

**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
plan De Mortel-Zuidrand
De Mortel**



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Casper Kalb Projectaandrijving
T.a.v. de heer C. Kalb
Rector de Vethstraat 16
5425 VM De Mortel

betreffende locatie

Plan De Mortel-Zuidrand
De Mortel

documentkenmerk

1908/128/NB-01

versie

1

vestiging

Nuenen

datum

12 september 2019

opgesteld door:

ing. S. Vissers
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ing. N.H.J. van der Burgt
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

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel >> Neer >> Nuenen >>

Prinsenbeek >> Rijkevoort

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	5
3.1 Berekeningsmethode	5
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	5
3.2.1 Inleiding	5
3.2.2 Geluidzones	5
3.2.3 Artikel 110g	5
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	6
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	6
3.2.6 Normen geluidbelasting	7
3.3 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel	7
4 Rekenresultaten en toetsing	9
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	9
4.2 Overdrachtsmaatregelen	10
4.3 Bronmaatregelen	11
4.4 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel	11
4.5 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	11
4.6 Cumulatieve geluidbelasting	12
5 Samenvatting en conclusie	13

Bijlagen

1. verbeelding planlocatie
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
6. aanvullend onderzoek: stiller wegdek

1 Inleiding

In opdracht van Casper Kalb Projectaandrijving is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw binnen het plan De Mortel-Zuidrand te De Mortel. Het plan betreft de realisatie van een 12-tal woonwerkkavels. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd ten behoeve van de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

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

De aspecten spoorweglawaai, luchtverkeerslawaai en industriellawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van De Mortel, gemeente Gemert-Bakel. In bijlage 1 is een planologische verbeelding van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Bakelseweg / N604, Heikampseweg en De Bleek. Het plan is tevens gelegen aan de Leeuwerikweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. Een 30 km/uur weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Formeel kan voor deze weg geen hogere waarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze weg niet zoneplichtig is. Echter voor de waarborging van een goed akoestisch 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 weg Leeuwerikweg inzichtelijk gemaakt.

2.2 Gegevens wegverkeer

Voor de verkeersinvoergegevens is uitgegaan van de in Geomilieu in te voeren shape-bestanden en van de door de gemeente Gemert-Bakel verstrekte aanvullende gegevens. Van de wegen zijn prognosegegevens van het jaar 2030 voorhanden. Conform opgave zijn de verkeersgegevens van de weg De Smagt representatief voor de Heikampseweg, De Bleek en Leeuwerikweg. Hierbij is voor het wegdektype "worst-case" uitgegaan van oppervlaktebewerking.

Voor de etmaalintensiteit op de Leeuwerikweg is uitgegaan van de intensiteit zoals onderbouwd in het bestemmingsplan De Mortel Zuidrand van Buro SRO d.d. 10 juli 2019. Voor het snelheidsregime op de Leeuwerikweg en de Bakelseweg / N604 ten noorden van de Leeuwerikweg is uitgegaan van de snelheden zoals weergegeven op het stedenbouwkundig schetsontwerp d.d. 11 augustus 2017. Conform opgave zijn de wijzigingen in het snelheidsregime van voornoemde wegen in overleg met de gemeente Gemert-Bakel vastgesteld.

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 2.4.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Bakelseweg / N604 (ten noorden van Leeuwerikweg)

Bakelseweg / N604 (ten noorden van Leeuwerikweg)			
maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2030			
etmaalintensiteit: 7045 mvt.			
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,75	3,29	0,73
lichte mvt. (%)	92,64	95,13	94,08
middelzware mvt. (%)	5,75	3,95	4,69
zware mvt. (%)	1,62	0,92	1,23

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer Bakelseweg / N604 (ten zuiden van Leeuwerikweg)

Bakelseweg / N604 (ten zuiden van Leeuwerikweg)			
maximum snelheid: 80 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2030	etmaalintensiteit: 7045 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,72	3,13	0,86
lichte mvt. (%)	92,65	96,13	92,06
middelzware mvt. (%)	5,74	3,07	6,34
zware mvt. (%)	1,60	0,80	1,59

Tabel 2.3: gegevens wegverkeer Heikampseweg en De Bleek

Heikampseweg en De Bleek			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2030	etmaalintensiteit: 375 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,72	3,98	0,45
lichte mvt. (%)	93,66	96,99	94,69
middelzware mvt. (%)	4,45	2,43	4,61
zware mvt. (%)	1,90	0,58	0,70

Tabel 2.4: gegevens wegverkeer Leeuwerikweg

Leeuwerikweg			
maximum snelheid: 30 km/uur			
wegdek: oppervlaktebewerking			
jaar: 2030	etmaalintensiteit: 500 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	6,72	3,98	0,45
lichte mvt. (%)	93,66	96,99	94,69
middelzware mvt. (%)	4,45	2,43	4,61
zware mvt. (%)	1,90	0,58	0,70

2.3 Modellerings

De exacte locatie en afmetingen van de beoogde woningen is nog niet bekend, derhalve zijn bouwblokken gemodelleerd ter grootte van de bouwvlakken, rekening houdend met de reeds bestaande bebouwing en een minimale afstand tot de zijdelingse percelen van 3 meter. Conform opgave wordt de bebouwing aan Leeuwerikweg nummer 14 en nummer 16 gesloopt. De overige omliggende bebouwing wordt gehandhaafd. Voor de gebouwhoogte is uitgegaan van de maximale bouwhoogte van 10 meter.

Als maatgevende toetshoogte 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. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) en akoestisch half hard/zacht (bodemfactor 0,50) gemodelleerd. De akoestisch harde gebieden betreffen wegen en terreinverhardingen. De akoestisch half harde/zachte gebieden betreffen tuinen. Voor het lokale maaiveld is 19,9 meter +NAP

aangehouden. Gebouwhoogtes van de bestaande omliggende bebouwing en de hoogteverschillen in het maaiveld zijn conform ingevoerde shape-bestanden en zijn steekproefsgewijs gecontroleerd op basis van de absolute hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

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

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaardrekenmethode 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 Leeuwerikweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. 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.

3.3 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Ontheffingenbeleid hogere waarde procedure" d.d. 20-11-2011 van de gemeente Gemert-Bakel. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de

hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. Deze subcriteria zijn als volgt voor wegverkeerslawaaï indien er sprake is van nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom:

- de woningen worden in een dorps- en of stadsvernieuwing opgenomen;
- door situering of bouwvorm gaan de woningen een doelmatige akoestische afschermende functie vervullen;
- de woningen zijn nodig vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- de woningen vullen een open plaats op tussen aanwezige bebouwing;
- de woningen vervangen bestaande bebouwing.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In de navolgende tabellen 4.1 tot en met 4.4 zijn per bron de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 5. Aangezien de aftrek volgens artikel 110g Wgh voor het gedeelte van de Bakelseweg / N604 met een snelheidsregime van 80 km/uur 2, 3 of 4 dB betreft (afhankelijk van de geluidbelasting) is in bijlage 5 voor deze weg de geluidbelasting zowel inclusief als exclusief deze aftrek weergegeven.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Bakelseweg / N604

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs-grenswaarde (dB)	maximale ontheffingswaarde (dB)
t01	1,5	59	48	63
	4,5 en 7,5	60		
t02	1,5	59		
	4,5 en 7,5	60		
t03	1,5 en 4,5	55		
	7,5	57		
t04	1,5 en 4,5	≤48		
	7,5	49		
t05 t/m t09	alle	≤48		
t10	1,5	52		
	4,5 en 7,5	53		
t11 t/m t44	alle	≤48		

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Heikampseweg

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

Tabel 4.3: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op De Bleek

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

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

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeursgrenswaarde ¹ (dB)	maximale ontheffings-waarde (dB)
alle	alle	≤48	48	n.v.t.

Voor de Leeuwerikweg met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de richtwaarde van 48 dB op geen enkel toetspunt overschrijdt.

Voor de gezoneerde wegen Heikampseweg en De Bleek 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.

Voor de Bakelseweg / N604 geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt ter plaatse van de beoogde woningen binnen bouwblok gb001. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Het aanleggen van een geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Het scherm dient om doelmatig te zijn namelijk dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger geplaatst te worden. Tevens dient het scherm relatief hoog te zijn om doelmatig te zijn voor de 1^e en 2^e verdieping. Het aanleggen van een geluidscherm ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. De kosten van een geluidscherm bedragen circa € 400,-/m² zodat het vanuit financieel oogpunt niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Bij een hoogte van 8 meter en een lengte van circa 100 meter resulteert dit reeds in een extra uitgave van circa € 320.000,-.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is normaal gesproken het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. In de onderhavige situatie is er echter al sprake van een afstand van circa 20 meter tot de wegas van de Bakelseweg / N604. Aangezien een verdubbeling van deze afstand slechts 3 dB reductie oplevert is het vergroten van deze afstand niet erg doeltreffend als maatregel.

¹ 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.

4.3 Bronmaatregelen

Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Bij een maximale snelheid van 50/80 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. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch;
- verlaging van de maximum snelheid: op een verlaging van het snelheidsregime op een weg kan de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed uitoefenen;
- geluidreducerend wegdek: 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 (dunne deklagen B) op de Bakelseweg / N604 zijn in bijlage 6 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg met maximaal 8 dB afneemt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog altijd overschreden. Derhalve is deze maatregel niet erg doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet tevens overwegende bezwaren van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van € 300,- per strekkende meter die dit met zich meebrengt kan dragen. Bij een lengte van circa 350 meter resulteert dit voor de Bakelseweg / N604 in een extra uitgave van circa € 105.000,-.

4.4 Geluidbeleid gemeente Gemert-Bakel

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Ontheffingenbeleid hogere waarde procedure" d.d. 20-11-2011 van de gemeente Gemert-Bakel. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan één van de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. In onderhavige situatie is er sprake van het opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing. Hiermee wordt voldaan aan de eisen uit het geluidbeleid.

4.5 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 de woningen binnen bouwvlak gb001 sprake is van een procedure hogere waarde is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

4.6 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 en dat uitsluitend rekening gehouden dient te worden met de geluidbelasting ten gevolge van de Bakelseweg / N604.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van Casper Kalb Projectaandrijving is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw binnen het plan De Mortel-Zuidrand te De Mortel. Het plan betreft de realisatie van een 12-tal woonwerkkavels. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de hiervoor noodzakelijke juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Bakelseweg / N604, Heikampseweg en De Bleek. Het plan is tevens gelegen aan de Leeuwerikweg met een snelheidsregime van 30 km/uur.

Voor de Leeuwerikweg met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de richtwaarde van 48 dB op geen enkel toetspunt overschrijdt.

Voor de gezoneerde wegen Heikampseweg en De Bleek 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.

Voor de Bakelseweg / N604 geldt dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt ter plaatse van de beoogde woningen binnen bouwblok gb001. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregelen) gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger is tevens niet doeltreffend in onderhavige situatie. Voor het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) geldt dat de voorkeursgrenswaarde nog altijd wordt overschreden. Deze geluidreducerende maatregel is derhalve niet erg doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Aangezien in onderhavige situatie sprake is van een procedure hogere waarde, is voor de woningen binnen bouwvlak gb001 een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een goed akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd. Tevens blijkt uit de rekenresultaten dat de woningen kunnen beschikken over een geluidluwe zijgevel danwel buitenruimte. Aan deze geluidluwe gevel dient een verblijfsruimte te zijn gelegen.

BIJLAGE 1:

BIJLAGE 2:

Susan Visser | Tritium Advies

Van: Susan Visser | Tritium Advies
Verzonden: dinsdag 10 september 2019 11:23
Aan: Susan Visser | Tritium Advies
Onderwerp: FW: aanvraag verkeersgegevens plan de Mortel-Zuidrand

Omschrijving
N604 – Bakelseweg (noord)
Wegoppervlak
Oppervlaktebewerking
Totale intensiteit
7.045

Verkeersverdeling

Uurpercentage	6,75	3,29	0,73
---------------	------	------	------

Motoren	0	0	0
---------	---	---	---

Personenautos	92,64	95,13	94,08
---------------	-------	-------	-------

Lichte vracht	5,75	3,95	4,69
---------------	------	------	------

Zware vracht	1,62	0,92	1,23
--------------	------	------	------

Sneheid

Personenautos	60	60	60
---------------	----	----	----

Lichte vracht	60	60	60
---------------	----	----	----

Zware vracht	60	60	60
--------------	----	----	----

Omschrijving
N604 – Bakelseweg (zuid)
Wegoppervlak
Oppervlaktebewerking
Totale intensiteit
7.045

Verkeersverdeling

Uurpercentage	6,72	3,13	0,86
Motoren	0	0	0
Personenautos	92,65	96,13	92,06
Lichte vracht	5,74	3,07	6,34
Zware vracht	1,6	0,8	1,59

Sneheid

Personenautos	80	80	80
Lichte vracht	80	80	80
Zware vracht	80	80	80

Omschrijving

De Smagt

Wegoppervlak

Elementenverharding in keperverband

Totale intensiteit

375

Verkeersverdeling

Uurpercentage	6,72	3,98	0,45
Motoren	0	0	0
Personenautos	93,66	96,99	94,69
Lichte vracht	4,45	2,43	4,61
Zware vracht	1,9	0,58	0,7

Sneheid

Personenautos	30	30	30
Lichte vracht	30	30	30
Zware vracht	30	30	30

WOON-WERKLOCATIES, DE MORTEL-ZUID

GEMEENTE GEMERT-BAKEL



Legenda



bedrijfswoning met bijgebouw en tuin



bedrijfshallen



bestaande bebouwing



houtsingel/bos
(creëren groene kamers)



bomenrij langs Leeuwerikweg met greppel



suggestie wandelpad naar "de Vrije Erven"



open ruimte met reservering wateropvang/
berging



boomgaard



haag (hoog)



haag (laag)



parkeren (bedrijf/privé)

STEDENBOUWKUNDIG SCHETSONTWERP

SCHAAL 1:2000

11 AUGUSTUS 2017

BURO SRO

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	sh
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaai RMW-2012
Aangemaakt door	sh op 10-9-2019
Laatst ingezien door	sh op 10-9-2019
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.50
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	19,9
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	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(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
w01a Bak	N604 - Bakelseweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	80	80	80	7045,00	6,72	3,13
w01b Bak	N604 - Bakelseweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	50	50	50	7045,00	6,75	3,29
w02 Heik	Heikampseweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	60	60	60	375,00	6,72	3,98
w03 De Ble	De Bleek	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	60	60	60	375,00	6,72	3,98
w04 Leeuw	Leeuwerikweg	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	30	30	30	500,00	6,72	3,98

