

**Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
(fase 1)
Nieuwbouw woning tussen Loo 54 en 58
Bergeijk**

augustus 2010

in opdracht van

Advies- en Bouwkundig Buro J. van Rooy
t.a.v. de heer J.W.P. van Rooy
Hees 32
5521 NV Eersel

betreffende de locatie

Loo ongenummerd
Bergeijk

projectnummer

1006/108/RV

versie

1

vestiging, datum

Nuenen, 5 augustus 2010

Opgesteld:



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

Voor akkoord:



ir. J. Smeets
Projectleider geluid & bouwfysica

Tritium Advies B.V.

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

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

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

Inhoudsopgave

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

Bijlagen

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

1 Inleiding

In opdracht van Advies- en Bouwkundig Buro J. van Rooy is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Het plan betreft de bouw van een nieuwe woning tussen Loo 54 en 58 te Bergeijk. De nieuwe woning zal worden gerealiseerd middels het toekennen van een woonbestemming op de schuur achter de bestaande woning gelegen aan Loo 54. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een bestemmingsplanherziening.

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

Het bouwplan is bij de gemeente Bergeijk bekend als kadastrale gemeente Bergeijk, sectie E, nummer 2170.

Voor wegverkeerslawaai is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Loo en Weebosserweg. De overige wegen in de nabijheid van het plangebied hebben een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn hiermee niet zoneplichtig.

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

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

In bijlage A is een situatietekening van het plangebied opgenomen.

2.2 Gegevens wegverkeer

Zowel de telgegevens (2003) van de weg Loo alsmede een prognose van de etmaalintensiteiten (2020) op de omliggende wegen zijn verstrekt door de heer Penninx van de gemeente Bergeijk. Voor de twee beschouwde wegen Loo en Weebosserweg geldt dat de verdeling over tijd (dag, avond, nacht) en de verdeling in fracties (licht, middelzwaar, zwaar) is gebaseerd op de telgegevens van de weg Loo. De toegepaste etmaalintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel. De verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage B.

In de toekomst zal de maximum snelheid op de Weebosserweg 30 km/uur worden. In het onderhavige akoestisch onderzoek is echter voor beide wegen uitgegaan van het huidige snelheidsregime van 50 km/uur. Het wegdek van de weg Loo bestaat uit asfalt (referentiewegdek). Het wegdek van de Weebosserweg bestaat uit betonstraatstenen (gewone elementenverharding).

De verwerkte verkeersinvoergegevens worden gepresenteerd in de navolgende tabellen. Het perceel is gelegen in stedelijk gebied.

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

De woning wordt gebouwd in de bestaande schuur. De te realiseren verblijfsruimten bevinden zich enkel op de begane grond aan de linker zijgevel en achtergevel van de schuur. Als maatgevende hoogte voor de begane grond van de nieuw te bouwen woning is 1,5 meter aangehouden.

Loo			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: asfalt (referentiewegdek)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 9.420 mvt.	
	daguur: 6,56%	avonduur: 4,01%	nachtuur: 0,65%
	%	%	%
lichte mvt.	87,69	95,79	84,23
middel-zware mvt.	8,38	2,92	9,68
zware mvt.	3,93	1,29	6,09

Tabel 2.1: Gegevens wegverkeer Loo

Weebosserweg			
Maximum snelheid: 50 km/uur			
wegdek: betonstraatstenen (gewone elementenverharding)			
jaar: 2020		etmaalintensiteit: 2.436 mvt.	
	daguur: 6,56%	avonduur: 4,01%	nachtuur: 0,65%
	%	%	%
lichte mvt.	87,69	95,79	84,23
middel-zware mvt.	8,38	2,92	9,68
zware mvt.	3,93	1,29	6,09

Tabel 2.2: Gegevens wegverkeer Weebosserweg

3 Berekeningsmethode

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

4 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

4.1 Wegverkeer

4.1.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{DEN} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{DEN} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

4.1.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

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

In tabel 4.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Soort gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzone (m)
Stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

Tabel 4.1: Breedte van de geluidzones langs wegen

4.1.3 Artikel 110g

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

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

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

4.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van de onderhavige weg. Er wordt volgens Artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

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

4.1.5 Maximale geluidbelasting

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

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld.

Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

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

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

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

- Voorkeursgrenswaarde : 48 dB
- Maximale ontheffingswaarde : 53 dB
- Maximale ontheffingswaarde (agrarische bedrijfswoning): 58 dB
- Maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom): 58 dB
- Maximale ontheffingswaarde (vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg): 63 dB.

5 Berekening en toetsing geluidbelasting

Naar aanleiding van de bouw van een nieuwe woning tussen Loo 54 en 58 te Bergeijk is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de wegen Loo en Weebosserweg bepaald. De overige wegen in de nabijheid van het plan hebben een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn hierdoor niet zoneplichtig en derhalve niet beschouwd.

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

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

De geluidbelasting ter hoogte van de nieuw te bouwen woning ten gevolge van het wegverkeer op de Weebosserweg blijft onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB. De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de weg Loo overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen.

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

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij de maximale snelheden van 50 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken.

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

De rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen 2) op de weg Loo zijn in bijlage E opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de weg Loo met circa 5 dB afneemt. Hiermee blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaai.

Loo					
Toetspunt	Toets- hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs- grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings- waarde (dB)
t01 en t02	1,5	55	50	48	63
t03	1,5	54	49		
t04 t/m t06	1,5	≤53	≤48		

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

Weebosserweg					
Toetspunt	Toets- hoogte (m)	Geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	Voorkeurs- grenswaarde (dB)	Maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	1,5	≤53	≤48	48	63

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

6 Conclusie

In opdracht van Advies- en Bouwkundig Buro J. van Rooy is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd naar aanleiding van de bouw van een nieuwe woning tussen Loo 54 en 58 te Bergeijk. De nieuwe woning zal worden gerealiseerd via het toekennen van een woonbestemming op de schuur achter de bestaande woning Loo 54. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een bestemmingsplanherziening. Het bouwplan is bij de gemeente Bergeijk bekend als kadastrale gemeente Bergeijk, sectie E, nummer 2170.

Voor wegverkeerslawaai is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Loo en Weebosserweg. De overige wegen in de nabijheid van het plangebied hebben een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn hiermee niet zoneplichtig.

De geluidbelasting ter hoogte van de nieuw te bouwen woning ten gevolge van het wegverkeer op de Weebosserweg blijft onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB. De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de weg Loo overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen.

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

In dit geval is het niet mogelijk overdrachtsmaatregelen te nemen. De plaatsing van geluidschermen is vanuit esthetisch oogpunt niet wenselijk. Maatregelen moeten in dit geval dan ook gezocht worden bij de geluidbron. Bij de maximale snelheden van 50 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken.

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

Uit de rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen 2) op de weg Loo blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg met circa 5 dB afneemt. Hiermee blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai.

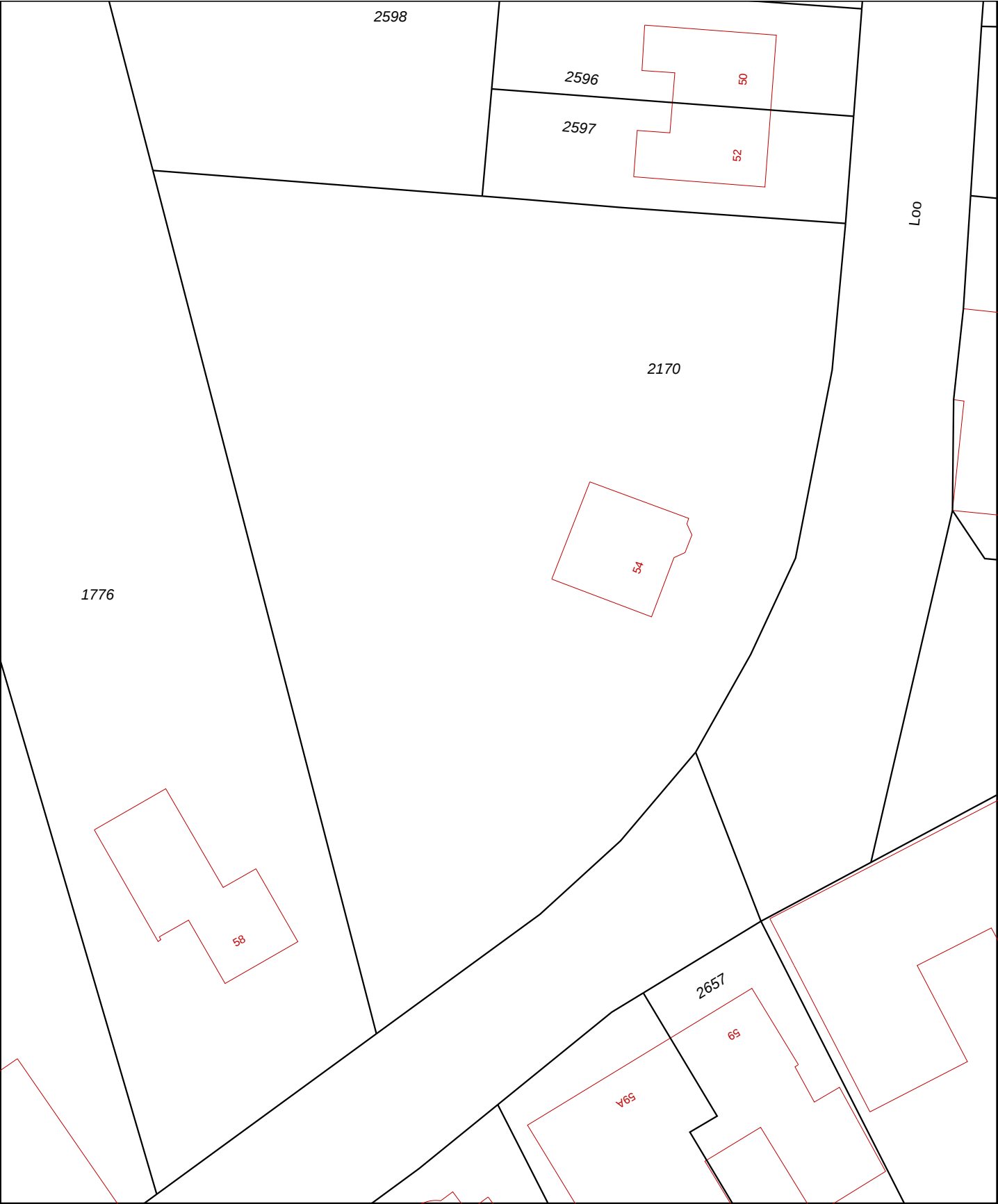
Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Voor het toepassen van een stiller wegdek geldt dat dit overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten die dit met zich meebrengt kan

dragen. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere grenswaarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

De gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woning bedraagt maximaal 55 dB, zonder aftrek artikel 110g Wgh. In gevolge flankerende wetgeving in het Bouwbesluit zullen in een separaat rapport de geluidwerende maatregelen bepaald moeten worden om te kunnen voldoen aan de eisen aan de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$. Volgens het Bouwbesluit is de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning de gecumuleerde geluidbelasting (exclusief reductie artikel 110g Wgh) minus 33 dB met een minimumwaarde van 20 dB. In het onderhavige geval bedraagt de $G_{A;k}$ maximaal 22 dB.

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

BIJLAGE A



12345

25

—

—

—

—

—

Perceelnummer

Huisnummer

Kadastrale grens

Voorlopige grens

Bebouwing

Overige topografie

Deze kaart is noordgericht

Schaal 1:500

Kadastrale gemeente

Sectie

Perceel

BERGEIJK

E

2170

Voor een eensluitend uittreksel, EINDHOVEN, 30 juni 2010

De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.



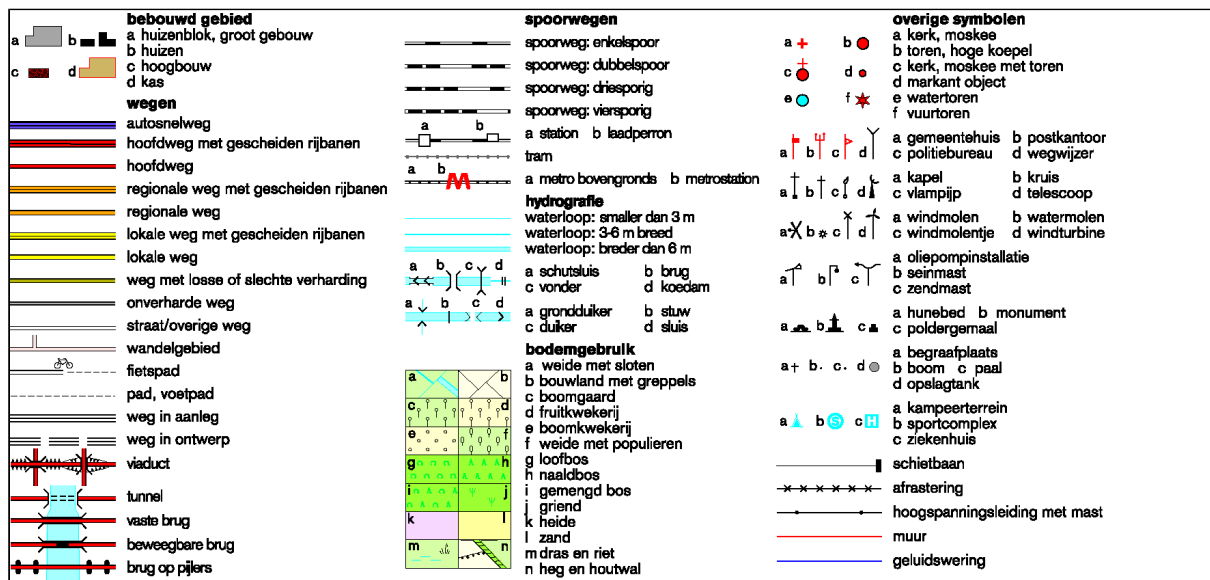
Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object BERGEIJK E 2170

Loo 54, 5571 KR BERGEIJK

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.





BIJLAGE B

Robert van de Voort

Van: Kevin Penninx [k.penninx@bergeijk.nl]
Verzonden: woensdag 4 augustus 2010 14:39
Aan: Robert van de Voort
Onderwerp: Verkeersgegevens ten behoeve van: Bouw van een woning tussen Loo 54 en 58.
Bijlagen: Loo tellingen.pdf; Broekstraat tellingen.pdf; Verkeersmodel 2006 en 2020.pdf

Beste Robert,

Bij deze de verkeersgegevens (die ik je kan aanleveren) tvh project bouw woninge tussen Loo 54 en 58.

Etmaalintensiteiten: In de bijlagen van deze mail zijn twee afbeeldingen opgenomen uit het Verkeersmodel (2006 en 2020) Hierin zijn de etmaalintensiteiten opgenomen in deze 2 jaren van de gevraagde wegen.

Maximum snelheid: Weebosserweg 50 km/h (in de toekomst wordt dit 30 km/h)

Loo	50 km/h
Breerijt	30 km/h
vd Tillaartstraat	30 km/h
Bredasedijk	60 km/h
Vonderpad	30 km/h

Verdeling lichte, middelzware voertuigen over de dag-, avond- en nachtperiode: De maatgevende wegen zijn mijn inziens de Loo en Broekstraat. De snelheidlengterapporten uit 2003 zijn ingevoegd als bijlagen. Ik denk dat de percentages en verdeling hieruit afgeleid kan worden. In het Vonderpad zit mogelijk wat meer vrachtverkeer, maar verwacht wordt dat er op de Breerijt, vd Tillaartstraat, Weebosserweg en op het Vonderpad/Bredasedijk minder vracht/zwaar verkeer zit dan op Loo.

Wegdektype:

Weebosserweg	Betonstraatstemen keiformaat
Loo	Asfalt deklaag
Breerijt	Betonstraatstenen keiformaat
vd Tillaartstraat	Asfalt slijtlaag
Bredasedijk	Asfalt deklaag
Vonderpad	Betonstraatstenen keiformaat

Evt. obstakels: Gemeente beoogd om een rotonde aan te leggen Loo-Stökskesweg.

Vertrouwende hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Kevin Penninx
 Gemeente Bergeijk
 Afdeling Beheer Ruimte
 ☎ 0497- 551455
 ✉ k.penninx@bergeijk.nl

 Denk aan het milieu voor je deze mail uitprint.

Disclaimer

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk en uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent wordt u verzocht de afzender hiervan in kennis te stellen, het e-mail bericht naar de juiste persoon door te sturen of dit bericht te retourneren. De gemeente Bergeijk aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de schade door of als gevolg van de informatie uit dit bericht. Het

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Locatie code 30304B/C
 Locatie naam Loo
 Locatie plaats Bergeijk
 Locatie plaats tussen Neerijf en Achterste Loo
 Meting naam Classificatie 2003
 Periode dinsdag 18 maart 2003 - woensdag 26 maart 2003
 Rijstrook Achterste Loo - Neerijf (1)

WERKDAG GEMIDDELDEN

Snelheid km/h	< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60		60 70		70 80		80 85		85 90		90 100		100 110		110 >		< 60			
------------------	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	--------	--	---------	--	-------	--	------	--	--	--

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

30304B/C
Locatie code
Locatie naam
Locatie plaats
Locatie omschrijving
Meting naam
Periode
Rijstrook
WERKDAG GEMIDDELDEN

30304B/C
Loo
Bergeijk
tussen Neerijf en Achterste Loo
Classificatie 2003
dinsdag 18 maart 2003 - woensdag 26 maart 2003
Neerijf - Achterste Loo (1)

Snelheid km/h	< 60	60 70	70 80	80 85	85 90	90 100	100 110	< 60	60 70	70 80	80 85	85 90	90 100	100 110	> 110	Tot.	Rel.	Fout
	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	7	7	7	7
Lengte m	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	>	>	>	>
00:00	1	2	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0,3	1
01:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,0	1
02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
04:00	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
05:00	0	3	4	16	12	13	1	1	1	1	1	1	1	1	0	22	0,6	0
06:00	1	10	26	31	20	15	2	1	1	1	1	1	1	1	0	257	3,6	1
07:00	7	42	99	41	30	20	3	1	1	1	1	1	1	1	0	211	7,9	3
08:00	8	38	97	31	20	15	2	1	1	1	1	1	1	1	0	257	3,6	1
09:00	8	38	97	31	20	15	2	1	1	1	1	1	1	1	0	211	7,9	3
10:00	20	54	42	17	11	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	136	5,1	4
11:00	20	47	43	13	8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	0	181	6,8	4
12:00	13	39	54	17	11	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	157	5,9	5
13:00	13	52	57	24	11	5	2	1	1	1	1	1	1	1	0	191	7,1	4
14:00	12	43	47	16	7	6	1	1	1	1	1	1	1	1	0	162	5,5	4
15:00	9	39	48	16	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	0	148	5,5	7
16:00	9	45	65	18	12	7	1	1	1	1	1	1	1	1	0	182	6,8	7
17:00	5	32	48	28	13	13	2	2	2	2	2	2	2	2	0	154	5,8	10
18:00	9	26	51	27	15	11	3	2	2	2	2	2	2	2	0	157	5,9	8
19:00	6	31	54	20	13	11	4	1	1	1	1	1	1	1	0	146	5,5	5
20:00	4	18	34	18	11	8	2	2	2	2	2	2	2	2	0	101	3,8	4
21:00	1	14	26	13	6	4	4	2	2	2	2	2	2	2	0	76	2,8	3
22:00	3	15	31	11	9	8	2	1	1	1	1	1	1	1	0	81	3,0	2
23:00	2	8	14	6	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	39	1,5	1
Totaal	150	596	868	354	216	146	36	18	31	76	65	19	8	4	0	2678	100,0	81

INDEXEN GEASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	152	596	871	353	214	145	40	18	30	76	65	21	9	5	1	0	23	40	28	3	2	0	0	2692	100,0	79	
Index	5,6	22,1	32,4	13,1	7,9	5,4	1,5	0,7	1,1	2,8	2,4	0,8	0,3	0,2	0,0	0,0	0,9	1,5	1,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	100,0	0	
Tot. 0-7	3	16	36	22	18	18	4	2	2	7	4	2	1	1	0	0	2	4	3	1	0	0	0	0	146	5,4	2
Index	2,1	11,0	24,7	15,1	12,3	12,3	2,7	1,4	1,4	4,8	2,7	1,4	0,7	0,7	0,0	0,0	1,4	2,7	2,1	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	
Tot. 7-19	132	494	675	264	156	88	22	9	26	65	57	17	7	4	1	0	19	34	25	2	2	0	0	2099	78,0	63	
Index	6,3	23,5	32,2	12,6	7,4	4,2	1,0	0,4	1,2	3,1	2,7	0,8	0,3	0,2	0,0	0,0	0,9	1,6	1,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	100,0	0	
Tot. 19-24	16	86	159	67	41	38	14	7	2	4	4	1	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	444	16,5	14	
Index	3,6	19,4	35,8	15,1	9,2	8,6	3,2	1,6	0,5	0,9	0,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	
Tot. 23-7	4	24	49	26	21	21	5	2	2	7	4	3	2	1	0	0	2	4	3	1	0	0	0	0	181	6,7	2
Index	2,2	13,3	27,1	14,4	11,6	11,6	2,8	1,1	1,1	3,9	2,2	1,7	1,1	0,6	0,0	0,0	1,1	2,2	1,7	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	

model 2006



model 2020



BIJLAGE C/1

Tritium Advies

Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	rvdv
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(0,00, 0,00) - (1000,00, 1000,00)
Aangemaakt door	rvdv op 3-8-2010
Laatst ingezien door	rvdv op 5-8-2010
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.60
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Totaalresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

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

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
b01	Loo	0,00	-2,13	126,38
b02	Weebosserweg	0,00	-0,48	435,89
b03	Van Den Tillaartstraat	0,00	306,87	336,77
b04	Breerijt	0,00	3,81	321,01

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

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

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	X-1	Y-1
geb01	Loo 54	7,00	0,00	Relatief	265,91	330,45
geb02	Loo 58	7,00	0,00	Relatief	231,55	287,62
geb03	Loo 52 en 50	7,00	0,00	Relatief	275,16	372,59
geb04	Loo 59 en 59A	5,00	0,00	Relatief	263,74	272,56
geb05	woning	7,00	0,00	Relatief	285,32	398,13
geb06	woning	7,00	0,00	Relatief	321,33	407,73
geb07	woning	7,00	0,00	Relatief	322,23	400,87
geb08	gebouw	8,00	0,00	Relatief	290,18	293,13
geb09	gebouw	7,00	0,00	Relatief	310,57	349,23
geb10	gebouw	5,00	0,00	Relatief	311,05	359,39
geb11	woningen	7,00	0,00	Relatief	236,91	254,06
geb12	woning	6,00	0,00	Relatief	197,48	262,10
geb13	woning	8,00	0,00	Relatief	162,75	268,82
geb14	woning	8,00	0,00	Relatief	218,72	230,60
geb15	woning	7,00	0,00	Relatief	188,03	215,26
geb16	nieuwe woning (Loo 56)	8,00	0,00	Relatief	244,75	340,56

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Invoertype	Hbron	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)
w01	Loo	-7,93	115,79	474,36	608,18	Verdeling	0,75	W0	50	50	50	9420,00	6,56
w02	Weebosserweg	-9,82	428,27	319,66	530,39	Verdeling	0,75	W9	50	50	50	2436,00	6,56

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

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

Naam	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
w01	4,01	0,65	87,69	95,79	84,23	8,38	2,92	9,68	3,93	1,29	6,09	541,88	361,84	51,57
w02	4,01	0,65	87,69	95,79	84,23	8,38	2,92	9,68	3,93	1,29	6,09	140,13	93,57	13,34

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage C/1

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

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
w01	51,78	11,03	5,93	24,29	4,87	3,73
w02	13,39	2,85	1,53	6,28	1,26	0,96

Rapport: Groepsreducties
Model: eerste model

Groep	Demping Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
(hoofdgroep)						
Loo	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Weebosserweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Tritium Advies
Invoergegevens akoestisch model wegverkeer

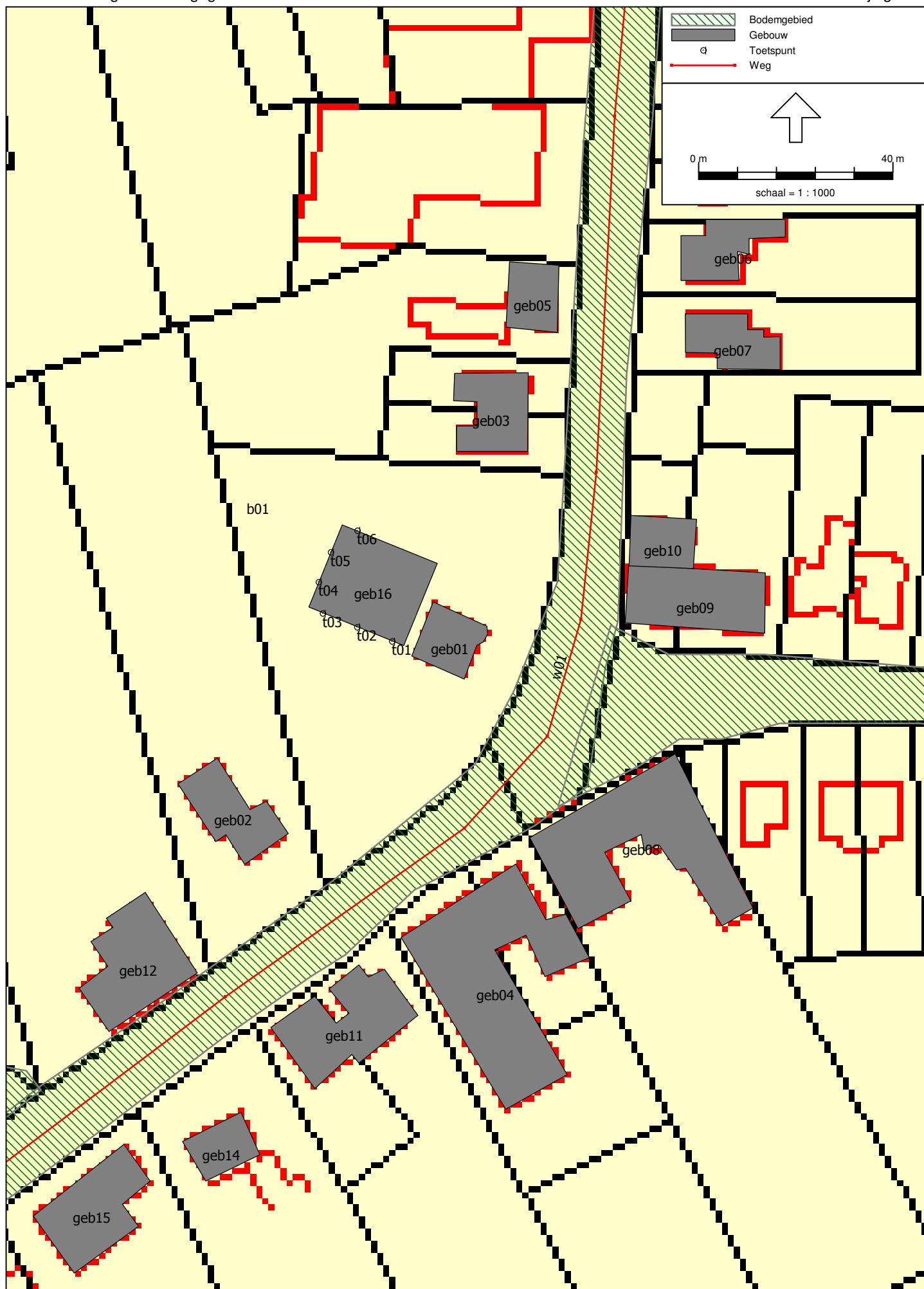
1006/108/RV
Bijlage C/1

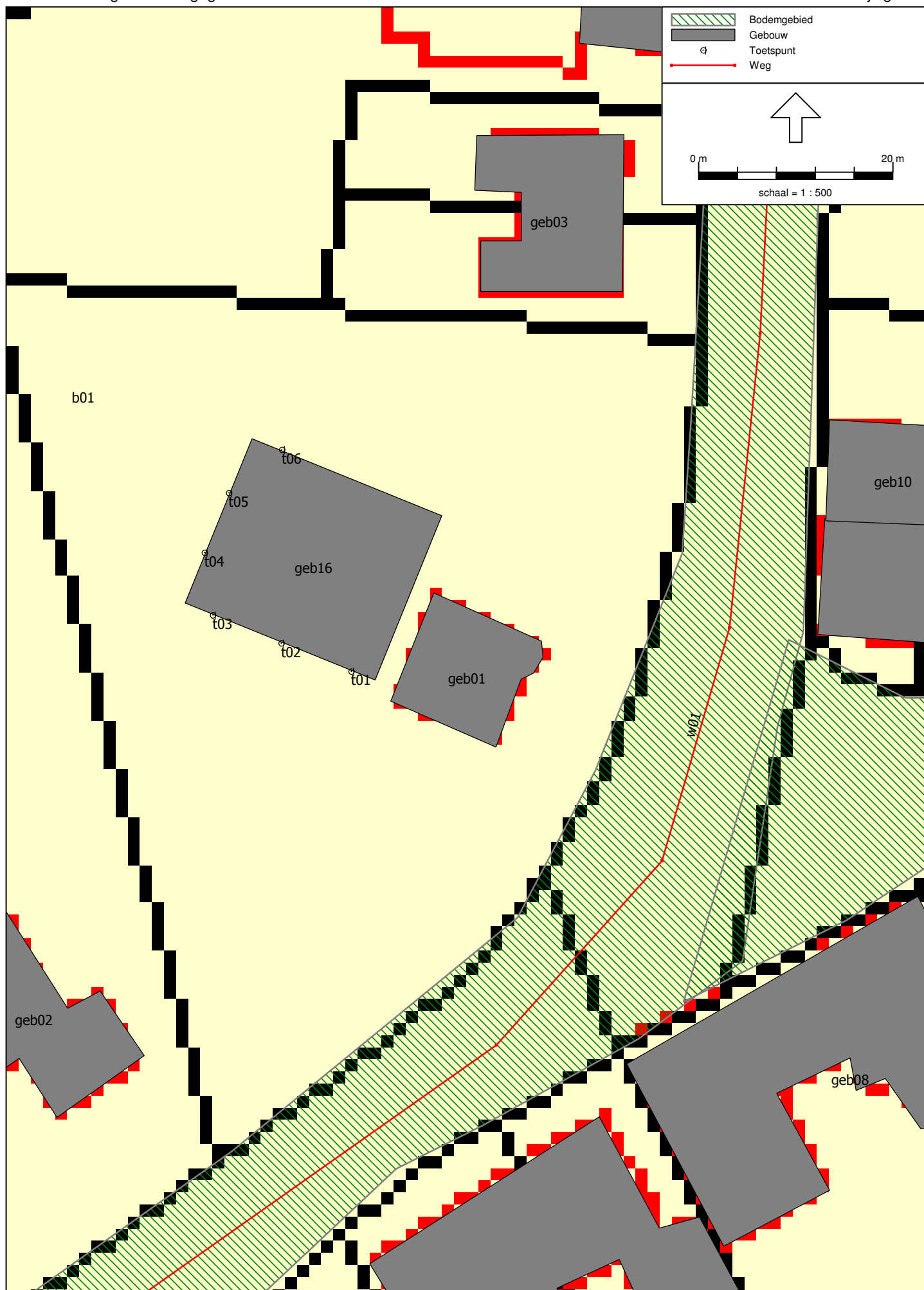
Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

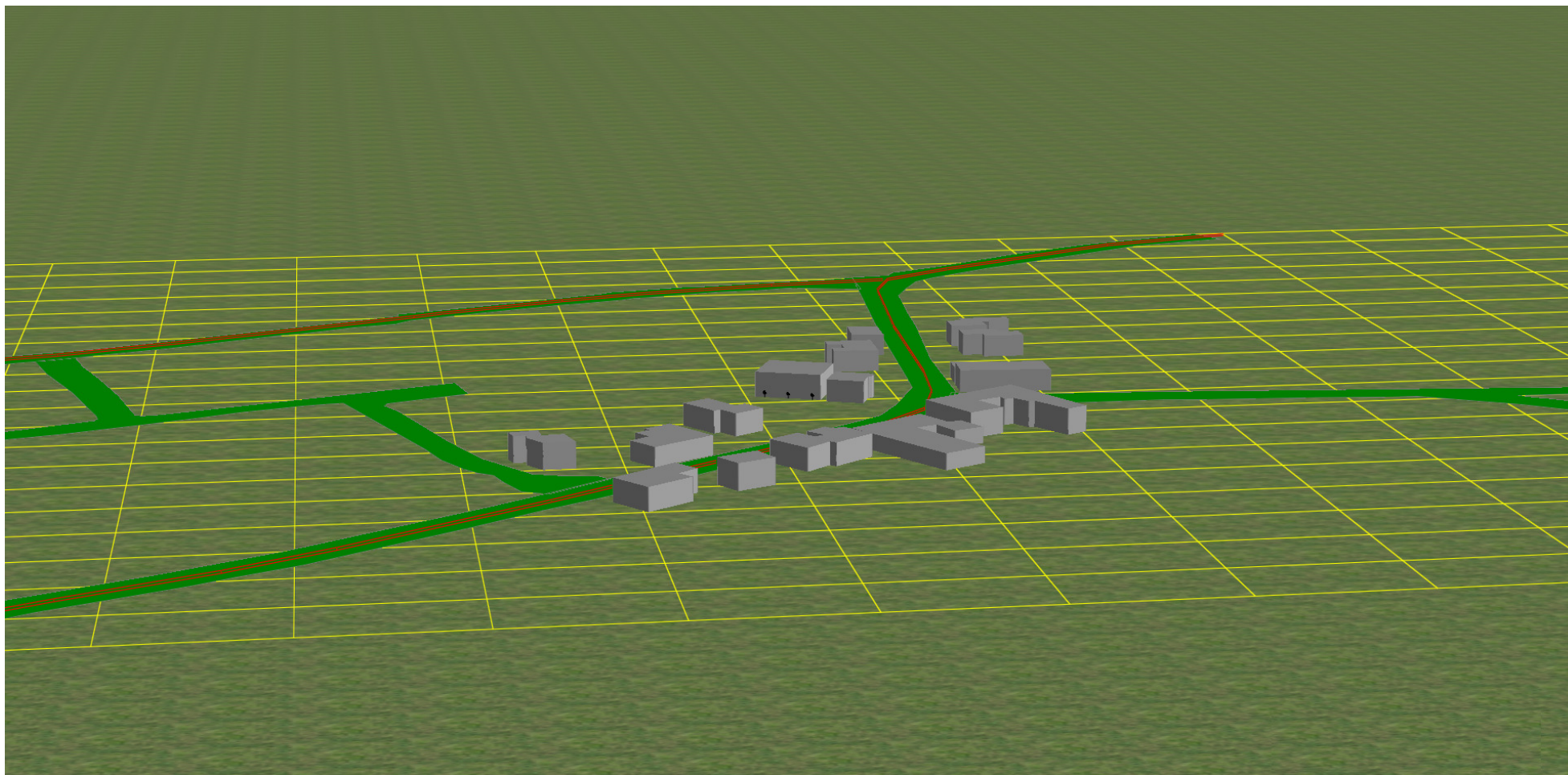
Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 1	261,84	333,51	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 2	254,64	336,43	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 3	247,58	339,30	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 4	246,74	345,73	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 5	249,24	351,88	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 6	254,70	356,32	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja

BIJLAGE C/2









BIJLAGE D

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage D

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	49,6	46,6	39,9	50,1
t02_A	toetspunt 2	1,50	49,1	46,2	39,4	49,6
t03_A	toetspunt 3	1,50	48,1	45,1	38,4	48,6
t04_A	toetspunt 4	1,50	33,5	30,6	23,9	34,1
t05_A	toetspunt 5	1,50	34,6	31,7	24,9	35,1
t06_A	toetspunt 6	1,50	46,4	43,5	36,8	47,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage D

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	28,3	25,3	18,6	28,8
t02_A	toetspunt 2	1,50	28,8	25,8	19,1	29,3
t03_A	toetspunt 3	1,50	29,1	26,1	19,5	29,6
t04_A	toetspunt 4	1,50	36,5	33,6	26,9	37,0
t05_A	toetspunt 5	1,50	36,7	33,7	27,0	37,2
t06_A	toetspunt 6	1,50	37,0	34,1	27,4	37,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Tritium Advies
Rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1006/108/RV
Bijlage D

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	54,6	51,6	44,9	55,1
t02_A	toetspunt 2	1,50	54,1	51,2	44,5	54,7
t03_A	toetspunt 3	1,50	53,1	50,2	43,5	53,6
t04_A	toetspunt 4	1,50	43,3	40,3	33,6	43,8
t05_A	toetspunt 5	1,50	43,8	40,8	34,1	44,3
t06_A	toetspunt 6	1,50	51,9	49,0	42,2	52,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE E

Tritium Advies

Aanvullend onderzoek

1006/108/RV
Bijlage E

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 1	1,50	44,7	41,6	35,1	45,2
t02_A	toetspunt 2	1,50	44,3	41,2	34,7	44,8
t03_A	toetspunt 3	1,50	43,2	40,1	33,6	43,7
t04_A	toetspunt 4	1,50	28,7	25,6	19,0	29,2
t05_A	toetspunt 5	1,50	29,7	26,7	20,1	30,2
t06_A	toetspunt 6	1,50	41,5	38,4	31,9	42,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen