomen.

2.2 Gegevens wegverkeer

Het plan is gelegen in buitenstedelijk gebied. De verkeersgegevens van de Akkerweg, Oude Tilburgsebaan en Koestraat zijn door mevrouw Luckman van de gemeente Goirle aangeleverd. Van de drie wegen zijn echter geen telgegevens voorhanden. Ook het verkeersmodel biedt hier geen uitkomst. In samenspraak met de gemeente Goirle is derhalve een inschatting gemaakt van de te verwachten etmaalintensiteiten en bijbehorende verdelingen over de tijd en in voertuigcategorie. Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens van de nabijgelegen en vergelijkbare weg Vijfhuizenbaan. De verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage B.

Op de drie wegen geldt een snelheidsregime van 80 km/uur. Het wegdek van de wegen bestaat uit klinkerverharding (gewone elementenverharding).

De verwerkte verkeersinvoergegevens worden gepresenteerd in de navolgende tabellen.

Akkerweg			
Maximum snelheid: 80 km/uur			
wegdek: klinkers (gewone elementenverharding)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 100 mvt.	
	daguur: 6,20%	avonduur: 3,80%	nachtuur: 1,30%
	%	%	%
lichte mvt.	89,00	89,00	89,00
middel-zware mvt.	6,50	6,50	6,50
zware mvt.	4,50	4,50	4,50

Tabel 2.1: Gegevens wegverkeer Akkerweg

Koestraat			
Maximum snelheid: 80 km/uur			
wegdek: klinkers (gewone elementenverharding)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 100 mvt.	
	daguur: 6,20%	avonduur: 3,80%	nachtuur: 1,30%
	%	%	%
lichte mvt.	89,00	89,00	89,00
middel-zware mvt.	6,50	6,50	6,50
zware mvt.	4,50	4,50	4,50

Tabel 2.2: Gegevens wegverkeer Koestraat

Oude Tilburgsebaan			
Maximum snelheid: 80 km/uur			
wegdek: klinkers (gewone elementenverharding)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 100 mvt.	
	daguur: 6,20%	avonduur: 3,80%	nachtuur: 1,30%
	%	%	%
lichte mvt.	89,00	89,00	89,00
middel-zware mvt.	6,50	6,50	6,50
zware mvt.	4,50	4,50	4,50

Tabel 2.3: Gegevens wegverkeer Oude Tilburgsebaan

Er behoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast. In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden (akoestisch hard).

Als maatgevende hoogten voor respectievelijk de begane grond en de eerste verdieping van de nieuw te bouwen woningen is 1,5 en 4,5 meter gehanteerd. Voor de (eventuele) tweede verdieping is 7,5 meter gehanteerd.

3 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode II” zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

4 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

4.1 Wegverkeer

4.1.1 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 omgevingslawaai (PbEG L 189).

4.1.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (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 4.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

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

Tabel 4.1: Breedte van de geluidzones langs wegen

4.1.3 Artikel 110g

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geboden om rekening te houden met een verdere reductie van de geluidproductie van motorvoertuigen.

Conform artikel 110g bedraagt de vermindering van de geluidbelasting 2 dB voor wegen waarvoor de snelheid 70 km/h of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

Deze aftrek mag niet toegepast worden bij het bepalen van de vereiste karakteristieke geluidwering.

4.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van de onderhavige weg. 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 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.

4.1.5 Maximale 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 bestemmingsplanprocedure 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, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied gelden de volgende normen:

- Voorkeursgrenswaarde : 48 dB
- Maximale ontheffingswaarde : 63 dB
- Maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw): 68 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied gelden de volgende normen:

- 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.

5 Berekening en toetsing geluidbelasting

Naar aanleiding van de nieuwbouw van drie vrijstaande woningen aan de Akkerweg 6 te Goirle is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Akkerweg, Oude Tilburgsebaan en Koestraat bepaald.

De invoergegevens zijn weergegeven in bijlage C/1. Een grafische weergave van alle invoergegevens is weergegeven in bijlage C/2.

Vervolgens is de geluidbelasting getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder "Nieuwe situaties".

Voor de drie nieuw te bouwen woningen geldt dat de geluidbelasting op de gevels ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Oude Tilburgsebaan en Koestraat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 48 dB niet overschrijdt. Voor de Akkerweg geldt dat de geluidbelasting op één punt de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Dit toetspunt is gelegen op voorgevel van de meeste noordelijk gelegen woning. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk gebied wordt echter niet overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen.

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Dit kan o.a. door een geluidscherm. Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Dit kan o.a. door stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een stiller wegdek.

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij de maximale snelheden van 80 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken.

Een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch. Een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek.

De rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (referentiewegdek) op de Akkerweg zijn in bijlage E opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Akkerweg met circa 4 dB afneemt. Hiermee blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het toepassen van een stiller wegdek geldt dat dit overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten die dit met zich meebrengt kan dragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Oude Tilburgsebaan					
Toetspunt	Toetshoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Maximale ontheffingswaarde (dB)
alle	alle	≤50	≤48	48	53

Tabel 5.1: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Oude Tilburgsebaan

Koestraat					
Toetspunt	Toetshoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Maximale ontheffingswaarde (dB)
alle	alle	≤50	≤48	48	53

Tabel 5.2: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Koestraat

Akkerweg					
Toetspunt	Toetshoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Maximale ontheffingswaarde (dB)
t01	1,5	≤50	≤48	48	53
	4,5 en 7,5	51	49		
t02 t/m t18	alle	≤50	≤48		

Tabel 5.3: Overzicht geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op Akkerweg

6 Conclusie

In opdracht van de familie Maas - Van Aaken is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd naar aanleiding van de bouw van drie vrijstaande woningen op de locatie Akkerweg 6 te Riel. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan. Het bouwplan is bij de gemeente Goirle bekend als kadastrale gemeente Goirle, sectie K, nummer 580.

Voor wegverkeerslawaai is het plan enkel gelegen binnen de geluidzone van de Oude Tilburgsebaan, Koestraat en Akkerweg.

Voor de drie nieuw te bouwen woningen geldt dat de geluidbelasting op de gevels ten gevolge van het wegverkeer op de Oude Tilburgsebaan en Koestraat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 48 dB niet overschrijdt. Voor de Akkerweg geldt dat de geluidbelasting op één punt de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Dit toetspunt is gelegen op voorgevel van de meeste noordelijk gelegen woning. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk gebied wordt echter niet overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen.

