



HMB B.V.  
Voltaweg 8  
5993 SE Maasbree  
Telefoon: (077) 4652808  
Fax: (077) 4653418  
E-mail: [info@hmbgroep.nl](mailto:info@hmbgroep.nl)  
Website: [www.hmbgroep.nl](http://www.hmbgroep.nl)  
ABN-AMRO-bank: 46.95.89.175  
K.v.K. Limburg-Noord: 12061922

# Prognoseberekening geluiduitstraling MLA-vliegveld

(conform Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999)

locatie: omgeving A67 te Maasbree

- Civiel
- Geluid
- Asbest
- Bodem
- Energie
- Grondboringen



Rapportnummer: 06215601N  
31 augustus 2006

Opdrachtgever:  
Cycloon Holland  
Moutzdijkweg 54  
5926 RN Venlo

**Projectgegevens**

|                         |   |                      |
|-------------------------|---|----------------------|
| Projectnaam             | : | Venlo, MLA-vliegveld |
| Projectnummer           | : | 06215601N            |
| Adres onderzoekslocatie | : | omgeving A67         |
| Plaats                  | : | Maasbree             |
| Gemeente                | : | Maasbree             |

**Opdrachtgever**

|                |   |                   |
|----------------|---|-------------------|
| Naam           | : | Cycloon Holland   |
| Contactpersoon | : | de heer F. Keunen |
| Adres          | : | Moutzdijsweg 54   |
| Postcode       | : | 5926 RN           |
| Woonplaats     | : | Venlo             |
| Telefoonnummer | : | 077 - 382 96 10   |
| Faxnummer      | : | 077 - 396 93 50   |

**Adviesbureau**

|                |   |                 |
|----------------|---|-----------------|
| Naam           | : | HMB BV          |
| Adres          | : | Voltaweg 8      |
| Postcode       | : | 5993 SE         |
| Woonplaats     | : | Maasbree        |
| Telefoonnummer | : | 077 - 465 28 08 |
| Faxnummer      | : | 077 - 465 34 18 |

**HMB BV**

Maasbree, 31 augustus 2006

de heer ing. H.G.M. Meelkop

de heer ing. W.M.J. Selen

Dit rapport mag, met uitzondering van uitdrukkelijk schriftelijke toestemming van HMB BV, niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

## **I Inhoudsopgave**

blz.

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I Inhoudsopgave .....</b>                                  | <b>I</b>  |
| <b>1 Inleiding .....</b>                                      | <b>1</b>  |
| <b>2 Uitgangspunten.....</b>                                  | <b>2</b>  |
| 2.1 Informatiebronnen .....                                   | 2         |
| 2.2 Gebruikte geluidvermogen- en binnenniveaus .....          | 2         |
| 2.3 Beoordeling .....                                         | 2         |
| <b>3 Situatiebeschrijving.....</b>                            | <b>4</b>  |
| 3.1 MicroLight Aircrafts (algemeen).....                      | 4         |
| 3.2 MicroLight Aircrafts (techniek).....                      | 4         |
| 3.3 Representatieve bedrijfssituatie .....                    | 5         |
| 3.3.1 MLA-vliegveld .....                                     | 5         |
| 3.3.2 VEC .....                                               | 6         |
| 3.4 Afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie ..... | 6         |
| <b>4 Onderzoeksmethode .....</b>                              | <b>7</b>  |
| 4.1 Rekenmethode.....                                         | 7         |
| 4.2 Uitvoering geluidmetingen.....                            | 7         |
| 4.3 Karakterisering geluid.....                               | 8         |
| <b>5 Resultaten .....</b>                                     | <b>9</b>  |
| 5.1 $L_{A,r,LT}$ .....                                        | 9         |
| 5.2 $L_{A,max}$ .....                                         | 9         |
| <b>6 Algemene beschouwing en ALARA .....</b>                  | <b>10</b> |
| <b>7 Conclusies/samenvatting.....</b>                         | <b>11</b> |

### **Bijlagen:**

1. Onderzoekslocatie
2. Situatietekening
3. Ligging van gebouwen en bodemgebieden
4. Ligging van ontvangers
5. Ligging van geluidbronnen
6. Invoergegevens en berekeningsresultaten voor  $L_{A,r,LT}$
7. Relevante bronbijdragen bij ontvangers voor  $L_{A,r,LT}$
8. Grafisch overzicht van berekende  $L_{A,r,LT}$ -waarden
9. Uitwerking meetgegevens
10. Overzicht van de berekeningen van de bedrijfsduurcorrecties

## **1 Inleiding**

In opdracht van Cycloon Holland, Moutzdiijkweg 54 te Venlo, is door HMB BV een akoestisch industrielawaaionderzoek uitgevoerd op locatie omgeving A67 te Maasbree.

Het doel van dit onderzoek is het berekenen van de geluidbelastingen rondom een beoogd MLA (MicroLight Aircraft)-vliegveld inclusief (weg)verkeerseducatiecentrum ten gevolge van de voorgenomen bedrijfsvoering en deze berekende waarden te toetsen aan voor de lokale omgeving representatief te achten geluidsnormen.

Directe aanleiding van het onderzoek is de aanvraag om een oprichtingsvergunning voor het beoogde MLA-vliegveld / Verkeers Educatie Centrum (VEC).

Op basis van meetgegevens, literatuurgegevens en gesprekken met de diverse betrokken partijen zijn de representatieve en bijzondere bedrijfsvoeringen vastgesteld. Aan de hand van deze gegevens zijn middels een overdrachtsberekening de immissieniveaus in de omgeving van de inrichting bepaald.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de *Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999*. De beoordeling van de berekeningsresultaten heeft plaatsgevonden conform de *Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (oktober 1998)*.

Het voorliggende rapport doet verslag van de uitgangspunten en berekeningsresultaten.

## 2 Uitgangspunten

### 2.1 Informatiebronnen

Bij de samenstelling van dit rapport is gebruik gemaakt van de onderstaande uitganggegevens:

1. tekening 04027/ S1 en S2 (gew. 13-12-2005) van Janssen Wuts Architecten;
2. ter plaatse opgenomen gegevens zoals hoogten van bebouwingen, situaties en bodemtypen;
3. geluidmetingen van 13 maart 2004 aan een MLA-vliegtuig;
4. rapport VI-97-01 (effecten van het vliegen met ultra lichte vliegtuigen), d.d. febr. '97 van dgmr;
5. diverse gespreksronden met de betrokken partijen over de beoogde bedrijfsvoering.

### 2.2 Gebruikte geluidvermogen- en binnenniveaus

tabel 1: geluidvermoggenniveaus van de geluidbronnen [dB(A)]

| omschrijving                       | L <sub>WAeq</sub> | L <sub>WAmix</sub> | herkomst                  |
|------------------------------------|-------------------|--------------------|---------------------------|
| MLA-vliegtuig (take off)           | 115               | 115                | typekeuring, rapport dgmr |
| MLA-vliegtuig (cruise)             | 110               | 110                | rapport dgmr, meting HMB  |
| MLA-vliegtuig (downwind/base)      | 100               | 100                | rapport dgmr, meting HMB  |
| MLA-vliegtuig (final)              | 95                | 95                 | rapport dgmr, meting HMB  |
| MLA-vliegtuig (taxiën)             | 100               | 100                | aanname*                  |
| personenwagen                      | 90                | 100                | archief HMB               |
| personenwagen praktijktraining VEC | 95                | 110                | archief HMB**             |
| lichte vrachtwagen                 | 100               | 105                | archief HMB               |
| zware vrachtwagen                  | 104               | 110                | archief HMB               |

\* Het taxiën gebeurt op ca. 2500-3000 toeren/ minuut. Tijdens 'downwind' bedraagt het toerental ca. 4500 en tijdens 'final' ca. 2500. In de berekening is uitgegaan van een worstcase-scenario, waarbij het geluidvermogen gelijk is gesteld als tijdens 'downwind'.

\*\* Door het VEC zullen binnen de inrichting praktijktrainingen worden gegeven (bijv. slipcursussen). Voor dit afwijkende rijgedrag is het geluidvermogen voor personenwagens voor zowel L<sub>Aeq</sub> als L<sub>Amax</sub> verhoogd.

### 2.3 Beoordeling

De beoogde ligging van het MLA-vliegveld / VEC is in bijlage 1 weergegeven. Het geluidimmissie-niveau in de beoordelingspunten ten gevolge van de activiteiten binnen deze inrichting zal worden getoetst conform de *Handreiking industrielawaai en vergunningverlening*.

Voor het beoogde gebied is geen gemeentelijke nota industrielawaai opgesteld. Voor nieuwe inrichtingen gelden op basis van de *Handreiking* derhalve bij een eerste toetsing de richtwaarden zoals opgenomen in tabel 4 van de *Handreiking*. Overschrijding van deze waarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces. Een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid.

De lokale omgeving is op basis van tabel 4 uit de *Handreiking* het best te omschrijven als 'landelijke omgeving', waardoor als richtwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L<sub>A,r,LT</sub>) een eis van 40 dB(A) etmaalwaarde geldt. Echter gezien de directe nabijheid van de autosnelweg A67, het industrieterrein Trade Port West en het te ontwikkelen tuinbouwgebied 'Siberië', ligt het referentieniveau van het omgevingsgeluid mogelijk hoger dan op basis van deze tabel wordt verondersteld. Derhalve is door gemeente Venlo het referentieniveau van de omgeving bepaald. Hieruit volgt dat het omgevingsgeluid alleszins aansluit bij de richtwaarde uit de *Handreiking*, zodat in dit onderzoek getoetst wordt aan een grenswaarde van 40 dB(A) etmaalwaarde.

Als grenswaarde voor optredende piekgeluiden (L<sub>Amax</sub>) wordt in eerste instantie gestreefd naar een waarde die niet meer dan 10 dB(A) boven de grenswaarde voor L<sub>A,r,LT</sub> ligt. Indien niet aan deze waarden voldaan kan worden uitgeweken naar hogere waarden, tot een maximum van 70 dB(A)

etmaalwaarde. Piekgeluiden ten gevolge van laad- en losactiviteiten kunnen buiten beschouwing worden gelaten, voor zover deze optreden tussen 07:00 en 19:00 uur.

Op basis van de zogenaamde schrikkelcirculaire *Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting* (VROM, d.d. 29 februari 1996) dient ook de verkeersaantrekkende werking van de inrichting beschouwd te worden. Bij de beoordeling dienen enkel omliggende woningen betrokken te worden, die binnen de invloedssfeer van de inrichting liggen. In het onderhavige geval ligt de meest nabijgelegen woning van derden op zeer grote afstand ( $\geq 1$  km) van de inrit van het terrein. De inrit ligt op het industrieterrein Trade Post West en in de directe nabijheid van de op- en afrit van de autosnelweg A67. Gesteld wordt dat het inrichtingsgebonden verkeer hierdoor niet als zodanig herkenbaar is. Een nadere beschouwing van indirecte hinder is dan ook niet uitgevoerd.

### **3 Situatiebeschrijving**

#### **3.1 MicroLight Aircrafts (algemeen)**

Sinds het verschijnen van de eerste MLA's in Nederland vormt het gebruik hiervan onderwerp van discussie. Milieu- en natuurverenigingen ageerden al snel tegen de nieuwe vorm van luchtvaart, en wezen op de in hun ogen gevaarlijke effecten van de MLA's op het milieu. Om te komen tot een goed beleid heeft de Rijksluchtvaartdienst aan dgmr opdracht verstrekt tot onderzoek naar de effecten van MLA's op mens en dier. Dit onderzoek is o.a. begeleid door vertegenwoordigers van het ministerie van VROM en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. De resultaten van het onderzoek zijn gerapporteerd onder kenmerk VI-97-01, d.d. februari 1997. In het kader van het voorliggende onderzoek zijn de belangrijkste conclusies uit het dgmr-rapport:

- het is weinig zinvol om de verschillende types MLA qua geluidproductie in te delen in afzonderlijke categorieën;
- de geluidproductie van MLA's zal in de toekomst niet veel afwijken van de huidige waarden;
- geluidbelastingen in de omgeving van een MLA-vliegveld kunnen voldoende nauwkeurig worden berekend aan de hand van de *Handleiding meten en rekenen industrielawaai*;
- het verdient de voorkeur om het geluidvermogen van de MLA's te baseren op de eisen conform de typekeuring (maximaal 60 dB(A) tijdens een volgas-passage op 150 m hoogte);

Ter beperking van de nadelige effecten van een MLA-vliegveld op de omgeving zijn in de SIGNAL (Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterrein) eisen opgenomen waaraan een MLA-vliegveld minimaal dient te voldoen. In het kader van het voorliggende onderzoek zijn de belangrijkste punten uit de SIGNAL:

- voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte van tenminste 200 m;
- in het circuitgebied is de som van de lengte van het startbeen en het daaropvolgende dwarswindbeen tenminste 1500 m;
- een circuitgebied is niet gelegen:
  - binnen een vogelconcentratiegebied;
  - binnen een afstand van 100 m van een geluidgevoelige bestemming;
  - binnen een afstand van 500 m van aaneengesloten geluidgevoelige bestemmingen;
  - binnen een afstand van 500 m van een kampeerterrein of drukbezocht recreatiegebied;
- binnen een circuitgebied mag een beperkt aantal geluidgevoelige bestemmingen gelegen zijn op een afstand van ten hoogste 200 m van de grens van het circuitgebied.

#### **3.2 MicroLight Aircrafts (techniek)**

MLA's zijn ontstaan toen men enkele tientallen jaren geleden op het idee kwam om een zeilvliegtuig (hangglider) uit te rusten met een kleine motor. De huidige generatie MLA's zijn qua vorm echter nog maar nauwelijks te onderscheiden van andere kleine vliegtuigen. De motor van een ULV is meestal een kleine 2 cilinder 2-takt van zo'n 40 tot 70 PK en geeft het vliegtuig een kruissnelheid van zo'n 100 à 130 km/u. Tegenwoordig raken echter ook de stillere 4 cilinder 4-takt benzinemotoren steeds meer in zwang.

Bij zowel opstijgen als landen is tegenwind vereist. De overheersende windrichting (westelijk) is dan ook bepalend voor de situering van (MLA-)vliegvelden in Nederland. Afhankelijk van de windrichting zal in oostelijke of in westelijke richting worden opgestegen. In de praktijk zal in ca. 80% van de gevallen in westelijke richting worden opgestegen, en in de overige 20% in oostelijke.

De vliegbewegingen vanaf een MLA-vliegveld worden beschreven door het zogenaamde vliegcircuut. Dit is een denkbeeldige rechthoekige begrenzing op 800 voet ( $\pm 250$  m) hoogte. Zie bijlage 1 voor de ligging van het circuit in de onderzochte situatie. De startbaan bevindt zich in de regel halverwege een van de lange zijden (het startbeen genaamd). De beide korte zijden van de rechthoek zijn de dwarswindbenen. De tegenoverliggende lange zijde wordt het rugwindbeen genoemd.

Elk vliegveld kent zijn eigen verplichte entry- en exit-routes. Deze zijn vastgelegd in een circuitkaart die elke vlieger wordt geacht te kennen en beschikbaar te hebben. In een dergelijke kaart staat onder andere aangegeven waar en in welke richting men na de start het circuit dient te verlaten, waar men bij een landing het circuit moet betreden, en eventuele plaatsen in de omgeving van het vliegveld of binnen het circuit waar niet gevlogen mag worden.

### **3.3 Representatieve bedrijfssituatie**

Cycloon Holland is voornemens om in samenwerking met VMVL (Vereniging Microlight Vliegers Limburg) op de onderzoekslocatie een vliegveld op te richten voor MicroLight Aircrafts (MLA). In de beoogde opzet kan het vliegveld zowel een recreatieve als zakelijke functie dienen, mede gezien de directe nabijheid van het ambitieuze industrieterrein Trade Port West. Daarnaast kan de inrichting gebruikt worden door een vliegschool.

Binnen de inrichting is tevens een vestiging voorzien van het VEC (verkeerseducatiecentrum) en het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheid).

De inrichting zal bestaan uit een start-/landingsbaan, die via een taxibaan verbonden is met twee hangars voorzien voor het stallen van de toestellen. Tussen beide hangars is plaats voor een verkeersstoren en een ontvangstgebouw. Ten behoeve van het VEC zal een 'circuit' worden aangelegd alwaar trainingen gegeven kunnen worden. Ontsluiting gebeurt via een nieuw aan te leggen verbinding tussen de inrichting en industrieterrein Trade Port West.

#### **3.3.1 MLA-vliegveld**

De toegestane vliegtijden vallen uitsluitend binnen de daglichtperiode (let op: deze benaming staat los van de etmaalindeling zoals die in de geluidwetgeving wordt gebruikt!). Hierdoor kan het voorkomen dat zowel in de vroege ochtend (vóór 07:00 uur) als in de vroege avond (na 19:00 uur) enkele vliegbewegingen plaatsvinden. Aangezien het vliegen zowel zakelijk als recreatief kan plaatsvinden, is het vliegveld 7 dagen per week geopend.

De vliegbewegingen zijn ingedeeld in twee categorieën: vluchten die binnen het circuit blijven en vluchten die het circuit verlaten. Alle vluchten zullen vanaf de start het startbeen volgen [= take off]. Op het einde van het startbeen bereikt men een hoogte van ca. 500 voet. De vluchten die het circuit verlaten zullen dat vanaf dit punt doen. De overige vluchten vervolgen het circuit via het dwarswindbeen en stijgen door tot een hoogte van ca. 800 voet, waarna men op constante hoogte het circuit naar het rugwindbeen volgt [= cruise]. Halverwege het rugwindbeen wordt de landing weer ingezet. Vanaf dit punt komen ook de 'vreemde' vliegtuigen weer het circuit binnen [=downwind]. Op het einde van het rugwindbeen wordt de daling vervolgd via het andere dwarswindbeen [= base] om tenslotte via het startbeen weer tot stilstand te komen op de landingsbaan [= final].

Voor de circuitvluchten is rekening gehouden met 3 starts (en landingen) per uur. Binnen de dagperiode zullen maximaal 36 vluchten plaatsvinden. Buiten de dagperiode vinden geen circuitvluchten plaats.

Voor de externe vluchten is rekening gehouden met 15 starts (en landingen) per uur in de dagperiode, totaal maximaal 180 vluchten. In de avond en nacht is rekening gehouden met maximaal 5 starts (en landingen) per periode. Verdeeld over het vliegcircuit resulteert dit in onderstaande verdeling.

tabel 2: overzicht vliegbewegingen op de hoogst mogelijke representatieve dag

| omschrijving     | dag   |         | avond |         | nacht |         |
|------------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
|                  | start | landing | start | landing | start | landing |
| circuitvluchten  | 36    | 36      | 0     | 0       | 0     | 0       |
| externe vluchten | 180   | 180     | 5     | 5       | 5     | 5       |
| totaal:          | 216   | 216     | 5     | 5       | 5     | 5       |

Eigen toestellen staan gestald in de hangars. Voorafgaand aan en na afloop van de vlucht zullen deze op de taxibaan tussen startbaan en hangars pendelen. In het onderzoek is rekening gehouden met 75 bewegingen per etmaal à 40 seconden.

Het aantal bezoekende personenwagens is logischerwijs afhankelijk van de drukte van het vliegveld, en wordt hoofdzakelijk bepaald door het aantal vliegbewegingen en het aantal gestalde toestellen. Een gedeelte van de vliegbewegingen (met name recreanten) zullen zijn opgestegen vanaf een ander vliegveld, en doen de onderzoekslocatie aan als 'doortocht'. Na een kort oponthoud zullen deze weer opstijgen en terugkeren naar hun thuishaven. Aangenomen wordt dat voor de helft van de starts en voor de helft van de landingen een transportbeweging plaats vindt. Voor de overige bewegingen (bezoekers, instructeurs, cursisten e.d.) worden in de dagperiode 9 extra bewegingen verwacht, waardoor het voertuigbezoek in de dag- avond en nachtperiode respectievelijk 225, 5 en 5 bewegingen bedraagt. Voor elke beweging is naast de feitelijke rijtijd rekening gehouden met een bedrijfsduur van 20 seconden voor het benodigde manoeuvreren.

Ten behoeve van bijvoorbeeld bevoorradings, het leveren van MLA-toestellen of –onderdelen of het ophalen van afval kan incidenteel een vrachtwagen de inrichting bezoeken. In het onderzoek is uitgegaan van 1 vrachtwagen (2 bewegingen) in de dagperiode met naast de feitelijke rijtijd een bedrijfsduur van 30 seconden in verband met het benodigde manoeuvreren.

### **3.3.2 VEC**

Ten behoeve van het Verkeers Educatie Centrum zullen uitsluitend wegvoertuigen de inrichting bezoeken. Het aantal voertuigen is overeenkomstig een door DHV uitgevoerd onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking afgeleid uit gegevens aangeleverd door het VVCR. Zie bijlage 2 voor een afschrift van deze uitgangspunten.

Gesommeerd met het MLA-gedeelte worden in totaal de volgende voertuigaantallen verwacht:  
personenwagens: 479 bewegingen, waarvan 459 in de dag, 15 in de avond en 5 in de nacht;  
lichte vrachtwagens: 96 bewegingen, volledig binnen de dagperiode;  
zware vrachtwagens: 12 bewegingen, volledig binnen de dagperiode.

Binnen de inrichting is tevens een 'circuit' voorzien voor praktijktrainingen van het VEC. Het exacte aantal voertuigbewegingen op dit circuit laat zich vooralsnog moeilijk voorspellen. In het onderzoek is uitgegaan van maximaal 1200 passages gedurende de dagperiode (gedurende 4 uur elke minuut 5 passages). Verwacht wordt dat hiermee voldoende geluidruimte wordt aangevraagd. Opgemerkt wordt dat vanwege het mogelijk geforceerde rijgedrag het geluidvermogen van de voertuigen op het circuit is verhoogd (zie ook tabel 1).

### **3.4 Afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie**

In de beschreven representatieve bedrijfssituatie is uitgegaan van de maximale capaciteit van het vliegveld. Afwijkingen op de representatieve bedrijfssituatie zijn dan ook niet reëel. Hooguit dat op het terrein eens een activiteit als een clubdag wordt georganiseerd. Dit soort activiteiten zullen niet leiden tot verhoogde vliegintensiteiten aangezien reeds van de maximale capaciteit van het vliegveld is uitgegaan, en blijven in elk geval beperkt tot minder dan 13 maal per jaar.

## **4 Onderzoeksmethode**

### **4.1 Rekenmethode**

De berekeningen voor de bepaling van de geluidimmissiewaarden zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geonoise V5.24 van dgmr, methode II (*Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999*). Alle relevante projectgegevens worden ingevoerd in het computerprogramma. Aan de hand hiervan worden de optredende geluidbelastingen ter plaatse van omliggende woningen van derden berekend middels een overdrachtsberekening. Er wordt gerekend met het invallend geluid. Dit betekent dat reflecties in de achterliggende gevel van het rekenpunt niet worden meegenomen.

De optredende piekgeluiden ( $L_{Amax}$ ) bij de ontvangers zijn bepaald door bij de hoogste individuele bronbijdrage ( $L_i$ ) een toeslag in rekening te brengen conform tabel 1.  $L_{Amax}$  wordt bepaald inclusief de meteocorrectieterm ( $C_m$ ), maar exclusief een eventuele bedrijfsduurcorrectie ( $C_b$ ).

Gebouwen zijn in het rekenmodel ingevoerd als rechthoekige objecten met een reflectiefactor 0,8 (representatief voor wanden van gebouwen met ramen en kleine uitsparingen).

Enkele markante bodemgebieden zijn in het rapport als zodanig ingevoerd. Verhardingen zijn ingevoerd met een bodemfactor = 0,0. Onverharde bodemgebieden zijn ingevoerd met een bodemfactor = 1,0. Het omliggende terrein is ingevoerd als overwegend zacht (bodemfactor = 0,8).

Statische geluidbronnen zijn ingevoerd als puntbron met het bijbehorende geluidvermogen en de uit hoofdstuk 3 afgeleide bedrijfsduurcorrectie. Mobiele bronnen zijn ingevoerd als rijlijn waarop een aantal bronpunten is gegenereerd op een onderlinge afstand van 10 m. Afhankelijk van het aantal voertuigbewegingen en rijsnelheid is aan de bronnen een bedrijfsduurcorrectie toegekend. Voor de vliegbewegingen is overeenkomstig eerdere berekeningen voor een invoer met puntbronnen gekozen.

Zodra de vliegtuigen het circuitgebied verlaten vallen deze onder de Luchtvaartwet, en daarmee buiten de werking van de Wet geluidhinder. Deze bewegingen zijn in het onderhavige onderzoek dan ook niet meegenomen.

Ter indicatie kan worden opgemerkt dat de vliegtuigen gemiddeld op ca. 800 voet ( $\pm 250$  m) vliegen, op cruisesnelheid. Ten gevolge van geometrische uitbreiding is de afname van het geluidniveau dan  $10\log(4\pi r^2) = \pm 59$  dB(A). Uitgaande van een geluidvermogen op cruisesnelheid van 110 dB(A) bedraagt het maximale geluidniveau op de grond bij een passage ca. 50 dB(A). Rekening houdende met de bedrijfsduurcorrectie zal het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op de grond nooit hoger liggen dan 40 dB(A).

### **4.2 Uitvoering geluidmetingen**

Het gehanteerde geluidvermogen is afgeleid van de typekeuringseis en is afkomstig uit het rapport van dgmr. In dit rapport uit 1997 is uitgegaan van een typekeuringseis van 63 dB(A) tijdens een volgas-passage op 150 m. In de tussentijd is deze eis aangescherpt tot maximaal 60 dB(A). Derhalve is het geluidvermogen in het voorliggende rapport met 3 dB(A) verlaagd ten opzichte van het rapport van dgmr.

In het rapport van dgmr is echter voorbijgegaan aan het feit dat een vliegtuig niet continu op vol vermogen vliegt. Enkel tijdens de take-off zal gedurende korte tijd (ca. 30 seconden) op vol vermogen worden gevlogen. Daarna zal het toerental afnemen tot cruisesnelheid. Voorafgaand aan de landing zal het toerental verder teruggeregeld worden naar 'downwind', 'base' en ten slotte 'final'. Om inzicht te verkrijgen in de geluidproductie van het toestel tijdens deze verschillende fasen zijn door HMBgroep op 13 maart 2004 geluidmetingen verricht aan een MLA-toestel.

Vanwege de weersomstandigheden bleek het niet mogelijk om op te stijgen. Derhalve is besloten het toestel op de grond te meten. Op 15 m afstand is zowel voor, langs als achter het toestel het geluiddrukkniveau tijdens de verschillende vliegfasen gemeten. De meetresultaten zijn als bijlage bij

dit rapport gevoegd. Omdat de metingen geen betrekking hebben op een vliegpassage, en niet bekend is welke invloed dit heeft op de verkregen resultaten zijn de gemeten waarden niet gebruikt als absolute waarden, maar slechts ter indicatie van het relatieve verschil tussen het geluidvermogen tijdens de verschillende fasen, uitgaande van het maximale niveau op volgas conform de typekeuringseis. Omdat de metingen slechts aan één toestel zijn uitgevoerd en hierdoor geen sprake kan zijn van een goede representativiteit is bij de afronding van de relatieve verschillen een veiligheidsmarge aangehouden van enkele dB(A)'s. De resultaten waarmee gerekend is zijn opgenomen in tabel 1.

Bij de uitvoering van de metingen is o.a. de volgende apparatuur gebruikt:

- Brüel & Kjær type 2260 modular precision sound analyser (serienummer: 1772142);
- Brüel & Kjær type BZ7201 sound analysis V2.1 software ;
- Brüel & Kjær type 4189 microfoon (serienummer: 1783782) voorzien van windbol;
- Brüel & Kjær type 4230 calibrator (serienummer: 1595040).

Voor en na de meting is de meetopstelling op de voorgeschreven wijze gecalibreerd en akkoord bevonden. Zie tabel 3 voor een overzicht van de meetomstandigheden.

tabel 3: meetomstandigheden (conform [www.weeronline.nl](http://www.weeronline.nl), Arcen 9:30 uur)

|                       |                             |                        |                               |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------------|
| meetlocatie:          | Grubbenvorst, Horsterweg 47 | luchtdruk              | 1013 hPa                      |
| datum:                | 13 maart 2004               | rel. luchtvochtigheid: | 85 %                          |
| tijdstop en meetduur: | 09:00 – 10:15 uur           | windsnelheid:          | 3 Bft                         |
| temperatuur:          | 10 °C                       | windrichting:          | ZW                            |
| bewolgingsgraad:      | 7/8                         | neerslag:              | 1mm/6h (droog tijdens meting) |

#### **4.3 Karakterisering geluid**

Maatgevende geluidbron binnen de inrichting vormen de MLA-vliegtuigen. Het geluidniveau van elk vliegtuig is begrensd middels een typekeuringseis. Deze eis stelt echter uitsluitend beperkingen aan de sterkte van het geluid, en zegt niets over de samenstelling. Indien bij de omliggende woningen ten gevolge van de vliegtuigen sprake is van een herkenbaar tonaal karakter, dient een toeslag van 5 dB(A) op de berekende waarden in rekening te worden gebracht.

Tijdens de door ons uitgevoerde metingen is echter geen tonaal karakter vastgesteld. Ook in het rapport van dgmr (VI-97-01, d.d. februari 1997), de Regeling MLA's (ministerie V & W, staatscourant 01-07-2003) en de Bignal wordt geen melding gemaakt van een eventueel tonaal karakter. Op basis hiervan mag dan ook worden aangenomen dat dit aspect niet speelt bij de onderhavige categorie vliegtuigjes.

In voorliggende situatie kan als bijkomend argument om geen rekening te houden met tonaal karakter worden aangedragen dat het geluid van de vliegtuigen deels gecamoufleerd wordt door de nabijheid van de autosnelweg A67, industriegebied Trade Port West en het nog volop in ontwikkeling zijnde glastuinbouwgebied Siberië. Hierdoor zal de herkenbaarheid van eventueel storende geluiden bij de ontvangers sterk afnemen.

Binnen de inrichting is geen sprake van geluiden met een impulsachtig of muzikaal karakter

## 5 Resultaten

### 5.1 $L_{Ar,LT}$

Zie bijlage 6 voor een uitgebreid overzicht van de berekeningsresultaten voor  $L_{Ar,LT}$ . Zie bijlage 8 voor een grafisch overzicht van de berekende immissiewaarden voor  $L_{Ar,LT}$ . Zie tabel 4 voor een overzicht van de berekende immissiewaarden voor  $L_{Ar,LT}$ .

tabel 4: berekende resultaten voor  $L_{Ar,LT}$  [dB(A)]

| omschrijving               | start richting westen |       |       | start richting oosten |       |       |
|----------------------------|-----------------------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|
|                            | dag                   | avond | nacht | dag                   | avond | nacht |
| 01: Siberiëweg (?)         | 40                    | 30    | 27    | 29                    | 20    | 17    |
| 02: Siberiëweg 5           | 39                    | 28    | 26    | 30                    | 19    | 16    |
| 03: Romerweg Dierencentrum | 36                    | 26    | 22    | 29                    | 22    | 19    |
| 04: Zeesweg 30             | 34                    | 23    | 20    | 28                    | 20    | 17    |
| 05: Roozendaal (?)         | 30                    | 20    | 17    | 26                    | 16    | 13    |
| 06: Siberië 5              | 36                    | 25    | 22    | 33                    | 24    | 21    |
| 07: Siberië 4              | 36                    | 24    | 21    | 32                    | 22    | 19    |
| 08: Roozendaal 9           | 33                    | 22    | 19    | 27                    | 17    | 14    |
| 09: Roozendaal (?)         | 34                    | 23    | 20    | 28                    | 17    | 14    |
| 10: Camping Bree Bronne    | 25                    | 14    | 12    | 22                    | 12    | 9     |
| <i>grenswaarde:</i>        | 40                    | 35    | 30    | 40                    | 35    | 30    |

### 5.2 $L_{Amax}$

Zie bijlage 7 voor een uitgebreid overzicht van de bronbijdragen voor  $L_{Ar,LT}$ . Uit deze waarden zijn de optredende piekgeluidbelastingen berekend. Gezien de grote afstand tussen inrichting en ontvangers zullen piekgeluiden ten gevolge van transportbewegingen ter plaatse van omliggende woningen niet relevant zijn, en zijn in onderstaande tabel enkel piekgeluiden ten gevolge van de vliegbewegingen binnen het circuit beschouwd.

tabel 5: berekende resultaten voor  $L_{Amax}$  [dB(A)]

| omschrijving               | start richting westen |       |       | start richting oosten |       |       |
|----------------------------|-----------------------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|
|                            | dag                   | avond | nacht | dag                   | avond | nacht |
| 01: Siberiëweg (?)         | 52                    | 53    | 53    | 36                    | 38    | 38    |
| 02: Siberiëweg 5           | 51                    | 52    | 52    | 37                    | 38    | 38    |
| 03: Romerweg Dierencentrum | 45                    | 46    | 46    | 40                    | 41    | 41    |
| 04: Zeesweg 30             | 43                    | 44    | 44    | 38                    | 39    | 39    |
| 05: Roozendaal (?)         | 42                    | 42    | 42    | 33                    | 34    | 34    |
| 06: Siberië 5              | 49                    | 45    | 45    | 44                    | 46    | 46    |
| 07: Siberië 4              | 49                    | 45    | 45    | 41                    | 42    | 42    |
| 08: Roozendaal 9           | 44                    | 45    | 45    | 33                    | 34    | 34    |
| 09: Roozendaal (?)         | 45                    | 46    | 46    | 33                    | 35    | 35    |
| 10: Camping Bree Bronne    | 34                    | 36    | 36    | 30                    | 30    | 30    |
| <i>grenswaarde:</i>        | 50                    | 45    | 40    | 50                    | 45    | 40    |

## **6 Algemene beschouwing en ALARA**

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat voor  $L_{Ae,LT}$  aan alle geldende voorschriften wordt voldaan. Voor  $L_{Amax}$  treden daarentegen overschrijdingen op van de richtwaarde.