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - 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
w01a Bak	0,86	92,65	96,13	92,06	5,74	3,07	6,34	1,60	0,80	1,59	False	1,5
w01b Bak	0,73	92,64	95,13	94,08	5,75	3,95	4,69	1,62	0,92	1,23	False	1,5
w02 Heik	0,45	93,66	96,99	94,69	4,45	2,43	4,61	1,90	0,58	0,70	False	1,5
w03 De Ble	0,45	93,66	96,99	94,69	4,45	2,43	4,61	1,90	0,58	0,70	False	1,5
w04 Leeuw	0,45	93,66	96,99	94,69	4,45	2,43	4,61	1,90	0,58	0,70	False	1,5

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 t01	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt t02	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt t03	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt t04	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt t05	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t06	toetspunt t06	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t07	toetspunt t07	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t08	toetspunt t08	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t09	toetspunt t09	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t10	toetspunt t10	19,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t11	toetspunt t11	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t12	toetspunt t12	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t13	toetspunt t13	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t14	toetspunt t14	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t15	toetspunt t15	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t16	toetspunt t16	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t17	toetspunt t17	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t18	toetspunt t18	19,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t19	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t20	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t21	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t22	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t23	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t24	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t25	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t26	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t27	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t28	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t29	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t30	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t31	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t32	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t33	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t34	toetspunt t19	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t35	toetspunt t35	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t36	toetspunt t36	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t37	toetspunt t37	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t38	toetspunt t38	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t39	toetspunt t39	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t40	toetspunt t40	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t41	toetspunt t41	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t42	toetspunt t42	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t43	toetspunt t43	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t44	toetspunt t44	19,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

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

Naam	Omschr.	Bf
b01	lokale weg	0,00
b02	lokale weg	0,00
b03	lokale weg	0,00
b04	lokale weg	0,00
b05	lokale weg	0,00
b06	lokale weg	0,00
b07	lokale weg	0,00
b08	lokale weg	0,00
b09	lokale weg	0,00
b10	lokale weg	0,00
b11	lokale weg	0,00
b12	lokale weg	0,00
b13	lokale weg	0,00
b14	lokale weg	0,00
b15	lokale weg	0,00
b16	lokale weg	0,00
b17	lokale weg	0,00
b18	lokale weg	0,00
b19	lokale weg	0,00
b20	lokale weg	0,00
b21	lokale weg	0,00
b22	overig	0,00
b23	overig	0,00
b24	overig	0,00
b25	overig	0,00
b26	overig	0,00
b27	overig	0,00
b28	overig	0,00
b29	overig	0,00
b30	overig	0,00
b31	overig	0,00
b32	overig	0,00
b33	overig	0,00
b34	overig	0,00
b35	overig	0,00
b36	overig	0,00
b37	overig	0,00
b38	overig	0,00
b39	overig	0,00
b40	regionale weg	0,00
b41	regionale weg	0,00
b42	regionale weg	0,00
b43	regionale weg	0,00
b44	regionale weg	0,00
b45	regionale weg	0,00
b46	regionale weg	0,00
b47	regionale weg	0,00
b48	regionale weg	0,00
b49	regionale weg	0,00
b50	regionale weg	0,00
b51	regionale weg	0,00
b52	straat	0,00
b53	straat	0,00
b54	straat	0,00
b55	straat	0,00
b56	straat	0,00
b57	straat	0,00
b58	straat	0,00
b59	straat	0,00
b60	straat	0,00
b61	meer, plas, ven, vijver	0,00
b62	meer, plas, ven, vijver	0,00
b63	meer, plas, ven, vijver	0,00
b64	meer, plas, ven, vijver	0,00
b65	tuinen	0,50
b66	tuinen	0,50
b67	terreinverharding	0,00
b68	tuinen	0,50
b69	tuinen	0,50
b70	tuinen	0,50
b71	tuinen	0,50
b72	tuinen	0,50

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

Naam	Omschr.	Bf
b73	terreinverharding	0,00
b74	terreinverharding	0,00
b75	terreinverharding	0,00
b76	terreinverharding	0,00
b77	terreinverharding	0,00
b78	terreinverharding	0,00
b79	tuinen	0,50
b80	terreinverharding	0,00
b81	terreinverharding	0,00
b82	terreinverharding	0,00
b83	terreinverharding	0,00
b84	terreinverharding	0,00
b85	terreinverharding	0,00
b86	terreinverharding	0,00
b87	weg	0,00
b88	weg	0,00
b89	weg	0,00
b90	weg	0,00
b91	gemengd	0,50
b92	gemengd	0,50
b93	gemengd	0,50

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp	Refl. 500
gb001	woon-werk	10,00	Relatief	19,50	0 dB	0,80
gb002	woon-werk	10,00	Relatief	19,66	0 dB	0,80
gb003	woon-werk	10,00	Relatief	19,90	0 dB	0,80
gb004	woon-werk	10,00	Relatief	19,90	0 dB	0,80
gb005	woon-werk	10,00	Relatief	19,90	0 dB	0,80
gb006	gebouw gb006	7,26	Relatief	19,42	0 dB	0,80
gb007	gebouw gb007	7,98	Relatief	19,78	0 dB	0,80
gb008	gebouw gb008	6,27	Relatief	19,75	0 dB	0,80
gb009	gebouw gb009	7,70	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb010	gebouw gb010	7,23	Relatief	19,70	0 dB	0,80
gb011	gebouw gb011	6,92	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb012	gebouw gb012	7,86	Relatief	19,45	0 dB	0,80
gb013	gebouw gb013	7,47	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb014	gebouw gb014	6,30	Relatief	19,66	0 dB	0,80
gb015	gebouw gb015	7,41	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb016	gebouw gb016	8,05	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb017	gebouw gb017	6,92	Relatief	20,19	0 dB	0,80
gb018	gebouw gb018	7,67	Relatief	20,11	0 dB	0,80
gb0182	gebouw gb182	8,00	Relatief	19,17	0 dB	0,80
gb0183	gebouw gb183	3,00	Relatief	20,42	0 dB	0,80
gb0186	gebouw gb186	8,00	Relatief	19,33	0 dB	0,80
gb0188	gebouw gb188	6,00	Relatief	19,06	0 dB	0,80
gb0189	gebouw gb189	8,00	Relatief	20,39	0 dB	0,80
gb019	gebouw gb019	7,89	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb020	gebouw gb020	3,97	Relatief	20,17	0 dB	0,80
gb021	gebouw gb021	6,89	Relatief	19,96	0 dB	0,80
gb022	gebouw gb022	7,63	Relatief	19,69	0 dB	0,80
gb023	gebouw gb023	4,44	Relatief	19,51	0 dB	0,80
gb024	gebouw gb024	7,68	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb025	gebouw gb025	7,24	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb026	gebouw gb026	8,44	Relatief	20,19	0 dB	0,80
gb027	gebouw gb027	7,51	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb028	gebouw gb028	7,08	Relatief	19,71	0 dB	0,80
gb029	gebouw gb029	7,69	Relatief	19,45	0 dB	0,80
gb030	gebouw gb030	7,51	Relatief	19,80	0 dB	0,80
gb031	gebouw gb031	7,84	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb032	gebouw gb032	7,40	Relatief	19,55	0 dB	0,80
gb033	gebouw gb033	7,69	Relatief	19,61	0 dB	0,80
gb034	gebouw gb034	3,14	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb035	gebouw gb035	7,25	Relatief	19,54	0 dB	0,80
gb036	gebouw gb036	7,52	Relatief	19,57	0 dB	0,80
gb037	gebouw gb037	7,38	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb038	gebouw gb038	6,85	Relatief	19,56	0 dB	0,80
gb039	gebouw gb039	8,23	Relatief	20,19	0 dB	0,80
gb040	gebouw gb040	8,22	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb041	gebouw gb041	7,48	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb042	gebouw gb042	7,42	Relatief	19,68	0 dB	0,80
gb043	gebouw gb043	7,45	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb044	gebouw gb044	6,67	Relatief	19,62	0 dB	0,80
gb045	gebouw gb045	8,15	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb046	gebouw gb046	8,06	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb047	gebouw gb047	6,77	Relatief	19,42	0 dB	0,80
gb048	gebouw gb048	7,19	Relatief	20,28	0 dB	0,80
gb049	gebouw gb049	6,67	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb050	gebouw gb050	5,52	Relatief	19,57	0 dB	0,80
gb051	gebouw gb051	7,13	Relatief	20,51	0 dB	0,80
gb052	gebouw gb052	7,45	Relatief	19,76	0 dB	0,80
gb053	gebouw gb053	4,06	Relatief	20,29	0 dB	0,80
gb054	gebouw gb054	7,10	Relatief	19,71	0 dB	0,80
gb055	gebouw gb055	6,98	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb056	gebouw gb056	6,47	Relatief	20,46	0 dB	0,80
gb057	gebouw gb057	4,61	Relatief	19,53	0 dB	0,80
gb058	gebouw gb058	6,51	Relatief	19,67	0 dB	0,80
gb059	gebouw gb059	5,80	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb060	gebouw gb060	8,36	Relatief	19,90	0 dB	0,80
gb061	gebouw gb061	7,74	Relatief	19,76	0 dB	0,80
gb062	gebouw gb062	7,06	Relatief	20,23	0 dB	0,80
gb063	gebouw gb063	7,83	Relatief	19,51	0 dB	0,80
gb064	gebouw gb064	6,60	Relatief	19,84	0 dB	0,80
gb065	gebouw gb065	5,40	Relatief	19,55	0 dB	0,80
gb066	gebouw gb066	7,32	Relatief	19,62	0 dB	0,80
gb067	gebouw gb067	3,78	Relatief	19,73	0 dB	0,80

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp	Refl. 500
gb068	gebouw gb068	7,65	Relatief	19,90	0 dB	0,80
gb069	gebouw gb069	6,19	Relatief	20,04	0 dB	0,80
gb070	gebouw gb070	6,02	Relatief	20,03	0 dB	0,80
gb071	gebouw gb071	5,30	Relatief	20,91	0 dB	0,80
gb072	gebouw gb072	7,23	Relatief	20,87	0 dB	0,80
gb073	gebouw gb073	8,13	Relatief	19,95	0 dB	0,80
gb074	gebouw gb074	7,61	Relatief	20,09	0 dB	0,80
gb075	gebouw gb075	5,76	Relatief	19,50	0 dB	0,80
gb076	gebouw gb076	7,70	Relatief	20,06	0 dB	0,80
gb077	gebouw gb077	3,61	Relatief	19,75	0 dB	0,80
gb078	gebouw gb078	7,83	Relatief	19,65	0 dB	0,80
gb079	gebouw gb079	5,52	Relatief	20,16	0 dB	0,80
gb080	gebouw gb080	6,17	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb081	gebouw gb081	7,42	Relatief	19,53	0 dB	0,80
gb082	gebouw gb082	8,17	Relatief	19,45	0 dB	0,80
gb083	gebouw gb083	7,05	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb084	gebouw gb084	7,66	Relatief	19,65	0 dB	0,80
gb085	gebouw gb085	7,64	Relatief	19,71	0 dB	0,80
gb086	gebouw gb086	7,78	Relatief	19,78	0 dB	0,80
gb087	gebouw gb087	7,40	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb088	gebouw gb088	7,27	Relatief	19,87	0 dB	0,80
gb089	gebouw gb089	7,64	Relatief	19,51	0 dB	0,80
gb090	gebouw gb090	5,58	Relatief	19,56	0 dB	0,80
gb091	gebouw gb091	6,98	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb092	gebouw gb092	7,69	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb093	gebouw gb093	3,72	Relatief	19,56	0 dB	0,80
gb094	gebouw gb094	3,14	Relatief	19,53	0 dB	0,80
gb095	gebouw gb095	3,00	Relatief	20,26	0 dB	0,80
gb096	gebouw gb096	7,33	Relatief	20,26	0 dB	0,80
gb097	gebouw gb097	3,85	Relatief	20,43	0 dB	0,80
gb098	gebouw gb098	5,95	Relatief	19,62	0 dB	0,80
gb099	gebouw gb099	3,00	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb100	gebouw gb100	3,00	Relatief	19,68	0 dB	0,80
gb101	gebouw gb101	3,26	Relatief	19,68	0 dB	0,80
gb102	gebouw gb102	6,17	Relatief	19,68	0 dB	0,80
gb103	gebouw gb103	5,86	Relatief	19,62	0 dB	0,80
gb104	gebouw gb104	3,00	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb105	gebouw gb105	3,00	Relatief	19,59	0 dB	0,80
gb106	gebouw gb106	3,68	Relatief	19,67	0 dB	0,80
gb107	gebouw gb107	3,00	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb108	gebouw gb108	3,00	Relatief	20,27	0 dB	0,80
gb109	gebouw gb109	3,92	Relatief	19,56	0 dB	0,80
gb110	gebouw gb110	3,00	Relatief	19,46	0 dB	0,80
gb111	gebouw gb111	3,00	Relatief	20,05	0 dB	0,80
gb112	gebouw gb112	3,11	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb113	gebouw gb113	3,63	Relatief	20,47	0 dB	0,80
gb114	gebouw gb114	3,89	Relatief	19,54	0 dB	0,80
gb115	gebouw gb115	8,05	Relatief	20,00	0 dB	0,80
gb116	gebouw gb116	4,72	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb117	gebouw gb117	3,00	Relatief	20,04	0 dB	0,80
gb118	gebouw gb118	8,89	Relatief	20,10	0 dB	0,80
gb119	gebouw gb119	3,00	Relatief	19,71	0 dB	0,80
gb120	gebouw gb120	3,00	Relatief	19,43	0 dB	0,80
gb121	gebouw gb121	3,23	Relatief	19,97	0 dB	0,80
gb122	gebouw gb122	3,01	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb123	gebouw gb123	5,82	Relatief	19,51	0 dB	0,80
gb124	gebouw gb124	4,09	Relatief	20,06	0 dB	0,80
gb125	gebouw gb125	6,30	Relatief	20,32	0 dB	0,80
gb126	gebouw gb126	3,00	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb127	gebouw gb127	3,00	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb128	gebouw gb128	3,00	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb129	gebouw gb129	3,00	Relatief	19,48	0 dB	0,80
gb130	gebouw gb130	3,00	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb131	gebouw gb131	8,86	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb132	gebouw gb132	5,56	Relatief	19,70	0 dB	0,80
gb133	gebouw gb133	5,68	Relatief	19,66	0 dB	0,80
gb134	gebouw gb134	6,11	Relatief	19,66	0 dB	0,80
gb135	gebouw gb135	3,93	Relatief	19,55	0 dB	0,80
gb136	gebouw gb136	8,58	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb137	gebouw gb137	3,20	Relatief	19,73	0 dB	0,80
gb138	gebouw gb138	6,40	Relatief	19,69	0 dB	0,80
gb139	gebouw gb139	9,23	Relatief	19,66	0 dB	0,80

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

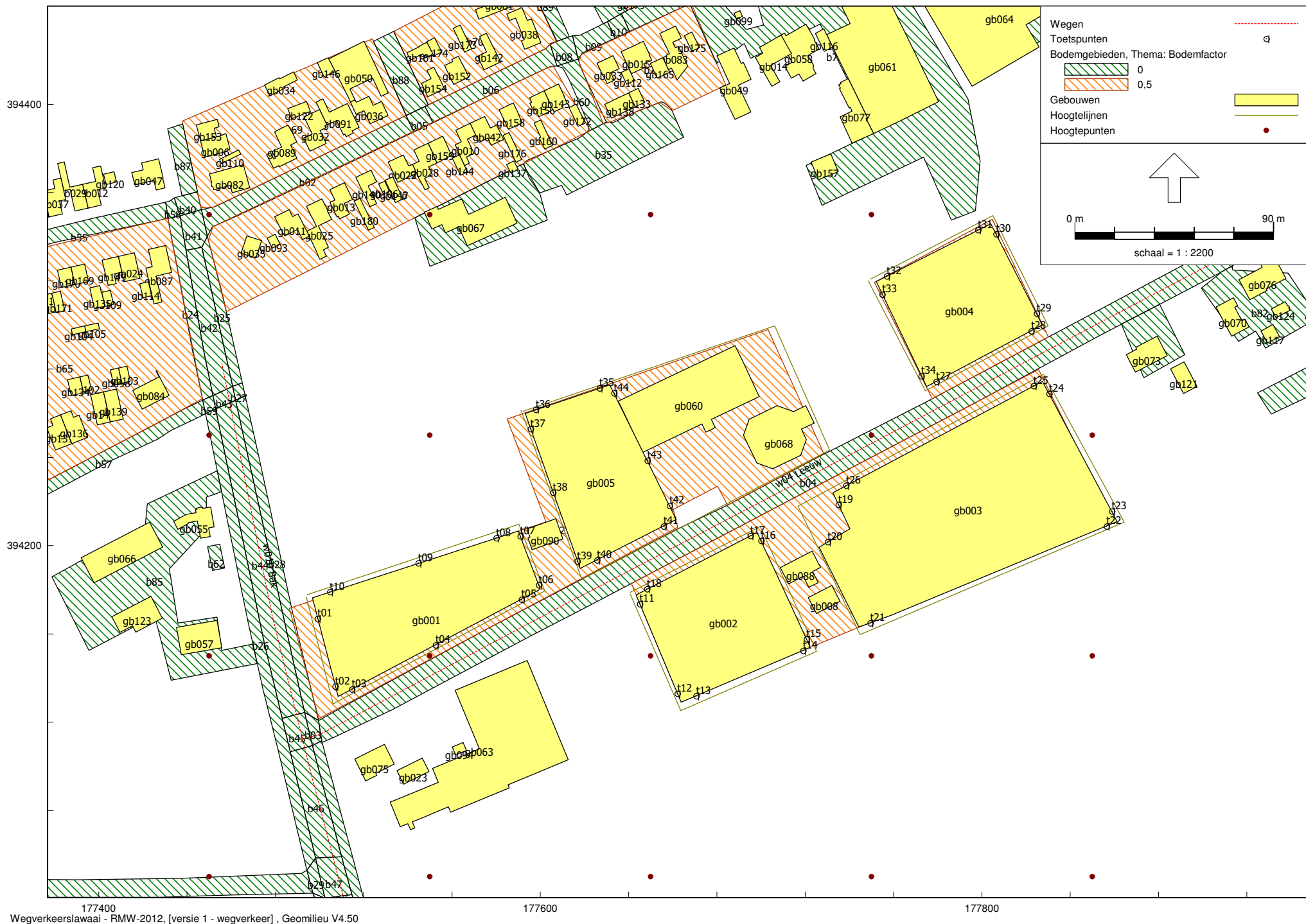
Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Maaiveld	Cp	Refl. 500
gb140	gebouw gb140	7,66	Relatief	19,65	0 dB	0,80
gb141	gebouw gb141	9,21	Relatief	19,66	0 dB	0,80
gb142	gebouw gb142	7,87	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb143	gebouw gb143	8,82	Relatief	19,67	0 dB	0,80
gb144	gebouw gb144	3,00	Relatief	19,70	0 dB	0,80
gb145	gebouw gb145	6,88	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb146	gebouw gb146	3,00	Relatief	19,53	0 dB	0,80
gb147	gebouw gb147	3,00	Relatief	19,69	0 dB	0,80
gb148	gebouw gb148	7,99	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb149	gebouw gb149	7,76	Relatief	19,52	0 dB	0,80
gb150	gebouw gb150	7,37	Relatief	19,67	0 dB	0,80
gb151	gebouw gb151	6,28	Relatief	19,75	0 dB	0,80
gb152	gebouw gb152	7,23	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb153	gebouw gb153	7,59	Relatief	19,42	0 dB	0,80
gb154	gebouw gb154	7,27	Relatief	19,63	0 dB	0,80
gb155	gebouw gb155	5,47	Relatief	20,22	0 dB	0,80
gb156	gebouw gb156	5,56	Relatief	19,95	0 dB	0,80
gb157	gebouw gb157	5,76	Relatief	19,74	0 dB	0,80
gb158	gebouw gb158	7,51	Relatief	19,69	0 dB	0,80
gb159	gebouw gb159	8,13	Relatief	19,68	0 dB	0,80
gb160	gebouw gb160	3,00	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb161	gebouw gb161	3,46	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb162	gebouw gb162	8,31	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb163	gebouw gb163	8,34	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb164	gebouw gb164	8,27	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb165	gebouw gb165	3,90	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb166	gebouw gb166	3,00	Relatief	20,26	0 dB	0,80
gb167	gebouw gb167	3,46	Relatief	20,35	0 dB	0,80
gb168	gebouw gb168	3,91	Relatief	19,64	0 dB	0,80
gb169	gebouw gb169	7,88	Relatief	19,54	0 dB	0,80
gb170	gebouw gb170	7,97	Relatief	19,54	0 dB	0,80
gb171	gebouw gb171	3,00	Relatief	19,57	0 dB	0,80
gb172	gebouw gb172	5,11	Relatief	19,71	0 dB	0,80
gb173	gebouw gb173	3,52	Relatief	19,61	0 dB	0,80
gb174	gebouw gb174	3,46	Relatief	19,60	0 dB	0,80
gb175	gebouw gb175	3,41	Relatief	19,56	0 dB	0,80
gb176	gebouw gb176	5,03	Relatief	19,72	0 dB	0,80
gb177	gebouw gb177	4,93	Relatief	19,53	0 dB	0,80
gb178	gebouw gb178	6,63	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb179	gebouw gb179	6,73	Relatief	19,49	0 dB	0,80
gb180	gebouw gb180	3,00	Relatief	19,67	0 dB	0,80
gb181	gebouw gb181	6,79	Relatief	19,49	0 dB	0,80

Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Bakelseweg N604	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
50 km/uur	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
80 km/uur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
De Bleek	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Heikampseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Leeuwerikweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

BIJLAGE 4:







Google Earth

© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG

200 m



BIJLAGE 5:

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bakelseweg N604
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	63,1	59,9	53,5	63,6
t01_B	toetspunt t01	4,50	63,8	60,6	54,2	64,3
t01_C	toetspunt t01	7,50	63,8	60,6	54,2	64,3
t02_A	toetspunt t02	1,50	63,2	60,0	53,6	63,7
t02_B	toetspunt t02	4,50	64,0	60,7	54,5	64,5
t02_C	toetspunt t02	7,50	64,0	60,7	54,5	64,5
t03_A	toetspunt t03	1,50	57,8	54,5	48,4	58,3
t03_B	toetspunt t03	4,50	59,3	56,0	50,0	59,9
t03_C	toetspunt t03	7,50	59,7	56,4	50,4	60,3
t04_A	toetspunt t04	1,50	49,0	45,8	39,7	49,6
t04_B	toetspunt t04	4,50	50,7	47,4	41,3	51,2
t04_C	toetspunt t04	7,50	52,0	48,7	42,7	52,6
t05_A	toetspunt t05	1,50	43,6	40,4	34,3	44,2
t05_B	toetspunt t05	4,50	44,9	41,7	35,6	45,5
t05_C	toetspunt t05	7,50	46,2	42,9	36,9	46,8
t06_A	toetspunt t06	1,50	35,0	31,7	26,0	35,7
t06_B	toetspunt t06	4,50	36,6	33,3	27,6	37,2
t06_C	toetspunt t06	7,50	39,2	35,9	29,9	39,7
t07_A	toetspunt t07	1,50	38,1	34,9	28,4	38,6
t07_B	toetspunt t07	4,50	39,9	36,7	30,3	40,4
t07_C	toetspunt t07	7,50	41,6	38,4	32,0	42,0
t08_A	toetspunt t08	1,50	45,5	42,4	35,8	46,0
t08_B	toetspunt t08	4,50	47,0	43,8	37,3	47,4
t08_C	toetspunt t08	7,50	47,8	44,6	38,1	48,3
t09_A	toetspunt t09	1,50	48,6	45,5	38,9	49,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	50,4	47,2	40,7	50,8
t09_C	toetspunt t09	7,50	51,4	48,2	41,7	51,9
t10_A	toetspunt t10	1,50	56,2	53,0	46,5	56,6
t10_B	toetspunt t10	4,50	57,6	54,4	47,9	58,0
t10_C	toetspunt t10	7,50	57,7	54,5	48,0	58,1
t11_A	toetspunt t11	1,50	42,7	39,5	33,5	43,3
t11_B	toetspunt t11	4,50	43,4	40,1	34,1	43,9
t11_C	toetspunt t11	7,50	44,1	40,8	34,8	44,7
t12_A	toetspunt t12	1,50	42,9	39,6	34,0	43,6
t12_B	toetspunt t12	4,50	44,2	40,9	35,2	44,9
t12_C	toetspunt t12	7,50	45,1	41,7	36,1	45,7
t13_A	toetspunt t13	1,50	42,7	39,4	33,7	43,4
t13_B	toetspunt t13	4,50	43,8	40,5	34,8	44,5
t13_C	toetspunt t13	7,50	44,3	41,0	35,4	45,0
t14_A	toetspunt t14	1,50	40,6	37,3	31,7	41,3
t14_B	toetspunt t14	4,50	41,6	38,3	32,7	42,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bakelseweg N604
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	7,50	42,0	38,7	33,1	42,7
t15_A	toetspunt t15	1,50	32,7	29,4	23,7	33,4
t15_B	toetspunt t15	4,50	34,0	30,6	25,0	34,6
t15_C	toetspunt t15	7,50	34,6	31,3	25,6	35,3
t16_A	toetspunt t16	1,50	24,1	20,7	14,9	24,7
t16_B	toetspunt t16	4,50	27,0	23,7	18,0	27,7
t16_C	toetspunt t16	7,50	29,9	26,6	20,9	30,6
t17_A	toetspunt t17	1,50	38,9	35,7	29,4	39,4
t17_B	toetspunt t17	4,50	39,1	35,9	29,6	39,6
t17_C	toetspunt t17	7,50	39,4	36,2	30,0	40,0
t18_A	toetspunt t18	1,50	41,6	38,4	32,2	42,2
t18_B	toetspunt t18	4,50	41,7	38,5	32,3	42,3
t18_C	toetspunt t18	7,50	42,6	39,3	33,1	43,1
t19_A	toetspunt t19	1,50	34,4	31,2	25,2	35,0
t19_B	toetspunt t19	4,50	35,3	32,0	26,1	35,9
t19_C	toetspunt t19	7,50	36,7	33,4	27,5	37,3
t20_A	toetspunt t19	1,50	26,4	23,0	17,0	26,9
t20_B	toetspunt t19	4,50	29,3	25,9	20,0	29,8
t20_C	toetspunt t19	7,50	32,9	29,5	23,6	33,4
t21_A	toetspunt t19	1,50	39,7	36,4	30,8	40,4
t21_B	toetspunt t19	4,50	40,7	37,4	31,7	41,4
t21_C	toetspunt t19	7,50	41,0	37,7	32,1	41,7
t22_A	toetspunt t19	1,50	36,2	32,9	27,3	36,9
t22_B	toetspunt t19	4,50	37,3	34,0	28,3	38,0
t22_C	toetspunt t19	7,50	37,7	34,4	28,7	38,4
t23_A	toetspunt t19	1,50	24,1	20,8	15,1	24,8
t23_B	toetspunt t19	4,50	26,0	22,7	16,9	26,6
t23_C	toetspunt t19	7,50	28,4	25,1	19,4	29,1
t24_A	toetspunt t19	1,50	26,2	23,0	16,8	26,7
t24_B	toetspunt t19	4,50	27,3	24,0	17,8	27,8
t24_C	toetspunt t19	7,50	27,9	24,6	18,4	28,4
t25_A	toetspunt t19	1,50	31,3	28,0	21,6	31,7
t25_B	toetspunt t19	4,50	31,9	28,7	22,3	32,4
t25_C	toetspunt t19	7,50	32,3	29,0	22,7	32,7
t26_A	toetspunt t19	1,50	37,8	34,6	28,3	38,3
t26_B	toetspunt t19	4,50	38,3	35,0	28,8	38,8
t26_C	toetspunt t19	7,50	38,4	35,1	28,9	38,9
t27_A	toetspunt t19	1,50	32,8	29,5	23,4	33,3
t27_B	toetspunt t19	4,50	33,8	30,5	24,4	34,4
t27_C	toetspunt t19	7,50	34,8	31,5	25,4	35,3
t28_A	toetspunt t19	1,50	32,2	28,9	22,6	32,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bakelseweg N604
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t28_B	toetspunt t19	4,50	33,1	29,8	23,6	33,6
t28_C	toetspunt t19	7,50	34,2	31,0	24,8	34,8
t29_A	toetspunt t19	1,50	19,8	16,5	10,7	20,4
t29_B	toetspunt t19	4,50	23,3	20,0	14,1	23,9
t29_C	toetspunt t19	7,50	27,8	24,5	18,7	28,4
t30_A	toetspunt t19	1,50	22,2	19,0	12,6	22,7
t30_B	toetspunt t19	4,50	23,1	19,9	13,5	23,6
t30_C	toetspunt t19	7,50	23,3	20,1	13,6	23,8
t31_A	toetspunt t19	1,50	31,4	28,2	21,8	31,9
t31_B	toetspunt t19	4,50	32,5	29,3	22,9	33,0
t31_C	toetspunt t19	7,50	32,6	29,4	22,9	33,1
t32_A	toetspunt t19	1,50	32,7	29,5	23,0	33,1
t32_B	toetspunt t19	4,50	33,7	30,5	24,0	34,2
t32_C	toetspunt t19	7,50	33,9	30,7	24,2	34,4
t33_A	toetspunt t19	1,50	33,6	30,4	24,0	34,0
t33_B	toetspunt t19	4,50	34,8	31,6	25,3	35,3
t33_C	toetspunt t19	7,50	35,0	31,7	25,5	35,5
t34_A	toetspunt t19	1,50	30,6	27,3	21,6	31,3
t34_B	toetspunt t19	4,50	32,1	28,7	22,9	32,7
t34_C	toetspunt t19	7,50	33,9	30,6	24,7	34,5
t35_A	toetspunt t35	1,50	38,5	35,3	28,8	38,9
t35_B	toetspunt t35	4,50	39,7	36,5	30,0	40,1
t35_C	toetspunt t35	7,50	40,7	37,5	31,0	41,1
t36_A	toetspunt t36	1,50	40,5	37,3	30,8	41,0
t36_B	toetspunt t36	4,50	41,8	38,6	32,1	42,2
t36_C	toetspunt t36	7,50	42,8	39,6	33,2	43,3
t37_A	toetspunt t37	1,50	45,1	41,9	35,4	45,5
t37_B	toetspunt t37	4,50	46,2	43,0	36,5	46,7
t37_C	toetspunt t37	7,50	47,0	43,8	37,4	47,5
t38_A	toetspunt t38	1,50	44,9	41,7	35,2	45,4
t38_B	toetspunt t38	4,50	46,0	42,8	36,3	46,4
t38_C	toetspunt t38	7,50	46,5	43,3	36,8	47,0
t39_A	toetspunt t39	1,50	38,1	34,8	29,1	38,8
t39_B	toetspunt t39	4,50	38,9	35,6	29,9	39,5
t39_C	toetspunt t39	7,50	41,3	38,0	32,2	41,9
t40_A	toetspunt t40	1,50	41,4	38,2	32,0	42,0
t40_B	toetspunt t40	4,50	41,4	38,1	32,0	41,9
t40_C	toetspunt t40	7,50	42,9	39,6	33,6	43,5
t41_A	toetspunt t41	1,50	40,0	36,7	30,6	40,5
t41_B	toetspunt t41	4,50	40,2	36,9	30,9	40,8
t41_C	toetspunt t41	7,50	40,9	37,6	31,6	41,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bakelseweg N604
Groepsreductie: Nee

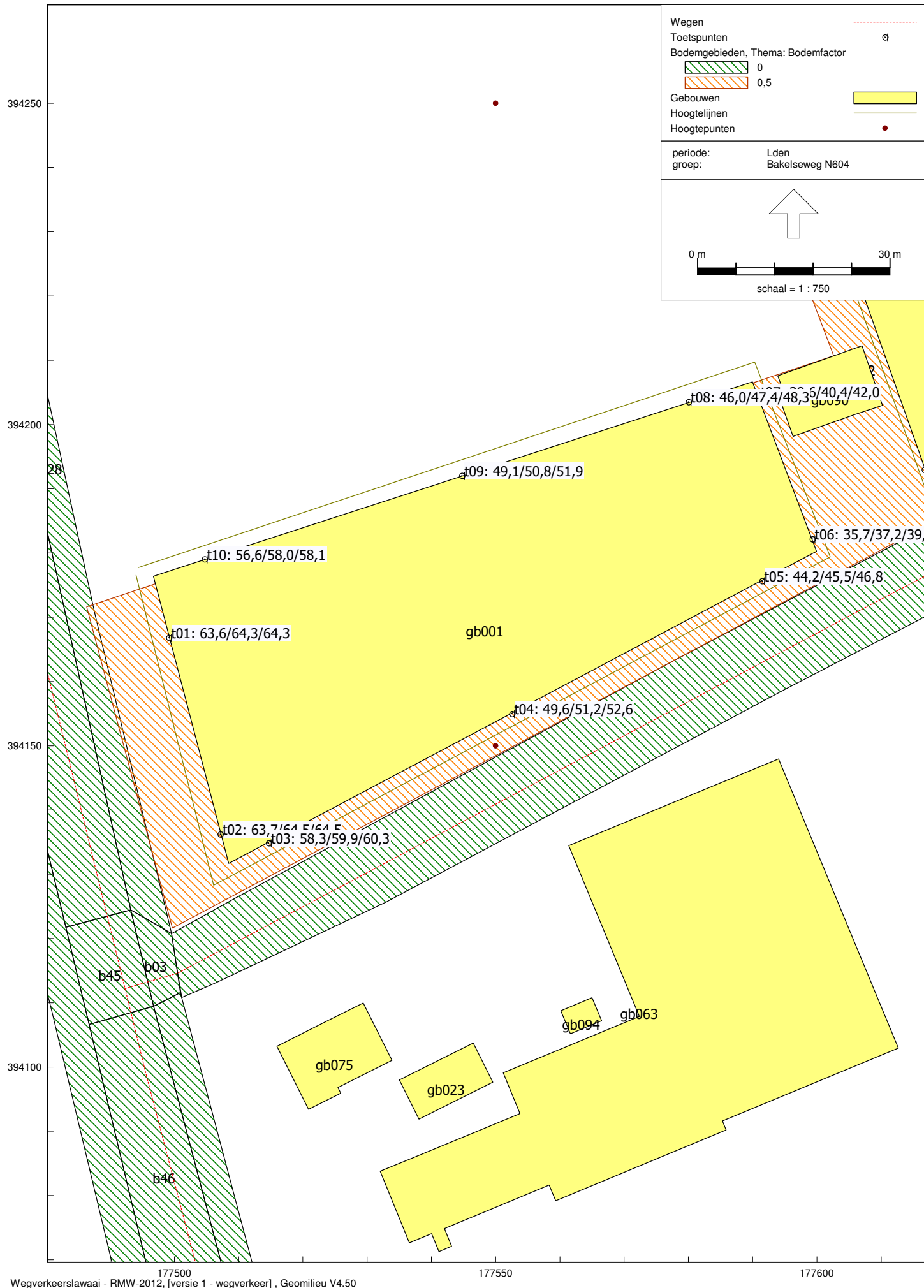
Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t42_A	toetspunt t42	1,50	23,7	20,3	14,3	24,2
t42_B	toetspunt t42	4,50	26,7	23,4	17,4	27,3
t42_C	toetspunt t42	7,50	30,2	26,9	20,8	30,7
t43_A	toetspunt t43	1,50	24,1	20,7	15,0	24,7
t43_B	toetspunt t43	4,50	26,7	23,3	17,6	27,3
t43_C	toetspunt t43	7,50	30,4	27,1	21,3	31,0
t44_A	toetspunt t44	1,50	16,5	13,1	7,2	17,1
t44_B	toetspunt t44	4,50	20,7	17,3	11,5	21,3
t44_C	toetspunt t44	7,50	27,0	23,7	17,9	27,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

toetspunt	hoogte	50 km/uur incl. aftrek	80 km/uur excl. aftrek	incl. aftrek	gecumuleerd incl. aftrek
toetspunt t01	1,5	58,2	52,9	50,9	58,9
toetspunt t01	4,5	58,8	54,2	52,2	59,7
toetspunt t01	7,5	58,7	55,1	53,1	59,8
toetspunt t02	1,5	57,8	56,3	53,3	59,1
toetspunt t02	4,5	58,4	58	56	60,4
toetspunt t02	7,5	58,2	58,5	56,5	60,4
toetspunt t03	1,5	50,4	55,2	53,2	55,0
toetspunt t03	4,5	51,6	57,1	53,1	55,4
toetspunt t03	7,5	51,7	57,8	55,8	57,2
toetspunt t04	1,5	41,8	46,4	44,4	46,3
toetspunt t04	4,5	43,4	48	46	47,9
toetspunt t04	7,5	44,5	49,6	47,6	49,3
toetspunt t05	1,5	36,5	40,9	38,9	40,9
toetspunt t05	4,5	37,7	42,2	40,2	42,1
toetspunt t05	7,5	38,7	43,8	41,8	43,5
toetspunt t06	1,5	18,5	35,4	33,4	33,5
toetspunt t06	4,5	23,4	36,7	34,7	35,0
toetspunt t06	7,5	30,7	37,5	35,5	36,7
toetspunt t07	1,5	33,4	24,4	22,4	33,7
toetspunt t07	4,5	35	30	28	35,8
toetspunt t07	7,5	36,6	32,1	30,1	37,5
toetspunt t08	1,5	41	2,8	0,8	41,0
toetspunt t08	4,5	42,4	6,2	4,2	42,4
toetspunt t08	7,5	43,3	11,6	9,6	43,3
toetspunt t09	1,5	44,1	5,1	3,1	44,1
toetspunt t09	4,5	45,8	8,7	6,7	45,8
toetspunt t09	7,5	46,9	13,6	11,6	46,9
toetspunt t10	1,5	51,6	15,7	13,7	51,6
toetspunt t10	4,5	53	24,9	22,9	53,0
toetspunt t10	7,5	53,1	26	24	53,1
toetspunt t11	1,5	35	40,6	38,6	40,2
toetspunt t11	4,5	35,3	41,5	39,5	40,9
toetspunt t11	7,5	36	42,2	40,2	41,6
toetspunt t12	1,5	20,7	43,6	41,6	41,6
toetspunt t12	4,5	23,2	44,8	42,8	42,8
toetspunt t12	7,5	25,3	45,6	43,6	43,7
toetspunt t13	1,5	0	43,4	41,4	41,4
toetspunt t13	4,5	0	44,5	42,5	42,5
toetspunt t13	7,5	0	45	43	43,0
toetspunt t14	1,5	8,7	41,3	39,3	39,3
toetspunt t14	4,5	10,6	42,3	40,3	40,3
toetspunt t14	7,5	11,2	42,7	40,7	40,7
toetspunt t15	1,5	15,2	33,1	31,1	31,2
toetspunt t15	4,5	18,2	34,3	32,3	32,5
toetspunt t15	7,5	20,2	34,9	32,9	33,1

toetspunt t16	1,5	13,7	23,4	21,4	22,1
toetspunt t16	4,5	16	26,6	24,6	25,2
toetspunt t16	7,5	18,4	29,6	27,6	28,1
toetspunt t17	1,5	33,3	32,8	30,8	35,2
toetspunt t17	4,5	33,4	33,4	31,4	35,5
toetspunt t17	7,5	33,5	34,5	32,5	36,0
toetspunt t18	1,5	35,4	37,5	35,5	38,5
toetspunt t18	4,5	35,5	37,6	35,6	38,6
toetspunt t18	7,5	36,1	38,8	36,8	39,5
toetspunt t19	1,5	26,7	32,3	30,3	31,9
toetspunt t19	4,5	27,4	33,4	31,4	32,9
toetspunt t19	7,5	28	35,3	33,3	34,4
toetspunt t19	1,5	19,4	23,3	21,3	23,5
toetspunt t19	4,5	21,7	26,9	24,9	26,6
toetspunt t19	7,5	24,7	31	29	30,4
toetspunt t19	1,5	5,6	40,4	38,4	38,4
toetspunt t19	4,5	7,6	41,4	39,4	39,4
toetspunt t19	7,5	8,5	41,7	39,7	39,7
toetspunt t19	1,5	0	36,9	34,9	34,9
toetspunt t19	4,5	0	38	36	36,0
toetspunt t19	7,5	0	38,4	36,4	36,4
toetspunt t19	1,5	9	24,4	22,4	22,6
toetspunt t19	4,5	14,2	25,7	23,7	24,2
toetspunt t19	7,5	15,7	28,4	26,4	26,8
toetspunt t19	1,5	20,2	21,6	19,6	22,9
toetspunt t19	4,5	21,2	22,8	20,8	24,0
toetspunt t19	7,5	22,1	22,7	20,7	24,5
toetspunt t19	1,5	26,4	20,2	18,2	27,0
toetspunt t19	4,5	26,9	22,5	20,5	27,8
toetspunt t19	7,5	26,9	25,2	23,2	28,4
toetspunt t19	1,5	32,2	31,8	29,8	34,2
toetspunt t19	4,5	32,5	32,8	30,8	34,7
toetspunt t19	7,5	32,5	33,4	31,4	35,0
toetspunt t19	1,5	26,3	29,1	27,1	29,7
toetspunt t19	4,5	27,2	30,4	28,4	30,9
toetspunt t19	7,5	27,4	32,2	30,2	32,0
toetspunt t19	1,5	26,9	24,3	22,3	28,2
toetspunt t19	4,5	27,5	27,1	25,1	29,5
toetspunt t19	7,5	27,6	30,7	28,7	31,2
toetspunt t19	1,5	10,2	18,9	16,9	17,7
toetspunt t19	4,5	15,2	21,4	19,4	20,8
toetspunt t19	7,5	18,2	26,9	24,9	25,7
toetspunt t19	1,5	17,4	10,1	8,1	17,9
toetspunt t19	4,5	18,3	11,8	9,8	18,9
toetspunt t19	7,5	18,4	12,3	10,3	19,0
toetspunt t19	1,5	26,6	20,2	18,2	27,2
toetspunt t19	4,5	27,6	22,5	20,5	28,4
toetspunt t19	7,5	28	16,2	14,2	28,2
toetspunt t19	1,5	28,1	14,5	12,5	28,2
toetspunt t19	4,5	29,1	16,9	14,9	29,3

toetspunt t19	7,5	29,2	21	19	29,6
toetspunt t19	1,5	28,5	24,8	22,8	29,5
toetspunt t19	4,5	29,5	27,7	25,7	31,0
toetspunt t19	7,5	29,2	29,6	27,6	31,5
toetspunt t19	1,5	19,2	30,3	28,3	28,8
toetspunt t19	4,5	21,6	31,5	29,5	30,2
toetspunt t19	7,5	24,9	32,7	30,7	31,7
toetspunt t35	1,5	33,9	16,6	14,6	34,0
toetspunt t35	4,5	35,1	18,6	16,6	35,2
toetspunt t35	7,5	36,1	20,4	18,4	36,2
toetspunt t36	1,5	35,8	25,7	23,7	36,1
toetspunt t36	4,5	37,1	26,8	24,8	37,3
toetspunt t36	7,5	38,1	29,2	27,2	38,4
toetspunt t37	1,5	40,4	29,1	27,1	40,6
toetspunt t37	4,5	41,6	31,1	29,1	41,8
toetspunt t37	7,5	42,3	34,6	32,6	42,7
toetspunt t38	1,5	40,2	30,2	28,2	40,5
toetspunt t38	4,5	41,3	30,4	28,4	41,5
toetspunt t38	7,5	41,6	35,4	33,4	42,2
toetspunt t39	1,5	22,1	38,5	36,5	36,7
toetspunt t39	4,5	25	39	37	37,3
toetspunt t39	7,5	30,2	40,9	38,9	39,4
toetspunt t40	1,5	34,9	37,8	35,8	38,4
toetspunt t40	4,5	34,5	38,2	36,2	38,4
toetspunt t40	7,5	35,2	40,7	38,7	40,3
toetspunt t41	1,5	33,2	36,7	34,7	37,0
toetspunt t41	4,5	33,1	37,3	35,3	37,3
toetspunt t41	7,5	33,4	38,6	36,6	38,3
toetspunt t42	1,5	16,3	21,1	19,1	20,9
toetspunt t42	4,5	19	24,5	22,5	24,1
toetspunt t42	7,5	23,2	27,2	25,2	27,3
toetspunt t43	1,5	13,5	23,5	21,5	22,1
toetspunt t43	4,5	16,8	25,9	23,9	24,7
toetspunt t43	7,5	20,4	29,6	27,6	28,4
toetspunt t44	1,5	8,4	14,6	12,6	14,0
toetspunt t44	4,5	11,5	19,6	17,6	18,6
toetspunt t44	7,5	16,2	26,5	24,5	25,1



Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	--	--	--	--
t01_B	toetspunt t01	4,50	--	--	--	--
t01_C	toetspunt t01	7,50	--	--	--	--
t02_A	toetspunt t02	1,50	2,4	-0,1	-9,5	2,5
t02_B	toetspunt t02	4,50	4,2	1,7	-7,7	4,2
t02_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t03_A	toetspunt t03	1,50	-12,4	-14,9	-24,3	-12,4
t03_B	toetspunt t03	4,50	-7,4	-10,0	-19,3	-7,4
t03_C	toetspunt t03	7,50	-6,9	-9,5	-18,8	-6,9
t04_A	toetspunt t04	1,50	-1,6	-4,1	-13,4	-1,5
t04_B	toetspunt t04	4,50	1,3	-1,2	-10,5	1,4
t04_C	toetspunt t04	7,50	4,7	2,3	-7,1	4,8
t05_A	toetspunt t05	1,50	--	--	--	--
t05_B	toetspunt t05	4,50	--	--	--	--
t05_C	toetspunt t05	7,50	--	--	--	--
t06_A	toetspunt t06	1,50	0,9	-1,6	-10,9	1,0
t06_B	toetspunt t06	4,50	4,6	2,2	-7,2	4,7
t06_C	toetspunt t06	7,50	9,7	7,3	-2,1	9,8
t07_A	toetspunt t07	1,50	-1,1	-3,7	-13,0	-1,1
t07_B	toetspunt t07	4,50	2,4	-0,2	-9,5	2,4
t07_C	toetspunt t07	7,50	7,0	4,5	-4,9	7,1
t08_A	toetspunt t08	1,50	1,1	-1,4	-10,8	1,2
t08_B	toetspunt t08	4,50	3,6	1,2	-8,2	3,7
t08_C	toetspunt t08	7,50	5,0	2,5	-6,8	5,1
t09_A	toetspunt t09	1,50	3,1	0,6	-8,8	3,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	5,7	3,3	-6,1	5,8
t09_C	toetspunt t09	7,50	5,6	3,2	-6,2	5,7
t10_A	toetspunt t10	1,50	3,3	0,9	-8,6	3,4
t10_B	toetspunt t10	4,50	5,7	3,2	-6,2	5,8
t10_C	toetspunt t10	7,50	8,8	6,4	-3,1	8,9
t11_A	toetspunt t11	1,50	-1,7	-4,2	-13,6	-1,7
t11_B	toetspunt t11	4,50	1,5	-1,0	-10,4	1,6
t11_C	toetspunt t11	7,50	4,4	2,0	-7,4	4,5
t12_A	toetspunt t12	1,50	-1,8	-4,3	-13,6	-1,7
t12_B	toetspunt t12	4,50	1,8	-0,7	-10,1	1,9
t12_C	toetspunt t12	7,50	7,1	4,7	-4,7	7,2
t13_A	toetspunt t13	1,50	--	--	--	--
t13_B	toetspunt t13	4,50	--	--	--	--
t13_C	toetspunt t13	7,50	--	--	--	--
t14_A	toetspunt t14	1,50	--	--	--	--
t14_B	toetspunt t14	4,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	7,50	--	--	--	--
t15_A	toetspunt t15	1,50	-1,2	-3,8	-13,1	-1,2
t15_B	toetspunt t15	4,50	2,2	-0,4	-9,7	2,2
t15_C	toetspunt t15	7,50	5,6	3,1	-6,3	5,7
t16_A	toetspunt t16	1,50	5,7	3,2	-6,2	5,8
t16_B	toetspunt t16	4,50	9,0	6,5	-2,9	9,0
t16_C	toetspunt t16	7,50	12,1	9,6	0,2	12,1
t17_A	toetspunt t17	1,50	3,0	0,5	-8,8	3,1
t17_B	toetspunt t17	4,50	7,0	4,6	-4,8	7,1
t17_C	toetspunt t17	7,50	11,5	9,1	-0,4	11,6
t18_A	toetspunt t18	1,50	5,4	2,9	-6,5	5,4
t18_B	toetspunt t18	4,50	8,4	5,9	-3,5	8,5
t18_C	toetspunt t18	7,50	12,7	10,3	0,9	12,8
t19_A	toetspunt t19	1,50	3,4	0,9	-8,4	3,5
t19_B	toetspunt t19	4,50	6,8	4,4	-5,0	6,9
t19_C	toetspunt t19	7,50	12,1	9,8	0,3	12,2
t20_A	toetspunt t19	1,50	2,5	-0,1	-9,4	2,5
t20_B	toetspunt t19	4,50	5,5	3,0	-6,4	5,5
t20_C	toetspunt t19	7,50	9,5	7,0	-2,4	9,6
t21_A	toetspunt t19	1,50	--	--	--	--
t21_B	toetspunt t19	4,50	--	--	--	--
t21_C	toetspunt t19	7,50	--	--	--	--
t22_A	toetspunt t19	1,50	--	--	--	--
t22_B	toetspunt t19	4,50	--	--	--	--
t22_C	toetspunt t19	7,50	--	--	--	--
t23_A	toetspunt t19	1,50	15,8	13,4	4,0	15,9
t23_B	toetspunt t19	4,50	16,8	14,5	5,0	16,9
t23_C	toetspunt t19	7,50	17,4	15,1	5,6	17,6
t24_A	toetspunt t19	1,50	16,5	14,2	4,7	16,7
t24_B	toetspunt t19	4,50	17,6	15,2	5,8	17,7
t24_C	toetspunt t19	7,50	19,0	16,7	7,2	19,2
t25_A	toetspunt t19	1,50	14,8	12,5	3,0	14,9
t25_B	toetspunt t19	4,50	15,8	13,4	4,0	15,9
t25_C	toetspunt t19	7,50	17,2	14,8	5,4	17,3
t26_A	toetspunt t19	1,50	6,0	3,5	-5,8	6,1
t26_B	toetspunt t19	4,50	9,0	6,5	-2,9	9,0
t26_C	toetspunt t19	7,50	13,4	11,1	1,6	13,5
t27_A	toetspunt t19	1,50	1,3	-1,3	-10,6	1,3
t27_B	toetspunt t19	4,50	3,9	1,5	-7,9	4,0
t27_C	toetspunt t19	7,50	8,3	5,9	-3,5	8,4
t28_A	toetspunt t19	1,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t28_B	toetspunt t19	4,50	--	--	--	--
t28_C	toetspunt t19	7,50	--	--	--	--
t29_A	toetspunt t19	1,50	17,7	15,3	5,9	17,8
t29_B	toetspunt t19	4,50	18,7	16,4	6,9	18,8
t29_C	toetspunt t19	7,50	19,4	17,1	7,6	19,5
t30_A	toetspunt t19	1,50	18,4	16,1	6,6	18,5
t30_B	toetspunt t19	4,50	19,5	17,2	7,7	19,7
t30_C	toetspunt t19	7,50	21,2	18,8	9,4	21,3
t31_A	toetspunt t19	1,50	15,7	13,3	3,9	15,8
t31_B	toetspunt t19	4,50	17,4	15,0	5,5	17,5
t31_C	toetspunt t19	7,50	20,2	17,9	8,4	20,3
t32_A	toetspunt t19	1,50	15,0	12,7	3,2	15,1
t32_B	toetspunt t19	4,50	17,2	14,8	5,4	17,3
t32_C	toetspunt t19	7,50	20,0	17,6	8,2	20,1
t33_A	toetspunt t19	1,50	9,1	6,8	-2,7	9,3
t33_B	toetspunt t19	4,50	11,5	9,1	-0,3	11,6
t33_C	toetspunt t19	7,50	12,2	9,8	0,3	12,3
t34_A	toetspunt t19	1,50	3,3	0,9	-8,5	3,4
t34_B	toetspunt t19	4,50	6,6	4,2	-5,2	6,7
t34_C	toetspunt t19	7,50	12,4	10,0	0,6	12,5
t35_A	toetspunt t35	1,50	7,4	5,0	-4,5	7,5
t35_B	toetspunt t35	4,50	10,4	8,0	-1,4	10,5
t35_C	toetspunt t35	7,50	15,2	12,8	3,4	15,3
t36_A	toetspunt t36	1,50	9,5	7,2	-2,3	9,7
t36_B	toetspunt t36	4,50	14,1	11,7	2,3	14,2
t36_C	toetspunt t36	7,50	13,4	11,0	1,6	13,5
t37_A	toetspunt t37	1,50	7,0	4,6	-4,8	7,1
t37_B	toetspunt t37	4,50	13,5	11,1	1,7	13,6
t37_C	toetspunt t37	7,50	10,0	7,6	-1,9	10,1
t38_A	toetspunt t38	1,50	6,2	3,9	-5,6	6,3
t38_B	toetspunt t38	4,50	13,3	11,0	1,5	13,4
t38_C	toetspunt t38	7,50	14,1	11,8	2,3	14,2
t39_A	toetspunt t39	1,50	-2,6	-5,1	-14,5	-2,5
t39_B	toetspunt t39	4,50	1,1	-1,4	-10,8	1,1
t39_C	toetspunt t39	7,50	4,7	2,3	-7,1	4,8
t40_A	toetspunt t40	1,50	3,1	0,7	-8,7	3,2
t40_B	toetspunt t40	4,50	6,8	4,4	-5,0	6,9
t40_C	toetspunt t40	7,50	10,4	8,0	-1,4	10,5
t41_A	toetspunt t41	1,50	3,7	1,2	-8,1	3,8
t41_B	toetspunt t41	4,50	7,4	5,0	-4,4	7,5
t41_C	toetspunt t41	7,50	10,0	7,6	-1,8	10,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Heikampseweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t42_A	toetspunt t42	1,50	4,4	1,9	-7,4	4,5
t42_B	toetspunt t42	4,50	7,9	5,5	-3,9	8,0
t42_C	toetspunt t42	7,50	14,3	12,0	2,5	14,4
t43_A	toetspunt t43	1,50	-1,8	-4,3	-13,7	-1,7
t43_B	toetspunt t43	4,50	1,7	-0,8	-10,2	1,8
t43_C	toetspunt t43	7,50	9,7	7,3	-2,2	9,8
t44_A	toetspunt t44	1,50	9,1	6,7	-2,7	9,2
t44_B	toetspunt t44	4,50	12,1	9,7	0,3	12,2
t44_C	toetspunt t44	7,50	17,5	15,1	5,7	17,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	-2,6	-5,1	-14,5	-2,6
t01_B	toetspunt t01	4,50	0,8	-1,6	-11,0	0,9
t01_C	toetspunt t01	7,50	--	--	--	--
t02_A	toetspunt t02	1,50	-5,6	-8,1	-17,5	-5,5
t02_B	toetspunt t02	4,50	-4,4	-6,9	-16,3	-4,3
t02_C	toetspunt t02	7,50	--	--	--	--
t03_A	toetspunt t03	1,50	11,3	8,9	-0,5	11,4
t03_B	toetspunt t03	4,50	12,4	10,0	0,6	12,5
t03_C	toetspunt t03	7,50	14,4	12,0	2,6	14,5
t04_A	toetspunt t04	1,50	13,1	10,7	1,3	13,2
t04_B	toetspunt t04	4,50	13,9	11,5	2,0	14,0
t04_C	toetspunt t04	7,50	14,5	12,1	2,7	14,6
t05_A	toetspunt t05	1,50	15,3	12,9	3,5	15,4
t05_B	toetspunt t05	4,50	16,3	13,9	4,5	16,4
t05_C	toetspunt t05	7,50	16,5	14,1	4,7	16,6
t06_A	toetspunt t06	1,50	12,4	10,0	0,6	12,5
t06_B	toetspunt t06	4,50	13,5	11,1	1,7	13,6
t06_C	toetspunt t06	7,50	15,2	12,8	3,3	15,3
t07_A	toetspunt t07	1,50	4,2	1,6	-7,7	4,2
t07_B	toetspunt t07	4,50	7,6	5,0	-4,3	7,6
t07_C	toetspunt t07	7,50	11,9	9,5	0,1	12,0
t08_A	toetspunt t08	1,50	6,9	4,5	-4,9	7,0
t08_B	toetspunt t08	4,50	8,6	6,2	-3,3	8,7
t08_C	toetspunt t08	7,50	10,7	8,3	-1,1	10,8
t09_A	toetspunt t09	1,50	6,9	4,5	-4,9	7,0
t09_B	toetspunt t09	4,50	9,3	6,8	-2,6	9,4
t09_C	toetspunt t09	7,50	11,2	8,8	-0,6	11,3
t10_A	toetspunt t10	1,50	4,5	2,1	-7,3	4,6
t10_B	toetspunt t10	4,50	7,2	4,7	-4,6	7,3
t10_C	toetspunt t10	7,50	7,9	5,4	-3,9	8,0
t11_A	toetspunt t11	1,50	8,6	6,2	-3,2	8,7
t11_B	toetspunt t11	4,50	10,1	7,8	-1,7	10,2
t11_C	toetspunt t11	7,50	11,1	8,8	-0,7	11,2
t12_A	toetspunt t12	1,50	9,7	7,4	-2,1	9,8
t12_B	toetspunt t12	4,50	11,2	8,8	-0,6	11,3
t12_C	toetspunt t12	7,50	11,7	9,3	-0,1	11,8
t13_A	toetspunt t13	1,50	18,4	16,1	6,6	18,6
t13_B	toetspunt t13	4,50	19,4	17,1	7,6	19,5
t13_C	toetspunt t13	7,50	19,7	17,3	7,9	19,8
t14_A	toetspunt t14	1,50	19,7	17,4	7,9	19,8
t14_B	toetspunt t14	4,50	20,8	18,5	9,0	21,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	7,50	21,1	18,8	9,4	21,3
t15_A	toetspunt t15	1,50	18,5	16,1	6,7	18,6
t15_B	toetspunt t15	4,50	19,7	17,4	7,9	19,8
t15_C	toetspunt t15	7,50	20,6	18,2	8,8	20,7
t16_A	toetspunt t16	1,50	17,1	14,8	5,3	17,2
t16_B	toetspunt t16	4,50	18,1	15,7	6,3	18,2
t16_C	toetspunt t16	7,50	19,5	17,1	7,6	19,6
t17_A	toetspunt t17	1,50	19,6	17,2	7,8	19,7
t17_B	toetspunt t17	4,50	20,1	17,8	8,3	20,2
t17_C	toetspunt t17	7,50	20,7	18,3	8,8	20,8
t18_A	toetspunt t18	1,50	17,7	15,3	5,9	17,8
t18_B	toetspunt t18	4,50	18,3	15,9	6,5	18,4
t18_C	toetspunt t18	7,50	19,2	16,8	7,4	19,3
t19_A	toetspunt t19	1,50	15,7	13,4	3,9	15,8
t19_B	toetspunt t19	4,50	16,5	14,1	4,7	16,6
t19_C	toetspunt t19	7,50	17,2	14,8	5,4	17,3
t20_A	toetspunt t19	1,50	11,3	8,9	-0,5	11,4
t20_B	toetspunt t19	4,50	14,9	12,5	3,1	15,0
t20_C	toetspunt t19	7,50	17,0	14,6	5,1	17,1
t21_A	toetspunt t19	1,50	20,8	18,5	9,0	20,9
t21_B	toetspunt t19	4,50	21,8	19,5	10,0	21,9
t21_C	toetspunt t19	7,50	22,2	19,8	10,4	22,3
t22_A	toetspunt t19	1,50	25,2	22,9	13,4	25,3
t22_B	toetspunt t19	4,50	26,4	24,1	14,7	26,6
t22_C	toetspunt t19	7,50	27,0	24,6	15,2	27,1
t23_A	toetspunt t19	1,50	29,0	26,7	17,2	29,1
t23_B	toetspunt t19	4,50	30,5	28,1	18,7	30,6
t23_C	toetspunt t19	7,50	31,2	28,9	19,4	31,3
t24_A	toetspunt t19	1,50	30,1	27,8	18,3	30,3
t24_B	toetspunt t19	4,50	31,4	29,0	19,6	31,5
t24_C	toetspunt t19	7,50	32,1	29,7	20,3	32,2
t25_A	toetspunt t19	1,50	28,9	26,6	17,1	29,0
t25_B	toetspunt t19	4,50	29,6	27,3	17,8	29,7
t25_C	toetspunt t19	7,50	30,3	28,0	18,5	30,4
t26_A	toetspunt t19	1,50	22,4	20,1	10,6	22,5
t26_B	toetspunt t19	4,50	23,0	20,6	11,2	23,1
t26_C	toetspunt t19	7,50	23,1	20,7	11,3	23,2
t27_A	toetspunt t19	1,50	23,4	21,1	11,6	23,5
t27_B	toetspunt t19	4,50	24,2	21,8	12,4	24,3
t27_C	toetspunt t19	7,50	25,0	22,6	13,2	25,1
t28_A	toetspunt t19	1,50	26,3	23,9	14,5	26,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t28_B	toetspunt t19	4,50	27,4	25,0	15,6	27,5
t28_C	toetspunt t19	7,50	28,3	26,0	16,5	28,5
t29_A	toetspunt t19	1,50	31,1	28,8	19,3	31,2
t29_B	toetspunt t19	4,50	32,4	30,1	20,6	32,5
t29_C	toetspunt t19	7,50	33,2	30,9	21,4	33,4
t30_A	toetspunt t19	1,50	31,8	29,5	20,0	31,9
t30_B	toetspunt t19	4,50	33,1	30,8	21,3	33,3
t30_C	toetspunt t19	7,50	34,1	31,7	22,3	34,2
t31_A	toetspunt t19	1,50	28,7	26,3	16,9	28,8
t31_B	toetspunt t19	4,50	30,1	27,8	18,3	30,2
t31_C	toetspunt t19	7,50	31,1	28,7	19,3	31,2
t32_A	toetspunt t19	1,50	25,8	23,5	14,0	25,9
t32_B	toetspunt t19	4,50	26,9	24,5	15,1	27,0
t32_C	toetspunt t19	7,50	27,6	25,2	15,8	27,7
t33_A	toetspunt t19	1,50	12,5	10,1	0,7	12,6
t33_B	toetspunt t19	4,50	14,2	11,8	2,4	14,3
t33_C	toetspunt t19	7,50	16,4	14,0	4,6	16,5
t34_A	toetspunt t19	1,50	13,6	11,3	1,8	13,7
t34_B	toetspunt t19	4,50	15,1	12,7	3,3	15,2
t34_C	toetspunt t19	7,50	17,4	15,1	5,6	17,5
t35_A	toetspunt t35	1,50	17,3	15,0	5,5	17,4
t35_B	toetspunt t35	4,50	18,4	16,1	6,6	18,5
t35_C	toetspunt t35	7,50	19,2	16,8	7,4	19,3
t36_A	toetspunt t36	1,50	16,2	13,8	4,4	16,3
t36_B	toetspunt t36	4,50	17,1	14,8	5,3	17,3
t36_C	toetspunt t36	7,50	17,5	15,2	5,8	17,7
t37_A	toetspunt t37	1,50	5,7	3,3	-6,2	5,8
t37_B	toetspunt t37	4,50	6,6	4,3	-5,2	6,7
t37_C	toetspunt t37	7,50	0,4	-2,1	-11,5	0,5
t38_A	toetspunt t38	1,50	-0,7	-3,1	-12,5	-0,6
t38_B	toetspunt t38	4,50	5,3	3,0	-6,5	5,5
t38_C	toetspunt t38	7,50	5,0	2,7	-6,8	5,2
t39_A	toetspunt t39	1,50	5,0	2,5	-6,9	5,0
t39_B	toetspunt t39	4,50	9,4	7,0	-2,4	9,5
t39_C	toetspunt t39	7,50	11,2	8,8	-0,6	11,3
t40_A	toetspunt t40	1,50	14,9	12,5	3,1	15,0
t40_B	toetspunt t40	4,50	15,6	13,2	3,8	15,7
t40_C	toetspunt t40	7,50	16,3	13,9	4,5	16,4
t41_A	toetspunt t41	1,50	17,8	15,4	6,0	17,9
t41_B	toetspunt t41	4,50	18,3	15,9	6,5	18,4
t41_C	toetspunt t41	7,50	18,9	16,6	7,1	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: De Bleek
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t42_A	toetspunt t42	1,50	17,6	15,3	5,8	17,7
t42_B	toetspunt t42	4,50	18,7	16,3	6,9	18,8
t42_C	toetspunt t42	7,50	20,2	17,9	8,4	20,4
t43_A	toetspunt t43	1,50	10,7	8,2	-1,2	10,7
t43_B	toetspunt t43	4,50	13,9	11,5	2,1	14,0
t43_C	toetspunt t43	7,50	17,7	15,3	5,8	17,8
t44_A	toetspunt t44	1,50	19,8	17,5	8,0	20,0
t44_B	toetspunt t44	4,50	20,7	18,4	8,9	20,8
t44_C	toetspunt t44	7,50	21,6	19,3	9,8	21,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	27,6	25,0	15,7	27,6
t01_B	toetspunt t01	4,50	29,8	27,2	17,9	29,8
t01_C	toetspunt t01	7,50	29,8	27,2	17,9	29,8
t02_A	toetspunt t02	1,50	38,4	35,7	26,4	38,4
t02_B	toetspunt t02	4,50	38,5	35,8	26,5	38,5
t02_C	toetspunt t02	7,50	38,1	35,5	26,2	38,1
t03_A	toetspunt t03	1,50	45,7	43,1	33,8	45,7
t03_B	toetspunt t03	4,50	45,8	43,2	33,9	45,8
t03_C	toetspunt t03	7,50	45,4	42,7	33,4	45,4
t04_A	toetspunt t04	1,50	46,2	43,5	34,2	46,2
t04_B	toetspunt t04	4,50	46,4	43,7	34,4	46,4
t04_C	toetspunt t04	7,50	46,0	43,3	34,0	46,0
t05_A	toetspunt t05	1,50	46,1	43,5	34,2	46,1
t05_B	toetspunt t05	4,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t05_C	toetspunt t05	7,50	46,0	43,3	34,0	46,0
t06_A	toetspunt t06	1,50	42,5	39,9	30,6	42,5
t06_B	toetspunt t06	4,50	42,9	40,2	31,0	42,9
t06_C	toetspunt t06	7,50	42,6	40,0	30,7	42,6
t07_A	toetspunt t07	1,50	29,4	26,8	17,5	29,4
t07_B	toetspunt t07	4,50	31,3	28,6	19,3	31,3
t07_C	toetspunt t07	7,50	34,0	31,4	22,1	34,0
t08_A	toetspunt t08	1,50	4,4	1,4	-7,6	4,3
t08_B	toetspunt t08	4,50	7,4	4,4	-4,6	7,3
t08_C	toetspunt t08	7,50	10,9	8,0	-1,1	10,8
t09_A	toetspunt t09	1,50	6,4	3,5	-5,6	6,3
t09_B	toetspunt t09	4,50	8,4	5,6	-3,6	8,4
t09_C	toetspunt t09	7,50	8,7	5,8	-3,3	8,6
t10_A	toetspunt t10	1,50	6,8	4,0	-5,2	6,8
t10_B	toetspunt t10	4,50	9,0	6,2	-3,0	9,0
t10_C	toetspunt t10	7,50	10,5	7,7	-1,5	10,5
t11_A	toetspunt t11	1,50	40,5	37,9	28,6	40,5
t11_B	toetspunt t11	4,50	41,2	38,6	29,3	41,2
t11_C	toetspunt t11	7,50	41,1	38,5	29,2	41,1
t12_A	toetspunt t12	1,50	29,8	27,3	17,9	29,8
t12_B	toetspunt t12	4,50	31,8	29,2	19,9	31,8
t12_C	toetspunt t12	7,50	32,6	30,0	20,7	32,6
t13_A	toetspunt t13	1,50	5,9	3,4	-6,0	6,0
t13_B	toetspunt t13	4,50	7,1	4,6	-4,8	7,2
t13_C	toetspunt t13	7,50	8,3	5,8	-3,6	8,4
t14_A	toetspunt t14	1,50	2,9	0,4	-9,0	3,0
t14_B	toetspunt t14	4,50	4,0	1,4	-7,9	4,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	7,50	4,4	1,8	-7,5	4,4
t15_A	toetspunt t15	1,50	20,4	17,7	8,5	20,4
t15_B	toetspunt t15	4,50	22,5	19,8	10,6	22,5
t15_C	toetspunt t15	7,50	24,3	21,6	12,3	24,3
t16_A	toetspunt t16	1,50	41,3	38,6	29,4	41,3
t16_B	toetspunt t16	4,50	42,0	39,4	30,1	42,0
t16_C	toetspunt t16	7,50	42,0	39,3	30,1	42,0
t17_A	toetspunt t17	1,50	46,0	43,4	34,1	46,0
t17_B	toetspunt t17	4,50	46,3	43,6	34,4	46,3
t17_C	toetspunt t17	7,50	46,0	43,3	34,1	46,0
t18_A	toetspunt t18	1,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t18_B	toetspunt t18	4,50	46,7	44,0	34,7	46,7
t18_C	toetspunt t18	7,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t19_A	toetspunt t19	1,50	41,0	38,4	29,1	41,0
t19_B	toetspunt t19	4,50	41,8	39,2	29,9	41,8
t19_C	toetspunt t19	7,50	41,8	39,1	29,8	41,8
t20_A	toetspunt t19	1,50	38,5	35,9	26,6	38,5
t20_B	toetspunt t19	4,50	40,1	37,5	28,2	40,1
t20_C	toetspunt t19	7,50	40,2	37,6	28,3	40,2
t21_A	toetspunt t19	1,50	-11,9	-14,8	-23,8	-11,9
t21_B	toetspunt t19	4,50	-9,9	-13,0	-22,0	-10,0
t21_C	toetspunt t19	7,50	-9,2	-12,3	-21,3	-9,3
t22_A	toetspunt t19	1,50	--	--	--	--
t22_B	toetspunt t19	4,50	--	--	--	--
t22_C	toetspunt t19	7,50	--	--	--	--
t23_A	toetspunt t19	1,50	25,8	23,3	13,9	25,8
t23_B	toetspunt t19	4,50	27,9	25,3	16,0	27,9
t23_C	toetspunt t19	7,50	28,9	26,3	17,0	28,9
t24_A	toetspunt t19	1,50	39,2	36,6	27,3	39,2
t24_B	toetspunt t19	4,50	39,9	37,3	28,0	40,0
t24_C	toetspunt t19	7,50	39,8	37,2	27,9	39,8
t25_A	toetspunt t19	1,50	46,1	43,5	34,2	46,1
t25_B	toetspunt t19	4,50	46,4	43,8	34,5	46,4
t25_C	toetspunt t19	7,50	46,0	43,4	34,1	46,0
t26_A	toetspunt t19	1,50	46,0	43,3	34,0	46,0
t26_B	toetspunt t19	4,50	46,2	43,6	34,3	46,2
t26_C	toetspunt t19	7,50	45,9	43,2	34,0	45,9
t27_A	toetspunt t19	1,50	46,4	43,7	34,4	46,4
t27_B	toetspunt t19	4,50	46,7	44,0	34,8	46,7
t27_C	toetspunt t19	7,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t28_A	toetspunt t19	1,50	46,0	43,4	34,1	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Leeuwerikweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t28_B	toetspunt t19	4,50	46,2	43,6	34,3	46,2
t28_C	toetspunt t19	7,50	45,9	43,2	33,9	45,9
t29_A	toetspunt t19	1,50	38,9	36,3	27,0	39,0
t29_B	toetspunt t19	4,50	39,6	37,0	27,7	39,6
t29_C	toetspunt t19	7,50	39,5	36,9	27,6	39,5
t30_A	toetspunt t19	1,50	30,1	27,5	18,2	30,1
t30_B	toetspunt t19	4,50	32,0	29,4	20,1	32,0
t30_C	toetspunt t19	7,50	32,7	30,1	20,8	32,7
t31_A	toetspunt t19	1,50	17,1	14,6	5,3	17,2
t31_B	toetspunt t19	4,50	17,6	15,1	5,7	17,7
t31_C	toetspunt t19	7,50	17,1	14,5	5,2	17,1
t32_A	toetspunt t19	1,50	18,1	15,5	6,2	18,1
t32_B	toetspunt t19	4,50	18,7	16,1	6,8	18,7
t32_C	toetspunt t19	7,50	19,2	16,6	7,3	19,2
t33_A	toetspunt t19	1,50	29,7	27,1	17,8	29,7
t33_B	toetspunt t19	4,50	31,6	29,0	19,7	31,6
t33_C	toetspunt t19	7,50	32,5	29,9	20,6	32,5
t34_A	toetspunt t19	1,50	39,8	37,2	27,9	39,8
t34_B	toetspunt t19	4,50	40,6	38,0	28,7	40,7
t34_C	toetspunt t19	7,50	40,6	38,0	28,7	40,6
t35_A	toetspunt t35	1,50	2,0	-0,9	-10,0	1,9
t35_B	toetspunt t35	4,50	3,9	1,0	-8,1	3,8
t35_C	toetspunt t35	7,50	4,9	2,0	-7,1	4,8
t36_A	toetspunt t36	1,50	3,4	0,5	-8,6	3,3
t36_B	toetspunt t36	4,50	5,7	2,8	-6,3	5,6
t36_C	toetspunt t36	7,50	8,2	5,6	-3,7	8,2
t37_A	toetspunt t37	1,50	17,0	14,4	5,1	17,0
t37_B	toetspunt t37	4,50	19,1	16,4	7,1	19,1
t37_C	toetspunt t37	7,50	21,0	18,3	9,1	21,0
t38_A	toetspunt t38	1,50	23,6	21,0	11,7	23,6
t38_B	toetspunt t38	4,50	26,3	23,6	14,4	26,3
t38_C	toetspunt t38	7,50	28,3	25,6	16,4	28,3
t39_A	toetspunt t39	1,50	41,0	38,4	29,1	41,0
t39_B	toetspunt t39	4,50	41,6	38,9	29,6	41,6
t39_C	toetspunt t39	7,50	41,2	38,5	29,2	41,2
t40_A	toetspunt t40	1,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t40_B	toetspunt t40	4,50	46,5	43,8	34,6	46,5
t40_C	toetspunt t40	7,50	46,1	43,5	34,2	46,1
t41_A	toetspunt t41	1,50	46,7	44,1	34,8	46,7
t41_B	toetspunt t41	4,50	46,9	44,3	35,0	46,9
t41_C	toetspunt t41	7,50	46,5	43,9	34,6	46,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Leeuwerikweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t42_A	toetspunt t42	1,50	40,0	37,4	28,1	40,0
t42_B	toetspunt t42	4,50	40,9	38,3	29,0	40,9
t42_C	toetspunt t42	7,50	40,9	38,3	29,0	40,9
t43_A	toetspunt t43	1,50	35,2	32,6	23,3	35,2
t43_B	toetspunt t43	4,50	37,2	34,6	25,3	37,2
t43_C	toetspunt t43	7,50	37,6	35,0	25,7	37,6
t44_A	toetspunt t44	1,50	10,3	7,4	-1,7	10,2
t44_B	toetspunt t44	4,50	13,7	10,7	1,6	13,5
t44_C	toetspunt t44	7,50	20,1	17,2	8,1	20,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	63,1	59,9	53,5	63,6
t01_B	toetspunt t01	4,50	63,8	60,6	54,2	64,3
t01_C	toetspunt t01	7,50	63,8	60,6	54,2	64,3
t02_A	toetspunt t02	1,50	63,3	60,0	53,7	63,7
t02_B	toetspunt t02	4,50	64,0	60,8	54,5	64,5
t02_C	toetspunt t02	7,50	64,0	60,8	54,5	64,5
t03_A	toetspunt t03	1,50	58,6	55,4	48,9	59,0
t03_B	toetspunt t03	4,50	59,9	56,7	50,3	60,4
t03_C	toetspunt t03	7,50	60,2	57,0	50,7	60,7
t04_A	toetspunt t04	1,50	53,2	50,4	42,5	53,5
t04_B	toetspunt t04	4,50	54,0	51,1	43,5	54,3
t04_C	toetspunt t04	7,50	54,5	51,5	44,3	54,9
t05_A	toetspunt t05	1,50	51,9	49,1	40,4	51,9
t05_B	toetspunt t05	4,50	52,2	49,5	40,9	52,3
t05_C	toetspunt t05	7,50	52,2	49,4	41,1	52,4
t06_A	toetspunt t06	1,50	47,7	45,1	36,0	47,8
t06_B	toetspunt t06	4,50	48,2	45,5	36,5	48,2
t06_C	toetspunt t06	7,50	48,2	45,5	36,7	48,3
t07_A	toetspunt t07	1,50	39,6	36,6	29,4	40,0
t07_B	toetspunt t07	4,50	41,5	38,5	31,3	41,8
t07_C	toetspunt t07	7,50	43,5	40,5	33,2	43,8
t08_A	toetspunt t08	1,50	45,5	42,4	35,8	46,0
t08_B	toetspunt t08	4,50	47,0	43,8	37,3	47,4
t08_C	toetspunt t08	7,50	47,8	44,6	38,1	48,3
t09_A	toetspunt t09	1,50	48,6	45,5	38,9	49,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	50,4	47,2	40,7	50,8
t09_C	toetspunt t09	7,50	51,4	48,2	41,7	51,9
t10_A	toetspunt t10	1,50	56,2	53,0	46,5	56,6
t10_B	toetspunt t10	4,50	57,6	54,4	47,9	58,0
t10_C	toetspunt t10	7,50	57,7	54,5	48,0	58,1
t11_A	toetspunt t11	1,50	47,3	44,5	36,5	47,6
t11_B	toetspunt t11	4,50	48,0	45,2	37,2	48,2
t11_C	toetspunt t11	7,50	48,2	45,4	37,5	48,5
t12_A	toetspunt t12	1,50	43,6	40,4	34,3	44,2
t12_B	toetspunt t12	4,50	44,9	41,7	35,6	45,5
t12_C	toetspunt t12	7,50	45,8	42,6	36,5	46,4
t13_A	toetspunt t13	1,50	42,7	39,4	33,8	43,4
t13_B	toetspunt t13	4,50	43,8	40,5	34,9	44,5
t13_C	toetspunt t13	7,50	44,4	41,1	35,4	45,0
t14_A	toetspunt t14	1,50	40,7	37,5	31,7	41,4
t14_B	toetspunt t14	4,50	41,7	38,5	32,7	42,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t14_C	toetspunt t14	7,50	42,2	38,9	33,2	42,8
t15_A	toetspunt t15	1,50	33,9	30,7	24,3	34,4
t15_B	toetspunt t15	4,50	35,3	32,1	25,7	35,8
t15_C	toetspunt t15	7,50	36,2	33,1	26,5	36,6
t16_A	toetspunt t16	1,50	46,3	43,7	34,4	46,3
t16_B	toetspunt t16	4,50	47,1	44,4	35,2	47,1
t16_C	toetspunt t16	7,50	47,1	44,4	35,3	47,1
t17_A	toetspunt t17	1,50	51,3	48,6	39,5	51,3
t17_B	toetspunt t17	4,50	51,5	48,9	39,8	51,6
t17_C	toetspunt t17	7,50	51,3	48,6	39,6	51,3
t18_A	toetspunt t18	1,50	51,8	49,1	40,2	51,8
t18_B	toetspunt t18	4,50	52,1	49,4	40,5	52,1
t18_C	toetspunt t18	7,50	51,9	49,1	40,3	51,9
t19_A	toetspunt t19	1,50	46,3	43,6	34,6	46,3
t19_B	toetspunt t19	4,50	47,1	44,4	35,4	47,2
t19_C	toetspunt t19	7,50	47,2	44,5	35,6	47,3
t20_A	toetspunt t19	1,50	43,6	41,0	31,8	43,6
t20_B	toetspunt t19	4,50	45,2	42,6	33,4	45,3
t20_C	toetspunt t19	7,50	45,5	42,8	33,7	45,5
t21_A	toetspunt t19	1,50	39,9	36,6	30,9	40,6
t21_B	toetspunt t19	4,50	40,8	37,6	31,8	41,5
t21_C	toetspunt t19	7,50	41,2	37,9	32,2	41,9
t22_A	toetspunt t19	1,50	37,2	34,1	27,8	37,8
t22_B	toetspunt t19	4,50	38,3	35,2	28,9	38,9
t22_C	toetspunt t19	7,50	38,7	35,6	29,3	39,3
t23_A	toetspunt t19	1,50	36,1	33,7	24,5	36,2
t23_B	toetspunt t19	4,50	37,8	35,3	26,2	37,9
t23_C	toetspunt t19	7,50	38,7	36,2	27,2	38,9
t24_A	toetspunt t19	1,50	44,8	42,2	32,9	44,8
t24_B	toetspunt t19	4,50	45,6	43,0	33,7	45,6
t24_C	toetspunt t19	7,50	45,6	43,0	33,8	45,6
t25_A	toetspunt t19	1,50	51,2	48,6	39,3	51,2
t25_B	toetspunt t19	4,50	51,5	48,9	39,7	51,6
t25_C	toetspunt t19	7,50	51,2	48,6	39,3	51,2
t26_A	toetspunt t19	1,50	51,2	48,5	39,4	51,2
t26_B	toetspunt t19	4,50	51,5	48,8	39,7	51,5
t26_C	toetspunt t19	7,50	51,1	48,5	39,4	51,2
t27_A	toetspunt t19	1,50	51,4	48,8	39,6	51,5
t27_B	toetspunt t19	4,50	51,8	49,1	39,9	51,8
t27_C	toetspunt t19	7,50	51,5	48,8	39,6	51,5
t28_A	toetspunt t19	1,50	51,1	48,5	39,2	51,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t28_B	toetspunt t19	4,50	51,4	48,7	39,5	51,4
t28_C	toetspunt t19	7,50	51,0	48,4	39,2	51,0
t29_A	toetspunt t19	1,50	44,6	42,1	32,8	44,7
t29_B	toetspunt t19	4,50	45,4	42,8	33,5	45,5
t29_C	toetspunt t19	7,50	45,5	43,0	33,7	45,6
t30_A	toetspunt t19	1,50	39,2	36,8	27,5	39,3
t30_B	toetspunt t19	4,50	40,8	38,3	29,0	40,9
t30_C	toetspunt t19	7,50	41,6	39,2	29,8	41,7
t31_A	toetspunt t19	1,50	36,0	33,4	25,1	36,2
t31_B	toetspunt t19	4,50	37,3	34,7	26,4	37,5
t31_C	toetspunt t19	7,50	38,0	35,5	26,9	38,2
t32_A	toetspunt t19	1,50	35,3	32,5	24,7	35,6
t32_B	toetspunt t19	4,50	36,3	33,5	25,8	36,6
t32_C	toetspunt t19	7,50	36,8	34,1	26,3	37,1
t33_A	toetspunt t19	1,50	37,2	34,4	26,5	37,5
t33_B	toetspunt t19	4,50	38,9	36,1	28,1	39,1
t33_C	toetspunt t19	7,50	39,5	36,7	28,6	39,7
t34_A	toetspunt t19	1,50	44,9	42,3	33,2	45,0
t34_B	toetspunt t19	4,50	45,8	43,2	34,1	45,9
t34_C	toetspunt t19	7,50	45,9	43,2	34,2	46,0
t35_A	toetspunt t35	1,50	38,6	35,4	28,9	39,0
t35_B	toetspunt t35	4,50	39,8	36,6	30,1	40,2
t35_C	toetspunt t35	7,50	40,8	37,6	31,1	41,2
t36_A	toetspunt t36	1,50	40,6	37,4	30,9	41,0
t36_B	toetspunt t36	4,50	41,8	38,7	32,1	42,3
t36_C	toetspunt t36	7,50	42,9	39,7	33,2	43,4
t37_A	toetspunt t37	1,50	45,1	41,9	35,4	45,5
t37_B	toetspunt t37	4,50	46,2	43,1	36,6	46,7
t37_C	toetspunt t37	7,50	47,1	43,9	37,4	47,5
t38_A	toetspunt t38	1,50	45,0	41,8	35,3	45,4
t38_B	toetspunt t38	4,50	46,1	43,0	36,4	46,6
t38_C	toetspunt t38	7,50	46,7	43,5	37,0	47,1
t39_A	toetspunt t39	1,50	46,7	43,9	35,3	46,8
t39_B	toetspunt t39	4,50	47,2	44,5	35,9	47,3
t39_C	toetspunt t39	7,50	47,4	44,6	36,3	47,6
t40_A	toetspunt t40	1,50	51,7	49,0	40,1	51,8
t40_B	toetspunt t40	4,50	51,9	49,2	40,3	51,9
t40_C	toetspunt t40	7,50	51,7	49,0	40,3	51,8
t41_A	toetspunt t41	1,50	52,0	49,3	40,3	52,1
t41_B	toetspunt t41	4,50	52,2	49,5	40,5	52,3
t41_C	toetspunt t41	7,50	51,9	49,2	40,3	52,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

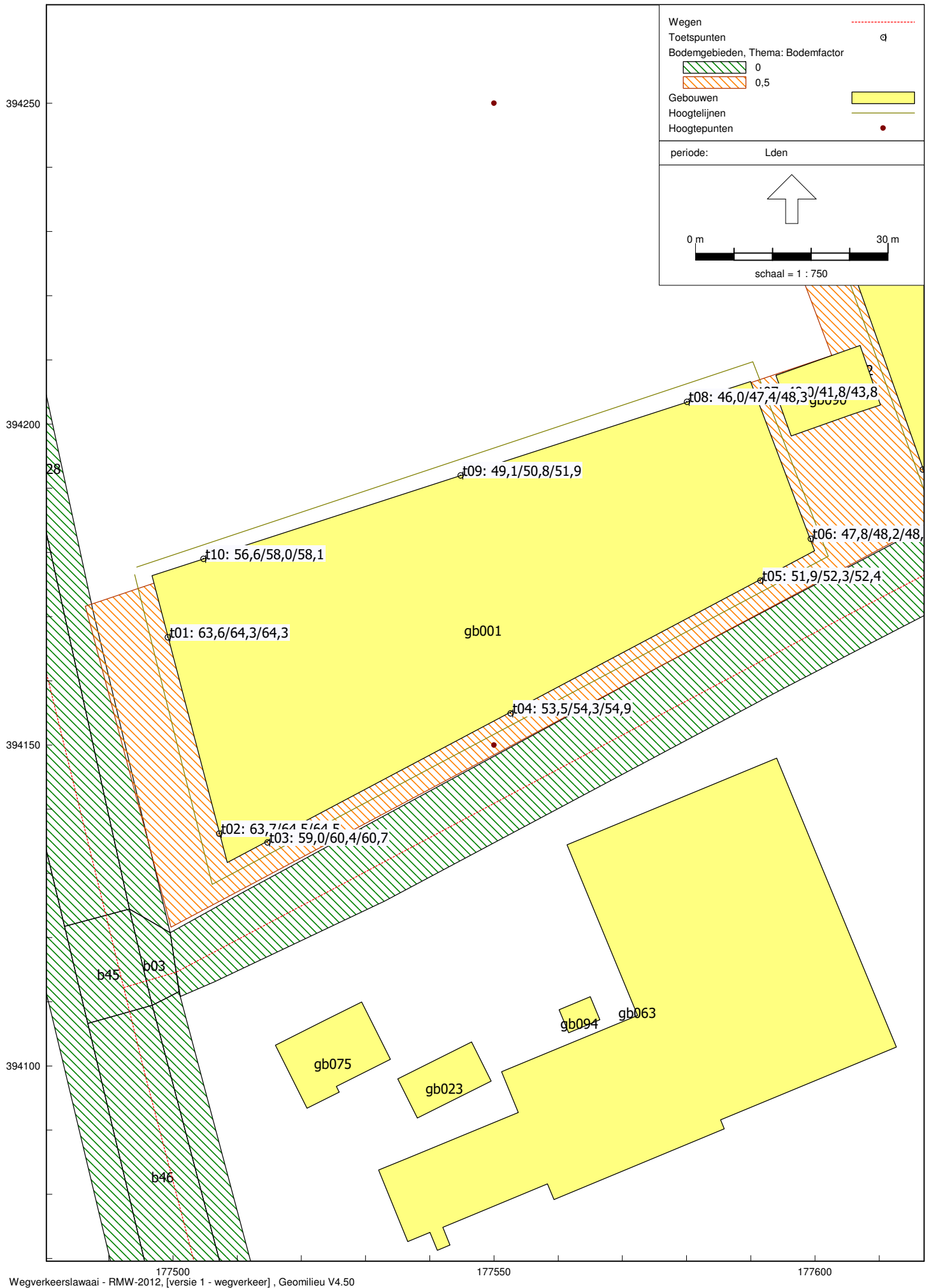
Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1908/128/NB-01
bijlage 5

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t42_A	toetspunt t42	1,50	45,1	42,5	33,2	45,1
t42_B	toetspunt t42	4,50	46,0	43,3	34,1	46,0
t42_C	toetspunt t42	7,50	46,1	43,4	34,2	46,1
t43_A	toetspunt t43	1,50	40,3	37,7	28,5	40,4
t43_B	toetspunt t43	4,50	42,4	39,7	30,6	42,4
t43_C	toetspunt t43	7,50	42,9	40,2	31,2	42,9
t44_A	toetspunt t44	1,50	26,1	23,6	14,7	26,3
t44_B	toetspunt t44	4,50	27,9	25,3	16,7	28,1
t44_C	toetspunt t44	7,50	31,7	28,9	21,0	31,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



BIJLAGE 6:

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: \\tritiuadviesbv\Data\KAM\Projecten\2019\1908128NB - Plan De Mortel-Zuidrand te De Mortel, ako1\metingen en berekeningen\1908128NB - V4.50
Model Voorgrond: wegverkeer stiller wegdek
Model Achtergrond: wegverkeer
Groep: Waarde=Bakelseweg N604 / Referentie=Bakelseweg N604
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
t01_A	toetspunt t01	1,50	57,7	63,6	-5,9
t01_B	toetspunt t01	4,50	58,4	64,3	-5,9
t01_C	toetspunt t01	7,50	58,4	64,3	-5,9
t02_A	toetspunt t02	1,50	57,7	63,7	-6,1
t02_B	toetspunt t02	4,50	58,4	64,5	-6,0
t02_C	toetspunt t02	7,50	58,4	64,5	-6,1
t03_A	toetspunt t03	1,50	51,6	58,3	-6,8
t03_B	toetspunt t03	4,50	53,2	59,9	-6,7
t03_C	toetspunt t03	7,50	53,9	60,3	-6,4
t04_A	toetspunt t04	1,50	42,8	49,6	-6,8
t04_B	toetspunt t04	4,50	44,6	51,2	-6,6
t04_C	toetspunt t04	7,50	46,2	52,6	-6,4
t05_A	toetspunt t05	1,50	38,8	44,2	-5,4
t05_B	toetspunt t05	4,50	40,2	45,5	-5,3
t05_C	toetspunt t05	7,50	41,7	46,8	-5,1
t06_A	toetspunt t06	1,50	34,8	35,7	-0,9
t06_B	toetspunt t06	4,50	36,0	37,2	-1,2
t06_C	toetspunt t06	7,50	37,2	39,7	-2,5
t07_A	toetspunt t07	1,50	32,6	38,6	-6,0
t07_B	toetspunt t07	4,50	34,5	40,4	-5,9
t07_C	toetspunt t07	7,50	36,1	42,0	-6,0
t08_A	toetspunt t08	1,50	39,8	46,0	-6,2
t08_B	toetspunt t08	4,50	41,2	47,4	-6,2
t08_C	toetspunt t08	7,50	42,1	48,3	-6,2
t09_A	toetspunt t09	1,50	42,9	49,1	-6,2
t09_B	toetspunt t09	4,50	44,7	50,8	-6,2
t09_C	toetspunt t09	7,50	45,7	51,9	-6,1
t10_A	toetspunt t10	1,50	50,5	56,6	-6,1
t10_B	toetspunt t10	4,50	52,0	58,0	-6,0
t10_C	toetspunt t10	7,50	52,1	58,1	-6,0
t11_A	toetspunt t11	1,50	39,2	43,3	-4,2
t11_B	toetspunt t11	4,50	40,1	43,9	-3,8
t11_C	toetspunt t11	7,50	40,7	44,7	-4,0
t12_A	toetspunt t12	1,50	39,3	43,6	-4,3
t12_B	toetspunt t12	4,50	40,6	44,9	-4,3
t12_C	toetspunt t12	7,50	41,6	45,7	-4,1
t13_A	toetspunt t13	1,50	39,0	43,4	-4,4
t13_B	toetspunt t13	4,50	40,1	44,5	-4,4
t13_C	toetspunt t13	7,50	40,6	45,0	-4,4
t14_A	toetspunt t14	1,50	37,4	41,3	-3,9
t14_B	toetspunt t14	4,50	38,4	42,3	-3,9
t14_C	toetspunt t14	7,50	38,8	42,7	-3,9
t15_A	toetspunt t15	1,50	25,3	33,4	-8,0
t15_B	toetspunt t15	4,50	26,7	34,6	-7,9
t15_C	toetspunt t15	7,50	27,6	35,3	-7,7
t16_A	toetspunt t16	1,50	19,7	24,7	-5,0
t16_B	toetspunt t16	4,50	22,7	27,7	-4,9
t16_C	toetspunt t16	7,50	25,5	30,6	-5,0
t17_A	toetspunt t17	1,50	33,1	39,4	-6,3
t17_B	toetspunt t17	4,50	33,7	39,6	-6,0
t17_C	toetspunt t17	7,50	34,2	40,0	-5,7
t18_A	toetspunt t18	1,50	35,7	42,2	-6,5
t18_B	toetspunt t18	4,50	36,3	42,3	-6,0
t18_C	toetspunt t18	7,50	37,9	43,1	-5,2
t19_A	toetspunt t19	1,50	29,2	35,0	-5,8
t19_B	toetspunt t19	4,50	30,9	35,9	-5,0
t19_C	toetspunt t19	7,50	33,2	37,3	-4,0
t20_A	toetspunt t19	1,50	23,3	26,9	-3,6
t20_B	toetspunt t19	4,50	26,5	29,8	-3,3
t20_C	toetspunt t19	7,50	29,7	33,4	-3,7
t21_A	toetspunt t19	1,50	37,2	40,4	-3,3
t21_B	toetspunt t19	4,50	38,1	41,4	-3,2
t21_C	toetspunt t19	7,50	38,5	41,7	-3,2
t22_A	toetspunt t19	1,50	33,3	36,9	-3,6
t22_B	toetspunt t19	4,50	34,3	38,0	-3,7
t22_C	toetspunt t19	7,50	34,8	38,4	-3,6
t23_A	toetspunt t19	1,50	22,0	24,8	-2,8
t23_B	toetspunt t19	4,50	23,3	26,6	-3,3
t23_C	toetspunt t19	7,50	25,3	29,1	-3,8

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: \\tritiuadviesbv\Data\KAM\Projecten\2019\1908128NB - Plan De Mortel-Zuidrand te De Mortel, ako1\metingen en berekeningen\1908128NB - V4.50
Model Voorgrond: wegverkeer stiller wegdek
Model Achtergrond: wegverkeer
Groep: Waarde=Bakelseweg N604 / Referentie=Bakelseweg N604
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
t24_A	toetspunt t19	1,50	21,7	26,7	-5,0
t24_B	toetspunt t19	4,50	21,9	27,8	-5,9
t24_C	toetspunt t19	7,50	22,5	28,4	-5,9
t25_A	toetspunt t19	1,50	26,3	31,7	-5,4
t25_B	toetspunt t19	4,50	27,5	32,4	-4,9
t25_C	toetspunt t19	7,50	28,6	32,7	-4,1
t26_A	toetspunt t19	1,50	32,2	38,3	-6,1
t26_B	toetspunt t19	4,50	33,3	38,8	-5,5
t26_C	toetspunt t19	7,50	33,7	38,9	-5,2
t27_A	toetspunt t19	1,50	27,5	33,3	-5,9
t27_B	toetspunt t19	4,50	29,0	34,4	-5,4
t27_C	toetspunt t19	7,50	30,5	35,3	-4,8
t28_A	toetspunt t19	1,50	27,3	32,6	-5,4
t28_B	toetspunt t19	4,50	28,8	33,6	-4,8
t28_C	toetspunt t19	7,50	31,0	34,8	-3,8
t29_A	toetspunt t19	1,50	17,5	20,4	-3,0
t29_B	toetspunt t19	4,50	20,6	23,9	-3,3
t29_C	toetspunt t19	7,50	26,4	28,4	-2,0
t30_A	toetspunt t19	1,50	16,5	22,7	-6,2
t30_B	toetspunt t19	4,50	17,6	23,6	-6,0
t30_C	toetspunt t19	7,50	17,8	23,8	-6,0
t31_A	toetspunt t19	1,50	26,2	31,9	-5,7
t31_B	toetspunt t19	4,50	27,4	33,0	-5,6
t31_C	toetspunt t19	7,50	27,0	33,1	-6,1
t32_A	toetspunt t19	1,50	27,1	33,1	-6,0
t32_B	toetspunt t19	4,50	28,2	34,2	-6,0
t32_C	toetspunt t19	7,50	28,8	34,4	-5,6
t33_A	toetspunt t19	1,50	28,4	34,0	-5,7
t33_B	toetspunt t19	4,50	30,0	35,3	-5,4
t33_C	toetspunt t19	7,50	30,5	35,5	-4,9
t34_A	toetspunt t19	1,50	25,0	31,3	-6,3
t34_B	toetspunt t19	4,50	26,9	32,7	-5,8
t34_C	toetspunt t19	7,50	29,6	34,5	-4,9
t35_A	toetspunt t35	1,50	32,8	38,9	-6,1
t35_B	toetspunt t35	4,50	34,0	40,1	-6,2
t35_C	toetspunt t35	7,50	35,0	41,1	-6,1
t36_A	toetspunt t36	1,50	34,9	41,0	-6,0
t36_B	toetspunt t36	4,50	36,2	42,2	-6,0
t36_C	toetspunt t36	7,50	37,5	43,3	-5,9
t37_A	toetspunt t37	1,50	39,5	45,5	-6,1
t37_B	toetspunt t37	4,50	40,6	46,7	-6,1
t37_C	toetspunt t37	7,50	41,7	47,5	-5,8
t38_A	toetspunt t38	1,50	39,3	45,4	-6,1
t38_B	toetspunt t38	4,50	40,3	46,4	-6,1
t38_C	toetspunt t38	7,50	41,0	47,0	-6,0
t39_A	toetspunt t39	1,50	32,5	38,8	-6,3
t39_B	toetspunt t39	4,50	34,4	39,5	-5,2
t39_C	toetspunt t39	7,50	37,4	41,9	-4,5
t40_A	toetspunt t40	1,50	35,6	42,0	-6,3
t40_B	toetspunt t40	4,50	36,2	41,9	-5,8
t40_C	toetspunt t40	7,50	39,1	43,5	-4,4
t41_A	toetspunt t41	1,50	35,5	40,5	-5,0
t41_B	toetspunt t41	4,50	36,1	40,8	-4,6
t41_C	toetspunt t41	7,50	37,0	41,5	-4,5
t42_A	toetspunt t42	1,50	19,6	24,2	-4,6
t42_B	toetspunt t42	4,50	22,4	27,3	-4,9
t42_C	toetspunt t42	7,50	25,8	30,7	-4,9
t43_A	toetspunt t43	1,50	21,3	24,7	-3,5
t43_B	toetspunt t43	4,50	23,5	27,3	-3,8
t43_C	toetspunt t43	7,50	26,8	31,0	-4,2
t44_A	toetspunt t44	1,50	14,2	17,1	-2,8
t44_B	toetspunt t44	4,50	18,0	21,3	-3,3
t44_C	toetspunt t44	7,50	25,3	27,6	-2,3