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Dit kan o.a. door een geluidscherm. Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Dit kan o.a. door stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een stiller wegdek.

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij de maximale snelheden van 80 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken.

Een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch. Een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek.

Uit de rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (referentiewegdek) op de Akkerweg blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Akkerweg met circa 4 dB afneemt. Hiermee blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het toepassen van een stiller wegdek geldt dat dit overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten die dit met zich meebrengt kan dragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Ter bepaling van de geluidwering gevel dient de totale geluidbelasting te worden berekend. Hiertoe mag geen correctie artikel 110g Wgh worden toegepast. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen bedraagt maximaal 52 dB. Volgens het Bouwbesluit is de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A,k}$ voor verblijfsgebieden in een woning de gecumuleerde geluidbelasting minus 33 dB met een minimumwaarde van 20 dB. Derhalve is er geen aanvullend onderzoek nodig ter bepaling van de geluidwering van de gevel.

Na toepassing van standaard gevelwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er dus te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de woningen beschikken over een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte.

BIJLAGE A



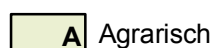


Legenda



Plangebied

Bestemmingen



A Agrarisch



N Natuur



T Tuin



W Wonen

Aanduidingen

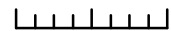


Bouwvlak



Bestemmingsgrens

0 5 10 20 Meters



Bestemmingsplan Akkerweg 6 te Riel Poppelseweg ong. te Goirle

Gemeente: Goirle
Bestemmingsplannr.: -
Schaal van de plankaart: 1:1000
Status van het plan: voorontwerp
Datum tervisielegging: -
Datum vaststelling: -
Datum uitspraak ABRS: -
Datum inwerkingtreding: -
Datum onherroepelijk: -
Blad: 1/2

Naam en adres opsteller:
Crijns Rentmeesters bv
Witvrouwenbergweg 12
5711 CN Someren
0493 - 47 17 77



BIJLAGE B

Robert van de Voort

Van: Luckman, Anke [anke.luckman@goirle.nl]

Verzonden: vrijdag 27 augustus 2010 10:12

Aan: Robert van de Voort

Onderwerp: RE: aanvraag verkeersgegevens

Beste Robert,

Wij hebben inderdaad geen intensiteiten of verkeersgegevens van deze straten. Ook het verkeersmodel doet geen uitspraken over deze wegen.
Mijn verwachting is dat er een 100 voertuigen per etmaal in beide richtingen rijden, maar dat is een grove schatting.

Verder kan ik mededelen dat de wegen:

- binnen een 80km/h regime vallen
- uit een klinkerverharding bestaan

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A. Lückman (Anke)
Verkeersdeskundige
T 013-5310 677

Gemeente Goirle | Postbus 17, 5050 AA Goirle | F 013-5343 985 | www.goirle.nl

Vanaf 1 juni 2010 heb ik een nieuw e-mailadres: anke.luckman@goirle.nl

Robert van de Voort

Van: Luckman, Anke [anke.luckman@goirle.nl]

Verzonden: vrijdag 27 augustus 2010 10:37

Aan: Robert van de Voort

Onderwerp: RE: aanvraag verkeersgegevens

Beste Robert,

De verdeling op deze wegen is lastig in te schatten. Ik weet bijvoorbeeld niet waar landbouwverkeer onder valt. Op deze wegen is het aandeel landbouwverkeer vrij hoog. Ook zit er een manege in de buurt, waardoor er meer zwaar verkeer op de wegen rijdt. een vergelijkbare weg heeft de volgende verdeling uitgewezen:

	daguur: 6,2%	avonduur: 3,8%	nachtuur: 1,3%
	%	%	%
lichte mvt.	89	89,00	89,00
middel-zware mvt.	6.5	6,50	6,50
zware mvt.	4.5	4,50	4,50

Deze gegevens zijn van een vergelijkbare weg in het buitengebied, de vijfhuizenbaan te riel. De intensiteit daar is 300 mvt/etmaal.

Ik hoop dat deze gegevens meer duidelijkheid geven.

Met vriendelijke groet,

A. Lückman (Anke)
Verkeersdeskundige
T 013-5310 677

Gemeente Goirle | Postbus 17, 5050 AA Goirle | F 013-5343 985 | www.goirle.nl

Vanaf 1 juni 2010 heb ik een nieuw e-mailadres: anke.luckman@goirle.nl

BIJLAGE C/1

Tritium Advies

Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage C/1

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	rvdv
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(0,00, 0,00) - (1000,00, 1000,00)
Aangemaakt door	rvdv op 26-8-2010
Laatst ingezien door	rvdv op 30-8-2010
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.60
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Totaalresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage C/1

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

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
b01	Akkerweg	0,00	297,64	622,00
b02	Koestraat	0,00	427,12	626,71
b03	Oude Tilburgsebaan	0,00	340,06	96,85

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	X-1	Y-1
geb01	bouwblok 1	8,00	0,00	Relatief	272,90	401,43
geb02	bouwblok 2	8,00	0,00	Relatief	271,38	349,45
geb03	bouwblok 3	8,00	0,00	Relatief	243,48	336,59
geb04	bestaande woning Akkerweg 6	7,00	0,00	Relatief	247,60	318,90

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage C/1

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Invoertype	Hbron	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal
w1	Akkerweg	366,03	86,15	303,45	629,22	Verdeling	0,75	W9	80	80	80	100,00
w2	Koestraat	312,73	395,74	435,80	629,94	Verdeling	0,75	W9	80	80	80	100,00
w3	Oude Tilburgsebaan	640,08	306,26	332,94	83,28	Verdeling	0,75	W9	80	80	80	100,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage C/1

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

Naam	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)
w1	6,20	3,80	1,30	89,00	89,00	89,00	6,50	6,50	6,50	4,50	4,50	4,50	5,52	3,38
w2	6,20	3,80	1,30	89,00	89,00	89,00	6,50	6,50	6,50	4,50	4,50	4,50	5,52	3,38
w3	6,20	3,80	1,30	89,00	89,00	89,00	6,50	6,50	6,50	4,50	4,50	4,50	5,52	3,38

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage C/1

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2006

Naam	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
w1	1,16	0,40	0,25	0,08	0,28	0,17	0,06
w2	1,16	0,40	0,25	0,08	0,28	0,17	0,06
w3	1,16	0,40	0,25	0,08	0,28	0,17	0,06

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Demping Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
(hoofdgroep)						
Akkerweg	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Koestraat	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Oude Tilburgsebaan	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

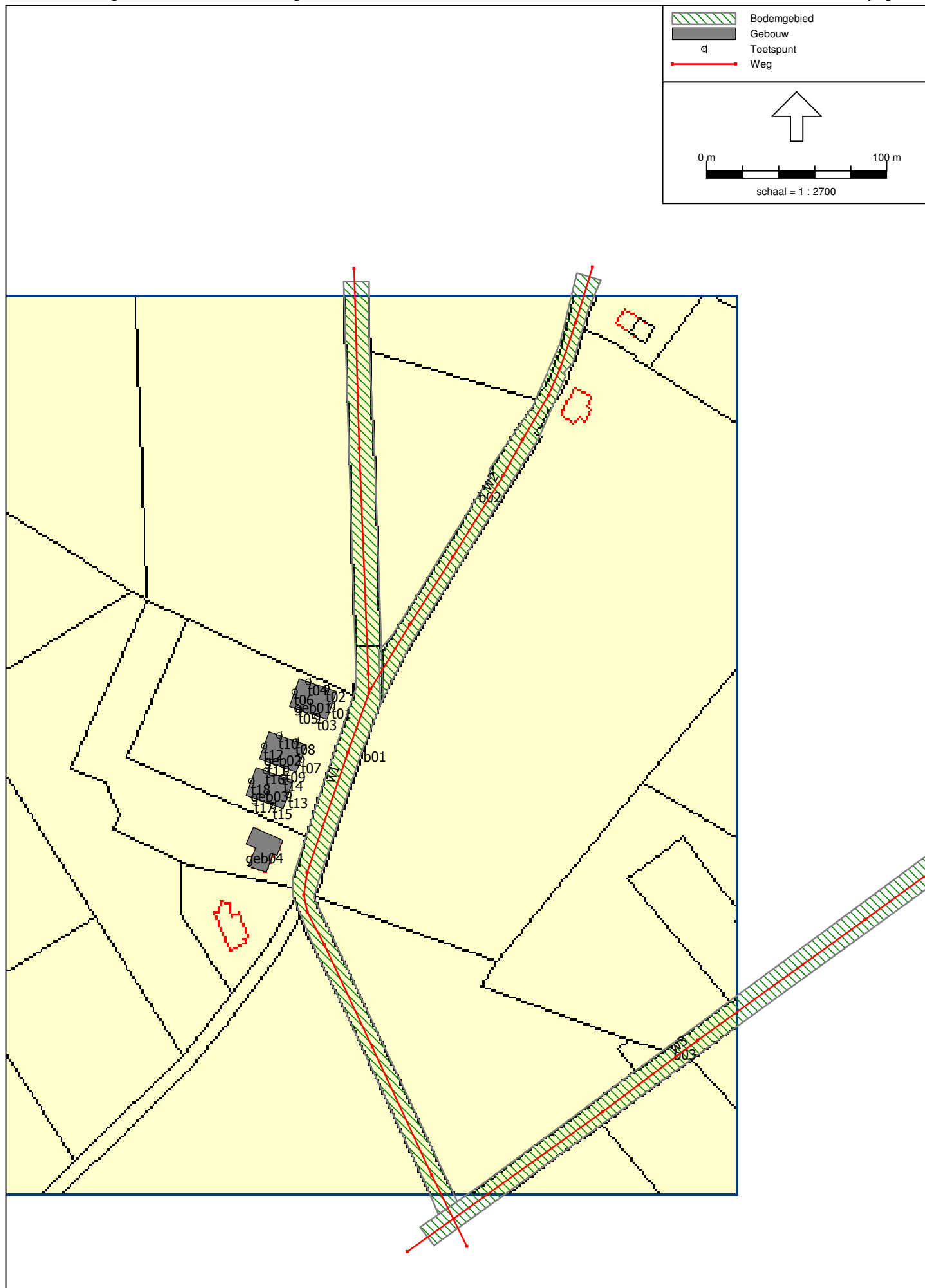
Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

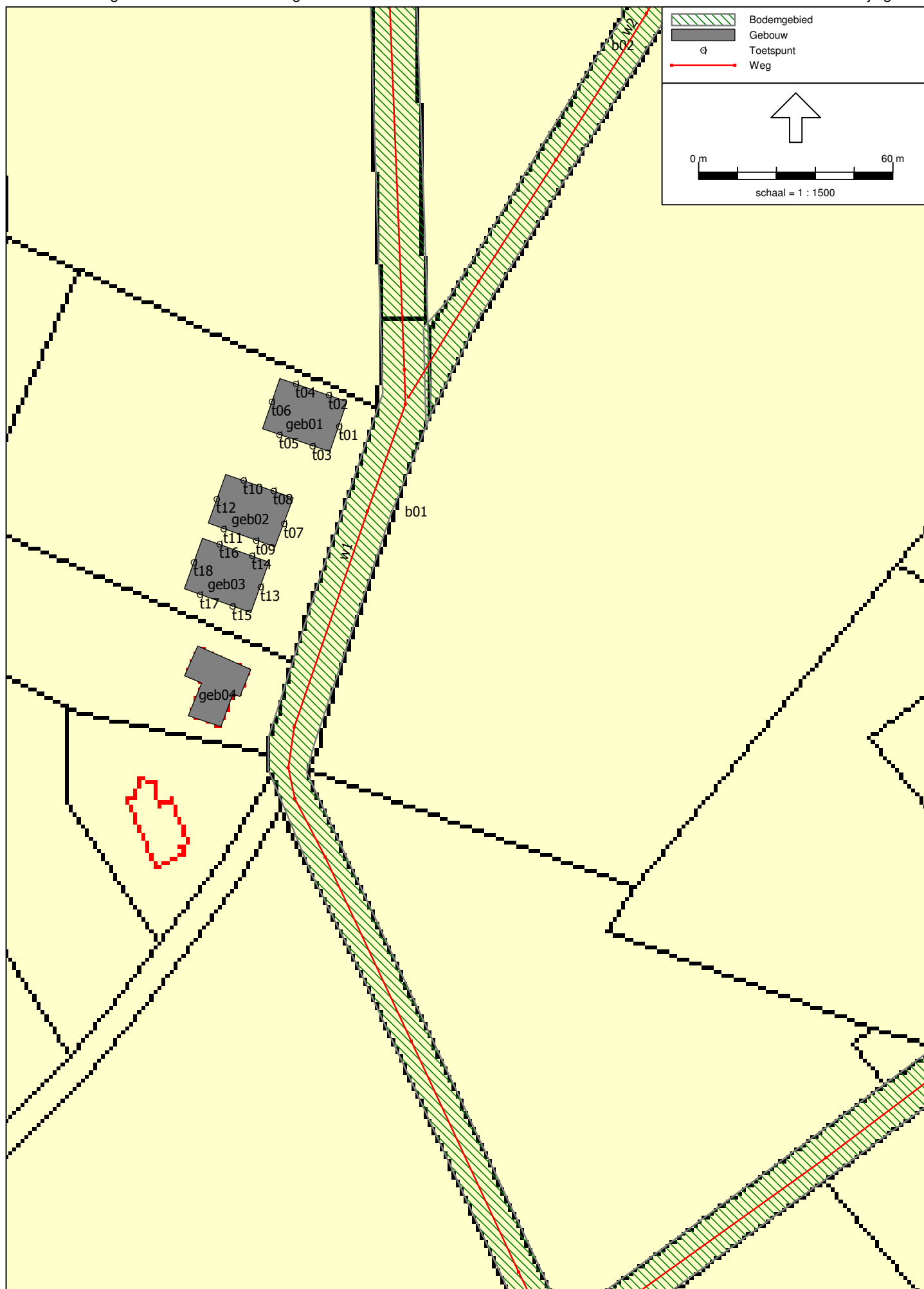
1008/037/RV
Bijlage C/1

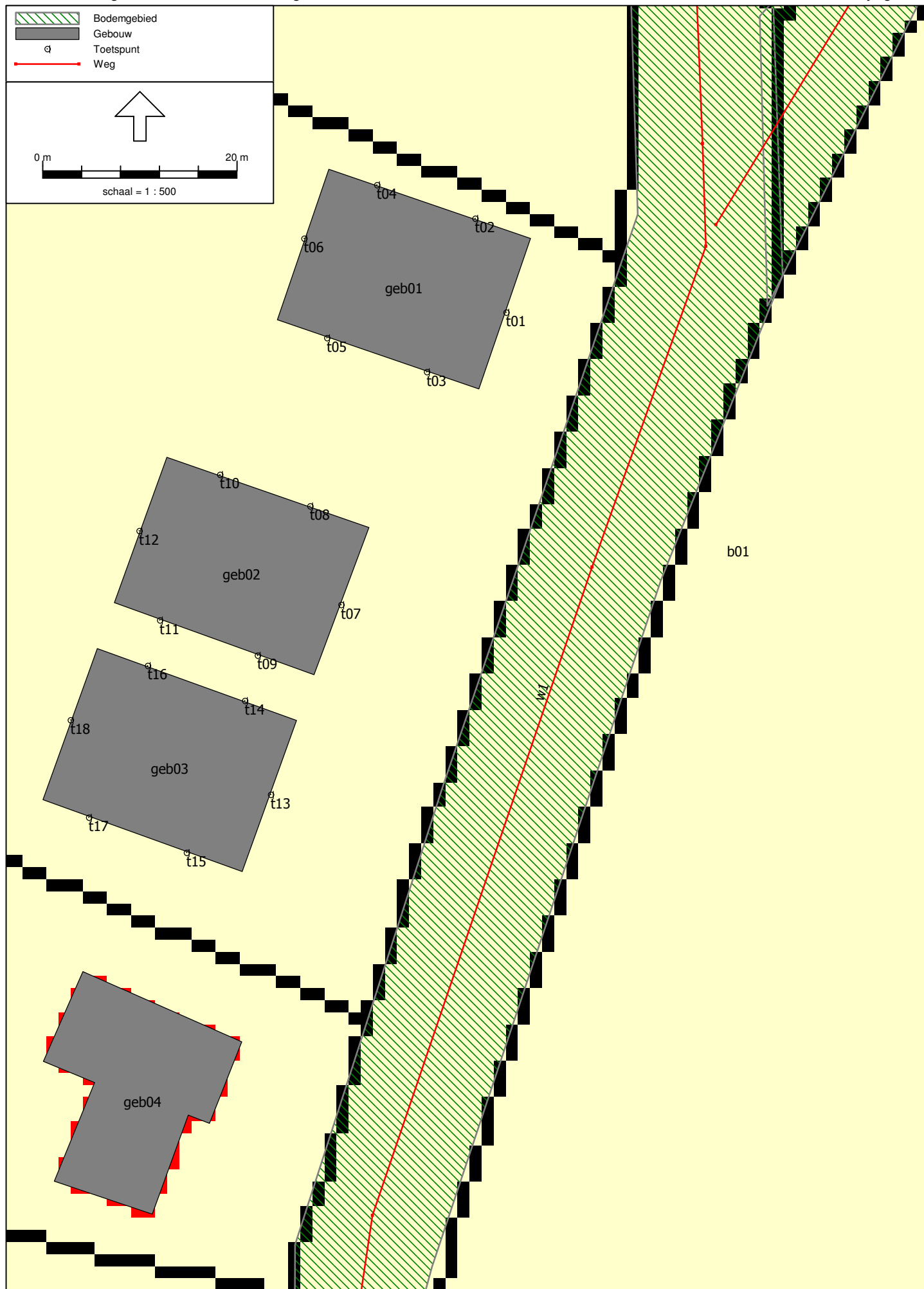
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

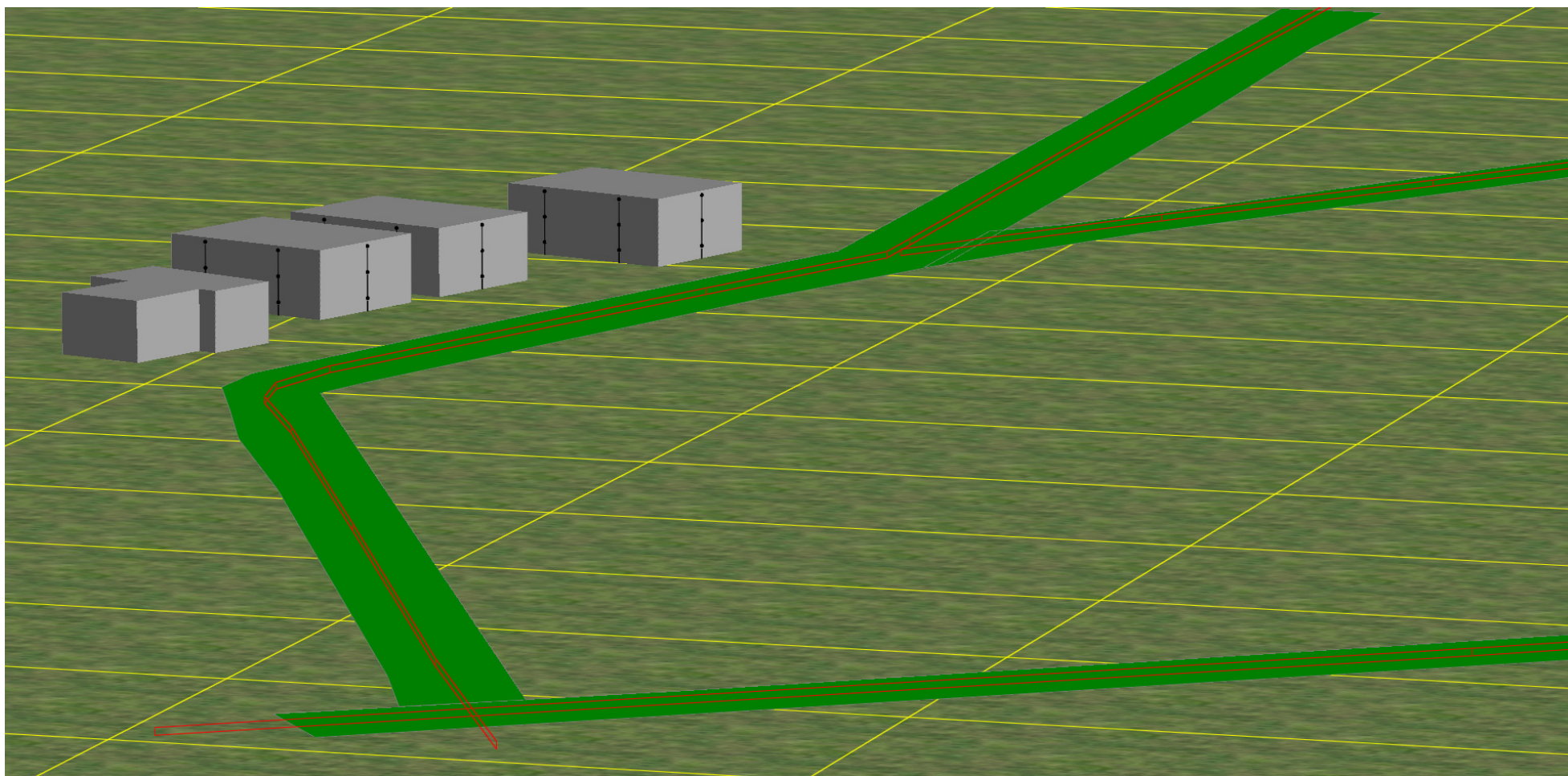
Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 1	291,15	386,72	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 2	287,96	396,38	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 3	282,98	380,59	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 4	277,85	399,84	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 5	272,71	384,10	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 6	270,36	394,33	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 7	274,17	356,65	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 8	270,97	366,80	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t09	toetspunt 9	265,57	351,44	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t10	toetspunt 10	261,69	370,03	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t11	toetspunt 11	255,52	355,06	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t12	toetspunt 12	253,39	364,26	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t13	toetspunt 13	266,94	337,13	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t14	toetspunt 14	264,27	346,77	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t15	toetspunt 15	258,28	331,16	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t16	toetspunt 16	254,26	350,37	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t17	toetspunt 17	248,22	334,78	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t18	toetspunt 18	246,32	344,78	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE C/2