Binnen de resultaten voor  $L_{Ae,LT}$  is zelfs nog enige geluidruimte over (0,7 dB(A)), die als marge gezien kan worden voor lichte afwijkingen van de gemodelleerde vlieglijn. Het circuit is een denkbeeldige lijn in de lucht. Piloten zijn verplicht om deze denkbeeldige lijn zo nauwkeurig mogelijk te volgen, marges hierbinnen zijn echter vanzelfsprekend. Over de grootte van de marges kan geen inschatting worden gemaakt. Ook navraag bij de Rijksluchtvaartdienst leverde op dat hier nooit onderzoek naar is verricht en betrouwbare indicaties niet gegeven kunnen worden.

Uit de rekenresultaten en de afstanden tussen bron en woning kan een marge worden berekend waarbinnen nog altijd voldaan wordt aan het toetsingskader. De werkelijke afstand tussen maatgevende bron (15) een ontvanger (01) bedraagt 318 m. Op basis van geometrische uitbreiding neemt het geluid over deze afstand af met 61,0 dB. Voor een afname van 60,3 dB geldt een afstand van 292 m. Hieruit blijkt dat indien alle piloten een afwijkingen hebben van 26 m in de meest ongunstige richting, alsnog aan de geldende voorschriften wordt voldaan. In werkelijkheid zal de afwijking uiteraard zowel positief als negatief uitvallen. Hiermee lijkt in voldoende aangetoond dat ook door afwijkingen van het denkbeeldige circuit aan de geldende voorschriften wordt voldaan.

Het treffen van geluidbeperkende maatregelen om de overschrijdingen voor  $L_{Amax}$  terug te dringen zijn niet denkbaar. De toestellen voldoen aan de huidige stand der techniek, en gezien de aard van de bron (vliegtuig) is het plaatsen van een afscherming onmogelijk. Wel zijn organisatorische maatregelen mogelijk door vliegbewegingen gedurende de avond of nacht te beperken of te verbieden. Het is echter zeer de vraag in hoeverre de gehanteerde (richt)grenswaarden reëel zijn. Gezien de lokale omgeving (directe nabijheid van autosnelweg A67) en de hoogte van de berekende pieken zullen deze niet snel leiden tot slaapstoornissen of schrikreacties. De berekende waarden voldoen ruimschoots aan de bandbreedte die de Wet biedt om piekgeluiden in de nacht te vergunnen tot maximaal 60 dB(A) en in de avond tot maximaal 65 dB(A).

Met klem wordt er op gewezen dat de als representatief beschouwde bedrijfssituatie uitgaat van volledige capaciteit van de inrichting. In werkelijkheid zal deze situatie vrijwel nooit gehaald worden. In dit opzicht wordt verwezen naar Hoofdstuk 5 uit het 'Vestigingsplan' dat deel uitmaakt van de aanvraag. In dit plan worden de meer realistische dagelijks te verwachten intensiteiten genoemd. Hieruit blijkt tevens dat de vliegbewegingen in de avond en nacht meer als uitzondering dan als regel beschouwd moeten worden. De reden dat deze bewegingen desondanks als representatief worden beschouwd is het feit dat de aanvrager zich op dit punt niet wil beperken tot een 12-dagenregeling.

## **7 Conclusies/samenvatting**

In opdracht van Cycloon Holland is door HMB BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet milieubeheer. Directe aanleiding van het onderzoek is het voornemen van de opdrachtgever tot oprichting van een vliegveld voor MicroLight Aircrafts incl. een verkeerseducatiecentrum en een CBR-vestiging langs de autosnelweg A67 te Maasbree. De inrichting is beoordeeld op haar akoestische inpasbaarheid in de omgeving.

Uitgaande van de in hoofdstuk 2 vermelde punten zijn de optredende geluidmissiewaarden ten gevolge van de activiteiten in en rondom de beoogde inrichting met behulp van een overdrachtsberekening berekend.

$L_{A,LT}$ : uit de beoordeling volgt dat ter plaatse van omliggende woningen van derden een geluidbelasting optreedt van maximaal 40 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 dB(A).

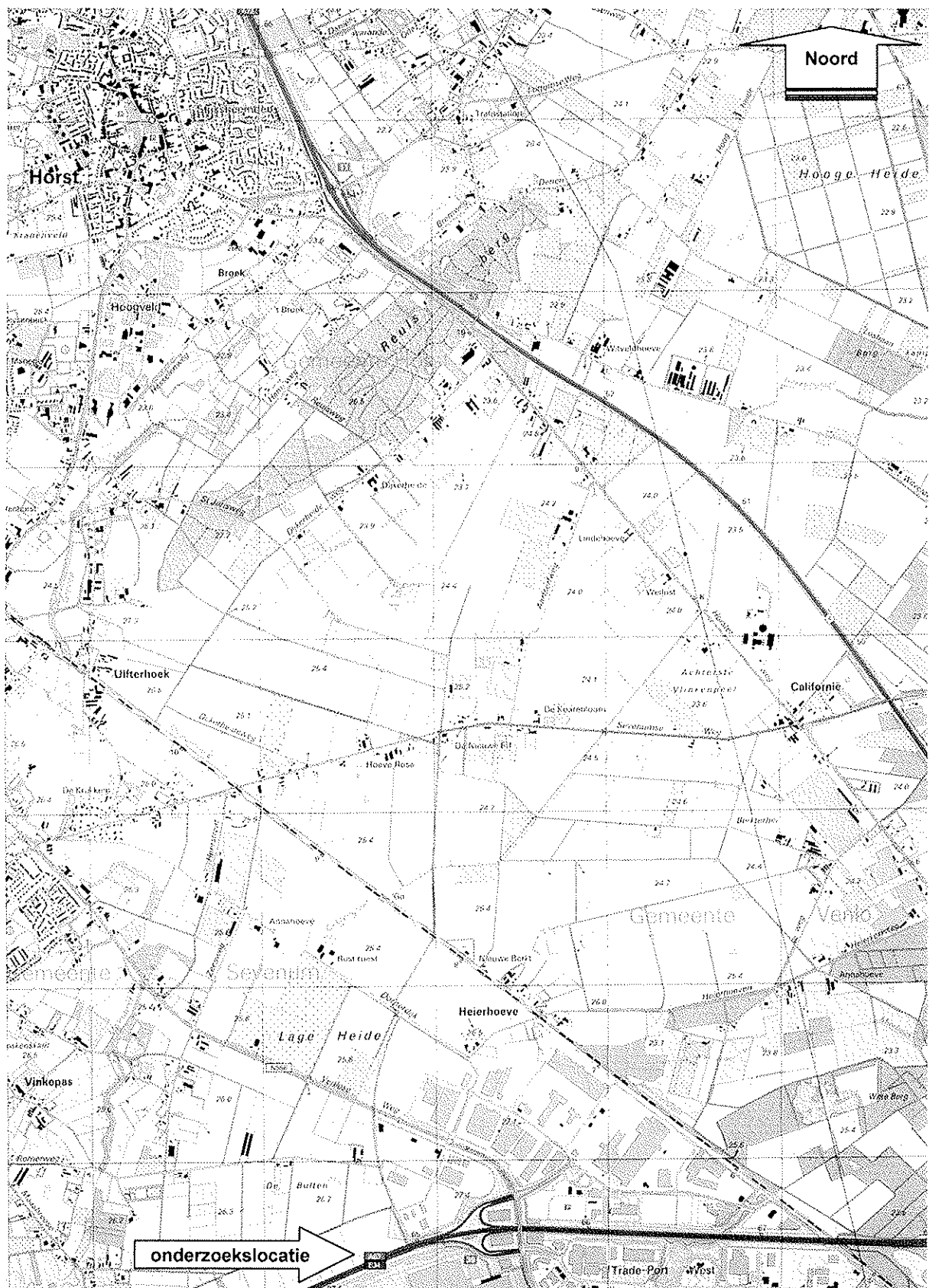
$L_{A,max}$ : uit de beoordeling volgt dat ter plaatse van omliggende woningen van derden een piekbelasting optreedt van maximaal 53 dB(A) in zowel de avond- als nachtperiode en van maximaal 52 dB(A) in de dagperiode. Deze waarden betekenen weliswaar een overschrijding van de richtgrenswaarden, maar het is zeer de vraag in hoeverre deze richtwaarden reëel zijn. De berekende waarden voldoen ruimschoots aan de bandbreedte die de Wet biedt voor het vergunnen van piekgeluiden.

Indirect: bij de beoordeling van indirecte hinder dienen enkel omliggende woningen betrokken te worden, die binnen de invloedssfeer van de inrichting liggen. In het onderhavige geval ligt de meest nabijgelegen woning van derden op meer dan 1000 m van de inrit van het terrein. Gesteld kan worden dat het inrichtingsgebonden verkeer hierdoor niet als zodanig herkenbaar is. Een nadere beschouwing van indirecte hinder is dan ook niet uitgevoerd.

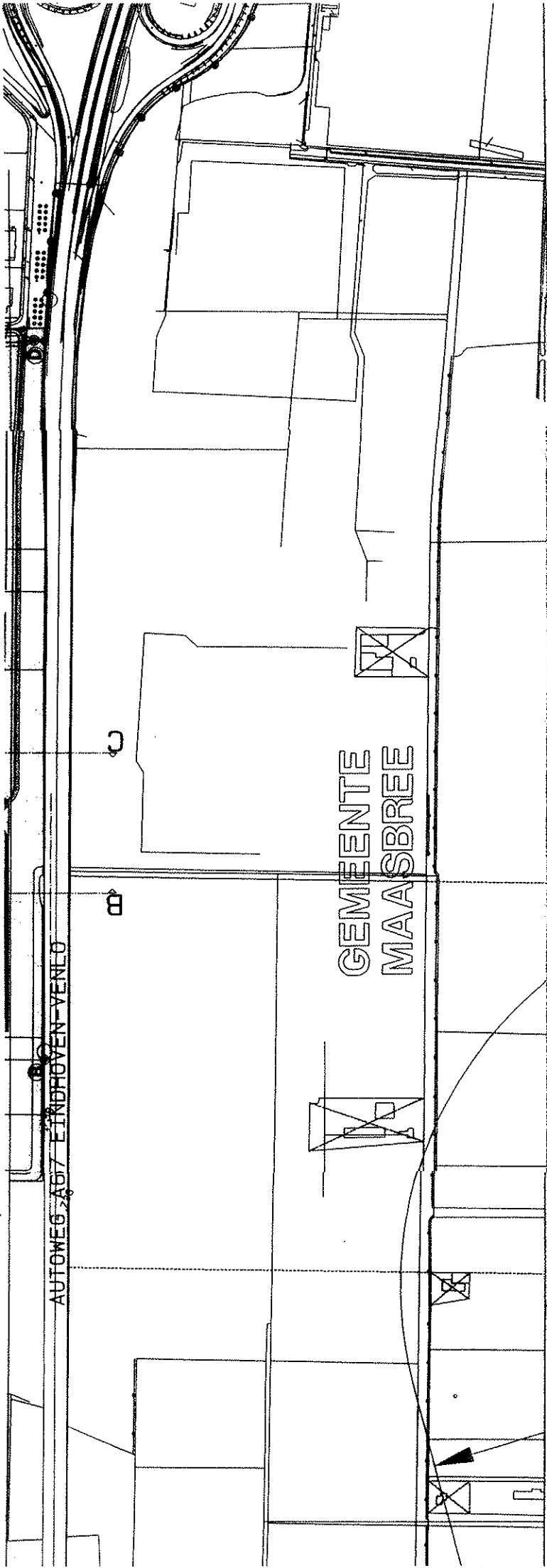
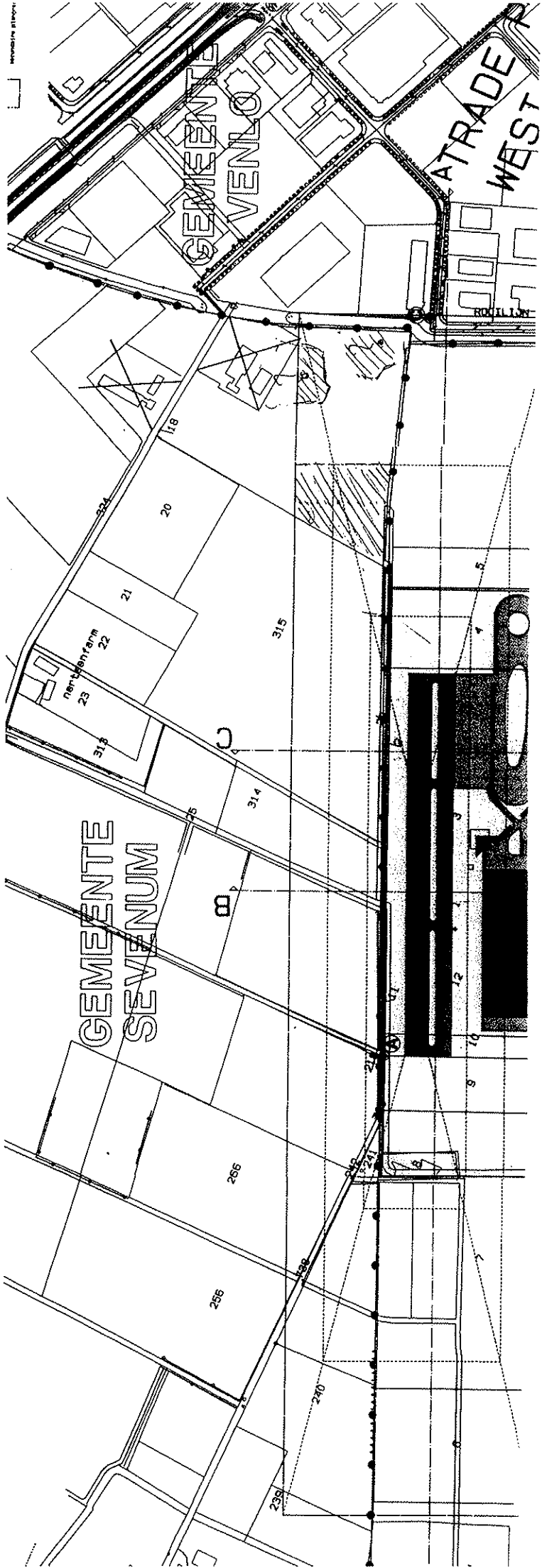
In het onderzoek is in voldoende mate aangetoond dat van een herkenbaar tonaal karakter bij de ontvangers geen sprake zal zijn. Ook geringe afwijkingen van de denkbeeldige (voorgeschreven) vlieglijnen zullen niet leiden tot overschrijding van de geluidnormen.

Uit het onderzoek volgt dat de inrichting vanuit akoestisch oogpunt alleszins inpasbaar is in de lokale omgeving.

## **Bijlage 1 Onderzoekslocatie**



## **Bijlage 2 Situatiekening**

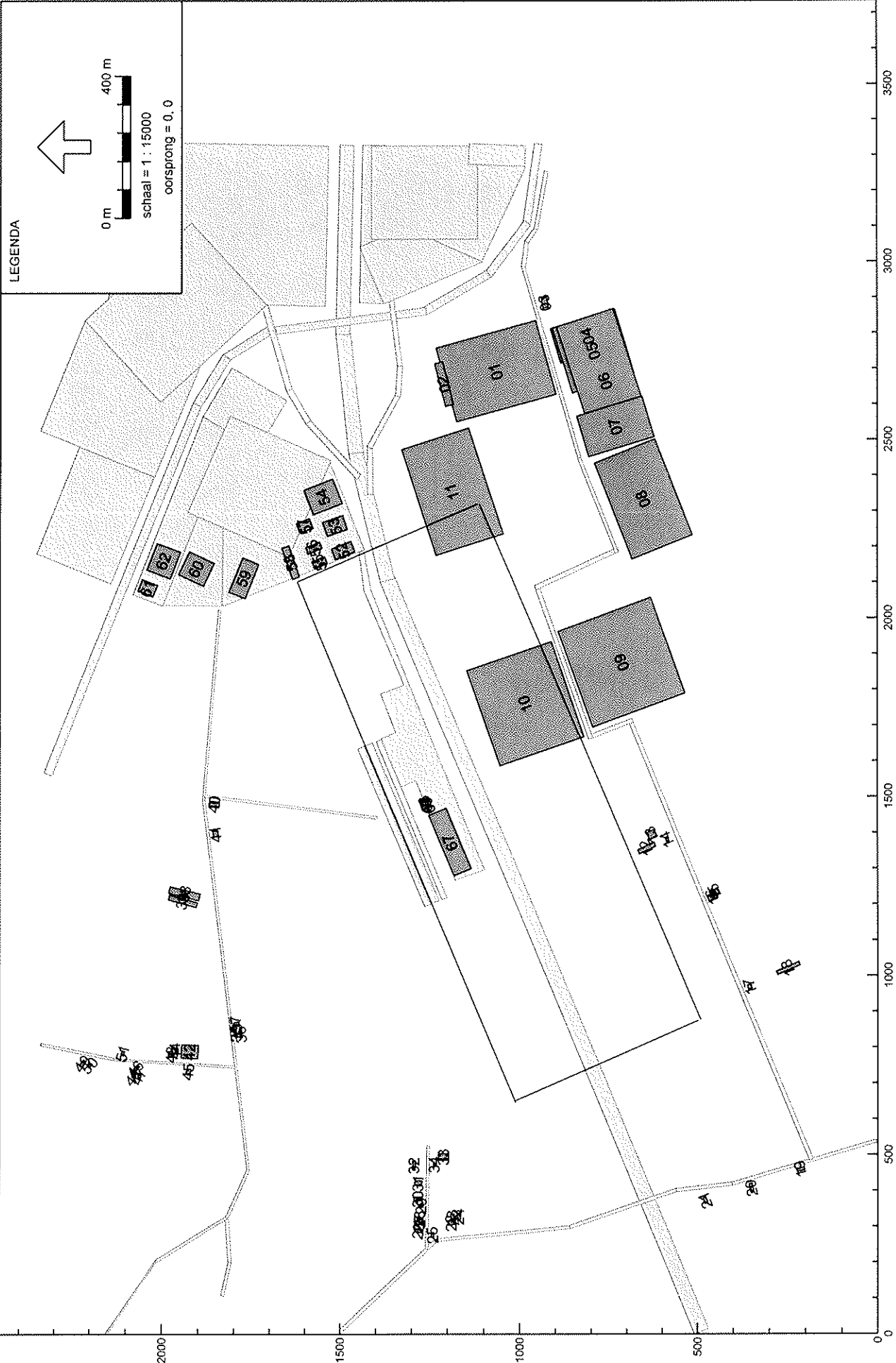


**Totaal aantal voertuigbewegingen verkeersaantrekkende werking  
MAATGEVEND ETMAAL**

afgeleid uit de aangedragen gegevens door het VVCR  
en het akoestisch rapport voor de MLA-bewegingen

| onderdeel    | mvt per etmaal                |                                                      | verklaring                                                                                                    |
|--------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| vliegbedrijf | 235<br>2                      | personenauto's<br>vrachtwagens zwaar                 | uit rapport                                                                                                   |
| VEC ZN       | 24<br>96<br>10                | personenauto's<br>vrachtwagens mz<br>vrachtwagens zv | 7.200 mvt per 300 dagen<br>28.800 voertuigen over 300 dagen<br>2.800 voertuigen over 300 dagen                |
| CBR          | 188                           | personenauto's                                       | 46.792 voertuigen over 250 dagen                                                                              |
| overig       | 32                            | personenauto's                                       | 9.480 voertuigen over 300 dagen                                                                               |
| Totaal       | 465<br>129<br>96<br>20<br>553 | personenauto's<br>vrachtwagens mz<br>vrachtwagens zv | maatgevende dag: VEC ZN is met de vrachtwagens bepalend<br><br>jaar 2007                                      |
|              |                               | lv<br>mv<br>zv                                       |                                                                                                               |
| Totaal       | 477<br>101<br>2               | personenauto's<br>vrachtwagens mz<br>vrachtwagens zv | jaar 2010<br>er wordt uitgegaan van een groei van 10% tot 2015;<br>tot 2010 wordt een groei van 5% gehanteerd |
|              |                               | lv<br>mv<br>zv                                       |                                                                                                               |
| Totaal       | 500<br>106<br>2               | personenauto's<br>vrachtwagens mz<br>vrachtwagens zv | jaar 2010 2015                                                                                                |
|              |                               | lv<br>mv<br>zv                                       |                                                                                                               |
|              | 608                           |                                                      |                                                                                                               |

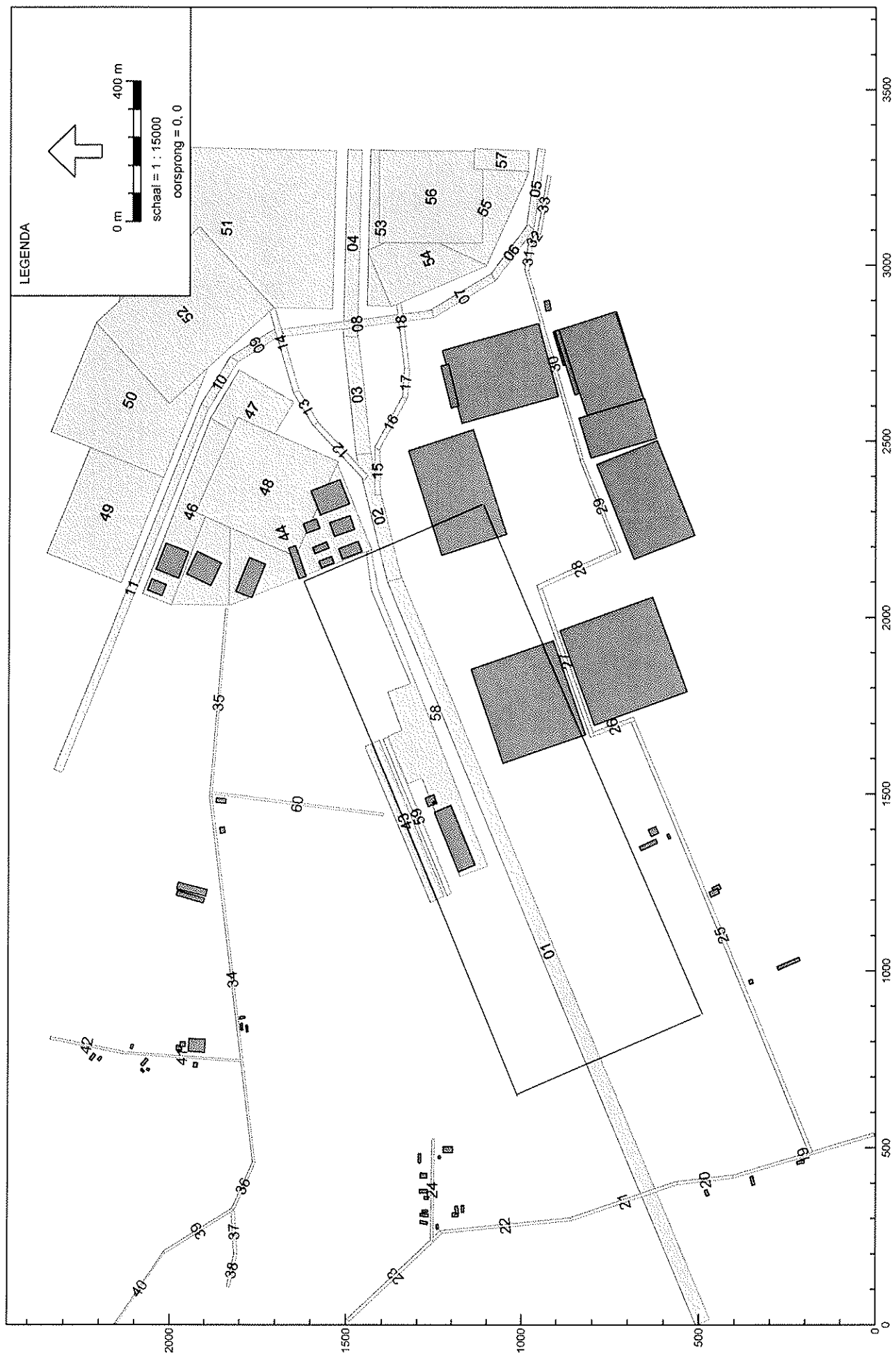
### **Bijlage 3 Ligging van gebouwen en bodemgebieden**



| Id | Omschrijving                     | X-1     | Y-1     | Hoogte | Maasveld | HDef.        | Cp   | Refl. 31 | Koppell | Koppel2 |
|----|----------------------------------|---------|---------|--------|----------|--------------|------|----------|---------|---------|
| 01 | kas 'Hortus Regins'              | 2757,81 | 1234,59 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 02 | kantoor 'Hortus Regins'          | 2594,00 | 1208,50 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 03 | kantoor 'Steenks'                | 2869,43 | 937,41  | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 04 | kas 'Steenks'                    | 2811,45 | 917,12  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | 07      | 04      |
| 05 | kas 'Steenks'                    | 2631,69 | 854,78  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | 07      | 04      |
| 06 | kas 'Steenks'                    | 2460,63 | 783,75  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | 07      | 04      |
| 07 | kas 'Steenks'                    | 2451,53 | 808,39  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | 04      | --      |
| 08 | kas 'Steenks', (ged. in aanbouw) | 2562,72 | 821,41  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 09 | kas in aanbouw                   | 1694,86 | 796,58  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 10 | kas                              | 1668,35 | 820,78  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 11 | kas                              | 2533,66 | 1143,52 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 12 | stal Siberie 5                   | 1339,97 | 664,92  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 13 | schuur Siberie 5                 | 1380,14 | 636,69  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 14 | woning Siberie 5                 | 1375,80 | 581,32  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 15 | bedrijfsruimte Siberie 6         | 1235,74 | 466,23  | 3,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 16 | woning Siberie 6                 | 1208,60 | 468,40  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 17 | woning Siberie 4                 | 961,90  | 358,87  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 18 | stal Siberie 4                   | 1038,99 | 218,81  | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 19 | woning Roosendaal 8              | 460,87  | 225,37  | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 20 | woning Roosendaal 9              | 418,52  | 356,74  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 21 | woning Roosendaal (?)            | 382,69  | 477,26  | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 22 | woning Roosendaal (?)            | 304,52  | 1198,80 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 23 | stal Roosendaal (?)              | 336,01  | 1162,52 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 24 | stal Roosendaal (?)              | 317,55  | 1164,06 | 3,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 25 | woning (?)                       | 269,78  | 1244,40 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 26 | woning Siberieweg 1              | 282,81  | 1270,46 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 27 | stal Siberieweg 1                | 304,52  | 1267,20 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 28 | schuur Siberieweg 1              | 326,29  | 1268,29 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 29 | woning Siberieweg 3              | 363,15  | 1267,20 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 30 | stal Siberieweg 3                | 382,69  | 1269,38 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 31 | woning Siberieweg 5              | 414,18  | 1271,55 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 32 | schuur Siberieweg (?)            | 457,61  | 1290,00 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 33 | schuur Siberieweg (?)            | 504,30  | 1225,95 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 34 | woning Siberieweg (?)            | 469,55  | 1240,06 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 35 | woning Romerweg (Dierencentrum)  | 851,15  | 1799,74 | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 36 | schuur Romerweg (Dierencentrum)  | 826,71  | 1782,41 | 3,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 37 | schuur Romerweg (Dierencentrum)  | 869,52  | 1802,41 | 5,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 38 | stal Romerweg (?)                | 1229,72 | 1894,21 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 39 | stal Romerweg (?)                | 1205,31 | 1901,64 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 40 | woning + peisdieren Romerweg (?) | 1475,98 | 1870,86 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 41 | woning Romerweg 28               | 1388,70 | 1857,61 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 42 | schuur Zeesweg (?)               | 809,26  | 1846,39 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 43 | woning Zeesweg (15)              | 775,88  | 1862,62 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 44 | woning Zeesweg (15)              | 799,32  | 1971,96 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 45 | woning Zeesweg (30)              | 741,79  | 1932,19 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 46 | woning Zeesweg (24)              | 734,68  | 2084,51 | 6,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 47 | stal Zeesweg (24)                | 725,45  | 2065,33 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 48 | stal Zeesweg (24)                | 716,22  | 2071,73 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 49 | woning Klassenweg 42             | 751,02  | 2230,11 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 50 | schuur Klassenweg 42             | 748,89  | 2207,38 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 51 | schuur Zeesweg (?)               | 780,14  | 2114,34 | 4,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - II

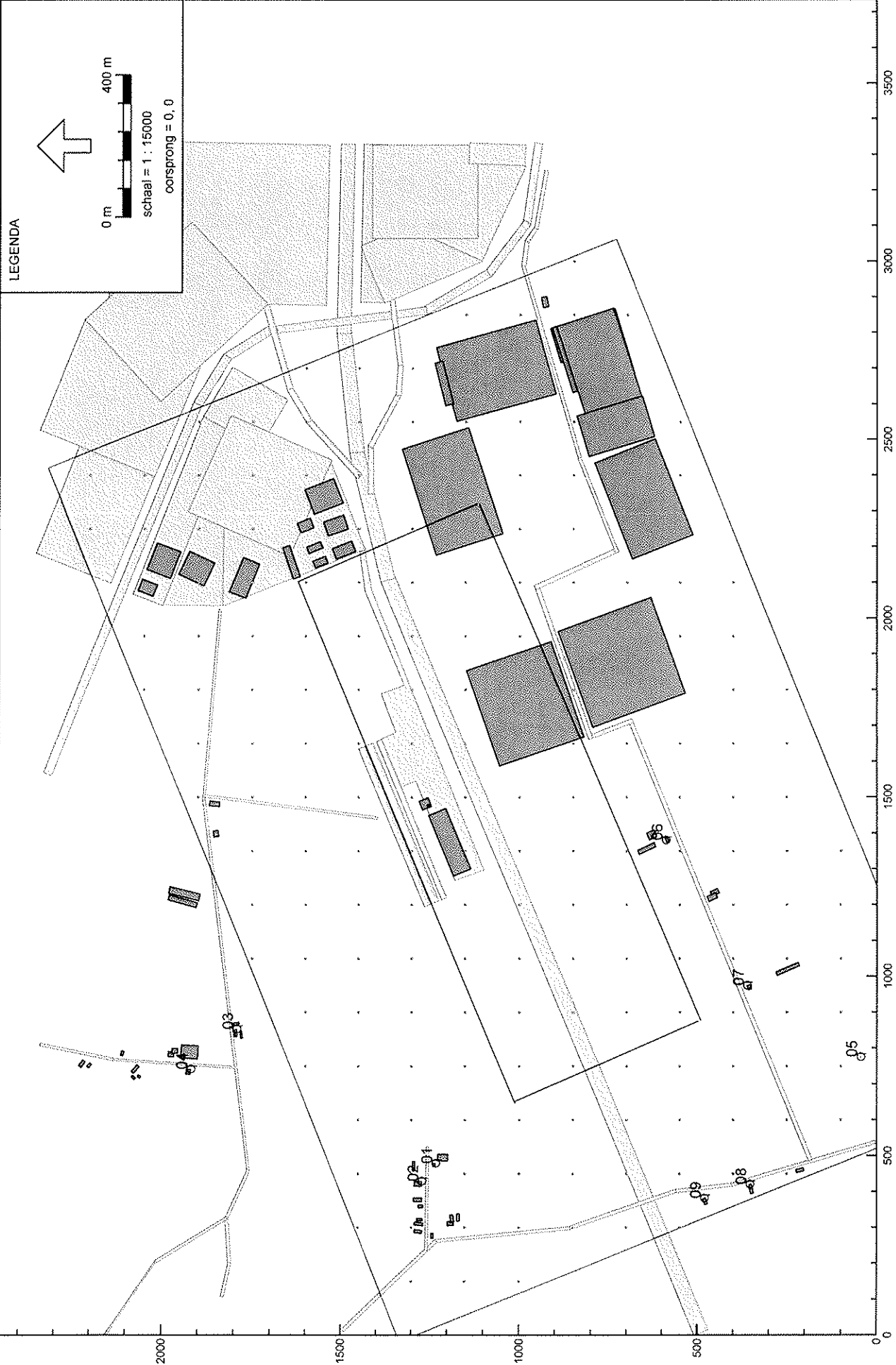
| Id | Omschrijving            | X-1     |         | Y-1 | Hoogte | Maaiveld | HDef.        | Cd   | Ref1. 31 | Koppel1 | Koppel2 |
|----|-------------------------|---------|---------|-----|--------|----------|--------------|------|----------|---------|---------|
|    |                         | X-1     | Y-1     |     |        |          |              |      |          |         |         |
| 52 | Trade Port West         | 2215,67 | 1471,49 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 53 | Trade Port West         | 2268,81 | 1551,19 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 54 | Trade Port West         | 2359,14 | 1604,33 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 55 | Trade Port West         | 2159,00 | 1581,30 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 56 | Trade Port West         | 2197,96 | 1599,01 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 57 | Trade Port West         | 2265,26 | 1623,58 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 58 | Trade Port West         | 2109,40 | 1636,21 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 59 | Trade Port West         | 2169,62 | 1776,13 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 60 | Trade Port West         | 2089,92 | 1685,94 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 61 | Trade Port West         | 2077,52 | 2068,37 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 62 | Trade Port West         | 2135,97 | 2043,57 |     | 7,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 63 | begrenzing vliegcircuit | 2102,42 | 1622,80 |     | 0,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,00     | --      | --      |
| 64 | begrenzing vliegcircuit | 878,27  | 491,94  |     | 0,16   | 0,16     | Eigen waarde | 0 dB | 0,00     | --      | --      |
| 65 | begrenzing vliegcircuit | 651,96  | 1012,45 |     | 0,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,00     | --      | --      |
| 66 | begrenzing vliegcircuit | 646,78  | 1012,82 |     | 0,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,00     | --      | --      |
| 67 | hangar                  | 1448,47 | 1253,92 |     | 8,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 68 | hangar                  | 1489,09 | 1280,19 |     | 8,00   | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |
| 69 | verkeerstoren           | 1473,95 | 1255,43 |     | 18,00  | 0,00     | Eigen waarde | 0 dB | 0,80     | --      | --      |



Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - II.

| Id | Omschrijving      | X-1     | Y-1     | Bf   | Omtrek  | Oppervlak |
|----|-------------------|---------|---------|------|---------|-----------|
| 01 | A67               | -1,69   | 508,72  | 0,00 | 4646,54 | 99952,66  |
| 02 | A67               | 2101,34 | 1388,90 | 0,00 | 826,48  | 15664,64  |
| 03 | A67               | 2461,27 | 1478,89 | 0,00 | 763,43  | 14624,16  |
| 04 | A67               | 2797,74 | 1516,05 | 0,00 | 1146,56 | 21857,88  |
| 05 | Sevenumseweg      | 3330,45 | 939,50  | 0,00 | 505,62  | 5301,27   |
| 06 | Sevenumseweg      | 3103,06 | 971,37  | 0,00 | 413,93  | 4189,30   |
| 07 | Sevenumseweg      | 2956,19 | 1081,78 | 0,00 | 462,99  | 5071,17   |
| 08 | Sevenumseweg      | 2850,48 | 1259,92 | 0,00 | 911,72  | 9613,92   |
| 09 | Sevenumseweg      | 2827,23 | 1694,61 | 0,00 | 378,52  | 4103,57   |
| 10 | Sevenumseweg      | 2740,67 | 1832,84 | 0,00 | 374,08  | 4178,66   |
| 11 | Venloseweg        | 2604,07 | 1917,06 | 0,00 | 2280,52 | 28352,26  |
| 12 | op-/afrit         | 2544,96 | 1600,01 | 0,00 | 457,78  | 3662,17   |
| 13 | op-/afrit         | 2544,96 | 1600,01 | 0,00 | 253,92  | 1960,89   |
| 14 | op-/afrit         | 2638,43 | 1655,82 | 0,00 | 615,71  | 5366,77   |
| 15 | op-/afrit         | 2340,01 | 1408,82 | 0,00 | 299,02  | 2113,88   |
| 16 | op-/afrit         | 2475,35 | 1413,33 | 0,00 | 364,63  | 2525,66   |
| 17 | op-/afrit         | 2622,58 | 1332,63 | 0,00 | 204,63  | 1372,29   |
| 18 | op-/afrit         | 2708,83 | 1328,32 | 0,00 | 544,55  | 3725,29   |
| 19 | Roozendaal        | 532,95  | 1,92    | 0,00 | 857,99  | 4315,87   |
| 20 | Roozendaal        | 413,52  | 403,09  | 0,00 | 340,47  | 1732,09   |
| 21 | Roozendaal        | 406,53  | 562,48  | 0,00 | 655,01  | 3403,89   |
| 22 | Roozendaal        | 293,13  | 856,36  | 0,00 | 772,84  | 3715,02   |
| 23 | Roozendaal        | 266,62  | 1233,95 | 0,00 | 747,07  | 3800,82   |
| 24 | Siberieweg        | 237,21  | 1262,23 | 0,00 | 595,19  | 2502,33   |
| 25 | Siberie           | 489,06  | 178,10  | 0,00 | 2665,68 | 16110,16  |
| 26 | Siberie           | 1719,90 | 685,66  | 0,00 | 277,83  | 1576,85   |
| 27 | Siberie           | 1665,16 | 795,13  | 0,00 | 942,17  | 6118,15   |
| 28 | Siberie           | 2091,51 | 961,25  | 0,00 | 540,55  | 3525,38   |
| 29 | Siberie           | 2450,97 | 830,66  | 0,00 | 594,51  | 2968,14   |
| 30 | Siberie           | 2448,09 | 839,30  | 0,00 | 1146,84 | 5645,75   |
| 31 | Siberie           | 2987,51 | 998,70  | 0,00 | 172,47  | 986,57    |
| 32 | Siberie           | 3059,53 | 988,14  | 0,00 | 114,53  | 533,60    |
| 33 | Siberie           | 3090,26 | 951,65  | 0,00 | 356,79  | 1948,14   |
| 34 | Romerweg          | 459,45  | 1764,47 | 0,00 | 2096,67 | 8476,63   |
| 35 | Romerweg          | 1491,92 | 1889,38 | 0,00 | 1084,67 | 4157,70   |
| 36 | Romerweg          | 458,92  | 1754,98 | 0,00 | 320,88  | 1363,96   |
| 37 | Romerweg          | 326,45  | 1824,76 | 0,00 | 275,05  | 1356,19   |
| 38 | Romerweg          | 201,87  | 1805,84 | 0,00 | 215,76  | 955,98    |
| 39 | Vinkepas          | 330,00  | 1821,22 | 0,00 | 482,44  | 1984,82   |
| 40 | Vinkepas          | 206,99  | 2017,56 | 0,00 | 506,49  | 1299,34   |
| 41 | Zeesweg           | 741,93  | 1796,25 | 0,00 | 692,20  | 2402,13   |
| 42 | Zeesweg           | 764,40  | 2134,52 | 0,00 | 436,57  | 1753,89   |
| 43 | vliegbaan         | 1193,34 | 1264,83 | 1,00 | 1048,96 | 21592,96  |
| 44 | Trade Port West   | 2033,97 | 1831,49 | 0,50 | 1399,59 | 116159,40 |
| 45 | Trade Port West   | 2033,97 | 1833,48 | 0,50 | 832,70  | 41675,41  |
| 46 | Trade Port West   | 2565,67 | 1889,10 | 0,50 | 1248,56 | 47652,07  |
| 47 | Trade Port West   | 2565,67 | 1889,10 | 0,50 | 679,07  | 28707,70  |
| 48 | Trade Port West   | 2442,55 | 1528,03 | 0,50 | 1209,54 | 91380,21  |
| 49 | Trade Port West   | 2097,31 | 2143,35 | 0,50 | 1128,85 | 76457,47  |
| 50 | Trade Port West   | 2396,26 | 2022,79 | 0,50 | 1362,80 | 116049,92 |
| 51 | Trade Port West   | 2875,24 | 1544,75 | 0,50 | 2119,97 | 274802,57 |
| 52 | Trade Port West   | 2607,16 | 2006,65 | 0,50 | 1429,97 | 125740,41 |
| 53 | Trade Port West   | 2884,56 | 1449,26 | 0,50 | 1025,11 | 30073,10  |
| 54 | Trade Port West   | 2882,23 | 1379,38 | 0,50 | 941,35  | 51660,86  |
| 55 | Trade Port West   | 3001,02 | 1106,87 | 0,50 | 875,54  | 42588,12  |
| 56 | Trade Port West   | 3327,10 | 1414,32 | 0,50 | 1117,98 | 77851,60  |
| 57 | Trade Port West   | 3268,87 | 988,08  | 0,50 | 428,98  | 9103,68   |
| 58 | terreinverharding | 2078,72 | 1413,88 | 0,00 | 2176,64 | 61438,44  |
| 59 | taxibaan          | 1655,64 | 1400,18 | 0,00 | 990,78  | 7674,91   |
| 60 | toegangsweg       | 1498,84 | 1883,31 | 0,00 | 994,87  | 3989,61   |

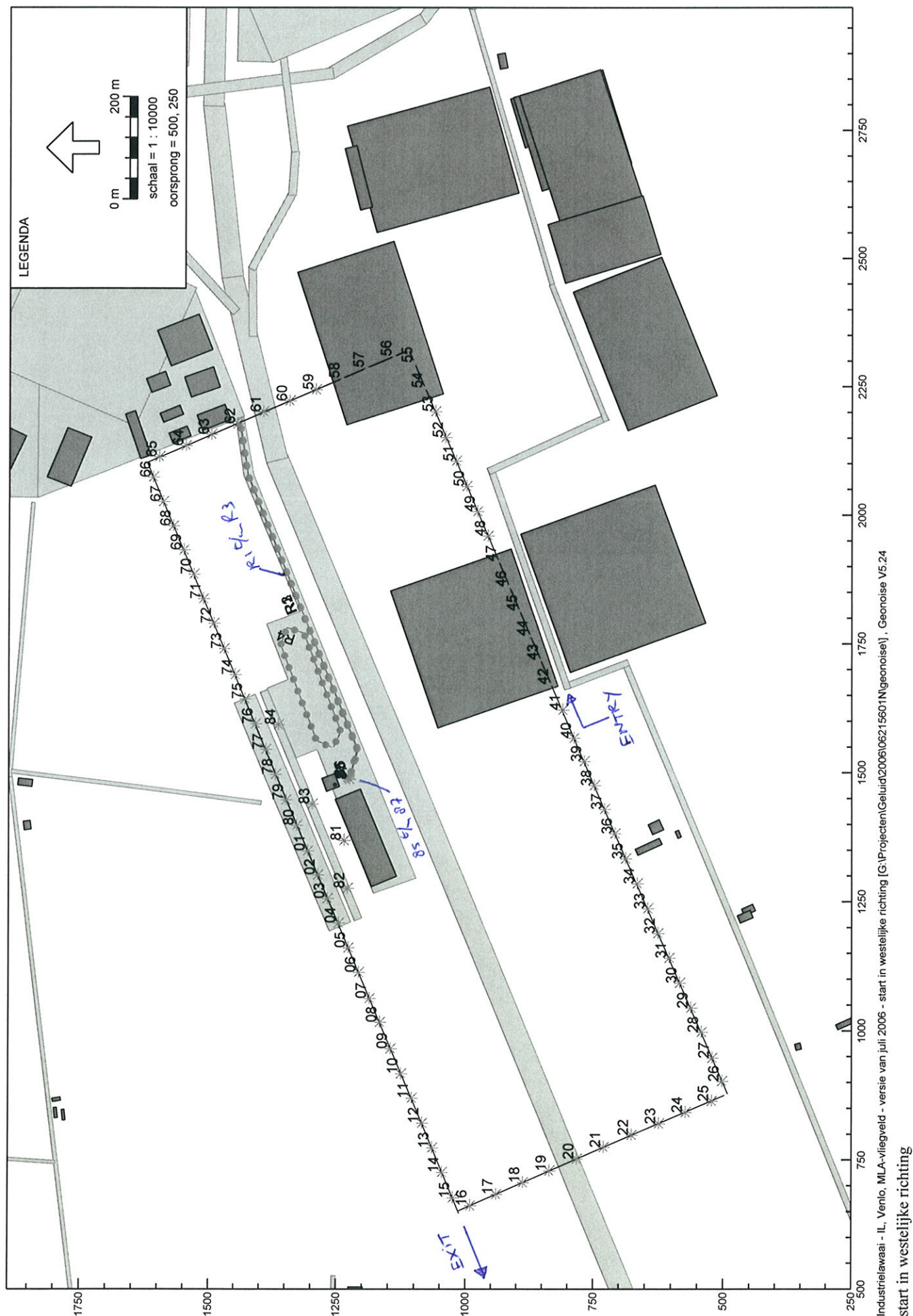
#### **Bijlage 4 Ligging van ontvangers**

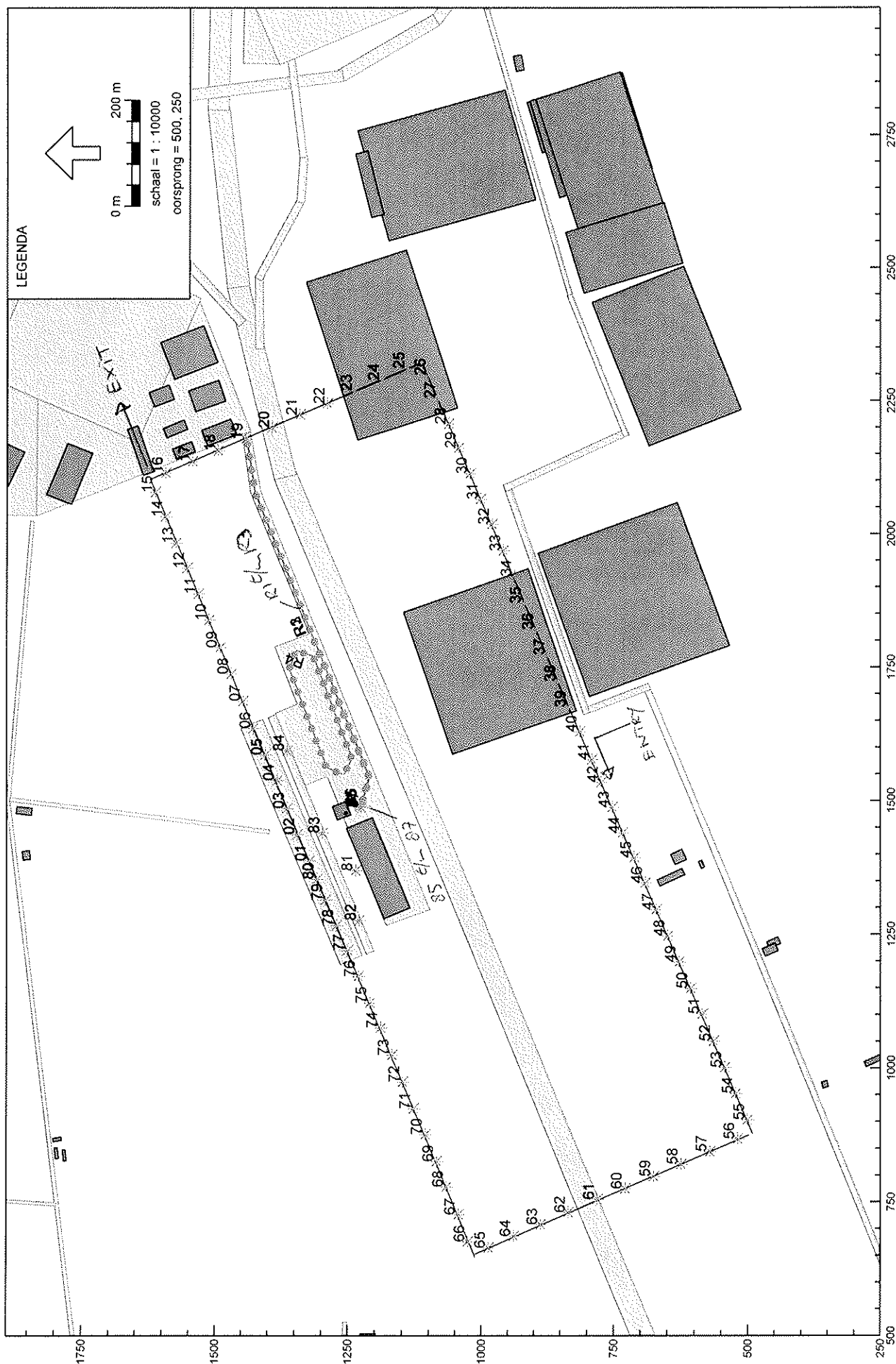


| Id | Omschrijving           | X       | Y       | Maatveld | Hoogte definitie | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Hoogte D | Hoogte E | Gevel |
|----|------------------------|---------|---------|----------|------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| 01 | Siberieweg (?)         | 478,31  | 1232,39 | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 34    |
| 02 | Siberieweg 5           | 428,37  | 1270,72 | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 31    |
| 03 | Romerweg Dierencentrum | 851,89  | 1793,25 | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 35    |
| 04 | Zeesweg 30             | 740,43  | 1920,04 | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 45    |
| 05 | Roozendaal (?)         | 774,31  | 45,86   | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | --    |
| 06 | Siberie 5              | 1379,59 | 590,87  | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 6,10     | --       | --       | --       | 14    |
| 07 | Siberie 4              | 973,83  | 362,22  | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 6,10     | --       | --       | --       | 17    |
| 08 | Roozendaal 9           | 419,28  | 353,73  | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 20    |
| 09 | Roozendaal (?)         | 381,06  | 481,60  | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | 21    |
| 10 | camping Bree Bronne    | 981,31  | -494,55 | 0,00     | Eigen waarde     | 1,50     | 5,00     | --       | --       | --       | --    |

| Id | Omschrijving | Hoogte | Maaiveld | HDef.        | DeltaX | DeltaY |
|----|--------------|--------|----------|--------------|--------|--------|
| 01 | grid01       | 1.50   | 0.00     | Eigen waarde | 150    | 150    |

## **Bijlage 5 Ligging van geluidbronnen**





Industriewaaier - IL, Venlo, MIA-vliegveld - versie van juli 2006 - start in oostelijke richting [G:\Projecten\Geluid\2006\06215601N\geonoseil], Geonose V5.24  
start in oostelijke richting

**Bijlage 6 Invoergegevens en berekeningsresultaten voor  $L_{A,T}$**

Model: start in westelijke richting  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

|                                    |                                                |
|------------------------------------|------------------------------------------------|
| Omschrijving                       | start in westelijke richting                   |
| Verantwoordelijke                  | rick                                           |
| Rekenmethode                       | IL                                             |
| Modelgrenzen                       | (0,00, -500,00) - (3500,00, 2500,00)           |
| Aangemaakt door                    | rick op 03-01-2006                             |
| Laatst ingezien door               | Rick op 31-07-2006                             |
| Model aangemaakt met               | Geonoise V5.00                                 |
| Originele database                 | Venlo, Trade Port West                         |
| Originele omschrijving             | start in westelijke richting                   |
| Geïmporteerd door                  | Rick op 28-07-2006                             |
| Definitief                         | Niet van toepassing                            |
| Definitief verklaard door          | Niet van toepassing                            |
| Meteorologische correctie          | Toepassen standaard, 5,0                       |
| Standaard bodemfactor              | 0,8                                            |
| Absorptie standaarden              | HMRI-II.8                                      |
| Luchtdemping [dB/km]               | 0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40 |
| Detailniveau resultaten ontvangers | Bronresultaten                                 |
| Detailniveau resultaten grids      | Groepsresultaten                               |
| Rekenoptimalisatie aan             | Nee                                            |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Omschrijving        | X       | Y       | Hoogte | Maaiveld | Brontype | Richt. | Hoek   |
|----|---------------------|---------|---------|--------|----------|----------|--------|--------|
| 01 | MLA (take-off)      | 1348,66 | 1306,91 | 5,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 02 | MLA (take-off)      | 1302,06 | 1287,29 | 15,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 03 | MLA (take-off)      | 1256,29 | 1268,48 | 25,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 04 | MLA (take-off)      | 1208,87 | 1247,23 | 35,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 05 | MLA (take-off)      | 1160,63 | 1228,42 | 45,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 06 | MLA (take-off)      | 1113,21 | 1207,98 | 55,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 07 | MLA (take-off)      | 1062,52 | 1187,54 | 65,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 08 | MLA (take-off)      | 1016,73 | 1167,10 | 75,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 09 | MLA (take-off)      | 965,22  | 1146,66 | 85,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 10 | MLA (take-off)      | 916,96  | 1126,22 | 95,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 11 | MLA (take-off)      | 869,56  | 1105,78 | 105,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 12 | MLA (take-off)      | 821,32  | 1085,34 | 115,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 13 | MLA (take-off)      | 773,09  | 1065,72 | 125,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 14 | MLA (take-off)      | 725,67  | 1046,10 | 135,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 15 | MLA (take-off)      | 676,61  | 1024,84 | 145,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 16 | MLA (cruise)        | 661,31  | 991,18  | 155,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 17 | MLA (cruise)        | 683,22  | 940,05  | 165,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 18 | MLA (cruise)        | 706,05  | 888,01  | 175,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 19 | MLA (cruise)        | 728,87  | 835,97  | 185,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 20 | MLA (cruise)        | 751,70  | 782,10  | 195,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 21 | MLA (cruise)        | 774,52  | 730,06  | 205,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 22 | MLA (cruise)        | 798,26  | 676,19  | 215,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 23 | MLA (cruise)        | 820,17  | 624,15  | 225,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 24 | MLA (cruise)        | 842,06  | 573,02  | 235,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 25 | MLA (cruise)        | 864,00  | 522,81  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 26 | MLA (cruise)        | 902,26  | 503,13  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 27 | MLA (cruise)        | 947,34  | 521,99  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 28 | MLA (cruise)        | 997,34  | 542,48  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 29 | MLA (cruise)        | 1044,06 | 562,97  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 30 | MLA (cruise)        | 1092,42 | 584,28  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 31 | MLA (cruise)        | 1140,78 | 604,77  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 32 | MLA (cruise)        | 1188,32 | 626,08  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 33 | MLA (cruise)        | 1236,68 | 645,75  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 34 | MLA (cruise)        | 1285,04 | 666,25  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 35 | MLA (cruise)        | 1333,40 | 688,38  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 36 | MLA (cruise)        | 1381,76 | 708,87  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 37 | MLA (cruise)        | 1429,30 | 729,36  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 38 | MLA (cruise)        | 1475,20 | 749,03  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 39 | MLA (cruise)        | 1521,92 | 768,70  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 40 | MLA (cruise)        | 1567,00 | 789,19  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 41 | MLA (downwind/base) | 1621,79 | 810,92  | 241,90 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 42 | MLA (downwind/base) | 1672,03 | 833,98  | 235,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 43 | MLA (downwind/base) | 1718,97 | 854,57  | 229,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 44 | MLA (downwind/base) | 1765,91 | 875,16  | 223,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 45 | MLA (downwind/base) | 1814,49 | 895,74  | 217,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 46 | MLA (downwind/base) | 1861,43 | 917,15  | 211,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 47 | MLA (downwind/base) | 1910,84 | 936,92  | 205,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 48 | MLA (downwind/base) | 1959,43 | 958,33  | 199,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 49 | MLA (downwind/base) | 2007,19 | 978,92  | 193,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 50 | MLA (downwind/base) | 2055,78 | 1000,33 | 186,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 51 | MLA (downwind/base) | 2105,19 | 1020,92 | 180,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 52 | MLA (downwind/base) | 2151,31 | 1041,50 | 174,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 53 | MLA (downwind/base) | 2201,54 | 1062,09 | 168,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 54 | MLA (downwind/base) | 2247,66 | 1082,68 | 162,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 55 | MLA (downwind/base) | 2297,07 | 1102,44 | 156,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 56 | MLA (downwind/base) | 2309,54 | 1142,36 | 150,10 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 57 | MLA (downwind/base) | 2287,54 | 1195,18 | 143,90 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 58 | MLA (downwind/base) | 2266,41 | 1242,72 | 137,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 59 | MLA (downwind/base) | 2244,40 | 1292,90 | 131,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 60 | MLA (downwind/base) | 2222,39 | 1343,96 | 125,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 61 | MLA (downwind/base) | 2201,26 | 1395,02 | 119,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 62 | MLA (downwind/base) | 2177,49 | 1446,06 | 113,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 63 | MLA (downwind/base) | 2157,25 | 1497,13 | 107,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 64 | MLA (downwind/base) | 2135,24 | 1547,31 | 101,10 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 65 | MLA (downwind/base) | 2113,23 | 1599,25 | 95,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 66 | MLA (final)         | 2073,65 | 1610,86 | 88,80  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 67 | MLA (final)         | 2025,93 | 1591,13 | 82,70  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 68 | MLA (final)         | 1979,03 | 1571,38 | 76,60  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 69 | MLA (final)         | 1932,12 | 1550,81 | 70,40  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 70 | MLA (final)         | 1885,22 | 1531,06 | 64,30  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 71 | MLA (final)         | 1837,50 | 1512,14 | 58,20  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 72 | MLA (final)         | 1789,77 | 1491,57 | 52,10  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 73 | MLA (final)         | 1740,40 | 1471,00 | 45,90  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 74 | MLA (final)         | 1690,21 | 1449,60 | 39,80  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 75 | MLA (final)         | 1643,31 | 1429,66 | 33,70  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 76 | MLA (final)         | 1594,76 | 1409,28 | 27,60  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 77 | MLA (final)         | 1545,39 | 1388,71 | 21,40  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 78 | MLA (final)         | 1496,84 | 1369,79 | 15,30  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 79 | MLA (final)         | 1447,47 | 1349,22 | 9,20   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 80 | MLA (final)         | 1398,10 | 1328,65 | 3,10   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 81 | MLA (taxi)          | 1368,81 | 1236,74 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 82 | MLA (taxi)          | 1276,09 | 1229,75 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 83 | MLA (taxi)          | 1439,67 | 1298,12 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 84 | MLA (taxi)          | 1593,09 | 1364,25 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (west)  
invoer puntbronnen

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - 1L

| Id | Omschrijving    | X       | Y       | Hoogte | Maaiveld | Brontype | Richt. | Hoek   |
|----|-----------------|---------|---------|--------|----------|----------|--------|--------|
| 85 | pers.wagen      | 1489,63 | 1228,06 | 0,80   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 86 | li. vrachtwagen | 1492,39 | 1229,44 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 87 | zw. vrachtwagen | 1486,87 | 1225,81 | 1,20   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |

bijslage 6 (west)  
invoer puntenbronnen

| Ld | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal | Ch(D) | Ch(A) | Ch(N) |
|----|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|-------|-------|-------|
| 01 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 02 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 03 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 04 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 05 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 06 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 07 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 08 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 09 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 10 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 11 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 12 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 13 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 14 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 15 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50 | 31,10 | 34,10 |
| 16 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 17 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 18 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 19 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 20 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 21 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 22 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 23 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 24 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 25 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 26 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 27 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70 | --    | --    |
| 28 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28    |       |       |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (west)  
invoer puntbronnen

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal | Cb (D) | Cb (A) | Cb (N) |
|----|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|--------|--------|
| 85 | 61,00  | 69,50  | 72,10   | 77,30   | 80,40   | 84,90  | 84,00  | 79,70  | 78,20  | 89,59      | 6,70   | 16,80  | 24,60  |
| 86 | 59,50  | 78,90  | 89,60   | 89,40   | 93,40   | 95,50  | 92,20  | 87,80  | 82,10  | 100,01     | 13,50  | --     | --     |
| 87 | 63,50  | 82,90  | 93,60   | 93,40   | 97,40   | 99,50  | 96,20  | 91,80  | 86,10  | 104,01     | 20,80  | --     | --     |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (west)  
invoer mob.bronnen

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Omschrijving    | ISO H | ISO maaiveldhoogte | Gem.snelhe | Aantal (D) | Aantal (A) | Aantal (N) |
|----|-----------------|-------|--------------------|------------|------------|------------|------------|
| R1 | pers.wagen      | 0,80  | 0,00               | 35         | 459        | 15         | 5          |
| R2 | li. vrachtwagen | 1,00  | 0,00               | 35         | 96         | --         | --         |
| R3 | zw. vrachtwagen | 1,20  | 0,00               | 35         | 12         | --         | --         |
| R4 | 'circuit' VEC   | 0,80  | 0,00               | 25         | 1200       | --         | --         |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (west)  
invoer mob.bronnen

Model: start in westelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal |
|----|-------|-------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|
| R1 | 15,70 | 25,79 | 33,57 | 61,00  | 69,50  | 72,10   | 77,30   | 80,40   | 84,90  | 84,00  | 79,70  | 78,20  | 89,59      |
| R2 | 22,50 | --    | --    | 59,50  | 78,90  | 89,60   | 89,40   | 93,40   | 95,50  | 92,20  | 87,60  | 82,10  | 100,01     |
| R3 | 31,55 | --    | --    | 63,50  | 82,90  | 93,60   | 93,40   | 97,40   | 99,50  | 96,20  | 91,80  | 86,10  | 104,01     |
| R4 | 10,10 | --    | --    | 66,00  | 74,50  | 77,10   | 82,30   | 85,40   | 89,90  | 89,00  | 84,70  | 83,20  | 94,59      |

Model: start in westelijke richting - versie van augustus 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id   | Omschrijving           | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   |
|------|------------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|
| 01_A | Siberieweg (?)         | 1,5    | 39,8 | 28,1  | 25,1  | 39,8   | 60,4 |
| 01_B | Siberieweg (?)         | 5,0    | 41,4 | 29,7  | 26,7  | 41,4   | 62,0 |
| 02_A | Siberieweg 5           | 1,5    | 39,4 | 27,6  | 24,6  | 39,4   | 60,1 |
| 02_B | Siberieweg 5           | 5,0    | 40,2 | 28,5  | 25,5  | 40,2   | 60,9 |
| 03_A | Romerweg Dierencentrum | 1,5    | 36,0 | 24,3  | 21,3  | 36,0   | 57,1 |
| 03_B | Romerweg Dierencentrum | 5,0    | 37,3 | 25,5  | 22,5  | 37,3   | 58,2 |
| 04_A | Zeesweg 30             | 1,5    | 33,9 | 22,2  | 19,2  | 33,9   | 55,4 |
| 04_B | Zeesweg 30             | 5,0    | 35,2 | 23,4  | 20,4  | 35,2   | 56,5 |
| 05_A | Roozendaal (?)         | 1,5    | 30,5 | 17,8  | 14,8  | 30,5   | 54,5 |
| 05_B | Roozendaal (?)         | 5,0    | 32,4 | 19,7  | 16,7  | 32,4   | 56,2 |
| 06_A | Siberie 5              | 1,5    | 35,8 | 22,8  | 19,8  | 35,8   | 60,4 |
| 06_B | Siberie 5              | 6,1    | 38,2 | 25,3  | 22,3  | 38,2   | 62,3 |
| 07_A | Siberie 4              | 1,5    | 35,8 | 22,7  | 19,7  | 35,8   | 60,3 |
| 07_B | Siberie 4              | 6,1    | 36,9 | 23,9  | 20,9  | 36,9   | 61,3 |
| 08_A | Roozendaal 9           | 1,5    | 33,3 | 21,0  | 18,0  | 33,3   | 56,4 |
| 08_B | Roozendaal 9           | 5,0    | 34,4 | 22,0  | 19,0  | 34,4   | 57,4 |
| 09_A | Roozendaal (?)         | 1,5    | 34,2 | 22,0  | 19,0  | 34,2   | 57,0 |
| 09_B | Roozendaal (?)         | 5,0    | 35,5 | 23,3  | 20,3  | 35,5   | 58,2 |
| 10_A | camping Bree Bronne    | 1,5    | 25,1 | 12,3  | 9,3   | 25,1   | 49,3 |
| 10_B | camping Bree Bronne    | 5,0    | 27,1 | 14,5  | 11,5  | 27,1   | 51,3 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (cost)  
invoer punthorren

Model: start in oostelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Punthorren, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Omschrijving        | X       | Y       | Hoogte | Maaiveld | Brontype | Richt. | Hoek   |
|----|---------------------|---------|---------|--------|----------|----------|--------|--------|
| 01 | MLA (take-off)      | 1387,36 | 1323,00 | 5,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 02 | MLA (take-off)      | 1437,16 | 1344,94 | 15,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 03 | MLA (take-off)      | 1485,27 | 1364,36 | 25,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 04 | MLA (take-off)      | 1537,59 | 1382,92 | 35,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 05 | MLA (take-off)      | 1585,70 | 1405,71 | 45,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 06 | MLA (take-off)      | 1635,50 | 1427,66 | 55,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 07 | MLA (take-off)      | 1686,14 | 1447,07 | 65,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 08 | MLA (take-off)      | 1736,78 | 1469,86 | 75,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 09 | MLA (take-off)      | 1786,58 | 1490,96 | 85,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 10 | MLA (take-off)      | 1838,06 | 1512,06 | 95,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 11 | MLA (take-off)      | 1887,01 | 1532,31 | 105,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 12 | MLA (take-off)      | 1935,12 | 1553,41 | 115,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 13 | MLA (take-off)      | 1982,39 | 1574,51 | 125,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 14 | MLA (take-off)      | 2032,18 | 1594,77 | 135,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 15 | MLA (take-off)      | 2077,76 | 1613,34 | 145,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 16 | MLA (cruise)        | 2113,47 | 1594,01 | 155,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 17 | MLA (cruise)        | 2135,48 | 1543,82 | 165,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 18 | MLA (cruise)        | 2155,73 | 1495,39 | 175,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 19 | MLA (cruise)        | 2177,75 | 1443,44 | 185,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 20 | MLA (cruise)        | 2199,76 | 1393,26 | 195,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 21 | MLA (cruise)        | 2223,53 | 1341,31 | 205,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 22 | MLA (cruise)        | 2244,66 | 1290,24 | 215,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 23 | MLA (cruise)        | 2268,44 | 1239,17 | 225,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 24 | MLA (cruise)        | 2288,69 | 1188,10 | 235,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 25 | MLA (cruise)        | 2310,70 | 1141,44 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 26 | MLA (cruise)        | 2298,40 | 1102,10 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 27 | MLA (cruise)        | 2255,31 | 1083,87 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 28 | MLA (cruise)        | 2206,42 | 1063,99 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 29 | MLA (cruise)        | 2160,84 | 1044,93 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 30 | MLA (cruise)        | 2112,78 | 1023,38 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 31 | MLA (cruise)        | 2064,72 | 1003,50 | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 32 | MLA (cruise)        | 2017,49 | 981,95  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 33 | MLA (cruise)        | 1967,77 | 960,41  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 34 | MLA (cruise)        | 1920,54 | 938,86  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 35 | MLA (cruise)        | 1870,00 | 920,63  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 36 | MLA (cruise)        | 1821,11 | 897,43  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 37 | MLA (cruise)        | 1773,05 | 875,89  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 38 | MLA (cruise)        | 1723,33 | 855,17  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 39 | MLA (cruise)        | 1675,27 | 835,29  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 40 | MLA (cruise)        | 1628,87 | 814,57  | 245,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 41 | MLA (downwind/base) | 1576,91 | 792,14  | 241,90 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 42 | MLA (downwind/base) | 1534,38 | 774,63  | 235,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 43 | MLA (downwind/base) | 1487,69 | 753,79  | 229,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 44 | MLA (downwind/base) | 1439,33 | 734,61  | 223,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 45 | MLA (downwind/base) | 1393,46 | 712,93  | 217,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 46 | MLA (downwind/base) | 1345,93 | 692,08  | 211,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 47 | MLA (downwind/base) | 1295,90 | 672,07  | 205,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 48 | MLA (downwind/base) | 1246,71 | 650,39  | 199,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 49 | MLA (downwind/base) | 1198,34 | 629,55  | 193,00 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 50 | MLA (downwind/base) | 1148,31 | 607,87  | 186,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 51 | MLA (downwind/base) | 1100,78 | 586,19  | 180,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 52 | MLA (downwind/base) | 1049,92 | 565,34  | 174,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 53 | MLA (downwind/base) | 1000,72 | 544,49  | 168,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 54 | MLA (downwind/base) | 952,36  | 523,65  | 162,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 55 | MLA (downwind/base) | 903,16  | 501,97  | 156,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 56 | MLA (downwind/base) | 867,35  | 519,95  | 150,10 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 57 | MLA (downwind/base) | 843,72  | 571,75  | 143,90 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 58 | MLA (downwind/base) | 820,10  | 625,36  | 137,80 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 59 | MLA (downwind/base) | 797,38  | 676,24  | 131,70 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 60 | MLA (downwind/base) | 774,67  | 728,94  | 125,60 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 61 | MLA (downwind/base) | 754,67  | 780,74  | 119,40 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 62 | MLA (downwind/base) | 730,14  | 835,25  | 113,30 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 63 | MLA (downwind/base) | 707,42  | 887,96  | 107,20 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 64 | MLA (downwind/base) | 685,62  | 938,84  | 101,10 | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 65 | MLA (downwind/base) | 663,81  | 987,06  | 95,00  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 66 | MLA (final)         | 675,78  | 1025,95 | 88,80  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 67 | MLA (final)         | 725,97  | 1044,35 | 82,70  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 68 | MLA (final)         | 777,83  | 1066,94 | 76,60  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 69 | MLA (final)         | 825,51  | 1085,34 | 70,40  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 70 | MLA (final)         | 875,70  | 1107,09 | 64,30  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 71 | MLA (final)         | 924,21  | 1128,83 | 58,20  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 72 | MLA (final)         | 973,56  | 1148,91 | 52,10  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 73 | MLA (final)         | 1023,75 | 1168,98 | 45,90  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 74 | MLA (final)         | 1074,77 | 1189,89 | 39,80  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 75 | MLA (final)         | 1121,62 | 1209,97 | 33,70  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 76 | MLA (final)         | 1170,97 | 1231,72 | 27,60  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 77 | MLA (final)         | 1219,48 | 1251,79 | 21,40  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 78 | MLA (final)         | 1266,32 | 1271,87 | 15,30  | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 79 | MLA (final)         | 1314,00 | 1292,78 | 9,20   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 80 | MLA (final)         | 1353,32 | 1308,67 | 3,10   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 81 | MLA (taxi)          | 1368,81 | 1236,74 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 82 | MLA (taxi)          | 1276,09 | 1229,75 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 83 | MLA (taxi)          | 1439,67 | 1298,12 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 84 | MLA (taxi)          | 1593,09 | 1364,25 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (oost)  
invoer puntbronnen

Model: start in oostelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Omschrijving    | X       | Y       | Hoogte | Maaiveld | Brontype | Richt. | Hoek   |
|----|-----------------|---------|---------|--------|----------|----------|--------|--------|
| 85 | pers.wagen      | 1489,63 | 1228,06 | 0,80   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 86 | li. vrachtwagen | 1492,39 | 1229,44 | 1,00   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |
| 87 | zw. vrachtwagen | 1486,87 | 1225,81 | 1,20   | 0,00     | Normaal  | 0,00   | 360,00 |

bijlage 6 (oost)  
invoer puntbronnen

| Id | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal | Ch (D) | Ch (A) | Ch (N) |
|----|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|--------|--------|
| 01 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 02 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 03 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 04 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 05 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 06 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 07 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 08 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 09 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 10 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 11 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 12 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 13 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 14 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 15 | 87,40  | 93,20  | 103,80  | 105,80  | 108,30  | 108,80 | 109,90 | 104,70 | 99,70  | 115,37     | 19,50  | 31,10  | 34,10  |
| 16 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 17 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 18 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 19 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 20 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 21 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 22 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 23 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 24 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 25 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 26 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 27 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     | 28,70  | --     | --     |
| 28 | 82,40  | 88,20  | 98,80   | 100,80  | 103,30  | 103,80 | 104,90 | 99,70  | 94,70  | 110,37     |        |        |        |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (oost)  
invoer puntbronnen

Model: start in oostelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - 1L

| Id | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) |
|----|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|-------|-------|-------|
| 85 | 61,00  | 69,50  | 72,10   | 77,30   | 80,40   | 84,90  | 84,00  | 79,70  | 78,20  | 89,59      | 6,70  | 16,80 | 24,60 |
| 86 | 59,50  | 78,90  | 89,60   | 89,40   | 93,40   | 95,50  | 92,20  | 87,80  | 82,10  | 100,01     | 13,50 | --    | --    |
| 87 | 63,50  | 82,90  | 93,60   | 93,40   | 97,40   | 99,50  | 96,20  | 91,80  | 86,10  | 104,01     | 20,80 | --    | --    |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (oost)  
invoer mob.bronnen

Model: start in oostelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Omschrijving    | ISO H | ISO maaiveldhoogte | Gem.snelhe | Aantal (D) | Aantal (A) | Aantal (N) |
|----|-----------------|-------|--------------------|------------|------------|------------|------------|
| R1 | pers.wagen      | 0,80  | 0,00               | 35         | 459        | 15         | 5          |
| R2 | li. vrachtwagen | 1,00  | 0,00               | 35         | 96         | --         | --         |
| R3 | zw. vrachtwagen | 1,20  | 0,00               | 35         | 12         | --         | --         |
| R4 | 'circuit' VEC   | 0,60  | 0,00               | 25         | 1200       | --         | --         |

HMB BV  
projectnr. 06215601N

bijlage 6 (oost)  
invoer mob.bronnen

Model: start in oostelijke richting  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Id | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) | Lwr 3l | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal |
|----|-------|-------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|
| R1 | 15,70 | 25,79 | 33,57 | 61,00  | 69,50  | 72,10   | 77,30   | 80,40   | 84,90  | 84,00  | 79,70  | 78,20  | 89,59      |
| R2 | 22,50 | --    | --    | 59,50  | 70,90  | 89,60   | 89,40   | 93,40   | 95,50  | 92,20  | 87,80  | 82,10  | 100,01     |
| R3 | 31,55 | --    | --    | 63,50  | 82,90  | 93,60   | 93,40   | 97,40   | 99,50  | 96,20  | 91,80  | 86,10  | 104,01     |
| R4 | 10,10 | --    | --    | 66,00  | 74,50  | 77,10   | 82,30   | 85,40   | 89,90  | 89,00  | 84,70  | 83,20  | 94,59      |

Model: start in oostelijke richting - versie van augustus 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id   | Omschrijving           | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   |
|------|------------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|
| 01_A | Siberieweg (?)         | 1,5    | 29,3 | 17,4  | 14,4  | 29,3   | 51,7 |
| 01_B | Siberieweg (?)         | 5,0    | 31,5 | 19,6  | 16,6  | 31,5   | 53,7 |
| 02_A | Siberieweg 5           | 1,5    | 30,0 | 18,0  | 15,0  | 30,0   | 52,6 |
| 02_B | Siberieweg 5           | 5,0    | 30,8 | 18,9  | 15,9  | 30,8   | 53,2 |
| 03_A | Romerweg Dierencentrum | 1,5    | 29,3 | 17,3  | 14,2  | 29,3   | 52,1 |
| 03_B | Romerweg Dierencentrum | 5,0    | 33,6 | 21,7  | 18,7  | 33,6   | 55,6 |
| 04_A | Zeesweg 30             | 1,5    | 28,5 | 16,5  | 13,4  | 28,5   | 51,2 |
| 04_B | Zeesweg 30             | 5,0    | 31,7 | 19,8  | 16,7  | 31,7   | 54,0 |
| 05_A | Roozendaal (?)         | 1,5    | 26,5 | 14,3  | 11,3  | 26,5   | 49,4 |
| 05_B | Roozendaal (?)         | 5,0    | 28,4 | 16,2  | 13,2  | 28,4   | 51,3 |
| 06_A | Siberie 5              | 1,5    | 32,6 | 20,4  | 17,4  | 32,6   | 55,5 |
| 06_B | Siberie 5              | 6,1    | 36,1 | 23,8  | 20,8  | 36,1   | 58,7 |
| 07_A | Siberie 4              | 1,5    | 32,5 | 20,5  | 17,5  | 32,5   | 54,4 |
| 07_B | Siberie 4              | 6,1    | 33,6 | 21,6  | 18,6  | 33,6   | 55,6 |
| 08_A | Roozendaal 9           | 1,5    | 27,4 | 15,4  | 12,3  | 27,4   | 50,2 |
| 08_B | Roozendaal 9           | 5,0    | 28,7 | 16,6  | 13,6  | 28,7   | 51,4 |
| 09_A | Roozendaal (?)         | 1,5    | 28,0 | 15,9  | 12,9  | 28,0   | 50,6 |
| 09_B | Roozendaal (?)         | 5,0    | 29,2 | 17,2  | 14,1  | 29,2   | 51,8 |
| 10_A | camping Bree Bronne    | 1,5    | 22,5 | 10,0  | 7,0   | 22,5   | 46,3 |
| 10_B | camping Bree Bronne    | 5,0    | 24,6 | 12,2  | 9,1   | 24,6   | 48,3 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

**Bijlage 7 Relevante bronbijdragen bij ontvangers voor  $L_{A,r,LT}$**

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveid  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 01\_B - Siberieweg (?)  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 33,7 | 22,1  | 19,1  | 33,7   | 53,2 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 33,2 | 21,6  | 18,6  | 33,2   | 52,7 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 32,5 | 20,9  | 17,9  | 32,5   | 52,0 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 31,7 | 20,1  | 17,1  | 31,7   | 51,2 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 30,9 | 19,3  | 16,3  | 30,9   | 50,4 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 30,1 | 18,5  | 15,5  | 30,1   | 49,6 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 29,2 | 17,6  | 14,6  | 29,2   | 48,7 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 28,3 | 16,7  | 13,7  | 28,3   | 47,8 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 18,9 | --    | --    | 18,9   | 47,6 | 0,0 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 27,5 | 15,9  | 12,9  | 27,5   | 47,0 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 26,4 | 14,8  | 11,8  | 26,4   | 46,2 | 0,3 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 17,5 | --    | --    | 17,5   | 46,2 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 24,6 | 13,0  | 10,0  | 24,6   | 45,5 | 1,3 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 16,2 | --    | --    | 16,2   | 44,9 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 23,0 | 11,4  | 8,4   | 23,0   | 44,8 | 2,3 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 21,5 | 9,9   | 6,9   | 21,5   | 44,1 | 3,1 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 15,0 | --    | --    | 15,0   | 43,7 | 0,0 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 20,4 | 8,8   | 5,8   | 20,4   | 43,6 | 3,8 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 19,1 | 7,5   | 4,5   | 19,1   | 43,0 | 4,4 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 13,9 | --    | --    | 13,9   | 42,6 | 0,0 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -1,5 | --    | --    | -1,5   | 42,6 | 4,8 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 12,9 | --    | --    | 12,9   | 41,6 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 12,0 | --    | --    | 12,0   | 40,7 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 11,1 | --    | --    | 11,1   | 39,8 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 10,3 | --    | --    | 10,3   | 39,0 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 11,4 | --    | --    | 11,4   | 38,7 | 4,8 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,6  | --    | --    | 9,6    | 38,3 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,2  | --    | --    | 9,2    | 37,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,1  | --    | --    | 9,1    | 37,8 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,9  | --    | --    | 8,9    | 37,6 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,8  | --    | --    | 8,8    | 37,5 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,6  | --    | --    | 8,6    | 37,3 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,4  | --    | --    | 8,4    | 37,1 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,1  | --    | --    | 8,1    | 36,6 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,8  | --    | --    | 7,8    | 36,5 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,6  | --    | --    | 7,6    | 36,3 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,3  | --    | --    | 7,3    | 36,0 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,0  | --    | --    | 7,0    | 35,7 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,6  | --    | --    | 6,6    | 35,3 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,3  | --    | --    | 6,3    | 35,0 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,0  | --    | --    | 6,0    | 34,7 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,7  | --    | --    | 5,7    | 34,4 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 17,8 | --    | --    | 17,8   | 32,7 | 4,8 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 6,9   | -2,1  | 7,9    | 30,2 | 4,6 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,8  | 6,4   | -2,6  | 7,4    | 29,7 | 4,7 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,2  | -1,2  | -4,2  | 5,8    | 28,1 | 4,7 |
| R1      | pers.wagen          | 0,6    | 6,6  | -3,0  | -10,8 | 6,8    | 27,5 | 4,8 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,5  | -2,9  | -5,9  | 4,1    | 26,4 | 4,7 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,9  | -7,7  | -10,7 | 2,9    | 24,0 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 2,6  | -8,0  | -11,0 | 2,6    | 23,7 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 2,3  | -8,4  | -11,4 | 2,3    | 23,4 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 1,9  | -8,7  | -11,7 | 1,9    | 23,0 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 1,6  | -9,0  | -12,0 | 1,6    | 22,7 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 1,3  | -9,3  | -12,3 | 1,3    | 22,4 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 0,9  | -9,7  | -12,7 | 0,9    | 22,0 | 0,0 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -1,3 | -12,9 | -15,9 | -1,3   | 22,0 | 4,3 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -1,6 | -13,2 | -16,2 | -1,6   | 22,0 | 4,6 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 0,6  | -10,0 | -13,0 | 0,6    | 21,7 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 0,3  | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,4 | 0,0 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -1,7 | -13,3 | -16,3 | -1,7   | 21,4 | 4,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 0,0  | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,1 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -0,3 | -10,9 | -13,9 | -0,3   | 20,8 | 0,0 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -2,0 | -13,7 | -16,7 | -2,0   | 20,7 | 3,8 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -2,6 | -13,2 | -16,2 | -2,6   | 20,5 | 2,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -0,6 | -11,2 | -14,2 | -0,6   | 20,5 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -2,5 | -13,1 | -16,1 | -2,5   | 20,4 | 1,9 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -2,2 | -12,8 | -15,8 | -2,2   | 20,3 | 1,4 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -2,5 | -13,1 | -16,1 | -2,5   | 20,3 | 1,7 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -2,3 | -12,9 | -15,9 | -2,3   | 20,3 | 1,6 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -2,2 | -12,6 | -15,6 | -2,2   | 20,2 | 1,3 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -0,9 | -11,5 | -14,5 | -0,9   | 20,2 | 0,0 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -2,5 | -14,1 | -17,1 | -2,5   | 20,1 | 3,6 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -2,2 | -12,8 | -15,8 | -2,2   | 20,0 | 1,1 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -1,5 | -12,1 | -15,1 | -1,5   | 19,9 | 0,3 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -2,2 | -12,8 | -15,8 | -2,2   | 19,9 | 1,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -2,3 | -12,9 | -15,9 | -2,3   | 19,7 | 0,9 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -2,1 | -12,7 | -15,7 | -2,1   | 19,6 | 0,6 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -2,3 | -12,9 | -15,9 | -2,3   | 19,6 | 0,8 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -2,8 | -14,4 | -17,4 | -2,8   | 19,5 | 3,4 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -3,1 | -14,7 | -17,7 | -3,1   | 19,1 | 3,2 |
| Rest    |                     |        | 5,4  | -6,7  | -9,9  | 5,4    | 27,1 |     |
| Totalen |                     |        | 41,4 | 29,7  | 26,7  | 41,4   | 62,0 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 02\_B - Siberieweg 5  
Rekenmethode Industrielawaai - 1L; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 32,2 | 20,6  | 17,6  | 32,2   | 51,7 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 31,7 | 20,1  | 17,1  | 31,7   | 51,2 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 31,2 | 19,6  | 16,6  | 31,2   | 50,7 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 30,5 | 18,9  | 15,9  | 30,5   | 50,0 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 29,8 | 18,2  | 15,2  | 29,8   | 49,3 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 29,1 | 17,5  | 14,5  | 29,1   | 48,6 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 28,5 | 16,9  | 13,9  | 28,5   | 48,0 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 27,6 | 16,0  | 13,0  | 27,6   | 47,1 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 17,5 | --    | --    | 17,5   | 46,2 | 0,0 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 26,7 | 15,1  | 12,1  | 26,7   | 46,2 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 25,3 | 13,7  | 10,7  | 25,3   | 45,4 | 0,6 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 16,3 | --    | --    | 16,3   | 45,0 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 23,6 | 12,0  | 9,0   | 23,6   | 44,7 | 1,6 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 22,1 | 10,5  | 7,5   | 22,1   | 44,1 | 2,4 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 15,1 | --    | --    | 15,1   | 43,8 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 20,7 | 9,1   | 6,1   | 20,7   | 43,4 | 3,2 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 19,7 | 6,1   | 5,1   | 19,7   | 43,1 | 3,9 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 14,0 | --    | --    | 14,0   | 42,7 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 18,5 | 6,9   | 3,9   | 18,5   | 42,4 | 4,5 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,0 | --    | --    | -2,0   | 42,1 | 4,8 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 13,0 | --    | --    | 13,0   | 41,7 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 12,1 | --    | --    | 12,1   | 40,8 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 11,2 | --    | --    | 11,2   | 39,9 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 10,4 | --    | --    | 10,4   | 39,1 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 9,7  | --    | --    | 9,7    | 38,4 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,9 | --    | --    | 10,9   | 38,1 | 4,8 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,0  | --    | --    | 9,0    | 37,7 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,6  | --    | --    | 8,6    | 37,3 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,5  | --    | --    | 8,5    | 37,2 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,3  | --    | --    | 8,3    | 37,0 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,2  | --    | --    | 8,2    | 36,9 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,0  | --    | --    | 8,0    | 36,7 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,8  | --    | --    | 7,8    | 36,5 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,6  | --    | --    | 7,6    | 36,3 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,3  | --    | --    | 7,3    | 36,0 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,0  | --    | --    | 7,0    | 35,7 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,8  | --    | --    | 6,8    | 35,5 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 35,2 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,2  | --    | --    | 6,2    | 34,9 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,9  | --    | --    | 5,9    | 34,6 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,6  | --    | --    | 5,6    | 34,3 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 17,2 | --    | --    | 17,2   | 32,1 | 4,8 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,4  | 0,0   | -3,0  | 7,0    | 29,3 | 4,7 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,2  | -0,2  | -3,2  | 6,8    | 29,1 | 4,7 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 4,6  | -1,8  | -4,6  | 5,2    | 27,5 | 4,7 |
| R1      | pers.wagen          | 0,6    | 6,4  | -3,4  | -11,2 | 6,4    | 27,2 | 4,8 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,0  | -3,4  | -6,4  | 3,6    | 26,0 | 4,7 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,6  | -8,0  | -11,0 | 2,6    | 23,7 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 2,3  | -8,3  | -11,3 | 2,3    | 23,4 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 2,0  | -8,6  | -11,6 | 2,0    | 23,1 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 1,7  | -8,9  | -11,9 | 1,7    | 22,8 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 1,4  | -9,2  | -12,2 | 1,4    | 22,5 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 1,1  | -9,5  | -12,5 | 1,1    | 22,2 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 0,9  | -9,8  | -12,8 | 0,9    | 22,0 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 0,6  | -10,0 | -13,0 | 0,6    | 21,7 | 0,0 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -1,8 | -13,4 | -16,4 | -1,8   | 21,5 | 4,3 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -2,1 | -13,7 | -16,7 | -2,1   | 21,5 | 4,6 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 0,2  | -10,4 | -13,4 | 0,2    | 21,3 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | -0,1 | -10,7 | -13,7 | -0,1   | 21,0 | 0,0 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -2,2 | -13,8 | -16,8 | -2,2   | 20,9 | 4,1 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -0,5 | -11,1 | -14,1 | -0,5   | 20,6 | 0,0 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -2,5 | -14,1 | -17,1 | -2,5   | 20,3 | 3,6 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -0,9 | -11,5 | -14,5 | -0,9   | 20,2 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -3,0 | -13,6 | -16,6 | -3,0   | 20,2 | 2,1 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -2,9 | -13,5 | -16,5 | -2,9   | 20,1 | 1,9 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -2,9 | -13,5 | -16,5 | -2,9   | 20,0 | 1,8 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -2,8 | -13,4 | -16,4 | -2,8   | 20,0 | 1,6 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -2,7 | -13,3 | -16,3 | -2,7   | 20,0 | 1,5 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -2,6 | -13,2 | -16,2 | -2,6   | 19,9 | 1,4 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -1,4 | -12,0 | -15,0 | -1,4   | 19,8 | 0,1 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -2,6 | -13,2 | -16,2 | -2,6   | 19,7 | 1,2 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -2,9 | -14,5 | -17,5 | -2,9   | 19,7 | 3,6 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -2,0 | -12,6 | -15,6 | -2,0   | 19,6 | 0,4 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -2,7 | -13,3 | -16,3 | -2,7   | 19,6 | 1,1 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -2,7 | -13,3 | -16,3 | -2,7   | 19,4 | 1,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -2,5 | -13,1 | -16,1 | -2,5   | 19,3 | 0,7 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -2,8 | -13,4 | -16,4 | -2,8   | 19,2 | 0,9 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -3,3 | -14,9 | -17,9 | -3,3   | 19,1 | 3,4 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -3,6 | -15,2 | -18,2 | -3,6   | 18,7 | 3,2 |
| Rest    |                     |        | 5,0  | -7,1  | -10,2 | 5,0    | 26,8 |     |
| Totalen |                     |        | 40,2 | 28,5  | 25,5  | 40,2   | 60,9 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 03\_B - Romerweg Dierencentrum  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 26,3 | 14,7  | 11,7  | 26,3   | 46,1 | 0,3 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 26,6 | 15,0  | 12,0  | 26,6   | 46,1 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 25,5 | 13,9  | 10,9  | 25,5   | 46,1 | 1,1 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 26,5 | 14,9  | 11,9  | 26,5   | 46,0 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 24,5 | 12,9  | 9,9   | 24,5   | 46,0 | 1,9 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 26,3 | 14,7  | 11,7  | 26,3   | 45,6 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 23,6 | 12,0  | 9,0   | 23,6   | 45,6 | 2,7 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 22,6 | 11,0  | 8,0   | 22,6   | 45,7 | 3,5 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 26,1 | 14,5  | 11,5  | 26,1   | 45,6 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 45,5 | 4,3 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 25,8 | 14,2  | 11,2  | 25,8   | 45,3 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 25,5 | 13,9  | 10,9  | 25,5   | 45,0 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 25,1 | 13,5  | 10,5  | 25,1   | 44,6 | 0,0 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 0,3  | --    | --    | 0,3    | 44,3 | 4,7 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 24,7 | 13,1  | 10,1  | 24,7   | 44,2 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 24,3 | 12,7  | 9,7   | 24,3   | 43,8 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 13,1 | --    | --    | 13,1   | 40,3 | 4,7 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 9,6  | --    | --    | 9,6    | 38,3 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 9,0  | --    | --    | 9,0    | 37,7 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 8,4  | --    | --    | 8,4    | 37,2 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 7,9  | --    | --    | 7,9    | 36,6 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 7,4  | --    | --    | 7,4    | 36,1 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 6,8  | --    | --    | 6,8    | 35,5 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 20,7 | --    | --    | 20,7   | 35,5 | 4,7 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 6,3  | --    | --    | 6,3    | 35,0 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 5,8  | --    | --    | 5,8    | 34,5 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,2  | --    | --    | 5,2    | 33,9 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,2  | --    | --    | 5,2    | 33,9 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,1  | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,9  | --    | --    | 4,9    | 33,6 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,7 | --    | --    | -2,7   | 33,6 | 4,6 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,8  | --    | --    | 4,8    | 33,5 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,8  | --    | --    | 4,8    | 33,5 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,7  | --    | --    | 4,7    | 33,4 | 0,0 |
| 62      | MLA (taxi)          | 1,0    | 8,1  | 1,7   | -1,3  | 8,7    | 30,9 | 4,6 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 0,9   | -2,1  | 7,9    | 30,1 | 4,6 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,1  | 0,7   | -2,3  | 7,7    | 29,9 | 4,6 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 8,8  | -1,1  | -8,9  | 8,8    | 29,4 | 4,7 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,7  | -2,7  | -5,7  | 4,3    | 26,6 | 4,7 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | 1,4  | -10,2 | -13,2 | 1,4    | 24,9 | 4,4 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | 1,6  | -9,8  | -12,6 | 1,8    | 24,9 | 4,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 24,7 | 4,7 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | 1,7  | -9,9  | -12,9 | 1,7    | 24,4 | 3,7 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,7  | -7,9  | -10,9 | 2,7    | 23,8 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 2,6  | -8,0  | -11,0 | 2,6    | 23,7 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 2,5  | -8,1  | -11,1 | 2,5    | 23,6 | 0,0 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | 1,1  | -10,5 | -13,5 | 1,1    | 23,5 | 3,4 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 2,3  | -8,3  | -11,3 | 2,3    | 23,4 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 2,2  | -8,4  | -11,4 | 2,2    | 23,3 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 2,0  | -8,6  | -11,6 | 2,0    | 23,1 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 0,8  | -9,8  | -12,8 | 0,8    | 23,0 | 1,1 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | 0,9  | -10,6 | -13,6 | 0,9    | 22,9 | 3,1 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 1,8  | -8,8  | -11,8 | 1,8    | 22,9 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 0,7  | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 22,8 | 0,9 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 1,6  | -9,0  | -12,0 | 1,6    | 22,7 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 0,6  | -10,0 | -13,0 | 0,6    | 22,5 | 0,8 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 1,4  | -9,2  | -12,2 | 1,4    | 22,5 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 1,2  | -9,4  | -12,4 | 1,2    | 22,3 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 0,5  | -10,1 | -13,1 | 0,5    | 22,3 | 0,7 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 0,5  | -11,1 | -14,1 | 0,5    | 22,3 | 2,8 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 0,4  | -10,2 | -13,2 | 0,4    | 22,1 | 0,6 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 1,0  | -9,6  | -12,6 | 1,0    | 22,1 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 0,3  | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,9 | 0,5 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | 0,3  | -11,3 | -14,3 | 0,3    | 21,8 | 2,5 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 0,7  | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 21,8 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 0,2  | -10,4 | -13,4 | 0,2    | 21,7 | 0,4 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 0,4  | -10,2 | -13,2 | 0,4    | 21,5 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 0,0  | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,4 | 0,3 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 0,0  | -11,6 | -14,6 | 0,0    | 21,3 | 2,3 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 0,1  | -10,5 | -13,5 | 0,1    | 21,2 | 0,0 |
| Rest    |                     |        | 11,2 | 0,6   | -4,0  | 11,2   | 30,4 |     |
| Totalen |                     |        | 37,3 | 25,5  | 22,5  | 37,3   | 56,2 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 04\_B - Zeesweg 30  
Rekenmethode Industrielawaai - 1L; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 23,8 | 12,2  | 9,2   | 23,8   | 44,0 | 0,6 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 24,4 | 12,8  | 9,8   | 24,4   | 44,0 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 23,2 | 11,6  | 8,6   | 23,2   | 43,9 | 1,3 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 24,4 | 12,8  | 9,8   | 24,4   | 43,9 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 22,4 | 10,8  | 7,8   | 22,4   | 43,8 | 1,9 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 24,3 | 12,7  | 9,7   | 24,3   | 43,8 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 24,2 | 12,6  | 9,6   | 24,2   | 43,7 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 43,7 | 2,6 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 24,1 | 12,5  | 9,5   | 24,1   | 43,6 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 20,8 | 9,2   | 6,2   | 20,8   | 43,5 | 3,2 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 20,2 | 9,6   | 5,6   | 20,2   | 43,5 | 3,8 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 23,8 | 12,2  | 9,2   | 23,8   | 43,3 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 19,4 | 7,6   | 4,8   | 19,4   | 43,3 | 4,4 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -1,2 | --    | --    | -1,2   | 42,9 | 4,7 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 23,3 | 11,7  | 8,7   | 23,3   | 42,8 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 23,0 | 11,4  | 8,4   | 23,0   | 42,5 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 11,6 | --    | --    | 11,6   | 38,8 | 4,8 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 6,4  | --    | --    | 8,4    | 37,1 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 7,8  | --    | --    | 7,8    | 36,5 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 7,3  | --    | --    | 7,3    | 36,0 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 6,7  | --    | --    | 6,7    | 35,4 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 6,2  | --    | --    | 6,2    | 34,9 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 5,8  | --    | --    | 5,8    | 34,5 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 5,5  | --    | --    | 5,5    | 34,2 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 5,1  | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 18,9 | --    | --    | 18,9   | 33,7 | 4,7 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 4,7  | --    | --    | 4,7    | 33,4 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0  | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0  | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0  | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0  | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -4,6 | --    | --    | -4,6   | 31,8 | 4,7 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,9  | -0,6  | -3,6  | 6,5    | 28,7 | 4,7 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,2  | -1,3  | -4,3  | 5,8    | 28,0 | 4,7 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 7,1  | -2,7  | -10,5 | 7,1    | 27,8 | 4,8 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 4,8  | -1,6  | -4,6  | 5,5    | 27,7 | 4,7 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 1,8  | -4,6  | -7,6  | 2,4    | 24,7 | 4,7 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -0,3 | -11,9 | -14,9 | -0,3   | 22,9 | 4,2 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -0,8 | -12,4 | -15,4 | -0,8   | 22,7 | 4,5 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 1,4  | -9,2  | -12,2 | 1,4    | 22,5 | 0,0 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -0,4 | -12,0 | -15,0 | -0,4   | 22,5 | 3,9 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 1,3  | -9,3  | -12,3 | 1,3    | 22,4 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 1,2  | -9,4  | -12,4 | 1,2    | 22,3 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 1,0  | -9,6  | -12,6 | 1,0    | 22,1 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -0,5 | -11,1 | -14,1 | -0,5   | 22,0 | 1,5 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 0,9  | -9,7  | -12,7 | 0,9    | 22,0 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 21,9 | 4,7 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -0,8 | -12,4 | -15,4 | -0,8   | 21,9 | 3,6 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 0,7  | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 21,8 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -0,6 | -11,2 | -14,2 | -0,6   | 21,8 | 1,3 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 0,6  | -10,1 | -13,1 | 0,6    | 21,7 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -0,7 | -11,3 | -14,3 | -0,7   | 21,6 | 1,2 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 0,4  | -10,2 | -13,2 | 0,4    | 21,5 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -0,8 | -11,4 | -14,4 | -0,8   | 21,4 | 1,1 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 0,2  | -10,4 | -13,4 | 0,2    | 21,3 | 0,0 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -1,1 | -12,7 | -15,7 | -1,1   | 21,3 | 3,4 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -0,9 | -11,5 | -14,5 | -0,9   | 21,2 | 1,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 0,0  | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,1 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -1,1 | -11,7 | -14,7 | -1,1   | 20,9 | 0,9 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -0,2 | -10,8 | -13,8 | -0,2   | 20,9 | 0,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -1,3 | -12,9 | -15,9 | -1,3   | 20,8 | 3,1 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -0,4 | -11,0 | -14,0 | -0,4   | 20,7 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -1,3 | -11,9 | -14,9 | -1,3   | 20,6 | 0,8 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -0,7 | -11,3 | -14,3 | -0,7   | 20,4 | 0,0 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -1,5 | -13,1 | -16,1 | -1,5   | 20,4 | 2,9 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -1,5 | -12,1 | -15,1 | -1,5   | 20,3 | 0,7 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -1,1 | -11,7 | -14,7 | -1,1   | 20,1 | 0,2 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -1,7 | -12,3 | -15,3 | -1,7   | 20,1 | 0,6 |
| Rest    |                     |        | 9,5  | -1,3  | -5,7  | 9,5    | 29,2 |     |
| Totalen |                     |        | 35,2 | 23,4  | 20,4  | 35,2   | 56,5 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 05.B - Roozendaal (?)  
Rekenmethode Industrialawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,4 | --    | --    | 14,4   | 43,1 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,2 | --    | --    | 14,2   | 42,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,9 | --    | --    | 13,9   | 42,6 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 13,5 | --    | --    | 13,5   | 42,2 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,3 | --    | --    | 13,3   | 42,0 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 12,8 | --    | --    | 12,8   | 41,5 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 22,0 | 10,4  | 7,4   | 22,0   | 41,5 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,7 | --    | --    | 12,7   | 41,4 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 21,8 | 10,2  | 7,2   | 21,8   | 41,3 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 41,1 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 21,4 | 9,8   | 6,8   | 21,4   | 40,9 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 12,1 | --    | --    | 12,1   | 40,8 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,0 | --    | --    | 12,0   | 40,7 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 21,2 | 9,6   | 6,6   | 21,2   | 40,7 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 20,5 | 8,9   | 5,9   | 20,5   | 40,4 | 0,4 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -3,9 | --    | --    | -3,9   | 40,2 | 4,8 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 19,7 | 8,1   | 5,1   | 19,7   | 40,2 | 1,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,4 | --    | --    | 11,4   | 40,1 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 11,4 | --    | --    | 11,4   | 40,1 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 18,9 | 7,3   | 4,3   | 18,9   | 39,9 | 1,5 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 18,1 | 6,5   | 3,5   | 18,1   | 39,6 | 2,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,8 | --    | --    | 10,8   | 39,5 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 10,7 | --    | --    | 10,7   | 39,4 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 17,3 | 5,7   | 2,7   | 17,3   | 39,3 | 2,5 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 16,5 | 4,9   | 1,9   | 16,5   | 39,0 | 3,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,2 | --    | --    | 10,2   | 38,9 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 15,8 | 4,2   | 1,2   | 15,8   | 38,7 | 3,4 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 10,0 | --    | --    | 10,0   | 38,7 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 15,3 | 3,7   | 0,7   | 15,3   | 38,7 | 3,9 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 14,9 | 3,3   | 0,3   | 14,9   | 38,6 | 4,3 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,6  | --    | --    | 9,6    | 38,3 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 14,2 | 2,6   | -0,4  | 14,2   | 38,3 | 4,6 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 9,4  | --    | --    | 9,4    | 38,1 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,0  | --    | --    | 9,0    | 37,7 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 8,7  | --    | --    | 8,7    | 37,4 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,5  | --    | --    | 8,5    | 37,2 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 8,1  | --    | --    | 8,1    | 36,8 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,0  | --    | --    | 8,0    | 36,7 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 9,1  | --    | --    | 9,1    | 36,4 | 4,8 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,5  | --    | --    | 7,5    | 36,2 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,0  | --    | --    | 7,0    | 35,7 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 35,2 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 15,4 | --    | --    | 15,4   | 35,3 | 4,8 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -7,8 | --    | --    | -7,8   | 28,6 | 4,8 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 4,9  | -5,0  | -12,7 | 4,9    | 25,7 | 4,8 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 3,6  | -7,0  | -10,0 | 3,6    | 24,7 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,2  | --    | --    | 6,2    | 24,5 | 4,8 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 3,1  | -7,5  | -10,5 | 3,1    | 24,2 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 2,7  | -7,9  | -10,9 | 2,7    | 23,8 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 2,3  | -8,3  | -11,3 | 2,3    | 23,4 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,2  | -6,3  | -9,3  | 0,6    | 23,2 | 4,8 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 1,9  | -6,7  | -11,7 | 1,9    | 23,0 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 1,5  | -9,1  | -12,1 | 1,5    | 22,6 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 1,1  | -9,5  | -12,5 | 1,1    | 22,2 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | -1,0 | -7,4  | -10,4 | -0,4   | 21,9 | 4,6 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 0,7  | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 21,8 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 0,3  | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,4 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 0,0  | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,1 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -0,4 | -11,0 | -14,0 | -0,4   | 20,7 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -0,8 | -11,4 | -14,4 | -0,8   | 20,4 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -1,1 | -11,8 | -14,8 | -1,1   | 20,0 | 0,1 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -1,8 | -12,4 | -15,4 | -1,8   | 19,7 | 0,4 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -2,4 | -13,0 | -16,0 | -2,4   | 19,3 | 0,7 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -2,9 | -13,5 | -16,5 | -2,9   | 19,1 | 0,9 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -3,1 | -13,7 | -16,7 | -3,1   | 19,1 | 1,1 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -3,4 | -14,0 | -17,0 | -3,4   | 19,0 | 1,3 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -3,7 | -14,3 | -17,3 | -3,7   | 18,9 | 1,5 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -4,0 | -14,6 | -17,6 | -4,0   | 18,8 | 1,6 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -4,3 | -14,9 | -17,9 | -4,3   | 18,7 | 1,8 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -4,5 | -15,1 | -18,1 | -4,5   | 18,6 | 2,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -4,8 | -15,5 | -18,5 | -4,8   | 18,5 | 2,2 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -5,2 | -15,8 | -18,8 | -5,2   | 18,3 | 2,4 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -5,5 | -16,1 | -19,1 | -5,5   | 18,2 | 2,6 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -5,5 | -17,1 | -20,1 | -5,5   | 18,0 | 4,5 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -5,8 | -17,4 | -20,4 | -5,8   | 17,6 | 4,3 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -6,2 | -17,8 | -20,8 | -6,2   | 17,6 | 4,7 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -6,0 | -17,6 | -20,6 | -6,0   | 17,1 | 4,2 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -6,3 | -17,9 | -20,9 | -6,3   | 16,7 | 4,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -6,5 | -18,1 | -21,1 | -6,5   | 16,3 | 3,8 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -6,8 | -18,4 | -21,4 | -6,8   | 15,9 | 3,7 |
| Rest    |                     |        | 4,6  | -5,7  | -10,6 | 4,6    | 24,3 |     |
| Totalen |                     |        | 32,3 | 19,7  | 16,7  | 32,3   | 56,2 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 06\_B - Siberie 5  
Rekenmethode Industrielawaai - II; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 21,5 | --    | --    | 21,5   | 50,2 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 21,4 | --    | --    | 21,4   | 50,1 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 21,3 | --    | --    | 21,3   | 50,0 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,8 | --    | --    | 20,8   | 49,5 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,7 | --    | --    | 20,7   | 49,4 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,1 | --    | --    | 20,1   | 48,8 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 19,9 | --    | --    | 19,9   | 48,6 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 19,3 | --    | --    | 19,3   | 48,0 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 19,0 | --    | --    | 19,0   | 47,7 | 0,0 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 47,5 | 4,5 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 18,3 | --    | --    | 18,3   | 47,0 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 18,0 | --    | --    | 18,0   | 46,7 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 17,1 | --    | --    | 17,1   | 45,8 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 25,8 | 14,2  | 11,2  | 25,8   | 45,7 | 0,5 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 26,2 | 14,6  | 11,6  | 26,2   | 45,7 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 22,0 | 10,4  | 7,4   | 22,0   | 45,7 | 4,2 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 25,0 | 13,4  | 10,4  | 25,0   | 45,7 | 1,2 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 22,6 | 11,0  | 8,0   | 22,6   | 45,6 | 3,5 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 26,1 | 14,5  | 11,5  | 26,1   | 45,6 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 24,2 | 12,6  | 9,6   | 24,2   | 45,6 | 2,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 23,4 | 11,8  | 8,8   | 23,4   | 45,6 | 2,7 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 25,9 | 14,3  | 11,3  | 25,9   | 45,4 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 25,7 | 14,1  | 11,1  | 25,7   | 45,2 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 25,4 | 13,8  | 10,8  | 25,4   | 44,9 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 16,1 | --    | --    | 16,1   | 44,6 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 25,1 | 13,5  | 10,5  | 25,1   | 44,6 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 24,8 | 13,2  | 10,2  | 24,8   | 44,3 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 24,4 | 12,6  | 9,8   | 24,4   | 43,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 15,2 | --    | --    | 15,2   | 43,9 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 16,6 | --    | --    | 16,6   | 43,6 | 4,5 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 24,0 | 12,4  | 9,4   | 24,0   | 43,5 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,3 | --    | --    | 14,3   | 43,0 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,7 | --    | --    | 13,7   | 42,4 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 13,5 | --    | --    | 13,5   | 42,2 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 13,2 | --    | --    | 13,2   | 41,9 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 12,9 | --    | --    | 12,9   | 41,6 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 12,4 | --    | --    | 12,4   | 41,1 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 11,9 | --    | --    | 11,9   | 40,6 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 11,4 | --    | --    | 11,4   | 40,2 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 10,9 | --    | --    | 10,9   | 39,6 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 10,4 | --    | --    | 10,4   | 39,1 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 9,8  | --    | --    | 9,8    | 38,5 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 23,2 | --    | --    | 23,2   | 37,9 | 4,5 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 0,3  | --    | --    | 0,3    | 36,3 | 4,4 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 14,9 | 4,3   | 1,3   | 14,9   | 36,0 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,6  | 13,9 | 3,3   | 0,3   | 13,9   | 35,0 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 13,0 | 2,4   | -0,6  | 13,0   | 34,1 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 15,4 | --    | --    | 15,4   | 33,4 | 4,5 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 12,2 | 1,6   | -1,4  | 12,2   | 33,3 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 12,4 | 2,5   | -5,3  | 12,4   | 32,8 | 4,6 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 11,4 | 0,9   | -2,2  | 11,4   | 32,6 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 10,7 | 0,1   | -3,0  | 10,7   | 31,8 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 9,9  | -0,7  | -3,7  | 9,9    | 31,0 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 9,1  | -1,5  | -4,5  | 9,1    | 30,2 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 0,9   | -2,1  | 7,9    | 30,1 | 4,6 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 8,4  | -2,2  | -5,2  | 8,4    | 29,5 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 7,8  | -2,8  | -5,8  | 7,8    | 28,9 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 7,1  | -3,5  | -6,5  | 7,1    | 28,2 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 6,5  | -4,1  | -7,1  | 6,5    | 27,6 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 5,9  | -4,7  | -7,7  | 5,9    | 27,0 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 5,4  | -5,2  | -8,2  | 5,4    | 26,5 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 4,8  | -5,8  | -8,8  | 4,8    | 25,9 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 4,5  | -6,1  | -9,1  | 4,5    | 25,6 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 4,4  | -6,2  | -9,2  | 4,4    | 25,5 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 4,3  | -6,3  | -9,3  | 4,3    | 25,4 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 4,2  | -6,4  | -9,4  | 4,2    | 25,3 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 4,0  | -6,6  | -9,6  | 4,0    | 25,1 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 3,9  | -6,7  | -9,7  | 3,9    | 25,0 | 0,0 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | 2,0  | -9,6  | -12,6 | 2,0    | 25,0 | 4,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 3,7  | -6,9  | -9,9  | 3,7    | 24,8 | 0,0 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | 1,3  | -10,3 | -13,3 | 1,3    | 24,7 | 4,4 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 3,2  | -7,4  | -10,4 | 3,2    | 24,6 | 0,3 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 2,6  | -8,0  | -11,0 | 2,6    | 24,3 | 0,6 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | 1,5  | -10,1 | -13,1 | 1,5    | 24,1 | 3,6 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 2,0  | -8,6  | -11,6 | 2,0    | 24,1 | 1,0 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | 1,2  | -10,4 | -13,4 | 1,2    | 23,5 | 3,3 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,6  | -5,9  | -8,9  | 1,1    | 23,2 | 4,5 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | 1,1  | -10,5 | -13,5 | 1,1    | 23,1 | 3,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 0,9  | -10,7 | -13,7 | 0,9    | 22,7 | 2,7 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | 0,8  | -10,8 | -13,8 | 0,8    | 22,3 | 2,5 |
| Rest    |                     |        | 12,5 | 2,3   | -3,0  | 12,5   | 30,6 |     |
| Totalen |                     |        | 38,2 | 25,3  | 22,3  | 38,2   | 62,3 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 07\_B - Siberie 4  
Rekenmethode Industrielaawaal - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,8 | --    | --    | 20,8   | 49,5 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,7 | --    | --    | 20,7   | 49,4 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,3 | --    | --    | 20,3   | 49,0 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 20,0 | --    | --    | 20,0   | 48,7 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 19,7 | --    | --    | 19,7   | 48,4 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 19,1 | --    | --    | 19,1   | 47,8 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 18,9 | --    | --    | 18,9   | 47,6 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 18,1 | --    | --    | 18,1   | 46,6 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 18,1 | --    | --    | 18,1   | 46,6 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 17,2 | --    | --    | 17,2   | 45,9 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 17,1 | --    | --    | 17,1   | 45,8 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 16,3 | --    | --    | 16,3   | 45,0 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 25,4 | 13,8  | 10,8  | 25,4   | 44,9 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 25,4 | 13,8  | 10,8  | 25,4   | 44,9 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 25,4 | 13,8  | 10,8  | 25,4   | 44,9 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 25,3 | 13,7  | 10,7  | 25,3   | 44,8 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 16,0 | --    | --    | 16,0   | 44,7 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 25,1 | 13,5  | 10,5  | 25,1   | 44,6 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 25,0 | 13,4  | 10,4  | 25,0   | 44,5 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 24,7 | 13,1  | 10,1  | 24,7   | 44,2 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 15,4 | --    | --    | 15,4   | 44,1 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 24,4 | 12,8  | 9,8   | 24,4   | 43,9 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 15,0 | --    | --    | 15,0   | 43,7 | 0,0 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 23,4 | 11,8  | 8,8   | 23,4   | 43,6 | 0,7 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 43,6 | 4,7 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 22,4 | 10,8  | 7,8   | 22,4   | 43,3 | 1,4 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,6 | --    | --    | 14,6   | 43,3 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 21,3 | 9,7   | 6,7   | 21,3   | 43,0 | 2,1 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 14,1 | --    | --    | 14,1   | 42,8 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 20,4 | 8,8   | 5,8   | 20,4   | 42,6 | 2,8 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,8 | --    | --    | 13,8   | 42,5 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 19,4 | 7,8   | 4,8   | 19,4   | 42,3 | 3,4 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 18,8 | 7,2   | 4,2   | 18,8   | 42,2 | 3,9 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 16,0 | 6,4   | 3,4   | 16,0   | 42,0 | 4,5 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 13,2 | --    | --    | 13,2   | 41,9 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,0 | --    | --    | 13,0   | 41,7 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,3 | --    | --    | 12,3   | 41,0 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 12,3 | --    | --    | 12,3   | 41,0 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,6 | --    | --    | 11,6   | 40,3 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 11,5 | --    | --    | 11,5   | 40,2 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 12,7 | --    | --    | 12,7   | 39,9 | 4,7 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,0 | --    | --    | 11,0   | 39,7 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 19,0 | --    | --    | 19,0   | 35,8 | 4,7 |
| R7      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -4,0 | --    | --    | -4,0   | 32,3 | 4,6 |
| R1      | pers.wagen          | 0,6    | 8,5  | -1,4  | -9,2  | 8,5    | 29,1 | 4,7 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 7,9  | -2,7  | -5,7  | 7,9    | 29,0 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 7,3  | -3,3  | -6,3  | 7,3    | 28,4 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,1 | --    | --    | 10,1   | 28,2 | 4,7 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 6,7  | -3,9  | -6,9  | 6,7    | 27,8 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 6,2  | -4,4  | -7,4  | 6,2    | 27,3 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 5,7  | -4,9  | -7,9  | 5,7    | 26,8 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,7  | -2,7  | -5,7  | 4,3    | 26,6 | 4,7 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 5,2  | -5,4  | -8,4  | 5,2    | 26,3 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,1  | -3,3  | -6,3  | 3,7    | 25,9 | 4,6 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 4,7  | -5,9  | -8,9  | 4,7    | 25,8 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 4,3  | -6,3  | -9,3  | 4,3    | 25,4 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 3,8  | -6,8  | -9,8  | 3,8    | 24,9 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 3,3  | -7,3  | -10,3 | 3,3    | 24,4 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 2,9  | -7,8  | -10,8 | 2,9    | 24,0 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 2,4  | -8,2  | -11,2 | 2,4    | 23,5 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 2,0  | -8,6  | -11,6 | 2,0    | 23,1 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 1,6  | -9,1  | -12,1 | 1,6    | 22,7 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 1,1  | -9,5  | -12,5 | 1,1    | 22,2 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 1,0  | -9,6  | -12,6 | 1,0    | 22,1 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 0,7  | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 22,0 | 0,2 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 0,3  | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,8 | 0,4 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 0,0  | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,7 | 0,6 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -0,4 | -11,0 | -14,0 | -0,4   | 21,6 | 0,9 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -0,7 | -11,3 | -14,3 | -0,7   | 21,5 | 1,1 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -1,9 | -13,5 | -16,5 | -1,9   | 21,4 | 4,3 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -1,1 | -11,7 | -14,7 | -1,1   | 21,4 | 1,3 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -1,4 | -12,0 | -15,0 | -1,4   | 21,2 | 1,6 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -2,4 | -14,0 | -17,0 | -2,4   | 21,2 | 4,6 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -1,8 | -12,4 | -15,4 | -1,8   | 21,1 | 1,8 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -2,2 | -12,8 | -15,8 | -2,2   | 20,9 | 2,0 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -2,2 | -13,8 | -16,8 | -2,2   | 20,9 | 4,1 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -2,5 | -14,1 | -17,1 | -2,5   | 20,3 | 3,8 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -2,8 | -14,4 | -17,4 | -2,8   | 19,8 | 3,6 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -3,1 | -14,7 | -17,7 | -3,1   | 19,3 | 3,4 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -3,3 | -14,9 | -17,9 | -3,3   | 18,9 | 3,2 |
| Rest    |                     |        | 8,2  | -2,0  | -7,0  | 8,2    | 27,3 |     |
| Totalen |                     |        | 36,9 | 23,9  | 20,9  | 36,9   | 61,3 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 06\_B - Roozendaal 9  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|-------|-------|-------|--------|------|-----|
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 25,5  | 13,9  | 10,9  | 25,5   | 45,0 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 24,9  | 13,3  | 10,3  | 24,9   | 44,4 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 24,4  | 12,8  | 9,8   | 24,4   | 43,9 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 23,9  | 12,3  | 9,3   | 23,9   | 43,4 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 14,5  | --    | --    | 14,5   | 43,2 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 14,5  | --    | --    | 14,5   | 43,2 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,5  | --    | --    | 14,5   | 43,2 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 14,3  | --    | --    | 14,3   | 43,0 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 23,4  | 11,8  | 8,8   | 23,4   | 42,9 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 14,1  | --    | --    | 14,1   | 42,6 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,0  | --    | --    | 14,0   | 42,7 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 22,9  | 11,3  | 8,3   | 22,9   | 42,4 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 13,7  | --    | --    | 13,7   | 42,4 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 13,4  | --    | --    | 13,4   | 42,1 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 22,1  | 10,5  | 7,5   | 22,1   | 41,9 | 0,3 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,2  | --    | --    | 13,2   | 41,9 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 12,9  | --    | --    | 12,9   | 41,6 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 20,9  | 9,3   | 6,3   | 20,9   | 41,4 | 1,0 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,8  | --    | --    | -2,8   | 41,4 | 4,8 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,3  | --    | --    | 12,3   | 41,0 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 12,3  | --    | --    | 12,3   | 41,0 | 0,0 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 19,8  | 6,2   | 5,2   | 19,8   | 41,0 | 1,7 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 18,7  | 7,1   | 4,1   | 18,7   | 40,5 | 2,3 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 11,8  | --    | --    | 11,8   | 40,5 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,6  | --    | --    | 11,6   | 40,3 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 17,7  | 6,1   | 3,1   | 17,7   | 40,0 | 2,8 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 16,8  | 5,2   | 2,2   | 16,8   | 39,6 | 3,3 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,9  | --    | --    | 10,9   | 39,6 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 16,1  | 4,5   | 1,5   | 16,1   | 39,4 | 3,8 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 15,6  | 4,0   | 1,0   | 15,6   | 39,3 | 4,2 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 14,8  | 3,2   | 0,2   | 14,8   | 38,9 | 4,6 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,2  | --    | --    | 10,2   | 38,9 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,5   | --    | --    | 9,5    | 38,2 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,9   | --    | --    | 8,9    | 37,6 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,1  | --    | --    | 10,1   | 37,4 | 4,8 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,3   | --    | --    | 8,3    | 37,0 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,7   | --    | --    | 7,7    | 36,4 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,2   | --    | --    | 7,2    | 35,9 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,7   | --    | --    | 6,7    | 35,4 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,2   | --    | --    | 6,2    | 34,9 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,7   | --    | --    | 5,7    | 34,4 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3   | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 15,5  | --    | --    | 15,5   | 30,4 | 4,8 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 5,2   | -4,6  | -12,4 | 5,2    | 26,0 | 4,8 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,4   | -8,2  | -11,2 | 2,4    | 23,5 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,2   | -6,3  | -9,3  | 0,8    | 23,1 | 4,8 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 1,9   | -8,7  | -11,7 | 1,9    | 23,0 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | -0,3  | -6,7  | -9,7  | 0,3    | 22,7 | 4,8 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 1,5   | -9,1  | -12,1 | 1,5    | 22,6 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 1,1   | -9,5  | -12,5 | 1,1    | 22,2 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 0,7   | -9,9  | -12,9 | 0,7    | 21,8 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 0,3   | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,4 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | -0,1  | -10,7 | -13,7 | -0,1   | 21,1 | 0,0 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | -2,0  | -8,4  | -11,4 | -1,4   | 20,9 | 4,8 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | -0,4  | -11,0 | -14,0 | -0,4   | 20,7 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | -0,8  | -11,4 | -14,4 | -0,8   | 20,3 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | -1,1  | -11,7 | -14,7 | -1,1   | 20,0 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -1,5  | -12,1 | -15,1 | -1,5   | 19,6 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -2,0  | -12,6 | -15,6 | -2,0   | 19,3 | 0,2 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -2,6  | -13,2 | -16,2 | -2,6   | 19,0 | 0,5 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -17,5 | --    | --    | -17,5  | 18,9 | 4,8 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -3,2  | -13,8 | -16,8 | -3,2   | 18,7 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -3,8  | -14,4 | -17,4 | -3,8   | 18,4 | 1,0 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -5,2  | -16,8 | -19,8 | -5,2   | 18,3 | 4,5 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -4,1  | -14,7 | -17,7 | -4,1   | 18,2 | 1,2 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -4,3  | -14,9 | -17,9 | -4,3   | 18,2 | 1,4 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -4,4  | -15,0 | -18,0 | -4,4   | 18,2 | 1,5 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -5,0  | -15,6 | -18,6 | -5,0   | 18,2 | 2,1 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -4,6  | -15,2 | -18,2 | -4,6   | 18,2 | 1,7 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -4,8  | -15,4 | -18,4 | -4,8   | 18,2 | 1,6 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -4,9  | -15,5 | -18,5 | -4,9   | 18,2 | 2,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -5,3  | -15,9 | -18,9 | -5,3   | 18,2 | 2,3 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -5,5  | -16,1 | -19,1 | -5,5   | 18,1 | 2,5 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -5,7  | -16,3 | -19,3 | -5,7   | 18,1 | 2,6 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -5,8  | -17,4 | -20,4 | -5,8   | 17,9 | 4,7 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -5,5  | -17,1 | -20,1 | -5,5   | 17,8 | 4,3 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -5,8  | -17,4 | -20,4 | -5,8   | 17,4 | 4,1 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -6,1  | -17,7 | -20,7 | -6,1   | 16,9 | 4,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -6,4  | -18,0 | -21,0 | -6,4   | 16,4 | 3,8 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -6,6  | -18,2 | -21,2 | -6,6   | 16,0 | 3,7 |
|         | Rest                |        | 3,4   | -8,8  | -12,2 | 3,4    | 24,5 |     |
| Totalen |                     |        | 34,4  | 22,0  | 19,0  | 34,4   | 57,4 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 09\_B - Roozendaal (?)  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|-------|-------|-------|--------|------|-----|
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 27,0  | 15,4  | 12,4  | 27,0   | 46,5 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 26,4  | 14,8  | 11,8  | 26,4   | 45,9 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 25,8  | 14,2  | 11,2  | 25,8   | 45,3 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 25,1  | 13,5  | 10,5  | 25,1   | 44,6 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 24,5  | 12,9  | 9,9   | 24,5   | 44,0 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 15,0  | --    | --    | 15,0   | 43,7 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 15,0  | --    | --    | 15,0   | 43,7 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 14,9  | --    | --    | 14,9   | 43,6 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 14,9  | --    | --    | 14,9   | 43,6 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 24,0  | 12,4  | 9,4   | 24,0   | 43,5 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 165,0  | 14,8  | --    | --    | 14,8   | 43,5 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 14,7  | --    | --    | 14,7   | 43,4 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 14,4  | --    | --    | 14,4   | 43,1 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,3  | --    | --    | 14,3   | 43,0 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 23,4  | 11,8  | 8,8   | 23,4   | 42,9 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 13,9  | --    | --    | 13,9   | 42,6 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,7  | --    | --    | 13,7   | 42,4 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 22,1  | 10,5  | 7,5   | 22,1   | 42,3 | 0,7 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 13,4  | --    | --    | 13,4   | 42,1 | 0,0 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,2  | --    | --    | -2,2   | 41,9 | 4,8 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 20,8  | 9,2   | 6,2   | 20,8   | 41,8 | 1,4 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,0  | --    | --    | 13,0   | 41,7 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 19,6  | 8,0   | 5,0   | 19,6   | 41,2 | 2,1 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,2  | --    | --    | 12,2   | 40,9 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 18,5  | 6,9   | 3,9   | 18,5   | 40,7 | 2,7 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 17,5  | 5,9   | 2,9   | 17,5   | 40,2 | 3,2 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,5  | --    | --    | 11,5   | 40,2 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 16,8  | 5,2   | 2,2   | 16,8   | 40,0 | 3,7 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 16,2  | 4,6   | 1,6   | 16,2   | 39,9 | 4,2 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 15,4  | 3,8   | 0,8   | 15,4   | 39,5 | 4,6 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,8  | --    | --    | 10,8   | 39,5 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,1  | --    | --    | 10,1   | 38,8 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,5   | --    | --    | 9,5    | 38,2 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,6  | --    | --    | 10,6   | 38,0 | 4,8 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,9   | --    | --    | 8,9    | 37,6 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,3   | --    | --    | 8,3    | 37,0 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,7   | --    | --    | 7,7    | 36,4 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,2   | --    | --    | 7,2    | 35,9 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,7   | --    | --    | 6,7    | 35,4 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,2   | --    | --    | 6,2    | 34,9 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,7   | --    | --    | 5,7    | 34,4 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3   | --    | --    | 5,3    | 34,0 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 15,8  | --    | --    | 15,8   | 30,7 | 4,8 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 5,5   | -4,3  | -12,1 | 5,5    | 26,3 | 4,8 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 1,2   | -5,2  | -8,2  | 1,8    | 24,1 | 4,7 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,7   | -5,7  | -8,7  | 1,3    | 23,7 | 4,6 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,4   | -8,2  | -11,2 | 2,4    | 23,5 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 2,0   | -8,7  | -11,7 | 2,0    | 23,1 | 0,0 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,0   | -6,4  | -9,4  | 0,6    | 22,9 | 4,8 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 1,5   | -9,1  | -12,1 | 1,5    | 22,6 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 1,1   | -9,5  | -12,5 | 1,1    | 22,2 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 0,8   | -9,9  | -12,9 | 0,8    | 21,9 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 0,4   | -10,2 | -13,2 | 0,4    | 21,5 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 0,0   | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,1 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | -0,4  | -11,0 | -14,0 | -0,4   | 20,7 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | -0,7  | -11,3 | -14,3 | -0,7   | 20,4 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | -1,1  | -11,7 | -14,7 | -1,1   | 20,0 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -1,4  | -12,0 | -15,0 | -1,4   | 19,7 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -1,9  | -12,5 | -15,5 | -1,9   | 19,4 | 0,2 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -2,5  | -13,1 | -16,1 | -2,5   | 19,0 | 0,5 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -4,7  | -16,3 | -19,3 | -4,7   | 18,8 | 4,5 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -3,1  | -13,7 | -16,7 | -3,1   | 18,7 | 0,7 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -4,7  | -15,3 | -18,3 | -4,7   | 18,5 | 2,1 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -4,9  | -15,5 | -18,5 | -4,9   | 18,4 | 2,3 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -3,7  | -14,3 | -17,3 | -3,7   | 18,4 | 1,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -5,1  | -15,7 | -18,7 | -5,1   | 18,4 | 2,4 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -5,3  | -15,9 | -18,9 | -5,3   | 18,4 | 2,6 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -5,3  | -16,9 | -19,9 | -5,3   | 18,4 | 4,7 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -4,7  | -15,3 | -18,3 | -4,7   | 18,4 | 2,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -4,4  | -15,0 | -18,0 | -4,4   | 18,3 | 1,6 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -4,6  | -15,2 | -18,2 | -4,6   | 18,3 | 1,8 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -4,3  | -14,9 | -17,9 | -4,3   | 18,3 | 1,5 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -4,2  | -14,8 | -17,8 | -4,2   | 18,3 | 1,3 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -4,0  | -14,6 | -17,6 | -4,0   | 18,3 | 1,2 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -5,0  | -16,6 | -19,6 | -5,0   | 18,3 | 4,3 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -5,3  | -16,9 | -19,9 | -5,3   | 17,8 | 4,1 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -18,6 | --    | --    | -18,6  | 17,7 | 4,8 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -5,6  | -17,2 | -20,2 | -5,6   | 17,3 | 3,9 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | -5,6  | -12,0 | -15,0 | -5,6   | 17,3 | 4,8 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -6,0  | -17,6 | -20,6 | -6,0   | 16,8 | 3,8 |
| Rest    |                     |        | 3,5   | -8,9  | -12,1 | 3,5    | 24,9 |     |
| Totalen |                     |        | 35,5  | 23,3  | 26,3  | 35,5   | 58,2 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in westelijke richting - versie van juli 2006 - Venio, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 10\_B - camping Bree Bronne  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|-------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -6,9  | --    | --    | -6,9   | 37,2 | 4,8 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 16,8  | 5,2   | 2,2   | 16,8   | 36,4 | 0,2 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 16,3  | 4,7   | 1,7   | 16,3   | 36,3 | 0,5 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 15,9  | 4,3   | 1,3   | 15,9   | 36,2 | 0,9 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 15,4  | 3,8   | 0,8   | 15,4   | 36,1 | 1,2 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,4   | --    | --    | 7,4    | 36,1 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 15,0  | 3,4   | 0,4   | 15,0   | 36,0 | 1,6 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 14,5  | 2,9   | -0,1  | 14,5   | 35,9 | 1,9 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,2   | --    | --    | 7,2    | 35,9 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,1   | --    | --    | 7,1    | 35,8 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 14,0  | 2,4   | -0,6  | 14,0   | 35,8 | 2,3 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,0   | --    | --    | 7,0    | 35,7 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 13,5  | 1,9   | -1,1  | 13,5   | 35,6 | 2,6 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 13,1  | 1,5   | -1,5  | 13,1   | 35,5 | 2,9 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,8   | --    | --    | 6,8    | 35,5 | 0,0 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 11,4  | -0,2  | -3,2  | 11,4   | 35,3 | 4,5 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 6,6   | --    | --    | 6,6    | 35,3 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 12,6  | 1,0   | -2,0  | 12,6   | 35,3 | 3,2 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 11,6  | 0,0   | -3,0  | 11,6   | 35,3 | 4,2 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 12,2  | 0,6   | -2,4  | 12,2   | 35,3 | 3,6 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 11,9  | 0,3   | -2,7  | 11,9   | 35,3 | 3,9 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,5   | --    | --    | 6,5    | 35,2 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,3   | --    | --    | 6,3    | 35,0 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 10,7  | -0,9  | -3,9  | 10,7   | 35,0 | 4,7 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 6,1   | --    | --    | 6,1    | 34,8 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,0   | --    | --    | 6,0    | 34,7 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,7   | --    | --    | 5,7    | 34,4 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 5,6   | --    | --    | 5,6    | 34,3 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,4   | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,1   | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 5,1   | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,8   | --    | --    | 4,8    | 33,5 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 4,7   | --    | --    | 4,7    | 33,4 | 0,0 |
| K2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,0   | --    | --    | 6,0    | 33,3 | 4,8 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,5   | --    | --    | 4,5    | 33,2 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2   | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 4,2   | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0   | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 3,8   | --    | --    | 3,8    | 32,5 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,7   | --    | --    | 3,7    | 32,4 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 3,3   | --    | --    | 3,3    | 32,0 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 2,9   | --    | --    | 2,9    | 31,6 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 12,6  | --    | --    | 12,6   | 27,5 | 4,8 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -11,0 | --    | --    | -11,0  | 25,4 | 4,8 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 1,6   | -8,3  | -16,1 | 1,6    | 22,4 | 4,8 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 0,9   | -9,7  | -12,7 | 0,9    | 22,0 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,6  | 0,6   | -10,0 | -13,0 | 0,6    | 21,7 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 0,3   | -10,3 | -13,3 | 0,3    | 21,4 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 3,1   | --    | --    | 3,1    | 21,4 | 4,8 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 0,0   | -10,6 | -13,6 | 0,0    | 21,1 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | -0,3  | -10,9 | -13,9 | -0,3   | 20,8 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | -0,6  | -11,2 | -14,2 | -0,6   | 20,6 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | -2,7  | -9,1  | -12,1 | -2,1   | 20,3 | 4,8 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | -0,9  | -11,5 | -14,5 | -0,9   | 20,2 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | -1,2  | -11,8 | -14,8 | -1,2   | 19,9 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | -1,5  | -12,1 | -15,1 | -1,5   | 19,7 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | -1,7  | -12,3 | -15,3 | -1,7   | 19,4 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | -2,1  | -12,7 | -15,7 | -2,1   | 19,1 | 0,1 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | -2,6  | -13,2 | -16,2 | -2,6   | 18,8 | 0,4 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | -3,2  | -13,8 | -16,8 | -3,2   | 18,5 | 0,6 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | -3,7  | -14,3 | -17,3 | -3,7   | 18,3 | 0,9 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | -4,9  | -11,3 | -14,3 | -4,3   | 18,1 | 4,8 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | -4,2  | -14,8 | -17,8 | -4,2   | 18,0 | 1,1 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | -4,7  | -15,3 | -18,3 | -4,7   | 17,8 | 1,3 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | -5,0  | -15,6 | -18,6 | -5,0   | 17,6 | 1,5 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | -5,3  | -15,9 | -18,9 | -5,3   | 17,5 | 1,7 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | -5,6  | -16,2 | -19,2 | -5,6   | 17,3 | 1,9 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | -6,0  | -16,6 | -19,6 | -6,0   | 17,2 | 2,1 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | -6,3  | -16,9 | -19,9 | -6,3   | 17,0 | 2,2 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | -6,6  | -17,2 | -20,2 | -6,6   | 16,9 | 2,4 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | -7,0  | -17,6 | -20,6 | -7,0   | 16,7 | 2,6 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | -7,3  | -17,9 | -20,9 | -7,3   | 16,6 | 2,7 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -7,6  | -18,2 | -21,2 | -7,6   | 16,4 | 2,9 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | -8,8  | -20,4 | -23,4 | -8,8   | 14,8 | 4,6 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | -8,8  | -20,4 | -23,4 | -8,8   | 14,7 | 4,5 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | -9,0  | -20,6 | -23,6 | -9,0   | 14,4 | 4,3 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | -9,1  | -20,7 | -23,7 | -9,1   | 14,1 | 4,2 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | -9,8  | -21,4 | -24,4 | -9,8   | 14,0 | 4,8 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | -9,3  | -20,9 | -23,9 | -9,3   | 13,8 | 4,1 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | -9,5  | -21,1 | -24,1 | -9,5   | 13,5 | 3,9 |
| Rest    |                     |        | 1,7   | -8,7  | -13,4 | 1,7    | 22,0 |     |
| Totalen |                     |        | 27,1  | 14,5  | 11,5  | 27,1   | 51,3 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 01\_B - Siberieweg (?)  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Elemaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|---------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -1,5 | --    | --    | -1,5    | 42,6 | 4,8 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 18,6 | 7,0   | 4,0   | 18,6    | 42,5 | 4,5 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 18,6 | 7,0   | 4,0   | 18,6    | 42,0 | 4,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 18,3 | 6,7   | 3,7   | 18,3    | 41,3 | 3,5 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 18,0 | 6,4   | 3,4   | 18,0    | 40,6 | 3,1 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 17,8 | 6,2   | 3,2   | 17,8    | 40,1 | 2,8 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 17,6 | 6,0   | 3,0   | 17,6    | 39,6 | 2,4 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 17,4 | 5,8   | 2,8   | 17,4    | 39,1 | 2,2 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 11,4 | --    | --    | 11,4    | 38,7 | 4,8 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 17,2 | 5,6   | 2,6   | 17,2    | 38,6 | 1,9 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 18,1 | 6,5   | 3,5   | 18,1    | 38,2 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 17,0 | 5,4   | 2,4   | 17,0    | 38,1 | 1,6 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 16,8 | 5,2   | 2,2   | 16,8    | 37,7 | 1,4 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 16,6 | 5,0   | 2,0   | 16,6    | 37,3 | 1,2 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 16,4 | 4,8   | 1,8   | 16,4    | 36,9 | 1,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 16,6 | 5,0   | 2,0   | 16,6    | 36,7 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 16,2 | 4,6   | 1,6   | 16,2    | 36,5 | 0,8 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 15,9 | 4,3   | 1,3   | 15,9    | 36,1 | 0,6 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 15,8 | 4,2   | 1,2   | 15,8    | 35,7 | 0,4 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 15,2 | 3,6   | 0,6   | 15,2    | 35,3 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 14,0 | 2,4   | -0,6  | 14,0    | 34,1 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,3  | --    | --    | 5,3     | 34,0 | 0,0 |
| 66      | MLA (final)         | 88,8   | 14,9 | 3,3   | 0,3   | 14,9    | 33,9 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,9  | --    | --    | 4,9     | 33,6 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6     | 33,3 | 0,0 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 14,2 | 2,5   | -0,5  | 14,2    | 33,2 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 12,9 | 1,3   | -1,7  | 12,9    | 33,0 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2     | 32,9 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 17,8 | --    | --    | 17,8    | 32,7 | 4,8 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,9  | --    | --    | 3,9     | 32,6 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3    | 32,3 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,6  | --    | --    | 3,6     | 32,3 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 11,9 | 0,3   | -2,7  | 11,9    | 32,0 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,2  | --    | --    | 3,2     | 31,9 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,9  | --    | --    | 2,9     | 31,6 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 12,4 | 0,8   | -2,2  | 12,4    | 31,4 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,6  | --    | --    | 2,6     | 31,3 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 10,9 | -0,7  | -3,7  | 10,9    | 31,0 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,3  | --    | --    | 2,3     | 31,0 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,0  | --    | --    | 2,0     | 30,7 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 1,6  | --    | --    | 1,6     | 30,5 | 0,2 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 11,5 | -0,1  | -3,1  | 11,5    | 30,5 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 1,7  | --    | --    | 1,7     | 30,4 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,7  | --    | --    | 1,7     | 30,4 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 1,6  | --    | --    | 1,6     | 30,3 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 1,6  | --    | --    | 1,6     | 30,3 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 1,6  | --    | --    | 1,6     | 30,3 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 0,9   | -2,1  | 7,9     | 30,2 | 4,6 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 1,4  | --    | --    | 1,4     | 30,1 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 10,0 | -1,6  | -4,6  | 10,0    | 30,1 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,4  | --    | --    | 1,4     | 30,1 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 1,3  | --    | --    | 1,3     | 30,0 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 1,1  | --    | --    | 1,1     | 29,8 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,1  | --    | --    | 1,1     | 29,8 | 0,0 |
| 63      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,8  | 0,4   | -2,6  | 7,4     | 29,7 | 4,7 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 1,0  | --    | --    | 1,0     | 29,7 | 0,0 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 10,6 | -1,1  | -4,1  | 10,6    | 29,6 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,8  | --    | --    | 0,8     | 29,5 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,8  | --    | --    | 0,8     | 29,5 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 9,2  | -2,4  | -5,4  | 9,2     | 29,3 | 0,0 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 9,6  | -2,0  | -5,0  | 9,6     | 28,6 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 8,4  | -3,2  | -6,2  | 8,4     | 28,5 | 0,0 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,2  | -1,2  | -4,2  | 5,8     | 28,1 | 4,7 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 7,9  | -3,7  | -6,7  | 7,9     | 28,0 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 7,8  | -3,8  | -6,8  | 7,8     | 27,9 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 7,7  | -3,9  | -6,9  | 7,7     | 27,8 | 0,0 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 8,4  | -3,2  | -6,2  | 8,4     | 27,7 | 0,4 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 7,5  | -4,1  | -7,1  | 7,5     | 27,6 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 6,8  | -3,0  | -10,8 | 6,8     | 27,5 | 4,6 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 7,2  | -4,4  | -7,4  | 7,2     | 27,3 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 7,0  | -4,6  | -7,6  | 7,0     | 27,1 | 0,0 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | 6,6  | -5,0  | -8,0  | 6,6     | 26,9 | 1,3 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 6,7  | -4,9  | -7,9  | 6,7     | 26,8 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 6,4  | -5,2  | -8,2  | 6,4     | 26,5 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,5  | -2,9  | -5,9  | 4,1     | 26,4 | 4,7 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 6,1  | -5,5  | -8,5  | 6,1     | 26,2 | 0,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 5,1  | -6,5  | -9,5  | 5,1     | 26,1 | 2,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 5,8  | -5,8  | -8,8  | 5,8     | 25,9 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 5,5  | -6,1  | -9,1  | 5,5     | 25,6 | 0,0 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | 3,7  | -7,9  | -10,9 | 3,7     | 25,3 | 2,7 |
| Rest    |                     |        | 12,4 | 0,7   | -2,3  | 12,4    | 33,5 |     |
| Totalen |                     |        | 31,5 | 19,6  | 16,6  | 31,5    | 53,7 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 02\_B - Siberieweg 5  
Rekenmethode Industrielawaai - 1L; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,0 | --    | --    | -2,0   | 42,1 | 4,8 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 18,0 | 6,4   | 3,4   | 18,0   | 42,0 | 4,5 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 18,0 | 6,4   | 3,4   | 18,0   | 41,5 | 4,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 17,7 | 6,1   | 3,1   | 17,7   | 40,8 | 3,6 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 17,5 | 5,9   | 2,9   | 17,5   | 40,2 | 3,2 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 17,3 | 5,7   | 2,7   | 17,3   | 39,7 | 2,9 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 17,1 | 5,5   | 2,5   | 17,1   | 39,2 | 2,5 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 17,0 | 5,3   | 2,4   | 17,0   | 38,7 | 2,2 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 16,8 | 5,2   | 2,2   | 16,8   | 38,2 | 2,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,9 | --    | --    | 10,9   | 38,1 | 4,6 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 16,6 | 5,0   | 2,0   | 16,6   | 37,6 | 1,7 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 16,3 | 4,7   | 1,7   | 16,3   | 37,3 | 1,5 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 16,1 | 4,5   | 1,5   | 16,1   | 36,9 | 1,3 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 16,5 | 4,9   | 1,9   | 16,5   | 36,6 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 15,9 | 4,3   | 1,3   | 15,9   | 36,5 | 1,1 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 15,8 | 4,2   | 1,1   | 15,8   | 36,2 | 0,9 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 15,5 | 3,9   | 0,9   | 15,5   | 35,8 | 0,7 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 15,4 | 3,8   | 0,8   | 15,4   | 35,4 | 0,6 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 15,2 | 3,6   | 0,6   | 15,2   | 35,3 | 0,6 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 14,0 | 2,4   | -0,6  | 14,0   | 34,1 | 0,0 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,9  | --    | --    | 4,9    | 33,6 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6    | 33,3 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,3  | --    | --    | 4,3    | 33,0 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 12,9 | 1,3   | -1,7  | 12,9   | 33,0 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,0  | --    | --    | 4,0    | 32,7 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 32,4 | 0,0 |
| 66      | MLA (final)         | 88,6   | 13,2 | 1,6   | -1,4  | 13,2   | 32,2 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,6    | 17,2 | --    | --    | 17,2   | 32,1 | 4,6 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 11,9 | 0,3   | -2,7  | 11,9   | 32,0 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,8 | 0,0 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 12,6 | 1,0   | -2,0  | 12,6   | 31,6 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,8  | --    | --    | 2,8    | 31,5 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,5  | --    | --    | 2,5    | 31,2 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 11,0 | -0,6  | -3,6  | 11,0   | 31,1 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 11,9 | 0,3   | -2,8  | 11,9   | 30,9 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,1  | --    | --    | 2,1    | 30,8 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,8  | --    | --    | 1,8    | 30,5 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 159,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 30,2 | 0,3 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 10,1 | -1,5  | -4,5  | 10,1   | 30,2 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 11,1 | -0,5  | -3,5  | 11,1   | 30,1 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 1,3  | --    | --    | 1,3    | 30,1 | 0,1 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,4  | --    | --    | 1,4    | 30,1 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 1,3  | --    | --    | 1,3    | 30,0 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 1,1  | --    | --    | 1,1    | 29,8 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,0  | --    | --    | 1,0    | 29,7 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 0,9  | --    | --    | 0,9    | 29,6 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 0,8  | --    | --    | 0,8    | 29,5 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,8  | --    | --    | 0,8    | 29,5 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 9,3  | -2,3  | -5,3  | 9,3    | 29,4 | 0,0 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 10,4 | -1,3  | -4,3  | 10,4   | 29,4 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 0,6  | --    | --    | 0,6    | 29,3 | 0,0 |
| 62      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,4  | 0,0   | -3,0  | 7,0    | 29,3 | 4,7 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,5  | --    | --    | 0,5    | 29,2 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,5  | --    | --    | 0,5    | 29,2 | 0,0 |
| 63      | MLA (taxi)          | 1,0    | 6,2  | -0,2  | -3,2  | 6,8    | 29,1 | 4,7 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 9,6  | -2,0  | -5,0  | 9,6    | 28,6 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 8,5  | -3,1  | -6,1  | 8,5    | 28,6 | 0,0 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 8,9  | -2,7  | -5,7  | 8,9    | 27,9 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 7,8  | -3,8  | -6,8  | 7,8    | 27,9 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 7,4  | -4,2  | -7,2  | 7,4    | 27,5 | 0,0 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 4,6  | -1,8  | -4,8  | 5,2    | 27,5 | 4,7 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 7,3  | -4,3  | -7,4  | 7,3    | 27,4 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 7,1  | -4,5  | -7,5  | 7,1    | 27,2 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 6,4  | -3,4  | -11,2 | 6,4    | 27,2 | 4,6 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 6,9  | -4,7  | -7,7  | 6,9    | 27,0 | 0,0 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 7,2  | -4,4  | -7,4  | 7,2    | 27,0 | 0,8 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 6,7  | -4,9  | -7,9  | 6,7    | 26,8 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 6,5  | -5,1  | -8,1  | 6,5    | 26,6 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 6,2  | -5,4  | -8,4  | 6,2    | 26,3 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 6,0  | -5,7  | -8,7  | 6,0    | 26,1 | 0,0 |
| 74      | MLA (final)         | 39,6   | 5,5  | -6,2  | -9,2  | 5,5    | 26,0 | 1,6 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,0  | -3,4  | -6,4  | 3,6    | 26,0 | 4,7 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 25,8 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 5,4  | -6,2  | -9,2  | 5,4    | 25,5 | 0,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 4,1  | -7,5  | -10,5 | 4,1    | 25,3 | 2,2 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 5,1  | -6,5  | -9,5  | 5,1    | 25,2 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 4,8  | -6,8  | -9,8  | 4,8    | 24,9 | 0,0 |
| Rest    |                     |        | 11,6 | -0,1  | -3,1  | 11,6   | 33,0 |     |
| Totalen |                     |        | 30,8 | 18,9  | 15,9  | 30,8   | 53,2 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 03 B - Romerweg Dierencentrum  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 21,4 | 9,8   | 6,6   | 21,4   | 45,2 | 4,3 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 44,8 | 3,6 |
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 0,3  | --    | --    | 0,3    | 44,3 | 4,7 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 44,3 | 3,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 21,8 | 10,2  | 7,2   | 21,8   | 43,8 | 2,5 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 43,1 | 2,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 42,6 | 1,5 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 21,5 | 9,9   | 6,9   | 21,5   | 42,1 | 1,1 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 21,4 | 9,8   | 6,8   | 21,4   | 41,6 | 0,8 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 21,3 | 9,7   | 6,7   | 21,3   | 41,2 | 0,4 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 21,1 | 9,5   | 6,5   | 21,1   | 40,8 | 0,1 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 20,9 | 9,3   | 6,3   | 20,9   | 40,4 | 0,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 13,1 | --    | --    | 13,1   | 40,3 | 4,7 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 20,4 | 8,8   | 5,8   | 20,4   | 39,9 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 20,0 | 8,4   | 5,4   | 20,0   | 39,5 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 19,6 | 8,0   | 5,0   | 19,6   | 39,1 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 19,2 | 7,6   | 4,6   | 19,2   | 38,7 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 20,7 | --    | --    | 20,7   | 35,5 | 4,7 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,1  | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,0  | --    | --    | 5,0    | 33,7 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,7 | --    | --    | -2,7   | 33,6 | 4,6 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,8  | --    | --    | 4,8    | 33,5 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6    | 33,3 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6    | 33,3 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,5  | --    | --    | 4,5    | 33,2 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 4,4  | --    | --    | 4,4    | 33,1 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,3  | --    | --    | 4,3    | 33,0 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,1  | --    | --    | 4,1    | 32,8 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 3,9  | --    | --    | 3,9    | 32,6 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,9  | --    | --    | 3,9    | 32,6 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 32,4 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 32,4 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,5  | --    | --    | 3,5    | 32,2 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,3  | --    | --    | 3,3    | 32,0 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,8 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,0  | --    | --    | 3,0    | 31,7 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 2,8  | --    | --    | 2,8    | 31,5 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,8  | --    | --    | 2,8    | 31,5 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 2,5  | --    | --    | 2,5    | 31,2 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,5  | --    | --    | 2,5    | 31,2 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,2  | --    | --    | 2,2    | 30,9 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,2  | --    | --    | 2,2    | 30,9 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 8,1  | 1,7   | -1,3  | 8,7    | 30,9 | 4,6 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 0,9   | -2,1  | 7,9    | 30,1 | 4,6 |
| 81      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,1  | 0,7   | -2,3  | 7,7    | 29,9 | 4,6 |
| R1      | pers.wagen          | 0,6    | 8,8  | -1,1  | -8,9  | 8,8    | 29,4 | 4,7 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 8,3  | -3,3  | -6,3  | 8,3    | 28,4 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 7,7  | -3,9  | -6,9  | 7,7    | 27,8 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 7,2  | -4,4  | -7,4  | 7,2    | 27,3 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 6,6  | -5,0  | -8,0  | 6,6    | 26,7 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,7  | -2,7  | -5,7  | 4,3    | 26,6 | 4,7 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 6,1  | -5,5  | -8,5  | 6,1    | 26,2 | 0,0 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 5,1  | -6,5  | -9,5  | 5,1    | 26,1 | 2,0 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | 5,6  | -6,0  | -9,0  | 5,6    | 26,1 | 1,5 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | 4,6  | -7,0  | -10,0 | 4,6    | 26,1 | 2,5 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 6,0  | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 26,0 | 1,1 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | 3,9  | -7,7  | -10,7 | 3,9    | 25,9 | 3,0 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 6,2  | -5,4  | -8,4  | 6,2    | 25,9 | 0,7 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | 3,3  | -8,3  | -11,3 | 3,3    | 25,8 | 3,5 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | 2,8  | -8,8  | -11,8 | 2,8    | 25,8 | 4,0 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 6,4  | -5,2  | -8,2  | 6,4    | 25,7 | 0,3 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 5,5  | -6,1  | -9,1  | 5,5    | 25,6 | 0,0 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 6,4  | -5,2  | -8,2  | 6,4    | 25,4 | 0,0 |
| 80      | MLA (final)         | 3,1    | 1,7  | -9,9  | -12,9 | 1,7    | 25,2 | 4,4 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 5,0  | -6,6  | -9,6  | 5,0    | 25,1 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 6,1  | -5,5  | -8,5  | 6,1    | 25,1 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 24,7 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 24,7 | 4,7 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 4,5  | -7,1  | -10,1 | 4,5    | 24,6 | 0,0 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 5,3  | -6,3  | -9,3  | 5,3    | 24,3 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 4,1  | -7,5  | -10,5 | 4,1    | 24,2 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 4,1  | -7,5  | -10,5 | 4,1    | 24,2 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 4,1  | -7,5  | -10,5 | 4,1    | 24,2 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| Rest    |                     |        | 14,6 | 3,4   | -0,3  | 14,6   | 33,9 |     |
| Totalen |                     |        | 33,6 | 21,7  | 18,7  | 33,6   | 55,6 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 04\_B - Zeesweg 30  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id     | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|--------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| 01     | MLA (take-off)      | 5,0    | 19,1 | 7,5   | 4,5   | 19,1   | 43,1 | 4,4 |
| R3     | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -1,2 | --    | --    | -1,2   | 42,9 | 4,7 |
| 02     | MLA (take-off)      | 15,0   | 19,4 | 7,8   | 4,8   | 19,4   | 42,8 | 3,9 |
| 03     | MLA (take-off)      | 25,0   | 19,4 | 7,8   | 4,8   | 19,4   | 42,3 | 3,4 |
| 04     | MLA (take-off)      | 35,0   | 19,5 | 7,9   | 4,9   | 19,5   | 41,9 | 2,9 |
| 05     | MLA (take-off)      | 45,0   | 19,4 | 7,8   | 4,8   | 19,4   | 41,4 | 2,5 |
| 06     | MLA (take-off)      | 55,0   | 19,4 | 7,8   | 4,8   | 19,4   | 40,9 | 2,1 |
| 07     | MLA (take-off)      | 65,0   | 19,3 | 7,7   | 4,7   | 19,3   | 40,5 | 1,7 |
| 08     | MLA (take-off)      | 75,0   | 19,3 | 7,7   | 4,7   | 19,3   | 40,1 | 1,3 |
| 09     | MLA (take-off)      | 85,0   | 19,3 | 7,7   | 4,7   | 19,3   | 39,8 | 1,0 |
| 10     | MLA (take-off)      | 95,0   | 19,2 | 7,6   | 4,6   | 19,2   | 39,4 | 0,7 |
| 11     | MLA (take-off)      | 105,0  | 19,1 | 7,5   | 4,5   | 19,1   | 39,0 | 0,5 |
| R2     | li. vrachtwagen     | 1,0    | 11,6 | --    | --    | 11,6   | 38,8 | 4,8 |
| 12     | MLA (take-off)      | 115,0  | 19,0 | 7,4   | 4,3   | 19,0   | 38,7 | 0,2 |
| 13     | MLA (take-off)      | 125,0  | 18,8 | 7,2   | 4,2   | 18,8   | 38,3 | 0,0 |
| 14     | MLA (take-off)      | 135,0  | 18,4 | 6,8   | 3,8   | 18,4   | 37,9 | 0,0 |
| 15     | MLA (take-off)      | 145,0  | 18,1 | 6,5   | 3,5   | 18,1   | 37,6 | 0,0 |
| R4     | 'circuit' VEC       | 0,8    | 18,9 | --    | --    | 18,9   | 33,7 | 4,7 |
| 40     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,8  | --    | --    | 3,8    | 32,5 | 0,0 |
| 39     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 32,4 | 0,0 |
| 16     | MLA (cruise)        | 155,0  | 3,6  | --    | --    | 3,6    | 32,3 | 0,0 |
| 38     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,5  | --    | --    | 3,5    | 32,2 | 0,0 |
| 37     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 17     | MLA (cruise)        | 165,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 36     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,2  | --    | --    | 3,2    | 31,9 | 0,0 |
| 18     | MLA (cruise)        | 175,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,8 | 0,0 |
| 35     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,8 | 0,0 |
| 87     | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -4,6 | --    | --    | -4,6   | 31,8 | 4,7 |
| 19     | MLA (cruise)        | 185,0  | 2,9  | --    | --    | 2,9    | 31,6 | 0,0 |
| 34     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,9  | --    | --    | 2,9    | 31,6 | 0,0 |
| 33     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,7  | --    | --    | 2,7    | 31,4 | 0,0 |
| 20     | MLA (cruise)        | 195,0  | 2,6  | --    | --    | 2,6    | 31,3 | 0,0 |
| 32     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,5  | --    | --    | 2,5    | 31,2 | 0,0 |
| 21     | MLA (cruise)        | 205,0  | 2,3  | --    | --    | 2,3    | 31,0 | 0,0 |
| 31     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,3  | --    | --    | 2,3    | 31,0 | 0,0 |
| 30     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,1  | --    | --    | 2,1    | 30,8 | 0,0 |
| 22     | MLA (cruise)        | 215,0  | 2,1  | --    | --    | 2,1    | 30,8 | 0,0 |
| 29     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,9  | --    | --    | 1,9    | 30,6 | 0,0 |
| 23     | MLA (cruise)        | 225,0  | 1,8  | --    | --    | 1,8    | 30,5 | 0,0 |
| 28     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,7  | --    | --    | 1,7    | 30,4 | 0,0 |
| 24     | MLA (cruise)        | 235,0  | 1,5  | --    | --    | 1,5    | 30,2 | 0,0 |
| 27     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,4  | --    | --    | 1,4    | 30,1 | 0,0 |
| 25     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 26     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 82     | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,9  | -0,6  | -3,6  | 6,5    | 28,7 | 4,7 |
| 83     | MLA (taxi)          | 1,0    | 5,2  | -1,3  | -4,3  | 5,8    | 28,0 | 4,7 |
| R1     | pers.wagen          | 0,8    | 7,1  | -2,7  | -10,5 | 7,1    | 27,8 | 4,8 |
| 81     | MLA (taxi)          | 1,0    | 4,8  | -1,6  | -4,6  | 5,5    | 27,7 | 4,7 |
| 65     | MLA (downwind/base) | 95,0   | 7,0  | -4,6  | -7,6  | 7,0    | 27,1 | 0,0 |
| 64     | MLA (downwind/base) | 101,1  | 6,5  | -8,1  | -8,1  | 6,5    | 26,6 | 0,0 |
| 63     | MLA (downwind/base) | 107,2  | 6,0  | -8,7  | -8,7  | 6,0    | 26,1 | 0,0 |
| 62     | MLA (downwind/base) | 113,3  | 5,4  | -8,2  | -9,2  | 5,4    | 25,5 | 0,0 |
| 61     | MLA (downwind/base) | 119,4  | 4,9  | -8,7  | -9,7  | 4,9    | 25,0 | 0,0 |
| 84     | MLA (taxi)          | 1,0    | 4,8  | -4,6  | -7,6  | 2,4    | 24,7 | 4,7 |
| 60     | MLA (downwind/base) | 125,6  | 4,5  | -7,1  | -10,1 | 4,5    | 24,6 | 0,0 |
| 59     | MLA (downwind/base) | 131,7  | 4,2  | -7,4  | -10,4 | 4,2    | 24,3 | 0,0 |
| 73     | MLA (final)         | 45,9   | 3,1  | -8,5  | -11,5 | 3,1    | 24,0 | 1,8 |
| 72     | MLA (final)         | 52,1   | 3,5  | -8,1  | -11,1 | 3,5    | 24,0 | 1,5 |
| 74     | MLA (final)         | 39,8   | 2,7  | -8,9  | -11,9 | 2,7    | 23,9 | 2,2 |
| 75     | MLA (final)         | 33,7   | 2,3  | -9,3  | -12,3 | 2,3    | 23,9 | 2,6 |
| 58     | MLA (downwind/base) | 137,8  | 3,8  | -7,8  | -10,8 | 3,8    | 23,9 | 0,0 |
| 71     | MLA (final)         | 58,2   | 3,8  | -7,8  | -10,8 | 3,8    | 23,9 | 1,1 |
| 76     | MLA (final)         | 27,6   | 1,8  | -9,8  | -12,8 | 1,8    | 23,8 | 3,0 |
| 70     | MLA (final)         | 64,3   | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 23,8 | 0,8 |
| 69     | MLA (final)         | 70,4   | 4,2  | -7,4  | -10,4 | 4,2    | 23,7 | 0,5 |
| 77     | MLA (final)         | 21,4   | 1,3  | -10,3 | -13,3 | 1,3    | 23,7 | 3,4 |
| 78     | MLA (final)         | 15,3   | 0,9  | -10,7 | -13,7 | 0,9    | 23,7 | 3,8 |
| 79     | MLA (final)         | 9,2    | 0,4  | -11,2 | -14,2 | 0,4    | 23,6 | 4,2 |
| 57     | MLA (downwind/base) | 143,9  | 3,4  | -8,2  | -11,2 | 3,4    | 23,5 | 0,0 |
| 68     | MLA (final)         | 76,6   | 4,2  | -7,4  | -10,4 | 4,2    | 23,4 | 0,2 |
| 48     | MLA (downwind/base) | 199,0  | 2,9  | -8,7  | -11,7 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 49     | MLA (downwind/base) | 193,0  | 2,9  | -8,7  | -11,7 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 47     | MLA (downwind/base) | 205,2  | 2,9  | -8,7  | -11,7 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 50     | MLA (downwind/base) | 186,8  | 2,9  | -8,7  | -11,7 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 56     | MLA (downwind/base) | 150,1  | 2,9  | -8,7  | -11,7 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 46     | MLA (downwind/base) | 211,3  | 2,9  | -8,8  | -11,8 | 2,9    | 23,0 | 0,0 |
| 80     | MLA (final)         | 3,1    | -0,6 | -12,2 | -15,2 | -0,6   | 23,0 | 4,5 |
| 51     | MLA (downwind/base) | 180,7  | 2,8  | -8,8  | -11,8 | 2,8    | 22,9 | 0,0 |
| 45     | MLA (downwind/base) | 217,4  | 2,8  | -8,8  | -11,8 | 2,8    | 22,9 | 0,0 |
| 52     | MLA (downwind/base) | 174,6  | 2,8  | -8,8  | -11,8 | 2,8    | 22,9 | 0,0 |
| Rest   |                     |        | 13,6 | 1,9   | -1,8  | 13,6   | 32,8 |     |
| Totaal |                     |        | 31,7 | 19,8  | 16,7  | 31,7   | 54,0 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 05\_B - Roozendaal (?)  
Rekenmethode Industrielaawaai - 1b; Periode: Alle perioden

| Id     | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|--------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3     | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -3,9 | --    | --    | -3,9   | 40,2 | 4,8 |
| 01     | MLA (take-off)      | 5,0    | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 38,1 | 4,7 |
| 02     | MLA (take-off)      | 15,0   | 14,1 | 2,5   | -0,5  | 14,1   | 37,9 | 4,3 |
| 03     | MLA (take-off)      | 25,0   | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 37,4 | 4,0 |
| 04     | MLA (take-off)      | 35,0   | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 36,9 | 3,7 |
| R2     | li. vrachtwagen     | 1,0    | 9,1  | --    | --    | 9,1    | 36,4 | 4,8 |
| 05     | MLA (take-off)      | 45,0   | 13,4 | 1,8   | -1,2  | 13,4   | 36,4 | 3,4 |
| 06     | MLA (take-off)      | 55,0   | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3   | 36,0 | 3,2 |
| 07     | MLA (take-off)      | 65,0   | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3   | 35,7 | 2,9 |
| 08     | MLA (take-off)      | 75,0   | 13,2 | 1,6   | -1,4  | 13,2   | 35,3 | 2,7 |
| 09     | MLA (take-off)      | 85,0   | 13,1 | 1,5   | -1,5  | 13,1   | 35,0 | 2,5 |
| 10     | MLA (take-off)      | 95,0   | 13,0 | 1,4   | -1,7  | 13,0   | 34,7 | 2,2 |
| 40     | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,9  | --    | --    | 5,9    | 34,6 | 0,0 |
| 11     | MLA (take-off)      | 105,0  | 12,9 | 1,3   | -1,7  | 12,9   | 34,4 | 2,0 |
| 39     | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,5  | --    | --    | 5,5    | 34,2 | 0,0 |
| 12     | MLA (take-off)      | 115,0  | 12,8 | 1,1   | -1,9  | 12,8   | 34,1 | 1,9 |
| 55     | MLA (downwind/base) | 156,2  | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 33,8 | 0,0 |
| 13     | MLA (take-off)      | 125,0  | 12,6 | 1,0   | -2,0  | 12,6   | 33,8 | 1,7 |
| 38     | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,0  | --    | --    | 5,0    | 33,7 | 0,0 |
| 56     | MLA (downwind/base) | 150,1  | 13,6 | 2,0   | -1,1  | 13,6   | 33,7 | 0,0 |
| 14     | MLA (take-off)      | 135,0  | 12,5 | 0,9   | -2,1  | 12,5   | 33,5 | 1,5 |
| 37     | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6    | 33,3 | 0,0 |
| 15     | MLA (take-off)      | 145,0  | 12,4 | 0,8   | -2,2  | 12,4   | 33,2 | 1,3 |
| 54     | MLA (downwind/base) | 162,3  | 13,0 | 1,4   | -1,6  | 13,0   | 33,1 | 0,0 |
| 36     | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 57     | MLA (downwind/base) | 143,9  | 12,7 | 1,1   | -1,9  | 12,7   | 32,8 | 0,0 |
| 35     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,8  | --    | --    | 3,8    | 32,5 | 0,0 |
| 53     | MLA (downwind/base) | 166,4  | 12,3 | 0,7   | -2,3  | 12,3   | 32,4 | 0,0 |
| 34     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 58     | MLA (downwind/base) | 137,8  | 11,8 | 0,2   | -2,8  | 11,8   | 31,9 | 0,0 |
| 33     | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,0  | --    | --    | 3,0    | 31,7 | 0,0 |
| 52     | MLA (downwind/base) | 174,6  | 11,6 | 0,0   | -3,0  | 11,6   | 31,7 | 0,0 |
| 32     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,6  | --    | --    | 2,6    | 31,3 | 0,0 |
| 59     | MLA (downwind/base) | 131,7  | 11,0 | -0,6  | -3,6  | 11,0   | 31,1 | 0,0 |
| 51     | MLA (downwind/base) | 180,7  | 10,9 | -0,8  | -3,8  | 10,9   | 31,0 | 0,0 |
| 31     | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,2  | --    | --    | 2,2    | 30,9 | 0,0 |
| 30     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,9  | --    | --    | 1,9    | 30,6 | 0,0 |
| 60     | MLA (downwind/base) | 125,6  | 10,3 | -1,4  | -4,3  | 10,3   | 30,4 | 0,0 |
| R4     | 'circuit' VEC       | 0,8    | 15,4 | --    | --    | 15,4   | 30,3 | 4,6 |
| 50     | MLA (downwind/base) | 166,8  | 10,2 | -1,4  | -4,4  | 10,2   | 30,3 | 0,0 |
| 29     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,5  | --    | --    | 1,5    | 30,2 | 0,0 |
| 28     | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 61     | MLA (downwind/base) | 119,4  | 9,5  | -2,1  | -5,1  | 9,5    | 29,6 | 0,0 |
| 49     | MLA (downwind/base) | 193,0  | 9,5  | -2,1  | -5,1  | 9,5    | 29,6 | 0,0 |
| 27     | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,9  | --    | --    | 0,9    | 29,6 | 0,0 |
| 26     | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,6  | --    | --    | 0,6    | 29,3 | 0,0 |
| 25     | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,4  | --    | --    | 0,4    | 29,1 | 0,0 |
| 24     | MLA (cruise)        | 235,0  | 0,3  | --    | --    | 0,3    | 29,0 | 0,0 |
| 48     | MLA (downwind/base) | 199,6  | 8,9  | -2,8  | -5,8  | 8,9    | 29,0 | 0,0 |
| 23     | MLA (cruise)        | 225,0  | 0,2  | --    | --    | 0,2    | 28,9 | 0,0 |
| 62     | MLA (downwind/base) | 113,3  | 8,8  | -2,8  | -5,8  | 8,8    | 28,9 | 0,0 |
| 22     | MLA (cruise)        | 215,0  | 0,1  | --    | --    | 0,1    | 28,8 | 0,0 |
| 21     | MLA (cruise)        | 205,0  | 0,0  | --    | --    | 0,0    | 28,7 | 0,0 |
| 20     | MLA (cruise)        | 195,0  | -0,1 | --    | --    | -0,1   | 28,6 | 0,0 |
| 87     | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -7,8 | --    | --    | -7,8   | 28,6 | 4,8 |
| 19     | MLA (cruise)        | 185,0  | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 28,5 | 0,2 |
| 18     | MLA (cruise)        | 175,0  | -0,8 | --    | --    | -0,8   | 28,4 | 0,5 |
| 47     | MLA (downwind/base) | 205,2  | 8,2  | -3,4  | -6,4  | 8,2    | 28,3 | 0,0 |
| 17     | MLA (cruise)        | 165,0  | -1,2 | --    | --    | -1,2   | 28,3 | 0,8 |
| 63     | MLA (downwind/base) | 107,2  | 8,1  | -3,5  | -6,5  | 8,1    | 28,2 | 0,0 |
| 16     | MLA (cruise)        | 155,0  | -1,6 | --    | --    | -1,6   | 28,2 | 1,1 |
| 46     | MLA (downwind/base) | 211,3  | 7,6  | -4,0  | -7,0  | 7,6    | 27,7 | 0,0 |
| 64     | MLA (downwind/base) | 101,1  | 7,5  | -4,1  | -7,1  | 7,5    | 27,6 | 0,0 |
| 45     | MLA (downwind/base) | 217,4  | 7,1  | -4,5  | -7,5  | 7,1    | 27,2 | 0,0 |
| 65     | MLA (downwind/base) | 95,0   | 6,9  | -4,7  | -7,7  | 6,9    | 27,0 | 0,0 |
| 44     | MLA (downwind/base) | 223,6  | 6,5  | -5,1  | -8,1  | 6,5    | 26,6 | 0,0 |
| 43     | MLA (downwind/base) | 229,7  | 6,0  | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 26,1 | 0,0 |
| R1     | pers.wagen          | 0,8    | 4,9  | -5,0  | -12,7 | 4,9    | 25,7 | 4,8 |
| 42     | MLA (downwind/base) | 235,8  | 5,5  | -6,1  | -9,1  | 5,5    | 25,6 | 0,0 |
| 41     | MLA (downwind/base) | 241,9  | 5,0  | -6,6  | -9,6  | 5,0    | 25,1 | 0,0 |
| 86     | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,2  | --    | --    | 6,2    | 24,5 | 4,8 |
| 84     | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,2  | -6,3  | -9,3  | 0,8    | 23,2 | 4,8 |
| 82     | MLA (taxi)          | 1,0    | -1,0 | -7,4  | -10,4 | -0,4   | 21,9 | 4,6 |
| 66     | MLA (final)         | 88,8   | 2,3  | -9,3  | -12,3 | 2,3    | 21,6 | 0,2 |
| 67     | MLA (final)         | 82,7   | 1,8  | -9,8  | -12,8 | 1,8    | 21,4 | 0,6 |
| 68     | MLA (final)         | 76,6   | 1,2  | -10,4 | -13,4 | 1,2    | 21,2 | 1,0 |
| 69     | MLA (final)         | 70,4   | 0,6  | -11,0 | -14,0 | 0,6    | 21,0 | 1,4 |
| 70     | MLA (final)         | 64,3   | -0,1 | -11,7 | -14,7 | -0,1   | 20,7 | 1,8 |
| 71     | MLA (final)         | 58,2   | -0,7 | -12,3 | -15,3 | -0,7   | 20,4 | 2,1 |
| 72     | MLA (final)         | 52,1   | -1,3 | -12,9 | -15,9 | -1,3   | 20,2 | 2,5 |
|        | Rest                |        | 7,0  | -3,8  | -7,9  | 7,0    | 28,4 |     |
| Totaal |                     |        | 28,4 | 16,2  | 13,2  | 28,4   | 51,3 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 06\_B - Siberie 5  
Rekenmethode Industrielaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 3,7  | --    | --    | 3,7    | 47,5 | 4,5 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 17,1 | --    | --    | 17,1   | 45,8 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 45,5 | 4,2 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 16,1 | --    | --    | 16,1   | 44,8 | 0,0 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 44,8 | 3,6 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 44,2 | 3,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 15,2 | --    | --    | 15,2   | 43,9 | 0,0 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 21,8 | 10,2  | 7,2   | 21,8   | 43,8 | 2,5 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 16,6 | --    | --    | 16,6   | 43,6 | 4,5 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 21,9 | 10,3  | 7,3   | 21,9   | 43,4 | 2,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 14,4 | --    | --    | 14,4   | 43,1 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 21,9 | 10,3  | 7,3   | 21,9   | 42,9 | 1,5 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 21,9 | 10,3  | 7,3   | 21,9   | 42,5 | 1,1 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 13,6 | --    | --    | 13,6   | 42,3 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 21,8 | 10,2  | 7,2   | 21,8   | 42,0 | 0,7 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 41,6 | 0,4 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 21,3 | 9,7   | 6,7   | 21,3   | 41,4 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 12,7 | --    | --    | 12,7   | 41,4 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 21,3 | 9,7   | 6,7   | 21,3   | 41,4 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 21,6 | 10,0  | 7,0   | 21,6   | 41,2 | 0,1 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 20,9 | 9,3   | 6,3   | 20,9   | 41,0 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 20,8 | 9,2   | 6,2   | 20,8   | 40,9 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 21,3 | 9,7   | 6,7   | 21,3   | 40,8 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,9 | --    | --    | 11,9   | 40,6 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 20,8 | 9,2   | 6,2   | 20,8   | 40,3 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 20,1 | 8,5   | 5,5   | 20,1   | 40,2 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 19,9 | 8,3   | 5,3   | 19,9   | 40,0 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 11,2 | --    | --    | 11,2   | 39,9 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 20,4 | 8,8   | 5,8   | 20,4   | 39,9 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 20,0 | 8,4   | 5,4   | 20,0   | 39,5 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,5 | --    | --    | 10,5   | 39,2 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 19,6 | 8,0   | 5,0   | 19,6   | 39,1 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 166,8  | 19,0 | 7,4   | 4,4   | 19,0   | 39,1 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 18,9 | 7,3   | 4,3   | 18,9   | 39,0 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,9  | --    | --    | 9,9    | 38,6 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 160,7  | 17,9 | 6,3   | 3,3   | 17,9   | 38,0 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,2  | --    | --    | 9,2    | 37,9 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 17,8 | 6,2   | 3,2   | 17,8   | 37,9 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 23,2 | --    | --    | 23,2   | 37,9 | 4,5 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,6  | --    | --    | 8,6    | 37,3 | 0,0 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 16,8 | 5,2   | 2,2   | 16,8   | 36,9 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 16,7 | 5,1   | 2,1   | 16,7   | 36,8 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,1  | --    | --    | 8,1    | 36,8 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | 0,3  | --    | --    | 0,3    | 36,3 | 4,4 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,5  | --    | --    | 7,5    | 36,2 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,1  | --    | --    | 7,1    | 35,8 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 15,6 | 4,0   | 1,0   | 15,6   | 35,7 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,8  | --    | --    | 6,8    | 35,5 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 6,7  | --    | --    | 6,7    | 35,4 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 6,6  | --    | --    | 6,6    | 35,3 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 35,2 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 6,3  | --    | --    | 6,3    | 35,0 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 6,2  | --    | --    | 6,2    | 34,9 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 6,1  | --    | --    | 6,1    | 34,8 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 14,6 | 3,0   | 0,0   | 14,6   | 34,7 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 5,9  | --    | --    | 5,9    | 34,6 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 5,6  | --    | --    | 5,6    | 34,3 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 5,4  | --    | --    | 5,4    | 34,1 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 13,6 | 2,0   | -1,0  | 13,6   | 33,7 | 0,0 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 15,4 | --    | --    | 15,4   | 33,4 | 4,5 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 13,0 | 1,4   | -1,6  | 13,0   | 33,1 | 0,0 |
| R1      | pers. wagen         | 0,8    | 12,4 | 2,5   | -5,3  | 12,4   | 32,8 | 4,6 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 12,7 | 1,1   | -1,9  | 12,7   | 32,8 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 12,3 | 0,7   | -2,3  | 12,3   | 32,4 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 11,8 | 0,2   | -2,8  | 11,8   | 31,9 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 11,3 | -0,3  | -3,3  | 11,3   | 31,4 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 10,8 | -0,8  | -3,8  | 10,8   | 30,9 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 10,3 | -1,3  | -4,3  | 10,3   | 30,4 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 7,3  | 0,9   | -2,1  | 7,9    | 30,1 | 4,6 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 9,7  | -1,9  | -4,9  | 9,7    | 29,8 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 9,1  | -2,5  | -5,5  | 9,1    | 29,2 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 8,6  | -3,0  | -6,0  | 8,6    | 28,7 | 0,0 |
| 78      | MLA (final)         | 15,3   | 3,3  | -8,3  | -11,3 | 3,3    | 25,8 | 3,5 |
| 79      | MLA (final)         | 9,2    | 2,9  | -8,6  | -11,8 | 2,9    | 25,6 | 3,9 |
| 74      | MLA (final)         | 39,8   | 5,1  | -6,5  | -9,5  | 5,1    | 25,7 | 1,6 |
| 75      | MLA (final)         | 33,7   | 4,7  | -7,0  | -9,9  | 4,7    | 25,7 | 2,0 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 5,5  | -6,1  | -9,1  | 5,5    | 25,7 | 1,2 |
| 76      | MLA (final)         | 27,6   | 4,1  | -7,5  | -10,5 | 4,1    | 25,6 | 2,5 |
| 77      | MLA (final)         | 21,4   | 3,6  | -8,0  | -11,0 | 3,6    | 25,6 | 3,0 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 25,5 | 0,8 |
| Rest    |                     |        | 15,3 | 4,7   | 0,6   | 15,3   | 33,9 |     |
| Totalen |                     |        | 36,1 | 23,8  | 20,8  | 36,1   | 58,7 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 07\_B - Siberie 4  
Rekenmethode Industrielawaai - 1L; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Elmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 43,6 | 4,7 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 22,0 | 10,4  | 7,4   | 22,0   | 42,1 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 21,7 | 10,1  | 7,1   | 21,7   | 41,6 | 0,0 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 17,8 | 6,2   | 3,2   | 17,8   | 41,8 | 4,5 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 17,6 | 6,2   | 3,2   | 17,6   | 41,3 | 4,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 21,1 | 9,5   | 6,5   | 21,1   | 41,2 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 20,9 | 9,3   | 6,3   | 20,9   | 41,0 | 0,0 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 17,5 | 5,9   | 2,9   | 17,5   | 40,7 | 3,6 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 17,4 | 5,8   | 2,8   | 17,4   | 40,1 | 3,2 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 12,7 | --    | --    | 12,7   | 39,9 | 4,7 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 19,8 | 8,2   | 5,2   | 19,8   | 39,9 | 0,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 17,3 | 5,7   | 2,7   | 17,3   | 39,7 | 2,9 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 19,5 | 7,9   | 4,9   | 19,5   | 39,6 | 0,0 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 17,2 | 5,6   | 2,6   | 17,2   | 39,3 | 2,6 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 17,2 | 5,6   | 2,6   | 17,2   | 38,9 | 2,3 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 10,2 | --    | --    | 10,2   | 38,9 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 18,6 | 7,0   | 4,0   | 18,6   | 38,7 | 0,0 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 17,0 | 5,4   | 2,4   | 17,0   | 38,5 | 2,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,6  | --    | --    | 9,6    | 38,3 | 0,0 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 16,9 | 5,3   | 2,3   | 16,9   | 38,1 | 1,7 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 17,9 | 6,3   | 3,3   | 17,9   | 38,0 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 9,0  | --    | --    | 9,0    | 37,7 | 0,0 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 16,7 | 5,1   | 2,1   | 16,7   | 37,7 | 1,5 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 17,4 | 5,8   | 2,8   | 17,4   | 37,5 | 0,0 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 16,6 | 5,0   | 2,0   | 16,6   | 37,4 | 1,3 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,5  | --    | --    | 8,5    | 37,2 | 0,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 16,4 | 4,8   | 1,8   | 16,4   | 37,0 | 1,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 8,0  | --    | --    | 8,0    | 36,7 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 16,5 | 4,9   | 1,9   | 16,5   | 36,6 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 16,3 | 4,7   | 1,7   | 16,3   | 36,6 | 0,8 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 16,3 | 4,7   | 1,7   | 16,3   | 36,4 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 16,1 | 4,5   | 1,5   | 16,1   | 36,3 | 0,7 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,5  | --    | --    | 7,5    | 36,2 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 16,0 | 4,4   | 1,4   | 16,0   | 35,9 | 0,5 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 7,0  | --    | --    | 7,0    | 35,7 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 15,2 | 3,6   | 0,6   | 15,2   | 35,3 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 15,2 | 3,6   | 0,6   | 15,2   | 35,3 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,5  | --    | --    | 6,5    | 35,2 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 6,0  | --    | --    | 6,0    | 34,7 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 14,2 | 2,6   | -0,4  | 14,2   | 34,3 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,5  | --    | --    | 5,5    | 34,2 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 14,1 | 2,5   | -0,5  | 14,1   | 34,2 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 5,1  | --    | --    | 5,1    | 33,8 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 19,0 | --    | --    | 19,0   | 33,8 | 4,7 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,6  | --    | --    | 4,6    | 33,3 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 13,2 | 1,6   | -1,4  | 13,2   | 33,3 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 13,0 | 1,4   | -1,6  | 13,0   | 33,1 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,2  | --    | --    | 4,2    | 32,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,8  | --    | --    | 3,8    | 32,5 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 12,4 | 0,6   | -2,2  | 12,4   | 32,5 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -4,0 | --    | --    | -4,0   | 32,3 | 4,6 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 12,0 | 0,4   | -2,6  | 12,0   | 32,1 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,3  | --    | --    | 3,3    | 32,0 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | 3,2  | --    | --    | 3,2    | 31,9 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,8 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 11,6 | 0,0   | -3,0  | 11,6   | 31,7 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | 2,9  | --    | --    | 2,9    | 31,6 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | 2,8  | --    | --    | 2,8    | 31,5 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | 2,7  | --    | --    | 2,7    | 31,4 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | 2,6  | --    | --    | 2,6    | 31,3 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 11,1 | -0,5  | -3,5  | 11,1   | 31,2 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | 2,5  | --    | --    | 2,5    | 31,2 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | 2,3  | --    | --    | 2,3    | 31,0 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 10,8 | -0,8  | -3,8  | 10,8   | 30,9 | 0,0 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | 2,0  | --    | --    | 2,0    | 30,9 | 0,2 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 10,3 | -1,3  | -4,3  | 10,3   | 30,4 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,6  | 10,1 | -1,5  | -4,5  | 10,1   | 30,2 | 0,0 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 9,5  | -2,1  | -5,1  | 9,5    | 29,6 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 8,5  | -1,4  | -9,2  | 8,5    | 29,1 | 4,7 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,1 | --    | --    | 10,1   | 28,2 | 4,7 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,7  | -2,7  | -5,7  | 4,3    | 26,6 | 4,7 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 3,1  | -3,3  | -6,3  | 3,7    | 25,9 | 4,6 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 6,0  | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 25,0 | 0,0 |
| 66      | MLA (final)         | 88,8   | 6,0  | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 25,0 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 6,0  | -5,7  | -8,7  | 6,0    | 25,0 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 5,9  | -5,7  | -8,7  | 5,9    | 24,9 | 0,0 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 5,4  | -6,2  | -9,2  | 5,4    | 24,7 | 0,3 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 4,7  | -7,0  | -9,9  | 4,7    | 24,5 | 0,8 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 3,9  | -7,7  | -10,7 | 3,9    | 24,2 | 1,3 |
|         | Rest                |        | 11,3 | 0,4   | -3,6  | 11,3   | 32,2 |     |
| Totalen |                     |        | 33,6 | 21,6  | 16,6  | 33,6   | 55,6 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt G8 B - Roozendaal 9  
Rekenmethode Industrielawaai - 1L; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,8 | --    | --    | -2,8   | 41,4 | 4,8 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 14,5 | 2,9   | -0,1  | 14,5   | 38,6 | 4,6 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 14,4 | 2,8   | -0,2  | 14,4   | 38,2 | 4,3 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 14,2 | 2,6   | -0,4  | 14,2   | 37,6 | 4,0 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,1 | --    | --    | 10,1   | 37,4 | 4,8 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 37,1 | 3,7 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 13,7 | 2,0   | -1,0  | 13,7   | 36,6 | 3,4 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 13,5 | 1,9   | -1,1  | 13,5   | 36,1 | 3,2 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 13,4 | 1,8   | -1,2  | 13,4   | 35,6 | 2,9 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3   | 35,5 | 2,7 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 13,2 | 1,6   | -1,4  | 13,2   | 35,1 | 2,5 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 13,0 | 1,4   | -1,6  | 13,0   | 34,8 | 2,3 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 12,8 | 1,2   | -1,8  | 12,8   | 34,4 | 2,1 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 12,7 | 1,1   | -1,9  | 12,7   | 34,1 | 1,9 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 13,8 | 2,2   | -0,8  | 13,8   | 33,9 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 33,8 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 12,6 | 1,0   | -2,0  | 12,6   | 33,8 | 1,7 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 33,8 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 13,5 | 1,9   | -1,1  | 13,5   | 33,6 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 12,4 | 0,8   | -2,2  | 12,4   | 33,5 | 1,6 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,7  | --    | --    | 4,7    | 33,4 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 13,2 | 1,6   | -1,5  | 13,2   | 33,3 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 13,1 | 1,5   | -1,5  | 13,1   | 33,2 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 12,3 | 0,7   | -2,3  | 12,3   | 33,2 | 1,4 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,3  | --    | --    | 4,3    | 33,0 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 12,7 | 1,1   | -1,9  | 12,7   | 32,6 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,8  | --    | --    | 3,8    | 32,5 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 12,3 | 0,7   | -2,3  | 12,3   | 32,4 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 12,2 | 0,6   | -2,4  | 12,2   | 32,3 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,4  | --    | --    | 3,4    | 32,1 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 11,7 | 0,1   | -2,9  | 11,7   | 31,8 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,0  | --    | --    | 3,0    | 31,7 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 11,3 | -0,3  | -3,3  | 11,3   | 31,4 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,6  | --    | --    | 2,6    | 31,3 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 11,1 | -0,5  | -3,5  | 11,1   | 31,2 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,2  | --    | --    | 2,2    | 30,9 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | 10,6 | -1,0  | -4,0  | 10,6   | 30,7 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,9  | --    | --    | 1,9    | 30,6 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 10,4 | -1,2  | -4,2  | 10,4   | 30,5 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,6    | 15,5 | --    | --    | 15,5   | 30,4 | 4,8 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,5  | --    | --    | 1,5    | 30,2 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 9,6  | -2,0  | -5,0  | 9,6    | 29,7 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,8  | --    | --    | 0,8    | 29,5 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,5  | --    | --    | 0,5    | 29,2 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 8,9  | -2,7  | -5,7  | 8,9    | 29,0 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,2  | --    | --    | 0,2    | 28,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,1 | --    | --    | -0,1   | 28,6 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 28,3 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 8,2  | -3,4  | -6,4  | 8,2    | 28,3 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | -0,9 | --    | --    | -0,9   | 28,2 | 0,4 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | -0,5 | --    | --    | -0,5   | 28,2 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | -0,6 | --    | --    | -0,6   | 28,1 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | -0,6 | --    | --    | -0,6   | 28,1 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,6 | --    | --    | -0,6   | 28,1 | 0,0 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | -1,2 | --    | --    | -1,2   | 28,1 | 0,7 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | -0,7 | --    | --    | -0,7   | 28,1 | 0,2 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | -0,6 | --    | --    | -0,6   | 28,1 | 0,0 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | -1,6 | --    | --    | -1,6   | 28,1 | 0,9 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | -1,8 | --    | --    | -1,8   | 28,1 | 1,2 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 7,5  | -4,1  | -7,1  | 7,5    | 27,6 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 6,9  | -4,7  | -7,7  | 6,9    | 27,0 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 6,3  | -5,3  | -8,3  | 6,3    | 26,4 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 5,2  | -4,6  | -12,4 | 5,2    | 26,0 | 4,8 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 25,8 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 5,2  | -6,4  | -9,4  | 5,2    | 25,3 | 0,0 |
| 66      | MLA (final)         | 88,8   | 6,1  | -5,5  | -8,5  | 6,1    | 25,1 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 4,7  | -6,9  | -9,9  | 4,7    | 24,8 | 0,0 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 5,6  | -6,1  | -9,1  | 5,6    | 24,6 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 4,2  | -7,4  | -10,4 | 4,2    | 24,3 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 5,0  | -6,6  | -9,6  | 5,0    | 24,0 | 0,0 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 3,8  | -7,8  | -10,8 | 3,8    | 23,9 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 4,0  | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 23,5 | 0,5 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,2  | -6,3  | -9,3  | 0,6    | 23,1 | 4,8 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 2,9  | -8,8  | -11,8 | 2,9    | 22,9 | 1,1 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | -0,3 | -6,7  | -9,7  | 0,3    | 22,7 | 4,8 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 1,8  | -9,8  | -12,8 | 1,6    | 22,4 | 1,6 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 0,8  | -10,6 | -13,6 | 0,8    | 21,9 | 2,0 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | -0,1 | -11,7 | -14,7 | -0,1   | 21,4 | 2,5 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | -2,0 | -8,4  | -11,4 | -1,4   | 20,9 | 4,8 |
|         | Rest                |        | 6,5  | -5,4  | -8,6  | 6,5    | 29,1 |     |
| Totalen |                     |        | 28,7 | 16,6  | 13,6  | 28,7   | 51,4 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MLA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 09\_B - Roozendaal (?)  
Rekenmethode Industrielaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -2,2 | --    | --    | -2,2   | 41,9 | 4,8 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 15,1 | 3,5   | 0,5   | 15,1   | 39,2 | 4,6 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 15,0 | 3,4   | 0,4   | 15,0   | 38,6 | 4,3 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 14,7 | 3,1   | 0,1   | 14,7   | 38,2 | 3,9 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 10,6 | --    | --    | 10,6   | 38,0 | 4,8 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 14,3 | 2,7   | -0,3  | 14,3   | 37,5 | 3,6 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 14,1 | 2,5   | -0,5  | 14,1   | 36,9 | 3,4 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 36,5 | 3,1 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 13,8 | 2,2   | -0,6  | 13,8   | 36,2 | 2,8 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 35,8 | 2,6 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 13,6 | 2,0   | -1,0  | 13,6   | 35,5 | 2,4 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 13,4 | 1,8   | -1,2  | 13,4   | 35,1 | 2,2 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3   | 34,8 | 2,0 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 13,1 | 1,5   | -1,5  | 13,1   | 34,5 | 1,8 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 14,2 | 2,6   | -0,4  | 14,2   | 34,3 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 14,1 | 2,5   | -0,5  | 14,1   | 34,2 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 137,8  | 14,1 | 2,5   | -0,5  | 14,1   | 34,2 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 13,0 | 1,4   | -1,6  | 13,0   | 34,1 | 1,7 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 34,0 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 13,9 | 2,3   | -0,7  | 13,9   | 34,0 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 13,7 | 2,1   | -0,9  | 13,7   | 33,8 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 12,8 | 1,2   | -1,8  | 12,8   | 33,8 | 1,5 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 13,5 | 1,9   | -1,1  | 13,5   | 33,6 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 12,7 | 1,1   | -1,9  | 12,7   | 33,5 | 1,3 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,7  | --    | --    | 4,7    | 33,4 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 13,3 | 1,7   | -1,3  | 13,3   | 33,4 | 0,0 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 4,3  | --    | --    | 4,3    | 33,0 | 0,0 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 12,9 | 1,3   | -1,8  | 12,9   | 33,0 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 12,8 | 1,1   | -1,9  | 12,8   | 32,9 | 0,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,9  | --    | --    | 3,9    | 32,6 | 0,0 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,6   | 12,2 | 0,6   | -2,4  | 12,2   | 32,3 | 0,0 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,6  | 3,5  | --    | --    | 3,5    | 32,2 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 11,9 | 0,3   | -2,7  | 11,9   | 32,0 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,1  | --    | --    | 3,1    | 31,6 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,7  | --    | --    | 2,7    | 31,4 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 11,1 | -0,5  | -3,5  | 11,1   | 31,2 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,3  | --    | --    | 2,3    | 31,0 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,6    | 15,8 | --    | --    | 15,8   | 30,7 | 4,8 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,9  | --    | --    | 1,9    | 30,6 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 10,3 | -1,3  | -4,3  | 10,3   | 30,4 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,6  | --    | --    | 1,6    | 30,3 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,2  | --    | --    | 1,2    | 29,9 | 0,0 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 9,5  | -2,1  | -5,1  | 9,5    | 29,6 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,9  | --    | --    | 0,9    | 29,6 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,5  | --    | --    | 0,5    | 29,2 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,2  | --    | --    | 0,2    | 28,9 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 8,8  | -2,8  | -5,8  | 8,8    | 28,9 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,1 | --    | --    | -0,1   | 28,6 | 0,0 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | -0,6 | --    | --    | -0,6   | 28,4 | 0,3 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | -0,9 | --    | --    | -0,9   | 28,4 | 0,6 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | -1,4 | --    | --    | -1,4   | 28,4 | 1,1 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | -1,2 | --    | --    | -1,2   | 28,4 | 0,9 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 28,3 | 0,0 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | -0,5 | --    | --    | -0,5   | 28,3 | 0,1 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 28,3 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | -0,4 | --    | --    | -0,4   | 28,3 | 0,0 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | -0,5 | --    | --    | -0,5   | 28,3 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | -0,5 | --    | --    | -0,5   | 28,2 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 8,1  | -3,5  | -6,5  | 8,1    | 28,2 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,5 | --    | --    | -0,5   | 28,2 | 0,0 |
| 48      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 7,5  | -4,1  | -7,1  | 7,5    | 27,6 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 6,9  | -4,7  | -7,7  | 6,9    | 27,0 | 0,0 |
| 66      | MLA (final)         | 88,8   | 7,7  | -3,9  | -6,9  | 7,7    | 26,7 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 6,3  | -5,3  | -8,3  | 6,3    | 26,4 | 0,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 5,5  | -4,3  | -12,1 | 5,5    | 26,3 | 4,8 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | 7,0  | -4,6  | -7,6  | 7,0    | 26,0 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 25,8 | 0,0 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 5,2  | -6,4  | -9,4  | 5,2    | 25,3 | 0,0 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | 6,3  | -5,3  | -8,3  | 6,3    | 25,3 | 0,0 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 4,7  | -6,9  | -9,9  | 4,7    | 24,8 | 0,0 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | 5,7  | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 24,7 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 4,2  | -7,4  | -10,4 | 4,2    | 24,3 | 0,0 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | 1,2  | -5,2  | -8,2  | 1,8    | 24,1 | 4,7 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | 4,4  | -7,2  | -10,2 | 4,4    | 24,0 | 0,7 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 3,8  | -7,8  | -10,8 | 3,8    | 23,9 | 0,0 |
| 84      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,7  | -5,7  | -8,7  | 1,3    | 23,7 | 4,8 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | 3,1  | -8,5  | -11,5 | 3,1    | 23,4 | 1,3 |
| 83      | MLA (taxi)          | 1,0    | 0,0  | -6,4  | -9,4  | 0,6    | 22,9 | 4,8 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | 2,0  | -9,6  | -12,6 | 2,0    | 22,8 | 1,8 |
| 73      | MLA (final)         | 45,9   | 1,0  | -10,7 | -13,7 | 1,0    | 22,3 | 2,3 |
| Rest    |                     |        | 7,1  | -4,3  | -7,4  | 7,1    | 29,7 |     |
| Totalen |                     |        | 29,2 | 17,2  | 14,1  | 29,2   | 51,8 |     |

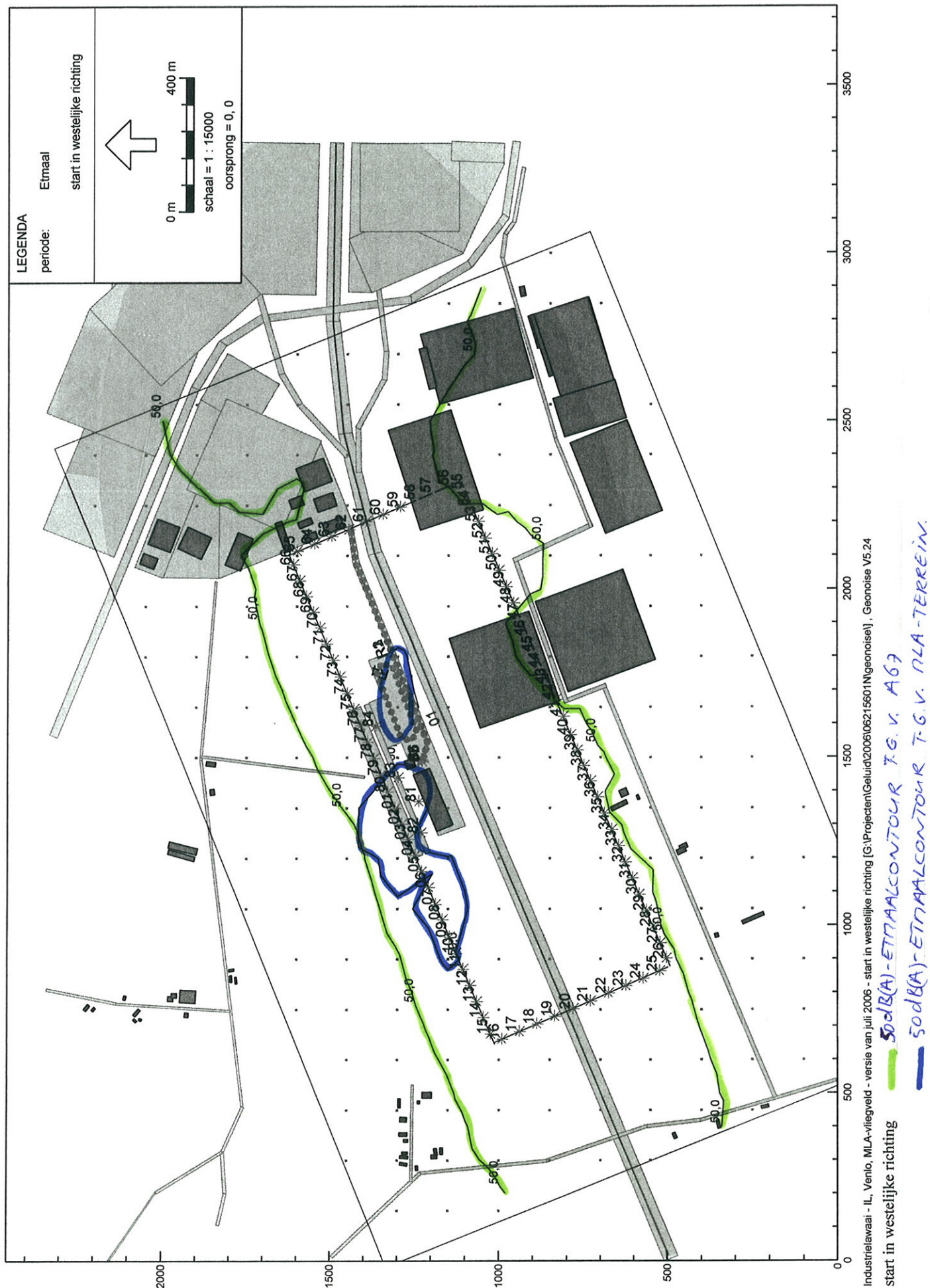
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

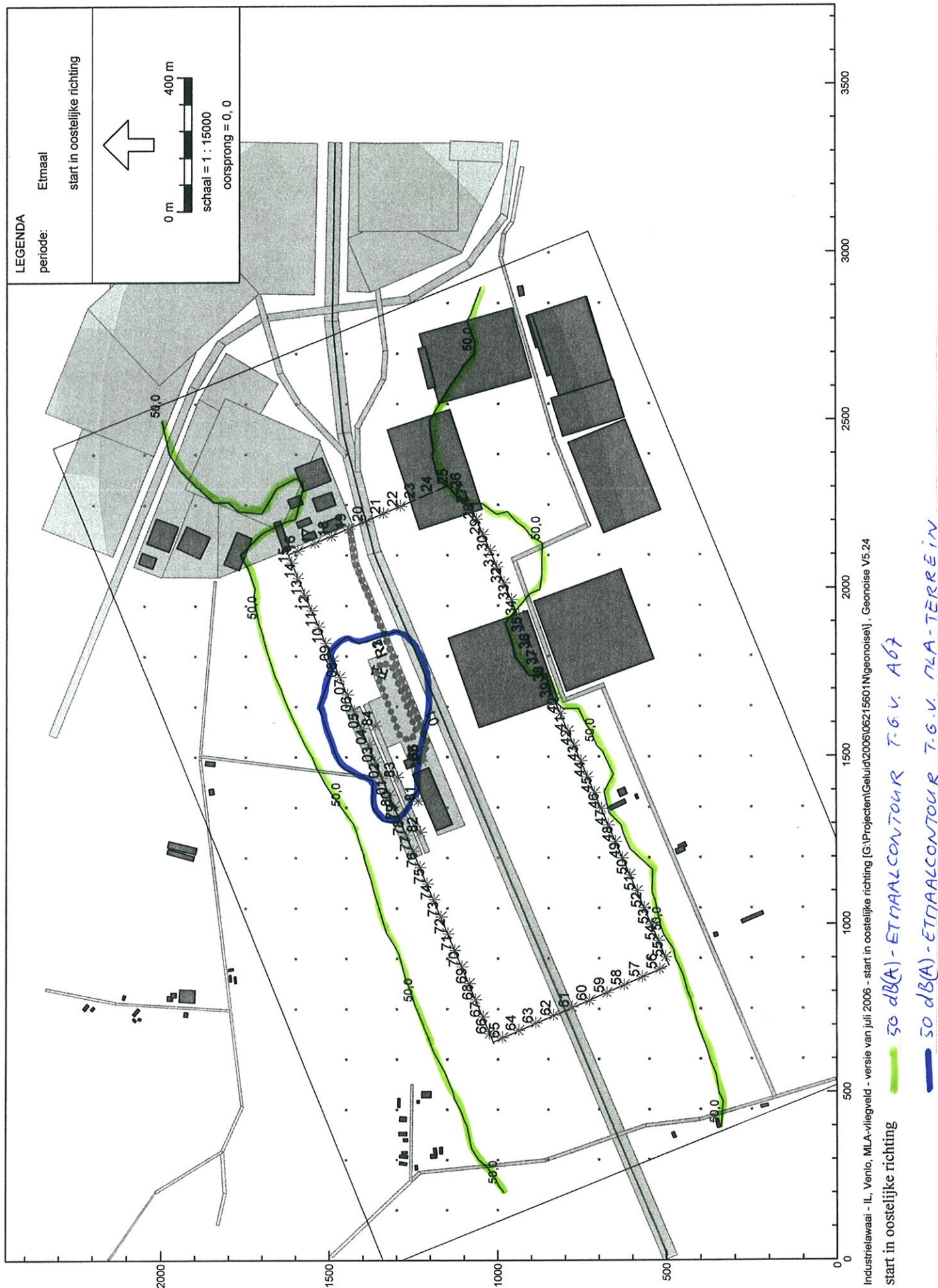
Model: start in oostelijke richting - versie van juli 2006 - Venlo, MIA-vliegveld  
Bijdrage van hoofdgroep op ontvangerpunt 10\_B - camping Bree Bronne  
Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

| Id      | Omschrijving        | Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Li   | Cm  |
|---------|---------------------|--------|-------|-------|-------|--------|------|-----|
| R3      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -6,9  | --    | --    | -6,9   | 37,2 | 4,8 |
| 02      | MLA (take-off)      | 15,0   | 10,9  | -0,7  | -3,7  | 10,9   | 34,9 | 4,5 |
| 01      | MLA (take-off)      | 5,0    | 10,6  | -1,0  | -4,0  | 10,6   | 34,8 | 4,7 |
| 03      | MLA (take-off)      | 25,0   | 10,6  | -0,6  | -3,6  | 10,6   | 34,5 | 4,2 |
| 04      | MLA (take-off)      | 35,0   | 10,7  | -1,0  | -4,0  | 10,7   | 34,1 | 4,0 |
| 05      | MLA (take-off)      | 45,0   | 10,6  | -1,1  | -4,1  | 10,6   | 33,6 | 3,8 |
| 06      | MLA (take-off)      | 55,0   | 10,4  | -1,2  | -4,2  | 10,4   | 33,4 | 3,5 |
| R2      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 6,0   | --    | --    | 6,0    | 33,3 | 4,6 |
| 07      | MLA (take-off)      | 65,0   | 10,3  | -1,3  | -4,3  | 10,3   | 33,1 | 3,3 |
| 08      | MLA (take-off)      | 75,0   | 10,3  | -1,3  | -4,3  | 10,3   | 32,9 | 3,1 |
| 09      | MLA (take-off)      | 85,0   | 10,3  | -1,4  | -4,3  | 10,3   | 32,7 | 2,9 |
| 10      | MLA (take-off)      | 95,0   | 10,2  | -1,4  | -4,4  | 10,2   | 32,4 | 2,7 |
| 11      | MLA (take-off)      | 105,0  | 10,2  | -1,4  | -4,4  | 10,2   | 32,2 | 2,5 |
| 12      | MLA (take-off)      | 115,0  | 10,1  | -1,5  | -4,5  | 10,1   | 32,0 | 2,3 |
| 40      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,3   | --    | --    | 3,3    | 32,0 | 0,0 |
| 13      | MLA (take-off)      | 125,0  | 10,1  | -1,5  | -4,5  | 10,1   | 31,8 | 2,2 |
| 39      | MLA (cruise)        | 245,0  | 3,0   | --    | --    | 3,0    | 31,7 | 0,0 |
| 14      | MLA (take-off)      | 135,0  | 10,0  | -1,6  | -4,6  | 10,0   | 31,6 | 2,0 |
| 38      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,7   | --    | --    | 2,7    | 31,4 | 0,0 |
| 15      | MLA (take-off)      | 145,0  | 10,0  | -1,6  | -4,6  | 10,0   | 31,4 | 1,8 |
| 37      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,4   | --    | --    | 2,4    | 31,1 | 0,0 |
| 36      | MLA (cruise)        | 245,0  | 2,1   | --    | --    | 2,1    | 30,8 | 0,0 |
| 35      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,7   | --    | --    | 1,7    | 30,4 | 0,0 |
| 34      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,5   | --    | --    | 1,5    | 30,2 | 0,0 |
| 33      | MLA (cruise)        | 245,0  | 1,1   | --    | --    | 1,1    | 29,9 | 0,0 |
| 32      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,9   | --    | --    | 0,9    | 29,6 | 0,0 |
| 31      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,6   | --    | --    | 0,6    | 29,3 | 0,0 |
| 30      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,3   | --    | --    | 0,3    | 29,0 | 0,0 |
| 29      | MLA (cruise)        | 245,0  | 0,0   | --    | --    | 0,0    | 28,7 | 0,0 |
| 28      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,3  | --    | --    | -0,3   | 28,5 | 0,0 |
| 27      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,5  | --    | --    | -0,5   | 28,2 | 0,0 |
| 26      | MLA (cruise)        | 245,0  | -0,8  | --    | --    | -0,8   | 27,9 | 0,0 |
| 25      | MLA (cruise)        | 245,0  | -1,0  | --    | --    | -1,0   | 27,7 | 0,0 |
| 24      | MLA (cruise)        | 235,0  | -1,1  | --    | --    | -1,1   | 27,6 | 0,0 |
| R4      | 'circuit' VEC       | 0,8    | 12,6  | --    | --    | 12,6   | 27,5 | 4,8 |
| 23      | MLA (cruise)        | 225,0  | -1,3  | --    | --    | -1,3   | 27,5 | 0,0 |
| 22      | MLA (cruise)        | 215,0  | -1,4  | --    | --    | -1,4   | 27,3 | 0,0 |
| 21      | MLA (cruise)        | 205,0  | -1,6  | --    | --    | -1,6   | 27,1 | 0,3 |
| 20      | MLA (cruise)        | 195,0  | -2,3  | --    | --    | -2,3   | 27,0 | 0,6 |
| 19      | MLA (cruise)        | 185,0  | -2,7  | --    | --    | -2,7   | 26,9 | 0,8 |
| 18      | MLA (cruise)        | 175,0  | -3,1  | --    | --    | -3,1   | 26,7 | 1,1 |
| 17      | MLA (cruise)        | 165,0  | -3,5  | --    | --    | -3,5   | 26,5 | 1,4 |
| 16      | MLA (cruise)        | 155,0  | -4,0  | --    | --    | -4,0   | 26,4 | 1,6 |
| 55      | MLA (downwind/base) | 156,2  | 6,2   | -5,4  | -8,4  | 6,2    | 26,3 | 0,0 |
| 54      | MLA (downwind/base) | 162,3  | 6,0   | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 26,1 | 0,0 |
| 56      | MLA (downwind/base) | 150,1  | 6,0   | -5,6  | -8,6  | 6,0    | 26,1 | 0,0 |
| 53      | MLA (downwind/base) | 168,4  | 5,7   | -5,9  | -8,9  | 5,7    | 25,8 | 0,0 |
| 52      | MLA (downwind/base) | 174,6  | 5,5   | -6,1  | -9,1  | 5,5    | 25,6 | 0,0 |
| 57      | MLA (downwind/base) | 143,9  | 5,4   | -6,2  | -9,2  | 5,4    | 25,5 | 0,0 |
| 87      | zw. vrachtwagen     | 1,2    | -11,0 | --    | --    | -11,0  | 25,4 | 4,8 |
| 51      | MLA (downwind/base) | 180,7  | 5,2   | -6,4  | -9,4  | 5,2    | 25,3 | 0,0 |
| 50      | MLA (downwind/base) | 186,8  | 5,0   | -6,7  | -9,7  | 5,0    | 25,1 | 0,0 |
| 58      | MLA (downwind/base) | 137,6  | 4,8   | -6,8  | -9,8  | 4,8    | 25,0 | 0,0 |
| 49      | MLA (downwind/base) | 193,0  | 4,7   | -7,0  | -9,9  | 4,7    | 24,6 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 199,0  | 4,3   | -7,3  | -10,3 | 4,3    | 24,5 | 0,0 |
| 59      | MLA (downwind/base) | 131,7  | 4,3   | -7,3  | -10,3 | 4,3    | 24,4 | 0,0 |
| 47      | MLA (downwind/base) | 205,2  | 4,0   | -7,6  | -10,6 | 4,0    | 24,1 | 0,0 |
| 60      | MLA (downwind/base) | 125,6  | 3,8   | -7,8  | -10,8 | 3,8    | 23,9 | 0,0 |
| 46      | MLA (downwind/base) | 211,3  | 3,7   | -7,9  | -10,9 | 3,7    | 23,8 | 0,0 |
| 45      | MLA (downwind/base) | 217,4  | 3,4   | -8,2  | -11,2 | 3,4    | 23,5 | 0,0 |
| 61      | MLA (downwind/base) | 119,4  | 3,2   | -8,4  | -11,4 | 3,2    | 23,5 | 0,2 |
| 44      | MLA (downwind/base) | 223,6  | 3,1   | -8,5  | -11,5 | 3,1    | 23,2 | 0,0 |
| 62      | MLA (downwind/base) | 113,3  | 2,3   | -9,3  | -12,3 | 2,3    | 23,0 | 0,6 |
| 43      | MLA (downwind/base) | 229,7  | 2,8   | -8,6  | -11,6 | 2,8    | 22,9 | 0,0 |
| 42      | MLA (downwind/base) | 235,8  | 2,5   | -9,1  | -12,1 | 2,5    | 22,6 | 0,0 |
| 63      | MLA (downwind/base) | 107,2  | 1,4   | -10,2 | -13,2 | 1,4    | 22,5 | 1,0 |
| R1      | pers.wagen          | 0,8    | 1,6   | -8,3  | -16,1 | 1,6    | 22,4 | 4,8 |
| 41      | MLA (downwind/base) | 241,9  | 2,2   | -9,4  | -12,4 | 2,2    | 22,3 | 0,0 |
| 64      | MLA (downwind/base) | 101,1  | 0,6   | -11,0 | -14,0 | 0,6    | 22,1 | 1,4 |
| 65      | MLA (downwind/base) | 95,0   | -0,1  | -11,7 | -14,7 | -0,1   | 21,7 | 1,7 |
| 86      | li. vrachtwagen     | 1,0    | 3,1   | --    | --    | 3,1    | 21,4 | 4,6 |
| 64      | MLA (taxi)          | 1,0    | -2,7  | -9,1  | -12,1 | -2,1   | 20,3 | 4,6 |
| 82      | MLA (taxi)          | 1,0    | -4,9  | -11,3 | -14,3 | -4,3   | 18,1 | 4,8 |
| 66      | MLA (final)         | 88,6   | -4,5  | -16,1 | -19,1 | -4,5   | 16,4 | 2,0 |
| 67      | MLA (final)         | 82,7   | -4,8  | -16,4 | -19,4 | -4,8   | 16,4 | 2,2 |
| 68      | MLA (final)         | 76,6   | -5,2  | -16,8 | -19,8 | -5,2   | 16,3 | 2,4 |
| 69      | MLA (final)         | 70,4   | -5,5  | -17,1 | -20,1 | -5,5   | 16,2 | 2,6 |
| 70      | MLA (final)         | 64,3   | -5,8  | -17,4 | -20,4 | -5,8   | 16,0 | 2,8 |
| 71      | MLA (final)         | 58,2   | -6,2  | -17,8 | -20,8 | -6,2   | 15,9 | 3,1 |
| 72      | MLA (final)         | 52,1   | -6,5  | -18,1 | -21,1 | -6,5   | 15,8 | 3,3 |
|         | Rest                |        | 3,1   | -7,6  | -11,6 | 3,1    | 24,7 |     |
| Totalen |                     |        | 24,6  | 12,2  | 9,1   | 24,6   | 48,3 |     |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## **Bijlage 8 Grafisch overzicht van berekende $L_{A,LT}$ -waarden**





## **Bijlage 9 Uitwerking meetgegevens**

### Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999, methode II.2

|                  | $f_m$ [Hz] | 31,5    | 63      | 125     | 250     | 500     | 1000    | 2000    | 4000    | 8000    | som |
|------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----|
| $a_{w0}$ [dB/m]  |            | 2,0E-05 | 7,0E-05 | 2,5E-04 | 7,6E-04 | 1,6E-03 | 2,9E-03 | 6,2E-03 | 1,9E-02 | 6,7E-02 |     |
| A-correctie [dB] |            | -38,8   | -26,2   | -16,1   | -8,6    | -3,2    | 0,0     | 1,0     | 1,1     | -1,0    |     |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>take off voorzijde</b>    |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 75,3   | 75,2         | 89,4   | 83,4   | 81,3   | 85,4   | 83,4   | 81,5   | 79,8   | 93,2   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 75,3   | 75,2         | 89,4   | 83,4   | 81,3   | 85,4   | 83,4   | 81,5   | 79,8   | 93,2   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 107,8  | 107,7        | 121,9  | 115,9  | 113,8  | 117,9  | 115,9  | 114,0  | 112,3  | 125,7  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 69,0   | 81,5         | 105,8  | 107,3  | 110,6  | 117,9  | 116,9  | 115,1  | 111,3  | 122,5  |  |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>take off zijkant</b>      |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 74,1   | 80,5         | 94,8   | 82,4   | 77,0   | 75,5   | 78,5   | 78,5   | 76,7   | 95,6   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 74,1   | 80,5         | 94,8   | 82,4   | 77,0   | 75,5   | 78,5   | 78,5   | 76,7   | 95,6   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 106,6  | 113,0        | 127,3  | 114,9  | 109,5  | 108,0  | 111,0  | 111,0  | 109,2  | 128,1  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 67,8   | 86,8         | 111,2  | 106,3  | 106,3  | 108,0  | 112,0  | 112,1  | 108,2  | 118,3  |  |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>take off achterzijde</b>  |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 80,4   | 75,9         | 85,0   | 81,2   | 78,1   | 74,5   | 75,9   | 74,5   | 71,3   | 88,9   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 80,4   | 75,9         | 85,0   | 81,2   | 78,1   | 74,5   | 75,9   | 74,5   | 71,3   | 88,9   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 112,9  | 108,4        | 117,5  | 113,7  | 110,6  | 107,0  | 108,4  | 107,0  | 103,8  | 121,4  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 74,1   | 82,2         | 101,4  | 105,1  | 107,4  | 107,0  | 109,4  | 108,1  | 102,8  | 115,1  |  |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>cruise voorzijde</b>      |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 72,6   | 78,2         | 81,7   | 77,5   | 75,8   | 78,6   | 76,9   | 73,4   | 70,6   | 86,8   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 72,6   | 78,2         | 81,7   | 77,5   | 75,8   | 78,6   | 76,9   | 73,4   | 70,6   | 86,8   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 104,5  | 110,7        | 114,2  | 110,0  | 108,3  | 111,1  | 109,4  | 105,9  | 103,1  | 119,3  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 65,7   | 84,5         | 98,1   | 101,4  | 105,1  | 111,1  | 110,4  | 107,0  | 102,1  | 115,5  |  |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>cruise zijkant</b>        |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 71,3   | 83,7         | 89,1   | 73,4   | 72,2   | 70,0   | 74,7   | 73,6   | 71,1   | 90,7   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 70,4   | 83,7         | 89,1   | 73,4   | 72,2   | 70,0   | 74,7   | 73,6   | 71,1   | 90,7   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 103,0  | 116,2        | 121,6  | 105,9  | 104,7  | 102,5  | 107,2  | 106,1  | 103,6  | 123,2  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 64,2   | 90,0         | 105,5  | 97,3   | 101,5  | 102,5  | 108,2  | 107,2  | 102,6  | 113,2  |  |

|                              |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|------------------------------|--------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| <b>cruise achterzijde</b>    |        |              |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| heel/half bolmeetvlak =      | half   | R [m] = 15,0 |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB] =     | 73,1   | 79,9         | 85,3   | 77,7   | 74,3   | 69,3   | 71,6   | 68,8   | 66,2   | 87,6   |  |
| $L_{p,stoer}$ [dB] =         | 63,8   | 63,7         | 53,2   | 44,6   | 40,6   | 40,2   | 35,8   | 33,3   | 33,9   | 67,0   |  |
| $L_{p,gecoördineerd}$ [dB] = | 72,6   | 79,9         | 85,3   | 77,7   | 74,3   | 69,3   | 71,6   | 68,8   | 66,2   | 87,6   |  |
| $D_{Geo}$ [dB] =             | 34,5   | 34,5         | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   | 34,5   |  |
| $D_{bodem}$ [dB] =           | -2,0   | -2,0         | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   | -2,0   |  |
| $D_{A_{w0}} \cdot R$ [dB] =  | n.v.t. | n.v.t.       | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |  |
| $L_{WR}$ [dB] =              | 105,1  | 112,4        | 117,8  | 110,2  | 106,8  | 101,8  | 104,1  | 101,3  | 98,7   | 120,1  |  |
| $L_{WR}$ [dB(A)] =           | 66,3   | 86,2         | 101,7  | 101,6  | 103,6  | 101,8  | 105,1  | 102,4  | 97,7   | 110,9  |  |

|                     |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
|---------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| <b>samenvatting</b> |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| take off            | 69,0 | 81,5 | 105,8 | 107,3 | 110,6 | 117,9 | 116,9 | 115,1 | 111,3 | 122,5 |  |
|                     | 67,8 | 86,8 | 111,2 | 106,3 | 106,3 | 108,0 | 112,0 | 112,1 | 108,2 | 118,3 |  |
|                     | 74,1 | 82,2 | 101,4 | 105,1 | 107,4 | 107,0 | 109,4 | 108,1 | 102,8 | 115,1 |  |
| cruise              | 65,7 | 84,5 | 98,1  | 101,4 | 105,1 | 111,1 | 110,4 | 107,0 | 102,1 | 115,5 |  |
|                     | 64,2 | 90,0 | 105,5 | 97,3  | 101,5 | 102,5 | 108,2 | 107,2 | 102,6 | 113,2 |  |
|                     | 66,3 | 86,2 | 101,7 | 101,6 | 103,6 | 101,8 | 105,1 | 102,4 | 97,7  | 110,9 |  |

### Handleiding meten en rekenen industriëlelawaai 1999, methode II.2

|                             | $f_m$ [Hz] | 31,5         | 63      | 125     | 250     | 500     | 1000    | 2000    | 4000    | 8000    | som   |
|-----------------------------|------------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| $a_{w,i}$ [dB/m]            |            | 2,0E-05      | 7,0E-05 | 2,5E-04 | 7,6E-04 | 1,6E-03 | 2,9E-03 | 6,2E-03 | 1,9E-02 | 6,7E-02 |       |
| A-correctie [dB]            |            | -38,8        | -26,2   | -16,1   | -8,6    | -3,2    | 0,0     | 1,0     | 1,1     | -1,0    |       |
| <b>downwind voorzijde</b>   |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 69,1         | 76,0    | 71,8    | 72,9    | 62,2    | 62,9    | 61,7    | 58,2    | 55,3    | 79,5  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 67,6         | 76,0    | 71,8    | 72,9    | 62,2    | 62,9    | 61,7    | 58,2    | 55,3    | 79,4  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 100,1        | 108,5   | 104,3   | 105,4   | 94,7    | 95,4    | 94,2    | 90,7    | 87,8    | 111,9 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 61,3         | 82,3    | 88,2    | 96,8    | 91,5    | 95,4    | 95,2    | 91,8    | 86,8    | 102,0 |
| <b>downwind zijkant</b>     |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 67,8         | 74,9    | 70,7    | 68,1    | 64,9    | 59,8    | 60,8    | 59,8    | 55,1    | 77,9  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 65,6         | 74,9    | 70,7    | 68,1    | 64,9    | 59,8    | 60,8    | 59,8    | 55,1    | 77,7  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 98,1         | 107,4   | 103,2   | 100,6   | 97,4    | 92,3    | 93,3    | 92,3    | 87,6    | 110,2 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 59,3         | 81,2    | 87,1    | 92,0    | 94,2    | 92,3    | 94,3    | 93,4    | 86,6    | 100,8 |
| <b>downwind achterzijde</b> |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 77,0         | 76,0    | 69,7    | 65,2    | 63,2    | 56,7    | 58,5    | 54,9    | 49,4    | 80,3  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 77,0         | 76,0    | 69,7    | 65,2    | 63,2    | 56,7    | 58,5    | 54,9    | 49,4    | 80,3  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 109,5        | 108,5   | 102,2   | 97,7    | 95,7    | 89,2    | 91,0    | 87,4    | 81,9    | 112,8 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 70,7         | 82,3    | 86,1    | 89,1    | 92,5    | 89,2    | 92,0    | 88,5    | 80,9    | 98,1  |
| <b>final voorzijde</b>      |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 65,1         | 73,8    | 66,3    | 71,3    | 57,9    | 58,7    | 56,6    | 54,0    | 49,9    | 76,7  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 59,2         | 73,8    | 66,3    | 71,3    | 57,9    | 58,7    | 56,6    | 54,0    | 49,9    | 76,5  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 91,7         | 106,3   | 98,8    | 103,8   | 90,4    | 91,2    | 89,1    | 86,5    | 82,4    | 109,0 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 52,9         | 80,1    | 82,7    | 95,2    | 87,2    | 91,2    | 90,1    | 87,6    | 81,4    | 98,6  |
| <b>final zijkant</b>        |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 71,0         | 74,7    | 65,2    | 62,4    | 56,3    | 54,8    | 55,8    | 56,2    | 46,0    | 76,9  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 70,1         | 74,7    | 65,2    | 62,4    | 56,3    | 54,8    | 55,8    | 56,2    | 46,0    | 76,7  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 102,6        | 107,2   | 97,7    | 94,9    | 88,8    | 87,3    | 88,3    | 88,7    | 78,5    | 109,2 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 63,8         | 81,0    | 81,6    | 86,3    | 85,6    | 87,3    | 89,3    | 89,8    | 77,5    | 95,4  |
| <b>final achterzijde</b>    |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| heel/half bolmeetvlak =     | half       | R [m] = 15,0 |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| $L_{p,ontvangst}$ [dB]      | =          | 70,3         | 73,2    | 65,9    | 61,6    | 57,4    | 49,5    | 51,3    | 48,5    | 44,4    | 75,8  |
| $L_{p,stoer}$ [dB]          | =          | 63,8         | 63,7    | 53,2    | 44,6    | 40,6    | 40,2    | 35,8    | 33,3    | 33,9    | 67,0  |
| $L_{p,gecorrigeerd}$ [dB]   | =          | 69,2         | 72,7    | 65,9    | 61,6    | 57,4    | 49,0    | 51,3    | 48,5    | 44,4    | 75,2  |
| $D_{Geo}$ [dB]              | =          | 34,5         | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    | 34,5    |       |
| $D_{loodem}$ [dB]           | =          | -2,0         | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    | -2,0    |       |
| $D_{Aiu} \cdot R$ [dB]      | =          | n.v.t.       | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  | n.v.t.  |       |
| $L_{WR}$ [dB]               | =          | 101,7        | 105,2   | 98,4    | 94,1    | 89,9    | 81,5    | 83,8    | 81,0    | 76,9    | 107,7 |
| $L_{WR}$ [dB(A)]            | =          | 62,9         | 79,0    | 82,3    | 85,5    | 86,7    | 81,5    | 84,8    | 82,1    | 75,9    | 92,4  |
| <b>samenvatting</b>         |            |              |         |         |         |         |         |         |         |         |       |
| downwind                    |            | 61,3         | 82,3    | 88,2    | 96,8    | 91,5    | 95,4    | 95,2    | 91,8    | 86,8    | 102,0 |
|                             |            | 59,3         | 81,2    | 87,1    | 92,0    | 94,2    | 92,3    | 94,3    | 93,4    | 86,6    | 100,8 |
|                             |            | 70,7         | 82,3    | 86,1    | 89,1    | 92,5    | 89,2    | 92,0    | 88,5    | 80,9    | 98,1  |
| final                       |            | 52,9         | 80,1    | 82,7    | 95,2    | 87,2    | 91,2    | 90,1    | 87,6    | 81,4    | 98,6  |
|                             |            | 63,8         | 81,0    | 81,6    | 86,3    | 85,6    | 87,3    | 89,3    | 89,8    | 77,5    | 95,4  |
|                             |            | 62,9         | 79,0    | 82,3    | 85,5    | 86,7    | 81,5    | 84,8    | 82,1    | 75,9    | 92,4  |

**Bijlage 10 Overzicht van de berekeningen van de bedrijfsduurcorrecties**

| bron-<br>nummer | bronnaam            | periode | snelheid | route-<br>lengte | aantal bewegingen |         |        | aantal<br>bronnen | tijd/bron | Cb   |
|-----------------|---------------------|---------|----------|------------------|-------------------|---------|--------|-------------------|-----------|------|
| {-}             | {-}                 | {-}     | [km/h]   | [m]              | aankomst          | vertrek | totaal | {-}               | Tb/n      | {dB} |
| 01 - 15         | MLA (take-off)      | dag     | 85       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 216    | 15                | 480,3     | 19,5 |
| 01 - 15         | MLA (take-off)      | avond   | 85       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 15                | 11,1      | 31,1 |
| 01 - 15         | MLA (take-off)      | nacht   | 85       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 15                | 11,1      | 34,1 |
| 26 - 40         | MLA (cruise)        | dag     | 120      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 36     | 25                | 58,9      | 28,7 |
| 26 - 40         | MLA (cruise)        | avond   | 120      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 25                | 0,0       | -    |
| 26 - 40         | MLA (cruise)        | nacht   | 120      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 25                | 0,0       | -    |
| 41 - 65         | MLA (downwind/base) | dag     | 100      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 216    | 25                | 423,8     | 20,1 |
| 41 - 65         | MLA (downwind/base) | avond   | 100      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 25                | 9,8       | 31,7 |
| 41 - 65         | MLA (downwind/base) | nacht   | 100      | 1362,5           | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 25                | 9,8       | 34,7 |
| 66 - 80         | MLA (final)         | dag     | 75       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 216    | 15                | 544,3     | 19,0 |
| 66 - 80         | MLA (final)         | avond   | 75       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 15                | 12,6      | 30,6 |
| 66 - 80         | MLA (final)         | nacht   | 75       | 787,5            | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 15                | 12,6      | 33,6 |
| 81 - 84         | MLA (taxi)          | dag     | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 65     | 4                 | 650,0     | 18,2 |
| 81 - 84         | MLA (taxi)          | avond   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 4                 | 50,0      | 24,6 |
| 81 - 84         | MLA (taxi)          | nacht   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 4                 | 50,0      | 27,6 |
| 85              | personenwagens      | dag     | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 459    | 1                 | 9180,0    | 6,7  |
| 85              | personenwagens      | avond   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 15     | 1                 | 300,0     | 16,8 |
| 85              | personenwagens      | nacht   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 5      | 1                 | 100,0     | 24,6 |
| 86              | il. vrachtwagen     | dag     | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 98     | 1                 | 1920,0    | 13,5 |
| 86              | il. vrachtwagen     | avond   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 1                 | 0,0       | -    |
| 86              | il. vrachtwagen     | nacht   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 1                 | 0,0       | -    |
| 87              | zw. vrachtwagen     | dag     | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 12     | 1                 | 360,0     | 20,8 |
| 87              | zw. vrachtwagen     | avond   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 1                 | 0,0       | -    |
| 87              | zw. vrachtwagen     | nacht   | n.v.t.   | n.v.t.           | n.v.t.            | n.v.t.  | 0      | 1                 | 0,0       | -    |