BIJLAGE D

Tritium Advies

Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Akkerweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	46,7	44,5	39,9	48,5
t01_B	toetspunt 1	4,50	47,2	45,0	40,4	49,0
t01_C	toetspunt 1	7,50	47,0	44,8	40,2	48,8
t02_A	toetspunt 2	1,50	42,1	40,0	35,4	44,0
t02_B	toetspunt 2	4,50	43,1	41,0	36,3	44,9
t02_C	toetspunt 2	7,50	43,0	40,9	36,3	44,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	41,4	39,2	34,6	43,2
t03_B	toetspunt 3	4,50	42,4	40,2	35,6	44,2
t03_C	toetspunt 3	7,50	42,4	40,3	35,6	44,2
t04_A	toetspunt 4	1,50	38,9	36,8	32,1	40,8
t04_B	toetspunt 4	4,50	40,7	38,5	33,9	42,5
t04_C	toetspunt 4	7,50	40,8	38,6	34,0	42,6
t05_A	toetspunt 5	1,50	37,1	35,0	30,3	39,0
t05_B	toetspunt 5	4,50	39,0	36,8	32,2	40,8
t05_C	toetspunt 5	7,50	39,1	37,0	32,3	40,9
t06_A	toetspunt 6	1,50	27,0	24,9	20,2	28,8
t06_B	toetspunt 6	4,50	28,3	26,2	21,5	30,1
t06_C	toetspunt 6	7,50	29,1	26,9	22,3	30,9
t07_A	toetspunt 7	1,50	44,0	41,9	37,2	45,8
t07_B	toetspunt 7	4,50	45,0	42,9	38,3	46,9
t07_C	toetspunt 7	7,50	45,0	42,9	38,2	46,8
t08_A	toetspunt 8	1,50	38,8	36,7	32,0	40,6
t08_B	toetspunt 8	4,50	40,3	38,2	33,5	42,2
t08_C	toetspunt 8	7,50	40,5	38,3	33,7	42,3
t09_A	toetspunt 9	1,50	37,8	35,7	31,0	39,6
t09_B	toetspunt 9	4,50	39,3	37,2	32,6	41,2
t09_C	toetspunt 9	7,50	39,5	37,4	32,7	41,3
t10_A	toetspunt 10	1,50	36,1	34,0	29,3	37,9
t10_B	toetspunt 10	4,50	38,0	35,9	31,3	39,9
t10_C	toetspunt 10	7,50	38,3	36,1	31,5	40,1
t11_A	toetspunt 11	1,50	32,8	30,7	26,0	34,6
t11_B	toetspunt 11	4,50	34,9	32,7	28,1	36,7
t11_C	toetspunt 11	7,50	35,4	33,3	28,7	37,3
t12_A	toetspunt 12	1,50	22,2	20,1	15,4	24,0
t12_B	toetspunt 12	4,50	23,3	21,2	16,6	25,2
t12_C	toetspunt 12	7,50	23,9	21,8	17,1	25,7
t13_A	toetspunt 13	1,50	43,9	41,8	37,1	45,7
t13_B	toetspunt 13	4,50	45,0	42,9	38,2	46,9
t13_C	toetspunt 13	7,50	45,1	42,9	38,3	46,9
t14_A	toetspunt 14	1,50	38,3	36,2	31,5	40,1
t14_B	toetspunt 14	4,50	39,8	37,7	33,0	41,6
t14_C	toetspunt 14	7,50	40,0	37,9	33,2	41,8
t15_A	toetspunt 15	1,50	40,1	37,9	33,3	41,9
t15_B	toetspunt 15	4,50	41,7	39,5	34,9	43,5
t15_C	toetspunt 15	7,50	41,9	39,8	35,1	43,7
t16_A	toetspunt 16	1,50	32,6	30,4	25,8	34,4
t16_B	toetspunt 16	4,50	34,6	32,5	27,9	36,5
t16_C	toetspunt 16	7,50	35,2	33,1	28,4	37,0
t17_A	toetspunt 17	1,50	35,3	33,2	28,5	37,1
t17_B	toetspunt 17	4,50	37,4	35,3	30,6	39,2
t17_C	toetspunt 17	7,50	37,8	35,7	31,1	39,7
t18_A	toetspunt 18	1,50	21,5	19,3	14,7	23,3
t18_B	toetspunt 18	4,50	22,6	20,5	15,8	24,4
t18_C	toetspunt 18	7,50	23,1	20,9	16,3	24,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koestraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	39,6	37,5	32,8	41,5
t01_B	toetspunt 1	4,50	41,0	38,9	34,2	42,8
t01_C	toetspunt 1	7,50	41,2	39,0	34,4	43,0
t02_A	toetspunt 2	1,50	39,6	37,4	32,8	41,4
t02_B	toetspunt 2	4,50	41,0	38,9	34,2	42,8
t02_C	toetspunt 2	7,50	41,1	39,0	34,3	42,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	24,4	22,3	17,6	26,2
t03_B	toetspunt 3	4,50	25,6	23,5	18,9	27,5
t03_C	toetspunt 3	7,50	25,6	23,5	18,9	27,5
t04_A	toetspunt 4	1,50	36,8	34,7	30,0	38,6
t04_B	toetspunt 4	4,50	38,7	36,5	31,9	40,5
t04_C	toetspunt 4	7,50	39,0	36,8	32,2	40,8
t05_A	toetspunt 5	1,50	25,0	22,9	18,2	26,8
t05_B	toetspunt 5	4,50	27,1	25,0	20,3	28,9
t05_C	toetspunt 5	7,50	29,1	27,0	22,4	31,0
t06_A	toetspunt 6	1,50	--	--	--	--
t06_B	toetspunt 6	4,50	--	--	--	--
t06_C	toetspunt 6	7,50	--	--	--	--
t07_A	toetspunt 7	1,50	34,1	32,0	27,3	35,9
t07_B	toetspunt 7	4,50	35,6	33,5	28,8	37,4
t07_C	toetspunt 7	7,50	36,3	34,2	29,5	38,1
t08_A	toetspunt 8	1,50	13,0	10,8	6,2	14,8
t08_B	toetspunt 8	4,50	17,5	15,4	10,7	19,4
t08_C	toetspunt 8	7,50	23,6	21,5	16,8	25,4
t09_A	toetspunt 9	1,50	10,4	8,3	3,6	12,2
t09_B	toetspunt 9	4,50	15,0	12,8	8,2	16,8
t09_C	toetspunt 9	7,50	24,5	22,4	17,7	26,4
t10_A	toetspunt 10	1,50	12,3	10,2	5,5	14,2
t10_B	toetspunt 10	4,50	16,7	14,6	9,9	18,5
t10_C	toetspunt 10	7,50	22,3	20,2	15,6	24,2
t11_A	toetspunt 11	1,50	9,4	7,2	2,6	11,2
t11_B	toetspunt 11	4,50	13,9	11,8	7,1	15,7
t11_C	toetspunt 11	7,50	22,3	20,2	15,5	24,1
t12_A	toetspunt 12	1,50	--	--	--	--
t12_B	toetspunt 12	4,50	--	--	--	--
t12_C	toetspunt 12	7,50	--	--	--	--
t13_A	toetspunt 13	1,50	32,9	30,8	26,1	34,7
t13_B	toetspunt 13	4,50	34,2	32,0	27,4	36,0
t13_C	toetspunt 13	7,50	34,6	32,5	27,8	36,5
t14_A	toetspunt 14	1,50	9,7	7,6	2,9	11,6
t14_B	toetspunt 14	4,50	13,5	11,4	6,8	15,4
t14_C	toetspunt 14	7,50	24,4	22,2	17,6	26,2
t15_A	toetspunt 15	1,50	23,0	20,9	16,2	24,9
t15_B	toetspunt 15	4,50	24,8	22,7	18,0	26,6
t15_C	toetspunt 15	7,50	25,7	23,6	18,9	27,5
t16_A	toetspunt 16	1,50	8,0	5,9	1,2	9,8
t16_B	toetspunt 16	4,50	12,1	10,0	5,4	14,0
t16_C	toetspunt 16	7,50	21,1	19,0	14,3	23,0
t17_A	toetspunt 17	1,50	--	--	--	--
t17_B	toetspunt 17	4,50	--	--	--	--
t17_C	toetspunt 17	7,50	--	--	--	--
t18_A	toetspunt 18	1,50	--	--	--	--
t18_B	toetspunt 18	4,50	--	--	--	--
t18_C	toetspunt 18	7,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage D

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Oude Tilburgsebaan
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	24,3	22,2	17,5	26,1
t01_B	toetspunt 1	4,50	25,1	23,0	18,3	26,9
t01_C	toetspunt 1	7,50	25,5	23,3	18,7	27,3
t02_A	toetspunt 2	1,50	11,2	9,1	4,5	13,1
t02_B	toetspunt 2	4,50	12,0	9,9	5,3	13,9
t02_C	toetspunt 2	7,50	12,4	10,2	5,6	14,2
t03_A	toetspunt 3	1,50	23,8	21,7	17,0	25,7
t03_B	toetspunt 3	4,50	24,7	22,5	17,9	26,5
t03_C	toetspunt 3	7,50	25,0	22,9	18,2	26,8
t04_A	toetspunt 4	1,50	11,0	8,9	4,3	12,9
t04_B	toetspunt 4	4,50	11,8	9,7	5,1	13,7
t04_C	toetspunt 4	7,50	12,1	10,0	5,4	14,0
t05_A	toetspunt 5	1,50	23,3	21,2	16,6	25,2
t05_B	toetspunt 5	4,50	24,2	22,1	17,4	26,0
t05_C	toetspunt 5	7,50	24,6	22,4	17,8	26,4
t06_A	toetspunt 6	1,50	--	--	--	--
t06_B	toetspunt 6	4,50	--	--	--	--
t06_C	toetspunt 6	7,50	--	--	--	--
t07_A	toetspunt 7	1,50	24,6	22,5	17,8	26,4
t07_B	toetspunt 7	4,50	25,5	23,3	18,7	27,3
t07_C	toetspunt 7	7,50	25,8	23,7	19,0	27,6
t08_A	toetspunt 8	1,50	18,0	15,9	11,3	19,9
t08_B	toetspunt 8	4,50	18,8	16,7	12,1	20,7
t08_C	toetspunt 8	7,50	19,1	17,0	12,4	21,0
t09_A	toetspunt 9	1,50	22,0	19,8	15,2	23,8
t09_B	toetspunt 9	4,50	22,8	20,7	16,1	24,7
t09_C	toetspunt 9	7,50	23,5	21,4	16,7	25,3
t10_A	toetspunt 10	1,50	19,9	17,8	13,1	21,7
t10_B	toetspunt 10	4,50	20,7	18,6	13,9	22,5
t10_C	toetspunt 10	7,50	21,0	18,9	14,2	22,8
t11_A	toetspunt 11	1,50	18,3	16,2	11,5	20,1
t11_B	toetspunt 11	4,50	19,2	17,1	12,4	21,0
t11_C	toetspunt 11	7,50	20,7	18,6	13,9	22,5
t12_A	toetspunt 12	1,50	--	--	--	--
t12_B	toetspunt 12	4,50	--	--	--	--
t12_C	toetspunt 12	7,50	--	--	--	--
t13_A	toetspunt 13	1,50	25,1	22,9	18,3	26,9
t13_B	toetspunt 13	4,50	25,9	23,7	19,1	27,7
t13_C	toetspunt 13	7,50	26,2	24,0	19,4	28,0
t14_A	toetspunt 14	1,50	20,5	18,3	13,7	22,3
t14_B	toetspunt 14	4,50	21,2	19,1	14,5	23,1
t14_C	toetspunt 14	7,50	21,5	19,4	14,7	23,3
t15_A	toetspunt 15	1,50	24,5	22,3	17,7	26,3
t15_B	toetspunt 15	4,50	25,1	23,0	18,3	26,9
t15_C	toetspunt 15	7,50	25,3	23,2	18,5	27,1
t16_A	toetspunt 16	1,50	19,3	17,2	12,5	21,1
t16_B	toetspunt 16	4,50	20,2	18,1	13,4	22,0
t16_C	toetspunt 16	7,50	21,2	19,1	14,4	23,0
t17_A	toetspunt 17	1,50	21,6	19,5	14,8	23,4
t17_B	toetspunt 17	4,50	22,6	20,5	15,8	24,4
t17_C	toetspunt 17	7,50	24,2	22,1	17,4	26,0
t18_A	toetspunt 18	1,50	--	--	--	--
t18_B	toetspunt 18	4,50	--	--	--	--
t18_C	toetspunt 18	7,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies

Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1008/037/RV
Bijlage D

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	49,5	47,3	42,7	51,3
t01_B	toetspunt 1	4,50	50,1	48,0	43,3	52,0
t01_C	toetspunt 1	7,50	50,0	47,9	43,2	51,8
t02_A	toetspunt 2	1,50	46,1	43,9	39,3	47,9
t02_B	toetspunt 2	4,50	47,2	45,0	40,4	49,0
t02_C	toetspunt 2	7,50	47,2	45,1	40,4	49,0
t03_A	toetspunt 3	1,50	43,5	41,4	36,7	45,3
t03_B	toetspunt 3	4,50	44,5	42,4	37,7	46,4
t03_C	toetspunt 3	7,50	44,6	42,4	37,8	46,4
t04_A	toetspunt 4	1,50	43,0	40,9	36,2	44,8
t04_B	toetspunt 4	4,50	44,8	42,7	38,0	46,6
t04_C	toetspunt 4	7,50	45,0	42,8	38,2	46,8
t05_A	toetspunt 5	1,50	39,6	37,4	32,8	41,4
t05_B	toetspunt 5	4,50	41,4	39,2	34,6	43,2
t05_C	toetspunt 5	7,50	41,6	39,5	34,9	43,5
t06_A	toetspunt 6	1,50	29,0	26,9	22,2	30,8
t06_B	toetspunt 6	4,50	30,3	28,2	23,5	32,1
t06_C	toetspunt 6	7,50	31,1	28,9	24,3	32,9
t07_A	toetspunt 7	1,50	46,5	44,3	39,7	48,3
t07_B	toetspunt 7	4,50	47,5	45,4	40,8	49,4
t07_C	toetspunt 7	7,50	47,6	45,5	40,8	49,4
t08_A	toetspunt 8	1,50	40,8	38,7	34,0	42,7
t08_B	toetspunt 8	4,50	42,4	40,3	35,6	44,2
t08_C	toetspunt 8	7,50	42,6	40,5	35,8	44,4
t09_A	toetspunt 9	1,50	39,9	37,8	33,1	41,7
t09_B	toetspunt 9	4,50	41,4	39,3	34,7	43,3
t09_C	toetspunt 9	7,50	41,7	39,6	34,9	43,6
t10_A	toetspunt 10	1,50	38,2	36,1	31,4	40,0
t10_B	toetspunt 10	4,50	40,2	38,0	33,4	42,0
t10_C	toetspunt 10	7,50	40,5	38,3	33,7	42,3
t11_A	toetspunt 11	1,50	35,0	32,8	28,2	36,8
t11_B	toetspunt 11	4,50	37,0	34,9	30,2	38,8
t11_C	toetspunt 11	7,50	37,8	35,7	31,0	39,6
t12_A	toetspunt 12	1,50	24,2	22,1	17,4	26,0
t12_B	toetspunt 12	4,50	25,3	23,2	18,6	27,2
t12_C	toetspunt 12	7,50	25,9	23,8	19,1	27,7
t13_A	toetspunt 13	1,50	46,3	44,1	39,5	48,1
t13_B	toetspunt 13	4,50	47,4	45,3	40,6	49,2
t13_C	toetspunt 13	7,50	47,5	45,4	40,7	49,3
t14_A	toetspunt 14	1,50	40,4	38,2	33,6	42,2
t14_B	toetspunt 14	4,50	41,9	39,7	35,1	43,7
t14_C	toetspunt 14	7,50	42,2	40,0	35,4	44,0
t15_A	toetspunt 15	1,50	42,3	40,1	35,5	44,1
t15_B	toetspunt 15	4,50	43,8	41,7	37,1	45,7
t15_C	toetspunt 15	7,50	44,1	41,9	37,3	45,9
t16_A	toetspunt 16	1,50	34,8	32,7	28,0	36,6
t16_B	toetspunt 16	4,50	36,8	34,7	30,0	38,6
t16_C	toetspunt 16	7,50	37,5	35,4	30,8	39,4
t17_A	toetspunt 17	1,50	37,5	35,3	30,7	39,3
t17_B	toetspunt 17	4,50	39,6	37,4	32,8	41,4
t17_C	toetspunt 17	7,50	40,0	37,9	33,2	41,8
t18_A	toetspunt 18	1,50	23,5	21,3	16,7	25,3
t18_B	toetspunt 18	4,50	24,6	22,5	17,8	26,4
t18_C	toetspunt 18	7,50	25,1	22,9	18,3	26,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE E

Tritium Advies

Aanvullend onderzoek

1008/037/RV
Bijlage E

Rapport: Resultatentabel
Model: aanvullend onderzoek
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Akkerweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	42,7	40,6	35,9	44,5
t01_B	toetspunt 1	4,50	43,2	41,0	36,4	45,0
t01_C	toetspunt 1	7,50	43,0	40,8	36,2	44,8
t02_A	toetspunt 2	1,50	38,2	36,1	31,5	40,1
t02_B	toetspunt 2	4,50	39,1	37,0	32,3	40,9
t02_C	toetspunt 2	7,50	39,1	36,9	32,3	40,9
t03_A	toetspunt 3	1,50	37,4	35,3	30,7	39,3
t03_B	toetspunt 3	4,50	38,4	36,3	31,6	40,2
t03_C	toetspunt 3	7,50	38,4	36,3	31,6	40,2
t04_A	toetspunt 4	1,50	35,1	33,0	28,3	37,0
t04_B	toetspunt 4	4,50	36,8	34,6	30,0	38,6
t04_C	toetspunt 4	7,50	36,9	34,7	30,1	38,7
t05_A	toetspunt 5	1,50	33,3	31,2	26,5	35,1
t05_B	toetspunt 5	4,50	35,0	32,9	28,3	36,9
t05_C	toetspunt 5	7,50	35,2	33,0	28,4	37,0
t06_A	toetspunt 6	1,50	23,2	21,1	16,4	25,0
t06_B	toetspunt 6	4,50	24,4	22,2	17,6	26,2
t06_C	toetspunt 6	7,50	25,1	23,0	18,3	27,0
t07_A	toetspunt 7	1,50	40,1	37,9	33,3	41,9
t07_B	toetspunt 7	4,50	41,1	38,9	34,3	42,9
t07_C	toetspunt 7	7,50	41,0	38,9	34,3	42,9
t08_A	toetspunt 8	1,50	34,9	32,8	28,2	36,8
t08_B	toetspunt 8	4,50	36,4	34,3	29,6	38,2
t08_C	toetspunt 8	7,50	36,5	34,4	29,7	38,4
t09_A	toetspunt 9	1,50	33,9	31,8	27,1	35,7
t09_B	toetspunt 9	4,50	35,4	33,3	28,6	37,2
t09_C	toetspunt 9	7,50	35,5	33,4	28,8	37,4
t10_A	toetspunt 10	1,50	32,3	30,2	25,5	34,1
t10_B	toetspunt 10	4,50	34,2	32,0	27,4	36,0
t10_C	toetspunt 10	7,50	34,4	32,3	27,6	36,2
t11_A	toetspunt 11	1,50	29,0	26,9	22,2	30,8
t11_B	toetspunt 11	4,50	31,0	28,8	24,2	32,8
t11_C	toetspunt 11	7,50	31,5	29,3	24,7	33,3
t12_A	toetspunt 12	1,50	18,4	16,2	11,6	20,2
t12_B	toetspunt 12	4,50	19,4	17,2	12,6	21,2
t12_C	toetspunt 12	7,50	19,9	17,8	13,2	21,8
t13_A	toetspunt 13	1,50	40,0	37,9	33,2	41,8
t13_B	toetspunt 13	4,50	41,1	38,9	34,3	42,9
t13_C	toetspunt 13	7,50	41,1	39,0	34,3	42,9
t14_A	toetspunt 14	1,50	34,4	32,3	27,6	36,2
t14_B	toetspunt 14	4,50	35,9	33,7	29,1	37,7
t14_C	toetspunt 14	7,50	36,0	33,9	29,2	37,8
t15_A	toetspunt 15	1,50	36,2	34,1	29,4	38,0
t15_B	toetspunt 15	4,50	37,7	35,6	30,9	39,5
t15_C	toetspunt 15	7,50	37,9	35,8	31,1	39,7
t16_A	toetspunt 16	1,50	28,8	26,7	22,0	30,6
t16_B	toetspunt 16	4,50	30,7	28,6	23,9	32,6
t16_C	toetspunt 16	7,50	31,3	29,1	24,5	33,1
t17_A	toetspunt 17	1,50	31,5	29,4	24,7	33,3
t17_B	toetspunt 17	4,50	33,6	31,4	26,8	35,4
t17_C	toetspunt 17	7,50	34,0	31,8	27,2	35,8
t18_A	toetspunt 18	1,50	17,6	15,5	10,8	19,4
t18_B	toetspunt 18	4,50	18,6	16,5	11,8	20,4
t18_C	toetspunt 18	7,50	19,1	17,0	12,3	20,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen