

21520247A.R01

**Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort**  
Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Wet geluidhinder

datum: 9 juli 2015



21520247A.R01

**Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort**  
Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Wet geluidhinder

datum: 9 juli 2015

Oprachtgever: Search Ingenieursbureau BV  
Postbus 83  
5473 ZH HEESWIJK  
telefoon : 0413 29 29 82  
contactpersoon: De heer J. Geerdink

Contactpersoon SPAingenieurs: De heer ing. L.F.A. Theuws



Klinkenbergerweg 30a		Oostelijk Bolwerk 9		<a href="http://www.SPAingenieurs.nl">www.SPAingenieurs.nl</a>
6711 MK Ede		4531 GP Terneuzen		<a href="mailto:info@SPAingenieurs.nl">info@SPAingenieurs.nl</a>
0318 614 383		0115 649 680		

## Samenvatting

Het huidige leegstaande schoolgebouw aan de Kortenaerstraat 10 in Amersfoort wil men slopen en vervangen door 37 grondgebonden woningen. De gevels van de nieuwe woningen ondervinden een geluidbelasting van het weg- en het railverkeer in de omgeving. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en is de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en het gemeentelijke geluidbeleid. Doel van dat onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting binnen het plangebied voor zover deze wordt veroorzaakt door het relevante weg- en railverkeer.

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom. Er is in de zin van de Wet geluidhinder sprake van een stedelijk gebied. De nieuwe woningen liggen in de geluidzone van de Ringweg Kruiskamp, de Liendertseweg en de spoorlijnen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn.

Voor de Evertsenstraat, de Kortenaerstraat/Piet Heinstraat en de De Ruijterstraat geldt een maximale rijsnelheid van 30 km/uur. Ondanks het feit dat er geen sprake is van een geluidzone langs deze wegen, is in het voorliggende onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen toch berekend. Dit omdat:

- de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de belangen van het realiseren van het bouwplan af moet wegen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting;
- bij het realiseren van de woningen deze geluidbelasting meegenomen kan worden bij de beoordeling van de geluidwering in het kader van het Bouwbesluit. Hiermee wordt het woonklimaat verbeterd.

De overige wegen liggen op grotere afstand van het plangebied en/of de verkeersintensiteit is er dusdanig gering, dat deze wegen niet relevant zijn met betrekking tot de geluidbelasting.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- de voorkeurswaarde van 48 dB op de nieuwe woningen, alleen overschreden wordt ten gevolge van het verkeer op de Liendertseweg. De maximale ontheffing van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen bij de 4 woningen in het meest oostelijke deel van het bouwplan overschreden.
- ten gevolge van alle overige gezoneerde wegen en de gezoneerde spoorlijn, de geluidbelasting lager is dan de voorkeurswaarde.
- ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen de voorkeurswaarde zoals deze geldt voor gezoneerde wegen, niet overschreden wordt. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidbelasting ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen aanvaardbaar is.

Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woningen te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om de 4 meest oostelijke woningen te kunnen realiseren moet de gemeente Amersfoort hogere waarden tot maximaal 53 dB, ten gevolge van het wegverkeer op de Liendertseweg, vaststellen en vastleggen in het kadaster. Hierbij wordt opgemerkt dat voldaan wordt aan alle voorwaarden die de gemeente Amersfoort stelt aan de verlening van hogere waarden voor nieuwbouw. Zo vullen de nieuwe woningen een open ruimte tussen bestaande bebouwing op en vervangt het een bestaand gebouw. Ook beschikken alle woningen over één of meer geluidluwe gevel(s).

<b>INHOUD</b>	<b>Blz.</b>
1. Inleiding	4
2. Wet geluidhinder en gemeentelijk geluidbeleid	4
2.1 Wet geluidhinder	4
2.2 Gemeentelijk geluidbeleid	7
3. Gegevens met betrekking tot het akoestisch onderzoek	9
3.1 Weg(verkeer)gegevens	9
3.2 Rail(verkeer)gegevens	9
3.3 Stedenbouwkundige gegevens	9
4. Gehanteerde onderzoeksmethode	9
4.1 Wegverkeer	10
4.2 Railverkeer	10
5. Resultaten en bespreking	11
5.1 Gezoneerde wegen	11
5.2 Niet gezoneerde wegen: 30 km/uur wegen	13
5.3 Railverkeer: spoorlijnen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn	13
5.4 Cumulatie geluid en Bouwbesluit	13

Figuren: 1.1 t/m 6

Bijlagen: 1 t/m 11.4



## 1. INLEIDING

Het huidige leegstaande schoolgebouw aan de Kortenaerstraat 10 in Amersfoort wil men slopen en vervangen door 37 grondgebonden woningen. De gevels van de nieuwe woningen ondervinden een geluidbelasting van het weg- en het railverkeer in de omgeving. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en is de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en het gemeentelijke geluidbeleid. Doel van dat onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting binnen het plangebied voor zover deze wordt veroorzaakt door het relevante weg- en railverkeer.

In de figuren 1.1 en 1.2 is de ligging van het bouwplan en de ruime omgeving weergegeven. In figuur 1.3 is zijn de nieuwe woningen en de directe omgeving weergegeven. In figuur 1.4 is de indeling van het bouwplan weergegeven.

## 2. WET GELUIDHINDER EN GEMEENTELIJK GELUIDBELEID

### 2.1 Wet geluidhinder

#### 2.1.1 Wegverkeer

##### 2.1.1.1 ZONES LANGS WEGEN

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidzone, waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken van de weg en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). Binnen deze zone gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Als het stedelijk gebied wordt gedefinieerd:

*het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.*

Het buitenstedelijk gebied wordt gedefinieerd als:

*het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.*

Tabel 1 Als breedten van de zones gelden de volgende waarden:

Aard van het gebied	Aantal rijstroken	Zonebreedte in m aan weerszijden van de weg *
Stedelijk gebied	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk gebied	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

\*: ook de ruimte boven en onder de weg behoort tot de zone langs de weg.

Er is **geen** sprake van een zone langs een weg indien:  
*de weg ligt binnen een als woonerf aangeduid gebied*  
of  
*voor de weg een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.*

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom. Er is geen sprake van de aanwezigheid van een auto(snel)weg, zodat er in de zin van de Wet geluidhinder sprake is van een stedelijk gebied. De nieuwe woningen liggen in de geluidzone van de Ringweg Kruiskamp en de Liendertseweg.

Voor de Evertsenstraat, de Kortenaerstraat/Piet Heinstraat en de De Ruijterstraat geldt een maximale rijnsnelheid van 30 km/uur. Ondanks het feit dat er geen sprake is van een geluidzone langs deze wegen, is in het voorliggende onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen toch berekend. Dit omdat:

- de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de belangen van het realiseren van het bouwplan af moet wegen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting;
- bij het realiseren van de woningen deze geluidbelasting meegenomen kan worden bij de beoordeling van de geluidwering in het kader van het Bouwbesluit. Hiermee wordt het woonklimaat verbeterd.

De overige wegen liggen op grotere afstand van het plangebied en/of de verkeersintensiteit is er dusdanig gering, dat deze wegen niet relevant zijn met betrekking tot de geluidbelasting.

#### 2.1.1.2 GRENSWAARDEN VOOR WONINGEN BINNEN ZONES LANGS WEGEN

De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van woningen binnen zones langs wegen is 48 dB. In bijzondere gevallen, nader aangegeven in de Wet geluidhinder in artikel 83, is een hogere waarde mogelijk. De maximaal toelaatbare geluidbelasting is voor nieuwe woonbestemmingen in een stedelijke situatie 63 dB. Voor vervangende nieuwbouw in een stedelijke situatie geldt als ten hoogst toelaatbare geluidbelasting 68 dB.

Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het vaststellen van hogere waarde kan alleen als de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn danwel, overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

### 2.1.1.3 AFTREK ARTIKEL 110G WET GELUIDHINDER

In artikel 110g van de Wet geluidhinder is bepaald dat op het reken- of meetresultaat een aftrek wordt toegepast in verband met het stiller worden van motorvoertuigen. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van de regeling "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" van de minister van I&M, van 12 juni 2012 en de wijziging hiervan op 15 mei 2014. Er geldt de volgende aftrek:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt.
- 5 dB voor de overige wegen.
- 0 dB bij het bepalen van de geluidwering van de gevels.

Voor twee specifieke gevallen geldt tijdelijk nog een aftrek van 3 dB en 4 dB, in plaats van de hiervoor genoemde 2 dB. Deze specifieke gevallen zijn niet van toepassing op het voorliggende onderzoek.

In de toelichting op artikel 3.4 van de hiervoor genoemde regeling wordt de reden voor de te hanteren aftrek door de minister toegelicht. Kort samengevat wordt het verkeer in de toekomst stiller. Dit komt enerzijds door aanscherping van de Europese geluideisen aan voertuigen en banden en anderzijds omdat het aandeel hybride en elektrisch aangedreven auto's groeit.

Voor de beoordeling van de 30 km/uur wegen in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is ook rekening gehouden met een aftrek van 5 dB. Dit omdat, bij lagere rijsnelheden, de invloed van stillere hybride en elektrisch aangedreven auto's het grootst is op de totale geluidemissie van de weg. Verder blijkt uit diverse onderzoeken<sup>1</sup> dat bij rustig rijdend verkeer (dus niet versnellend naar 50 km/uur of meer) bij een snelheid van 30 km/uur het rolgeluid van de banden dominant is, net als bij gezoneerde wegen uit de Wet geluidhinder. Bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing wordt, net als bij gezoneerde wegen, een aftrek van 0 dB toegepast. Hierdoor zal bij de bepaling van de geluidwering van de gevels van geluidgevoelige gebouwen, uitgegaan worden van de maximaal optredende geluidbelasting, zonder correcties.

## 2.1.2 Railverkeer

### 2.1.2.1 ZONES LANGS SPOORWEGEN

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich langs ieder spoor een zone. De breedte van de zone, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf, varieert van 100 tot 1200 m, en is afhankelijk van de geluidemissie van de spoorlijn (zie artikel 1.4a van het Besluit geluidhinder). Het bestemmingsplangebied ligt binnen de zone van de spoorbanen gelegen tussen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn.

<sup>1</sup> Zie o.a. "Praktijkreeks Geluid en Omgeving – Wegverkeerslawaai, Auteurs: W. Schoonderbeek, C. Padmos en H. van Leeuwen, Sdu-uitgevers, Den Haag 2014" waar op pagina 53, tabel 3.2 staat dat het omslagpunt waarbij **rolgeluid dominant** wordt, optreedt bij een snelheid van **15 tot 25 km/uur** bij personenwagens. Dit is gebaseerd op meerdere onderzoeken.

### 2.1.2.2 GRENSWAARDEN VOOR WONINGEN BINNEN ZONES LANGS SPOORWEGEN

De grenswaarde binnen zones langs spoorwegen voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van woningen, is maximaal 55 dB. In bijzondere gevallen zijn hogere waarden mogelijk. De maximale geluidbelasting, na ontheffing, is voor woningen 68 dB.

Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het vaststellen van hogere waarde kan alleen als de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen tot 55 dB onvoldoende doeltreffend zijn, danwel, overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

### 2.1.3 *Cumulatie geluidbronnen*

Volgens de Wet geluidhinder mag een hogere waarde dan de voorkeurswaarde (48 dB wegverkeer, 55 dB railverkeer en 50 dB(A) industrielawaai) alleen worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (artikel 110a, lid 6). Of er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting is ter beoordeling van burgemeester en wethouders van de gemeente.

Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" kunnen verschillende geluidbronnen (weg- en railverkeer, industrie- en luchtvaartlawaai) gecumuleerd worden. Bij deze cumulatie mag bij het wegverkeer geen rekening worden gehouden met de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder (zie § 2.1.1.3).

## 2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Amersfoort heeft richtlijnen vastgelegd in de "*Geluidnota gemeente Amersfoort, november 2008, versie 12*".

In deze geluidnota zijn de volgende aspecten opgenomen die van belang zijn voor de realisatie van nieuwe woningen:

- Een ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan de criteria volgens de Wet geluidhinder (zie paragraaf 2.1.1.2).
- Bronmaatregelen bij wegverkeer worden alleen overwogen als er meer dan 20 nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn waar de voorkeurswaarde wordt overschreden. Bij railverkeer ligt deze grens op 50 nieuwe geluidgevoelige bestemmingen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt. Bij de toepassing van een stiller wegdek hanteert de gemeente een beslisboom.
- Geluidschermen en wallen moeten alleen onderzocht worden bij gemeentelijke hoofdwegen.
- Ten aanzien van het binnenniveau geldt het volgende: de karakteristieke geluidwering moet voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het Bouwbesluit en het Besluit geluidhinder. Ook in die gevallen dat het Bouwbesluit of het Besluit geluidhinder geen eisen stellen.



- Elke nieuw te bouwen woning met een ontheffing moet ten minste 1 geluidluwe gevel hebben. Er zijn enkele uitzonderingen/versoepelingen (o.a. voor woningcomplexen en voor niet zelfstandige wooneenheden, zoals verpleeg- en verzorgingshuizen en studentenhuysvesting).
  - bij woningcomplexen kan, als redelijkerwijs geen geluidluw geveldeel gerealiseerd kan worden, worden afgezien van deze eis, mits de voorkeurswaarde niet meer dan 5 dB wordt overschreden op minimaal één geveldeel.
  - bij niet zelfstandige wooneenheden (verpleeg- en verzorgingshuizen en studentenhuysvesting) of woningen met een woonoppervlakte van minder dan 30 m<sup>2</sup> mag maximaal 50% van de wooneenheden zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidbelasting die niet hoger is dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.
- Bij vervangende nieuwbouw gelden in beginsel dezelfde voorwaarden als bij nieuwbouw. Als redelijkerwijs geen geluidluw geveldeel gerealiseerd kan worden, wordt afgezien van deze eis, mits de voorkeurswaarde niet meer dan 5 dB wordt overschreden op minimaal één geveldeel.
- 30 km/uur wegen moeten meegenomen worden in het akoestisch onderzoek, maar niet getoetst aan de Wet geluidhinder (zie ook paragraaf 2.1.1).
- Indien er sprake is van cumulatie, moet deze inzichtelijk gemaakt worden (inclusief de 30 km/uur wegen). De gemeente stelt (net als de Wet geluidhinder) geen vaste eis aan de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting.
- Voor (gedeeltelijk) afgesloten balkons, loggia's en serreachtige ruimten heeft de gemeente voorwaarden opgenomen in bijlage 2 van de geluidnota.
- De gemeente Amersfoort is van oordeel dat er geen sprake is van onaanvaardbare hinder als voldaan wordt aan de eisen uit de Wet geluidhinder, de voorwaarden uit de gemeentelijke nota en de volgende aanvullende voorwaarden:
  - De cumulatieve geluidbelasting  $L_{cum}$  is niet hoger dan 70 dB.
  - Er wordt voorzien in afdoende geluidwering van de gevels.
- Er wordt in beginsel maar één dove gevel<sup>2</sup> per bouwlaag, per bestemming toegestaan (uitzonderingen zijn mogelijk). Als een dove gevel wordt toegestaan, dan dient de bestemming tenminste één geluidluw geveldeel te hebben.

Afwijkende situaties kunnen om een specifieke afweging vragen. Daartoe kunnen het college van burgemeester en wethouders besluiten om geen uitvoering te geven aan het geluidbeleid.

Er zijn in de Geluidnota geen ten hoogst toelaatbare geluidbelastingen opgenomen die strenger zijn dan de Wet geluidhinder, zie paragraaf 2.1.

---

<sup>2</sup> een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB, alsmede een constructie waarin bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (artikel 1b lid 5 Wgh.)

### **3. GEGEVENS MET BETREKKING TOT HET AKOESTISCH ONDERZOEK**

#### **3.1 Weg(verkeer)gegevens**

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van door de gemeente Amersfoort verstrekte informatie. In de bijlagen 1 en 2 zijn de verkeersgegevens uitgewerkt. Voor het onderzoek is uitgegaan van het jaar 2025.

#### **3.2 Rail(verkeer)gegevens**

Voor het relevante deel van de spoorlijnen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn is uitgegaan van de gegevens, zoals door ProRail beschikbaar is gesteld via het Geluidregister, versie 24 juni 2015. In verband met de grote hoeveelheid data, zijn de invoergegevens van deze spoorlijnen niet als bijlage toegevoegd.

#### **3.3 Stedenbouwkundige gegevens**

Voor het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van diverse digitale tekeningen van het onderzoeksgebied en de directe omgeving. Dit materiaal is voor de duur van het onderzoek beschikbaar gesteld via Search Ingenieursbureau BV uit Heeswijk.

De hoogtes van gebouwen en overige stedenbouwkundige gegevens, die niet beschikbaar waren via de hiervoor vermelde tekeningen, zijn verkregen uit diverse online beschikbare bronnen zoals Google Earth (Street View) en het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

De nieuwe woningen bestaan uit 2 bouwlagen met een kap. In de kap kunnen slaapkamers gerealiseerd worden.

In het gebied waarbinnen de berekeningen zijn uitgevoerd, is de bodem als akoestisch zacht beschouwd, met uitzondering van die locaties waar sprake is van een akoestisch harde bodem, zoals de wegen, fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterpartijen etc. Alle relevante afschermende en reflecterende objecten zijn in beschouwing genomen.

### **4. GEHANTEERDE ONDERZOEKSMETHODE**

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is door de gemeente Amersfoort een rekenmodel (wegverkeerslawaai) ter beschikking gesteld. In dit rekenmodel zijn o.a. de wegen, gebouwen, bodemgebieden, schermen en hoogtelijnen opgenomen.

In dit rekenmodel zijn ten behoeve van het huidige onderzoek de volgende aspecten gewijzigd c.q. aangepast:

- De verkeersintensiteiten van de wegen zijn geactualiseerd (jaar 2025, zie bijlage 2).
- Voor de railverkeerslawaai berekeningen is gebruik gemaakt van de gegevens uit het Geluidregister. In verband met de grote hoeveelheid data, zijn de invoergegevens van deze spoorlijnen niet als bijlage toegevoegd.

- Alle relevante bestaande gebouwen zijn gecontroleerd en indien nodig aangepast. Ook zijn de nieuwe woningen toegevoegd. In bijlage 3 zijn de gewijzigde en nieuwe gebouwen weergegeven.
- Twee bestaande harde bodemgebieden ter plaatse van de huidige school zijn aangepast en ten behoeve van het nieuwe plan zijn twee harde bodemgebieden toegevoegd (zie bijlage 4).
- De schermen langs de spoorwegen zijn in overeenstemming met het geluidregister van ProRail, aangevuld met de extra geluidschermen uit het gemeentelijke geluidmodel (zie bijlage 5).
- De rekenpunten op de nieuwe woningen zijn gemodelleerd (zie bijlage 6).

#### 4.1 Wegverkeer

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is een simulatiemodel opgesteld van het onderzoeksgebied (zie de figuren 1.1 t/m 2). Met behulp van dit simulatiemodel zijn de benodigde berekeningen uitgevoerd. Dit is gedaan in overeenstemming met de in bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' gegeven rekenmethode 2.

Berekend zijn de geluidbelastingen uitgedrukt in  $L_{den}$ . De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een zichthoek van  $2^0$ .

In het simulatiemodel zijn de gebouwen beschouwd als blokken met een reflectiecoëfficiënt van 0,8 en een tophoekcorrectie van 0 dB. Binnen het onderzoeksgebied zijn de waarden van de geluidbelasting bepaald op alle relevante gevels van de maatgevende nieuwe woningen. Dit is gedaan op de representatieve hoogtes 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m boven het plaatselijk maaiveld. De posities van de rekenpunten zijn gegeven in figuur 2.

De invoergegevens van het model zijn gegeven in de figuren 1.1 t/m 2 en de bijlagen 2 t/m 6. In verband met de grote hoeveelheid data zijn alleen de wegen en de gewijzigde en nieuw ingevoerde gebouwen, harde bodemgebieden, schermen en rekenpunten weergegeven.

#### 4.2 Railverkeer

Met behulp van een simulatiemodel (zie figuur 1.2) opgesteld in overeenstemming met het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage IV', zoals bedoeld hoofdstuk VIIIa, afdeling 2 van de Wet geluidhinder, is de geluidbelasting bepaald. Bij deze berekeningen is gebruik gemaakt van de, in dit voorschrift gegeven, rekenmethode 2.

Berekend zijn de geluidbelastingen uitgedrukt in  $L_{den}$ . De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een zichthoek van  $2^0$ .

Met uitzondering van de railverkeergegevens, zijn de invoergegevens van het computermodel gelijk aan het model voor verkeerslawaai (zie hoofdstuk 4.1 en de bijlagen 3 t/m 6). In verband met de grote hoeveelheid data zijn alleen de gewijzigde en nieuw ingevoerde gebouwen, harde bodemgebieden en rekenpunten weergegeven. In verband met de grote hoeveelheid data, zijn de invoergegevens van de spoorlijnen niet als bijlage toegevoegd.

## 5. RESULTATEN EN BESPREKING

### 5.1 Gezoneerde wegen

#### 5.1.1 Resultaten

In de figuren 3.1 en 3.2 en in de bijlagen 7.1 en 7.2 zijn de berekeningen van de geluidbelastingen weergegeven ten gevolge van de gezoneerde wegen. Hierbij is rekening gehouden met 5 dB aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen blijkt dat de nieuwe woningen een geluidbelasting ondervinden van ten hoogste:

- 43 dB, ten gevolge van het verkeer op de Ringweg Kruiskamp zie figuur 3.1 en bijlage 7.1
- 53 dB, ten gevolge van het verkeer op de Liendertseweg zie figuur 3.2 en bijlage 7.2

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB op de nieuwe woningen, alleen overschreden wordt ten gevolge van het verkeer op de Liendertseweg. Deze overschrijding treedt alleen op bij de 4 meest zuidoostelijk gelegen nieuwe woningen. De maximale onthefing van 63 dB wordt niet overschreden.

Ten gevolge van het verkeer op de Ringweg Kruiskamp zal de geluidbelasting lager zijn dan de voorkeurswaarde.

Opgemerkt wordt dat alle nieuwe woningen een geluidluwe buitengevel hebben. Hiermee wordt voldaan aan de inspanningsverplichting uit het geluidbeleid van de gemeente Amersfoort.

#### 5.1.2 Beschouwde maatregelen

Binnen het bouwplan zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de gevels van de 4 nieuwe woningen te reduceren:

1. een geluidscherm op de terreingrens van het bouwplan
2. de afstand tussen de weg en de nieuwe woningen vergroten
3. een geluidscherm aan de geluidbelaste gevels
4. de geluidbelaste gevels voorzien van loggia's
5. de geluidbelaste gevels uitvoeren als dove gevel<sup>3</sup>

Ad.1.: Gezien de geluidbelastingen en de hoogte van de woningen (2 bouwlagen met een kap), is een lang en hoog geluidscherm nodig om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde. Een dergelijk scherm is in deze situatie niet reëel en vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook niet gewenst.

Ad. 2.: De nieuwe woningen worden op een afstand van de Liendertseweg gerealiseerd die gelijk of zelfs ruimer is dan de bestaande woningen en gebouwen langs deze weg. De nieuwe woningen kunnen binnen het plangebied niet op een relevant ruimere afstand van de wegen gerealiseerd worden, waardoor voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde, zonder het bouwplan drastisch te wijzigen.

<sup>3</sup> een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB, alsmede een constructie waarin bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (artikel 1b lid 5 Wgh.)

- Ad. 3 en 4: Met een geluidsscherm aan de gevel kan de gevel uitgevoerd worden als niet geluidbelaste gevel. Door het toepassen van loggia's kan de geluidbelasting op de gevels binnen de loggia met 2 tot 5 dB gereduceerd worden. Het is vanuit architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst om voor deze woningen dergelijke maatregelen te treffen.
- Ad. 5: Het toepassen van dove gevels wordt normaliter alleen toegepast indien de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting overschreden wordt, wat hier niet het geval is. Een dove gevel legt beperkingen op aan de indeling van de woningen en het uiterlijk van de gevel. Het is voor de nieuwe woningen niet gewenst om gevels uit te voeren als dove gevel.

Het nader uitwerken van de kosten van deze maatregelen, is alleen zinvol als één van de maatregelen reëel zou zijn. Dit is in de voorliggende situatie niet het geval.

Buiten het bouwplan kan het bestaande wegdek van de Liendertseweg vervangen worden door een stiller wegdek. Het toepassen van een stiller wegdektype (bijvoorbeeld van het type dunne deklagen B) kan een geluidreductie opleveren van circa 3,5 dB. Na het toepassen van dit stille wegdektype kan nog niet voldaan worden aan de voorkeurswaarde. Indien het wegdek vervangen wordt, is dit een zaak van de gemeente.

Zij kunnen middels een kosten/baten analyse afwegen of dit een doelmatige investering is. Normaliter geldt dat het vervangen van het wegdek voor de realisatie van enkele woningen vanuit financieel oogpunt niet reëel is (zie ook het gemeentelijk geluidbeleid, § 2.2). Daarbij komt dat een stil wegdektype op deze weg zeer waarschijnlijk niet toepasbaar is, in verband met slijtage door remmend en optrekkend verkeer vanwege de kruisingen en zijwegen.

### 5.1.3 *Conclusie geluidbelasting gezoneerde wegen*

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB op de nieuwe woningen, alleen overschreden wordt ten gevolge van het verkeer op de Liendertseweg. De maximale onthefing van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt bij de 4 meest oostelijk geplande woningen overschreden.

Ten gevolge van het verkeer op de Ringweg Kruiskamp zal de geluidbelasting lager zijn dan de voorkeurswaarde.

Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woningen te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om deze woningen te kunnen realiseren moet de gemeente Amersfoort hogere waarden tot maximaal 53 dB, ten gevolge van het wegverkeer op de Liendertseweg, vaststellen en vastleggen in het kadaster. Hierbij wordt opgemerkt dat voldaan wordt aan alle voorwaarden die de gemeente Amersfoort stelt aan de verlening van hogere waarden voor nieuwbouw. Zo vullen de nieuwe woningen een open ruimte tussen bestaande bebouwing op en vervangt het een bestaand gebouw. Ook beschikken alle nieuwe woningen over minimaal één geluidluwe gevel.



## 5.2 Niet gezoneerde wegen: 30 km/uur wegen

In de figuren 4.1 t/m 4.3 en in de bijlagen 8.1 t/m 8.3 zijn de geluidniveaus en de geluidbelastingen weergegeven ten gevolge van het verkeer op respectievelijk de Evertsenstraat, de Kortenaerstraat/Piet Heinstraat en de De Ruijterstraat. Hieruit blijkt dat de woningen een geluidbelasting ondervinden van ten hoogste:

- 48 dB, t.g.v. het verkeer op de Evertsenstraat zie figuur 4.1 en bijlage 8.1
- 45 dB, t.g.v. het verkeer op de Kortenaerstraat/Piet Heinstraat zie figuur 4.2 en bijlage 8.2
- 42 dB, t.g.v. het verkeer op de De Ruijterstraat zie figuur 4.3 en bijlage 8.3

Ten gevolge van alle 30 km/uur wegen zal de geluidbelasting op de nieuwe woningen lager zijn dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen aanvaardbaar is.

## 5.3 Railverkeer: spoorlijnen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn

In figuur 5 en in bijlage 9 zijn de geluidniveaus en de geluidbelastingen weergegeven ten gevolge van het de spoorlijnen Amersfoort-Nijkerk en Amersfoort-Apeldoorn. Uit de berekeningen blijkt dat de nieuwe woningen een geluidbelasting ( $L_{den}$ ) zullen ondervinden van maximaal 53 dB ten gevolge van de spoorlijnen. Dit is lager dan de voorkeurswaarde van 55 dB.

## 5.4 Cumulatie geluid en Bouwbesluit

Om te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit 2012, moet een voldoende karakteristieke geluidwering ( $G_{A;k}$ ) van de gevels worden bereikt. Daarmee moet bij het ontwerp van de woningen rekening worden gehouden. In het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld voor de karakteristieke geluidwering  $G_{A;k}$  van de uitwendige scheidingsconstructies van de verblijfsgebieden en verblijfsruimten in nieuw te bouwen woningen. Deze eisen zijn voor:

- verblijfsgebieden:  $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 33]$ , met een ondergrens van 20 dB
- verblijfsruimten:  $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 35]$

Volgens het Bouwbesluit 2012 hoeft, bij de bepaling van de geluidwering van de gevels, alleen rekening gehouden te worden met de vastgestelde hogere grenswaarde. Bij de bepaling van een vereiste waarde van de geluidwering mag de aftrek, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, niet in rekening worden gebracht en moet worden uitgegaan van de totale gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegen waarvoor hogere waarden vastgesteld moeten worden. In de voorliggende situatie hoeft volgens het Bouwbesluit 2012, alleen rekening gehouden te worden met de Liendertseweg.

Vanuit een goed woon- en leefklimaat is het aan te bevelen om uit te gaan van de totale gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante wegen en spoorlijnen. In figuur 6 en in bijlage 10 zijn de gecumuleerde geluidbelastingen ten gevolge van al het wegverkeer weergegeven.

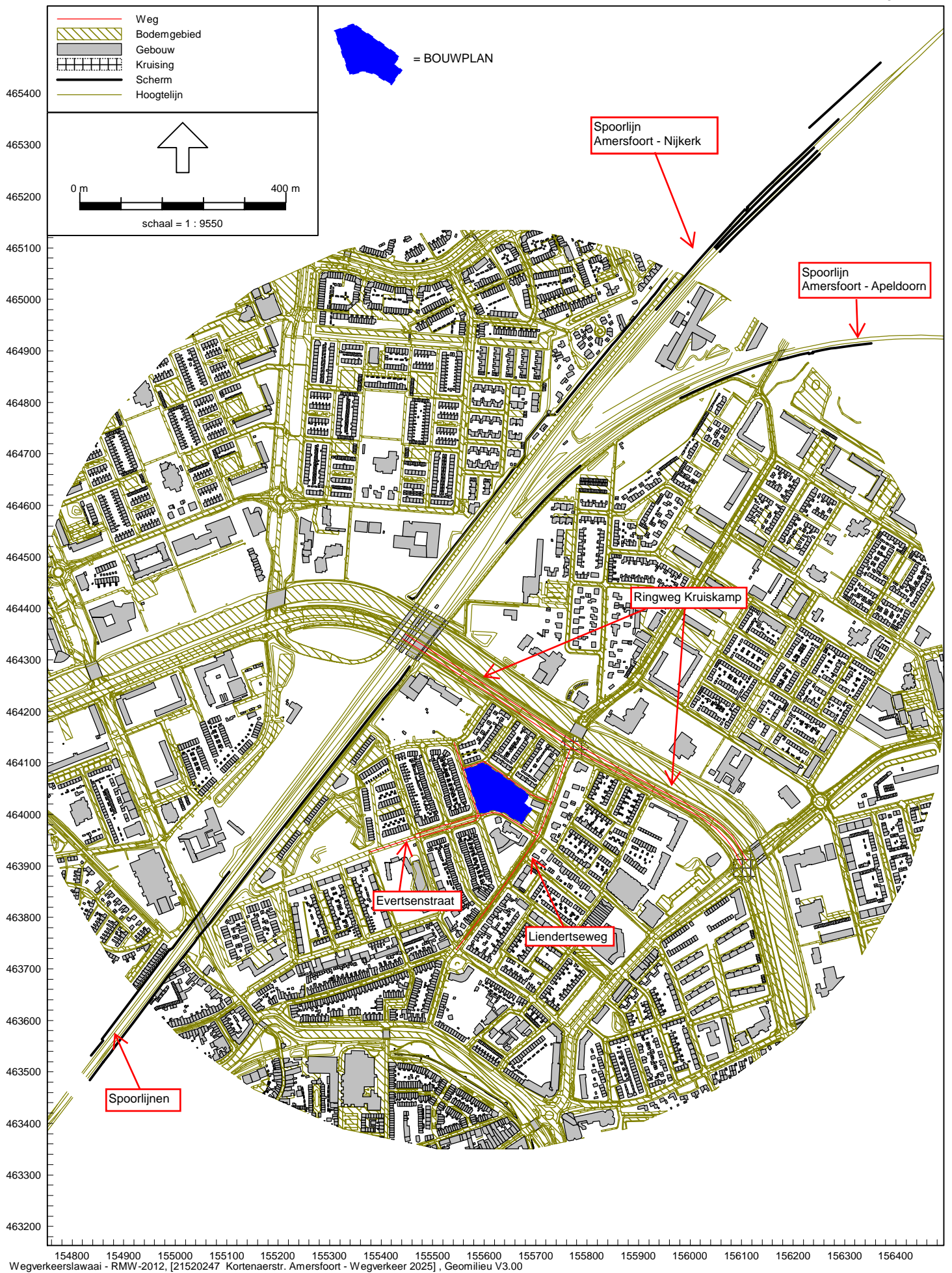
Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 kan het weg- en railverkeer gecumuleerd worden. In bijlage 11 zijn de gecumuleerde waarden weergegeven. Dit betekent dat uitgegaan moet worden van een geluidbelasting van maximaal 58 dB.

SPAingenieurs



De heer ing. L.F.A. Theuws

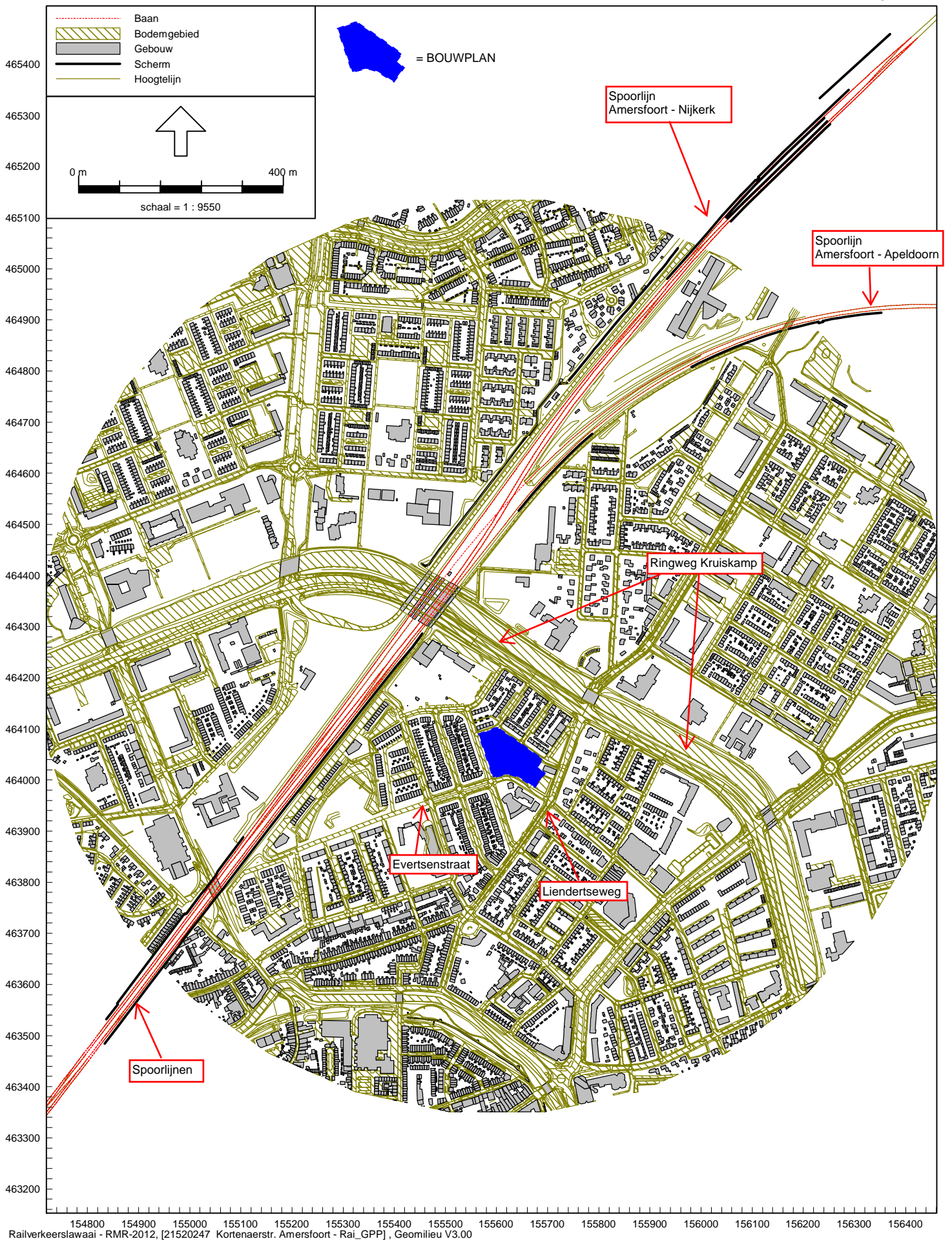
De heer ing. J. Ploos van Amstel



Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort

Geluidmodel wegverkeer: ingevoerde items, ligging bouwplan en de ruime omgeving



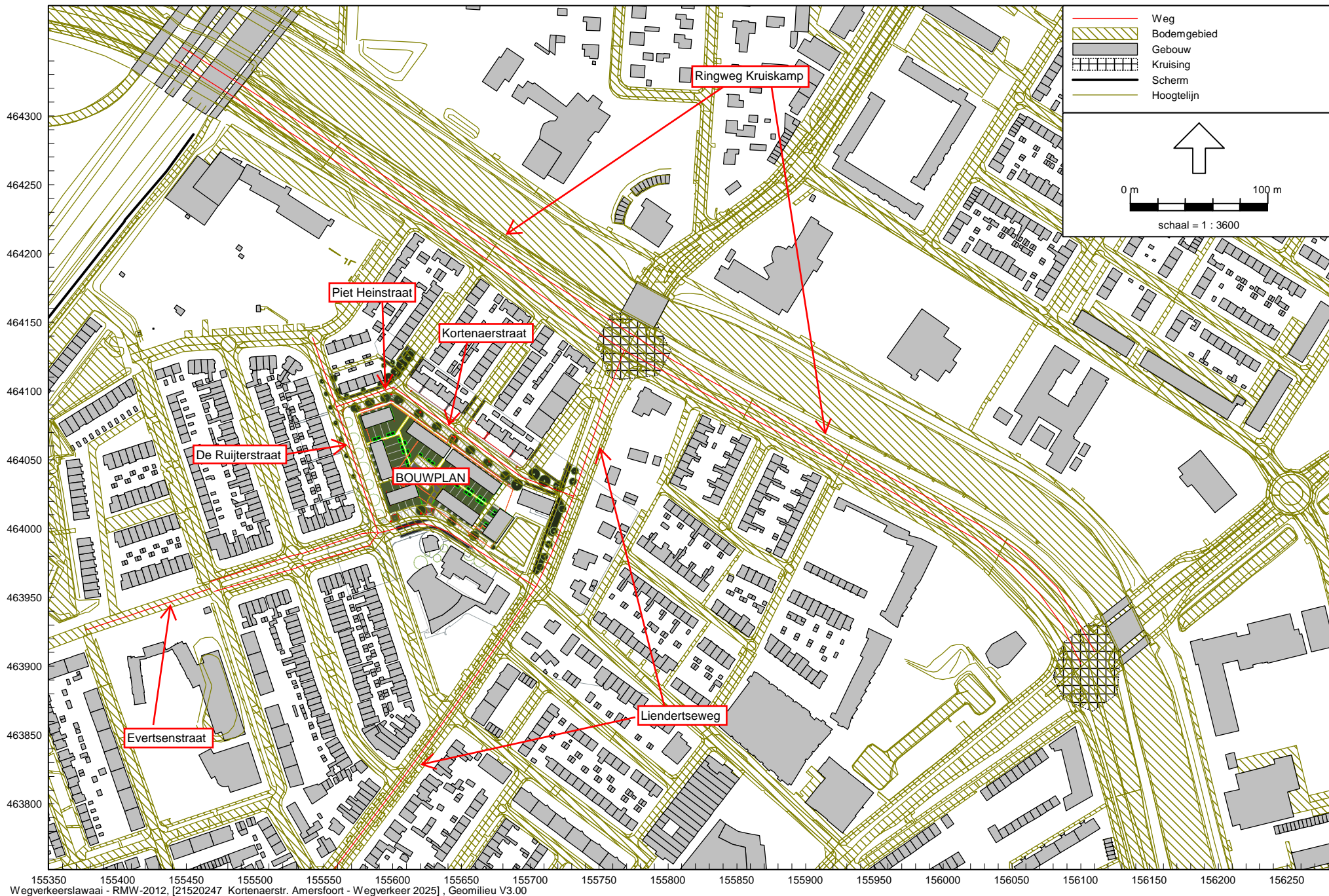


Railverkeerslawaii - RMR-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Rai\_GPP], Geomilieu V3.00

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort

Geluidmodel railverkeer: ingevoerde items, ligging bouwplan en de ruime omgeving

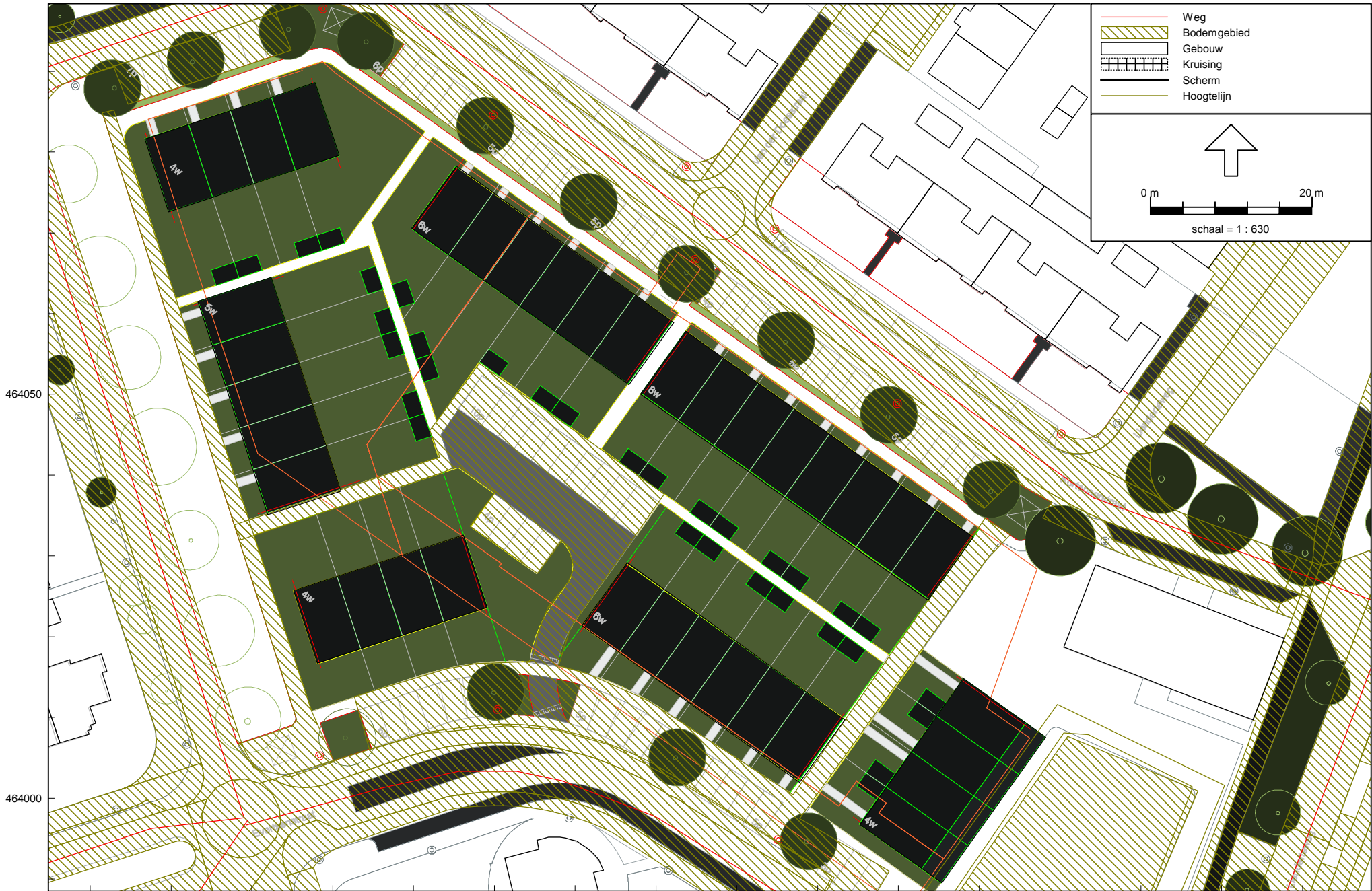




Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort

Geluidmodel wegverkeer: ingevoerde items, ligging bouwplan en de directe omgeving



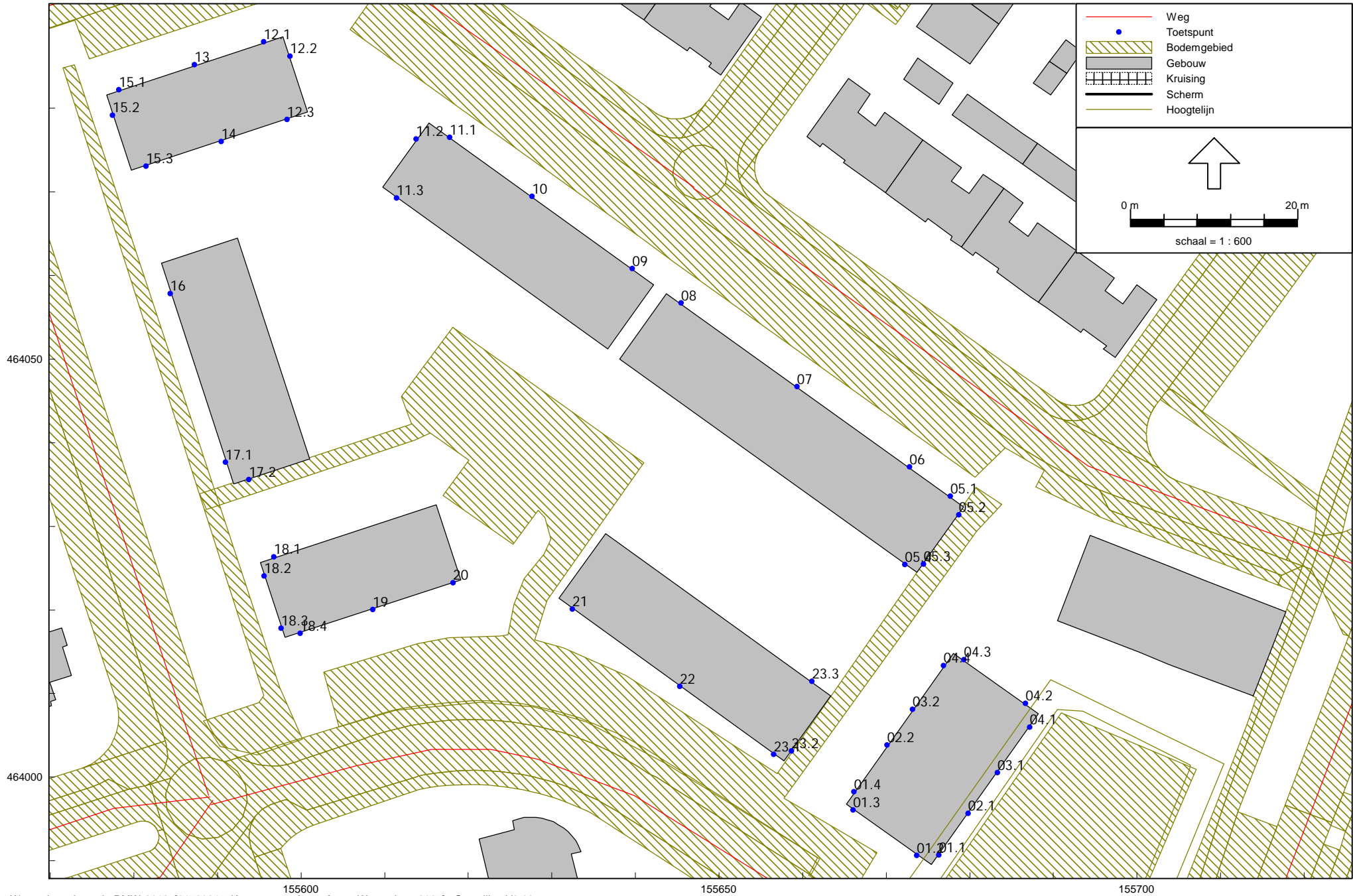


155600  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025] , Geomilieu V3.00

155650

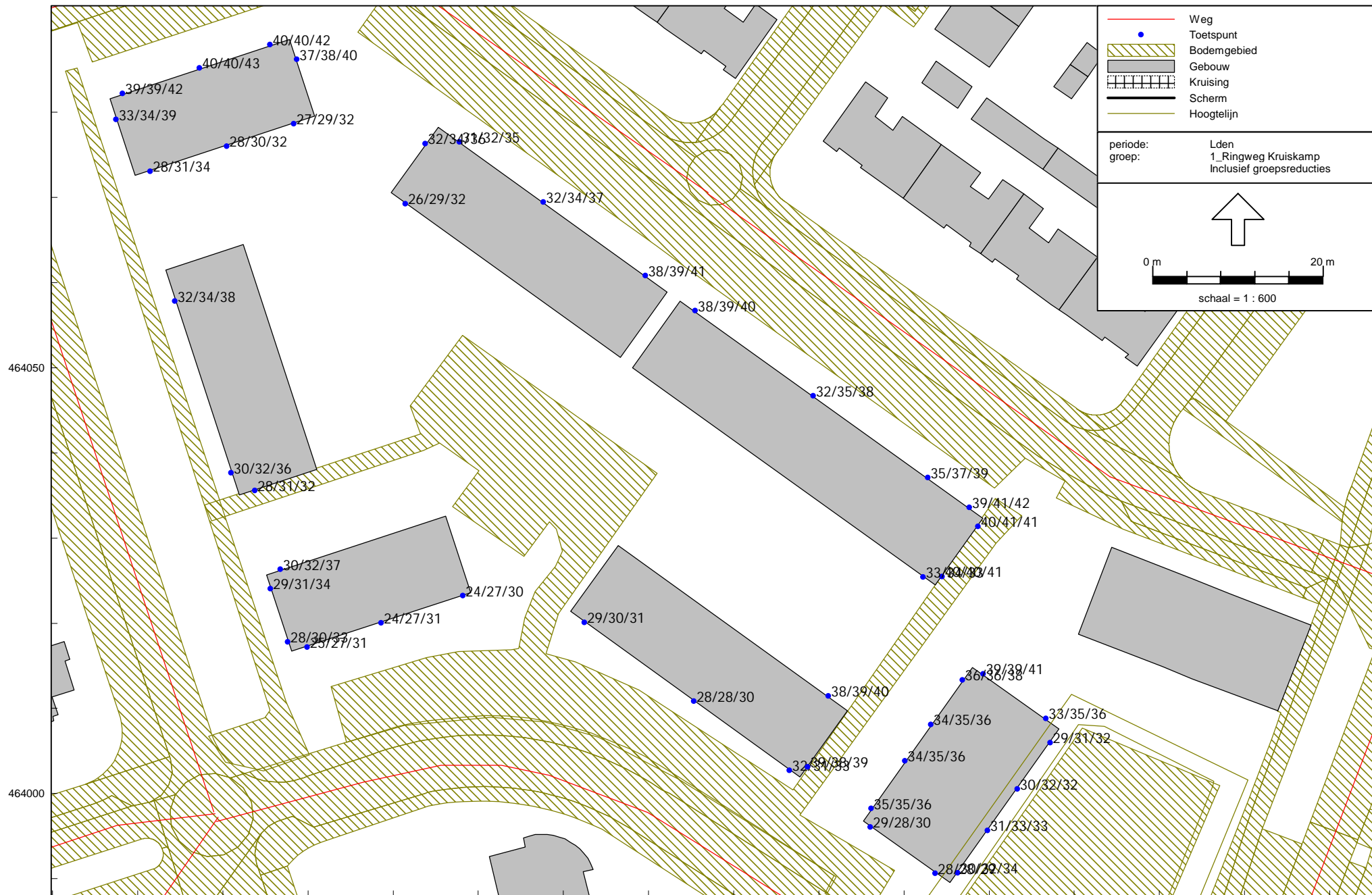
155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
Geluidmodel weg+railverkeer: indeling bouwplan



155600  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00  
155650  
155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
Geluidmodel weg+railverkeer: ingevoerde maatgevende rekenpunten



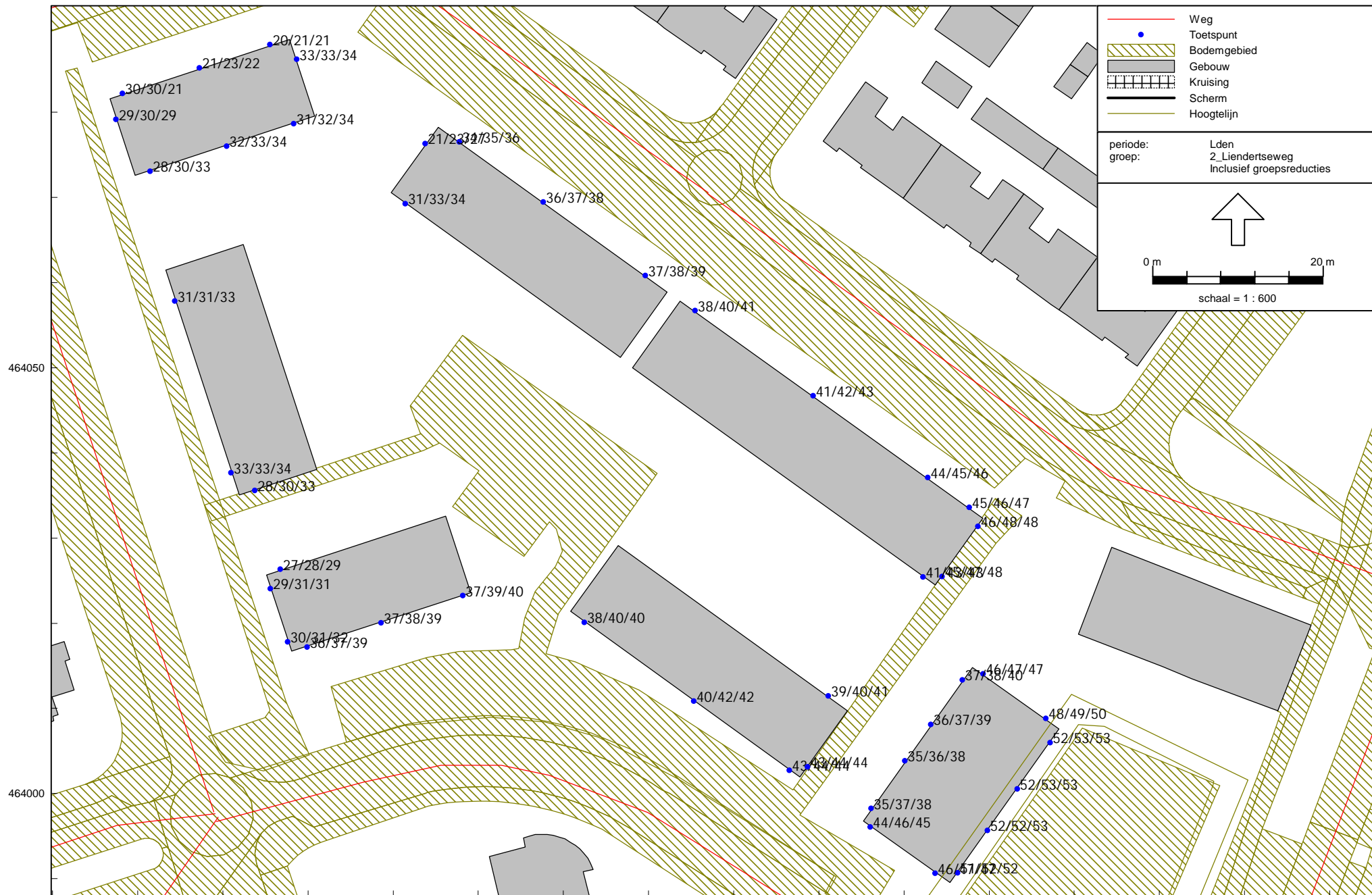
155600  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00

155650

155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort

Geluidbelastingen tgv Ringweg Kruiskamp, na aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv



155600  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00

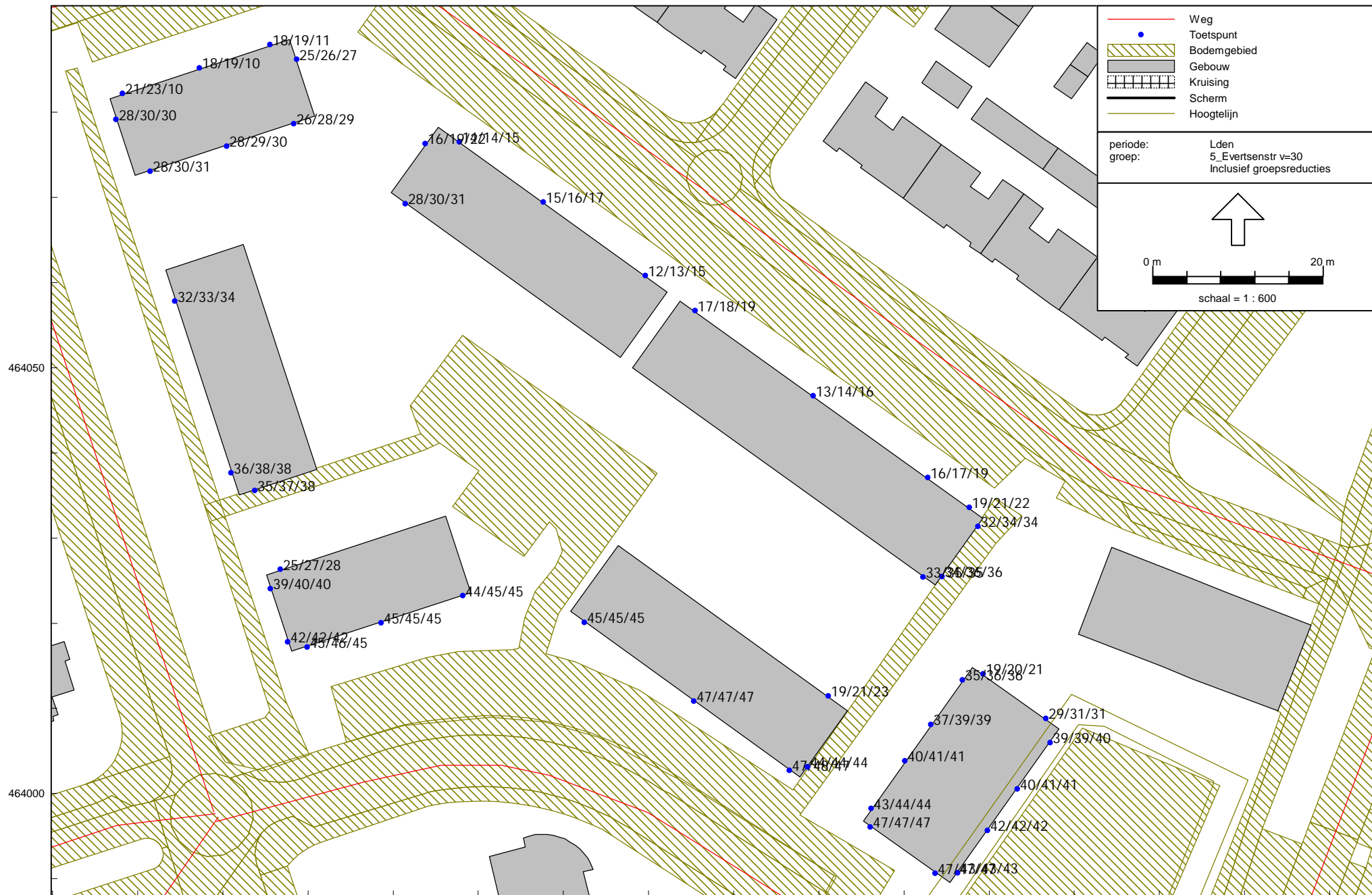
155650

155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort

Geluidbelastingen tgv Liendertseweg, na aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv





	Weg
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Kruising
	Scherm
	Hoogtelijn

periode:	Lden
groep:	5_Evertsenstr v=30 Inclusief groepsreducties

0 m 20 m

schaal = 1 : 600

464050

464000

155600

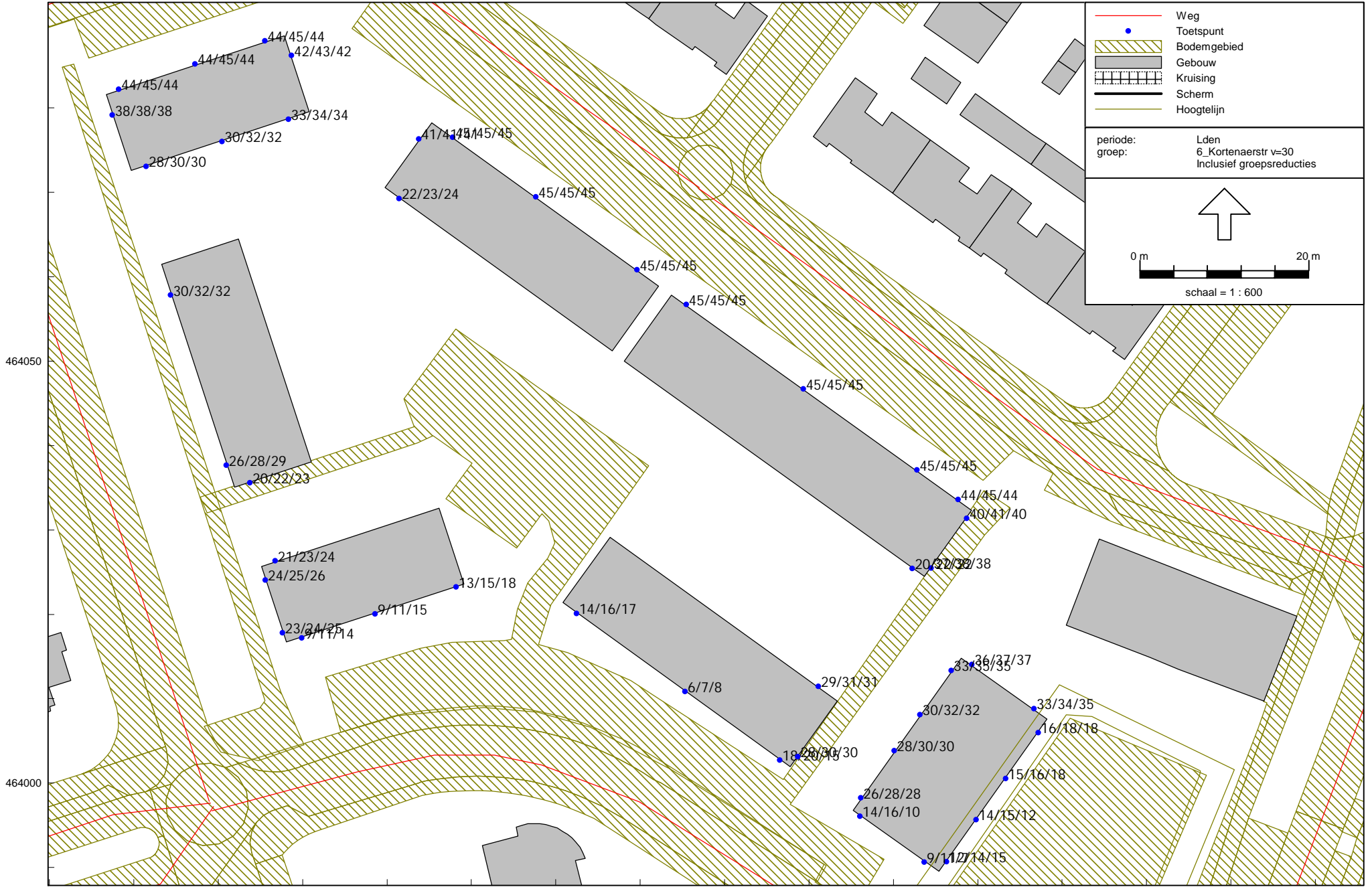
155650

155700

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00

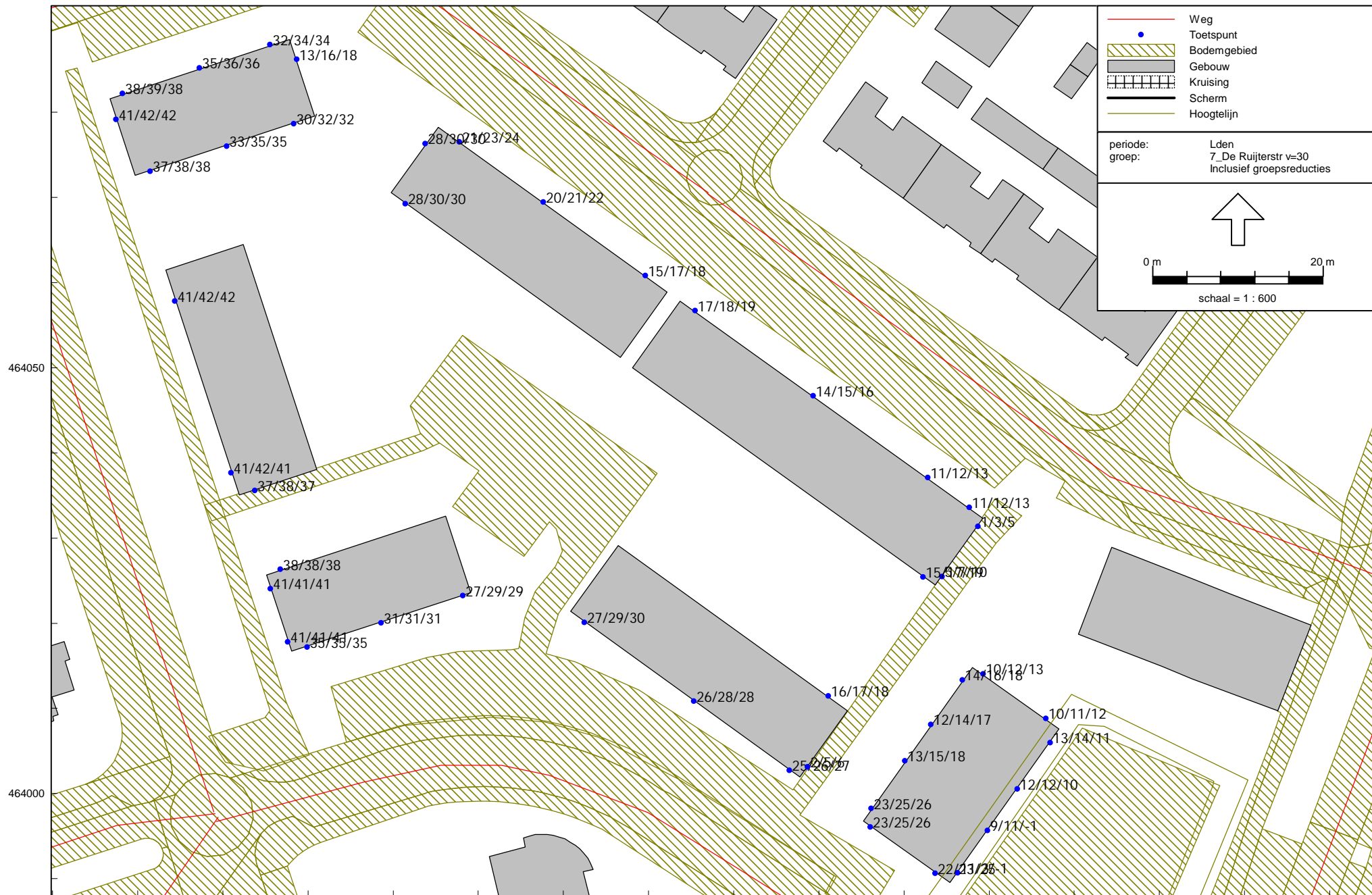
Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
 Geluidbelastingen tgv Evertsenstraat (v=30 km), na aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv





155600  
 Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00  
 155650  
 155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
 Geluidbelastingen tgv Kortenaerstraat/Piet Heinstraat (v=30 km), na aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv



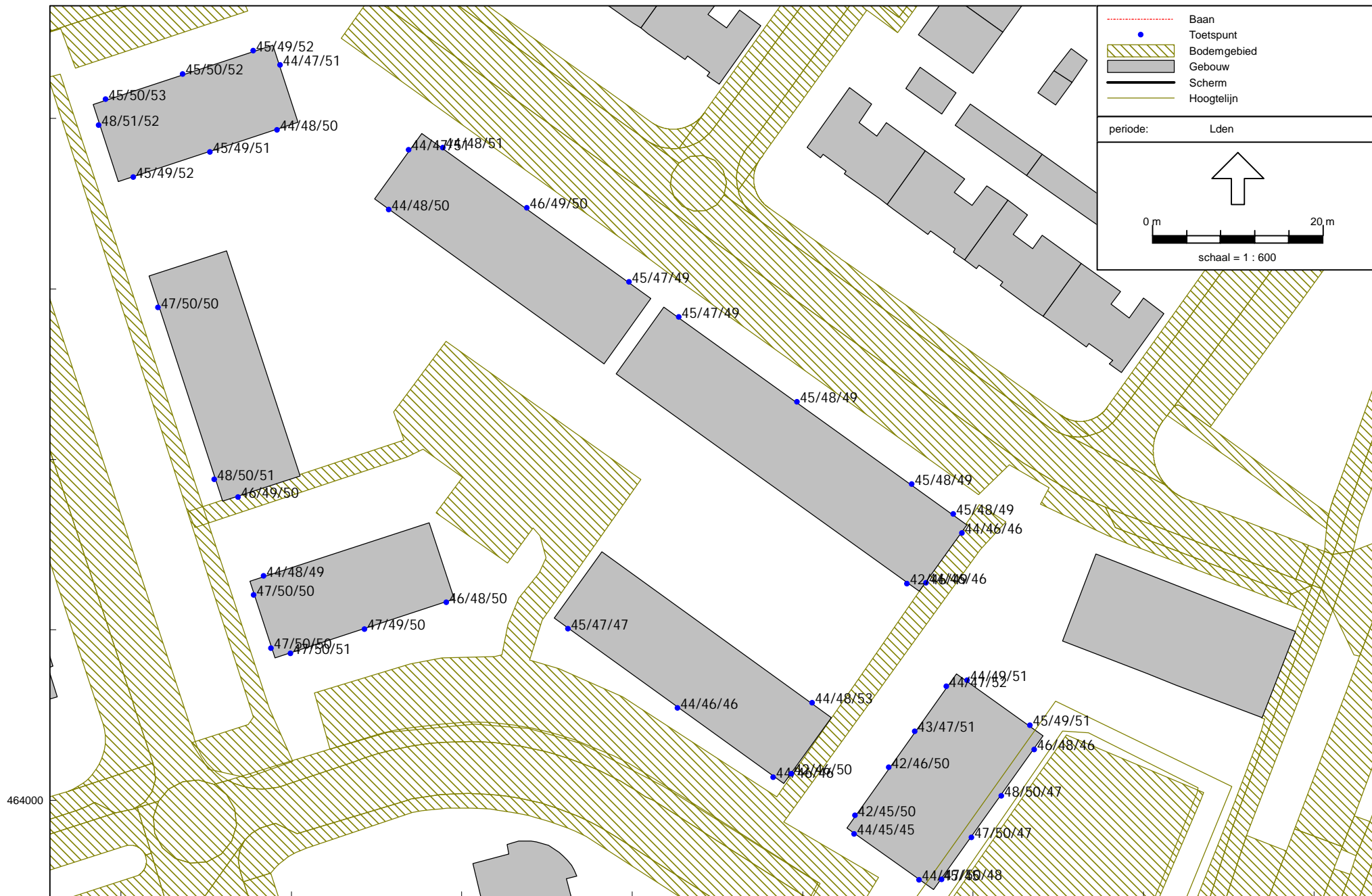
Weg	Toetspunt
Bodemgebied	Gebouw
Kruising	Scherm
Hoogtelijn	

periode: Lden  
groep: 7\_De Ruijterstr v=30  
Inclusief groepsreducties

0 m 20 m  
schaal = 1 : 600

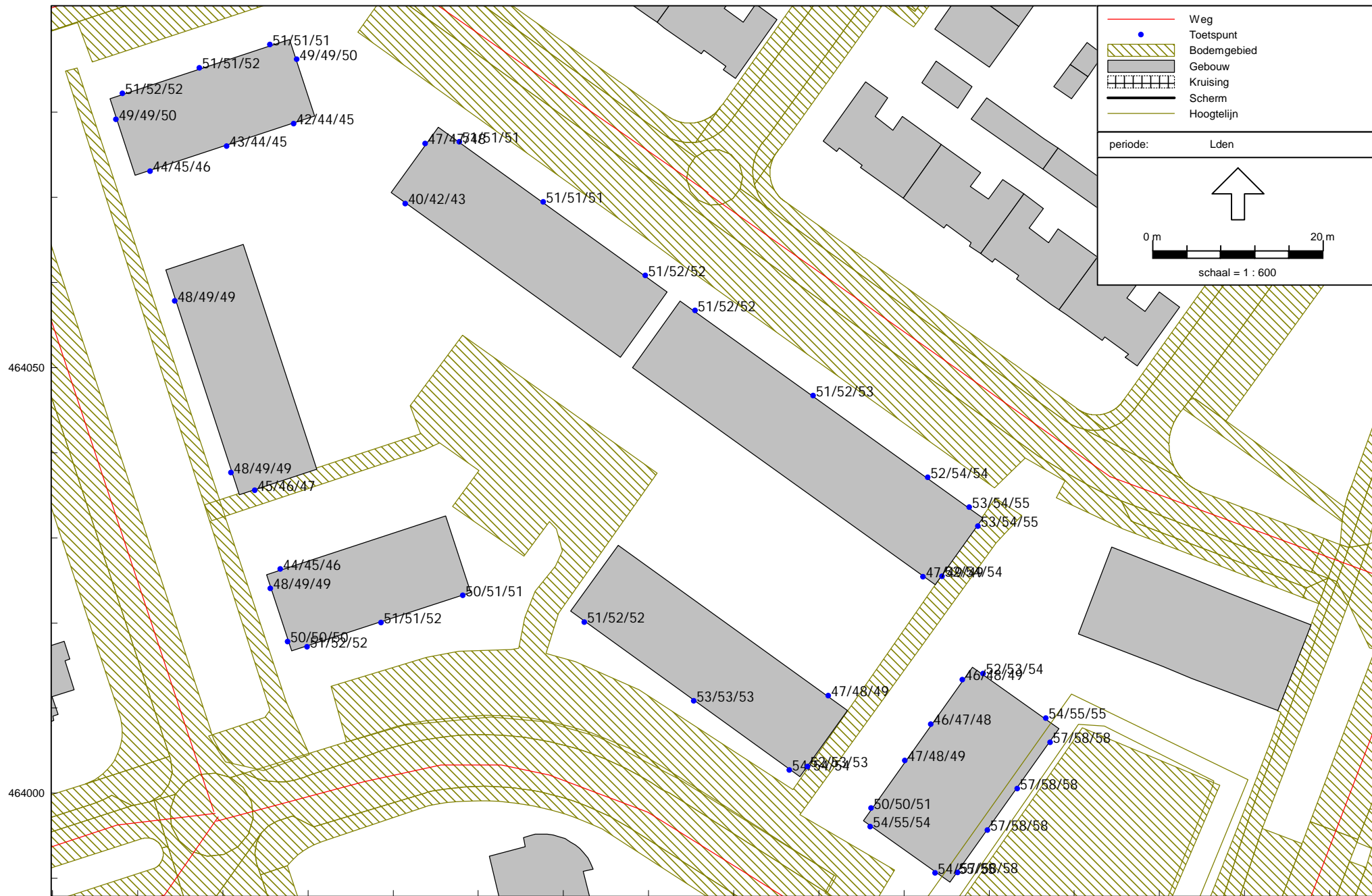
155600  
155650  
155700  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025], Geomilieu V3.00

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
Geluidbelastingen tgv De Ruijterstraat (v=30 km), na aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv



Railverkeerslawaaï - RMR-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Rail\_GPP] , Geomilieu V3.00

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
Geluidbelastingen tgv Spoorlijnen - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv



155600  
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [21520247 Kortenaerstr. Amersfoort - Wegverkeer 2025] , Geomilieu V3.00  
155650  
155700

Bouwplan Kortenaerstraat in Amersfoort  
Geluidbelastingen tgv Cumulatie alle wegen, zonder aftrek 5 dB art.110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv

P. Reffeltrath  
afdeling Verkeer en Vervoer  
3-7-2015

wegvak			wekdag	wekdag			verdeling			wekdag		wegdek	max
tussen			2025	lv	mv	zv	23 tot 7	7 tot 19	19 tot 23			snelheid	
en													
Ringweg Kruiskamp	Holkerweg	Liendertseweg	24400	95,0%	3,9%	1,1%	6,4%	81,0%	12,6%		asfalt	50	
							0,80%	6,75%	3,15%	uur%			
Ringweg Kruiskamp	Liendertseweg	van Randwijklaan	18600	95,0%	3,9%	1,1%	6,4%	81,0%	12,6%		asfalt	50	
							0,80%	6,75%	3,15%	uur%			
Liendertseweg	Ringweg Kruiskamp	Kortenaerstraat	7300	95,0%	3,9%	1,1%	6,4%	81,0%	12,6%		asfalt	50	
							0,80%	6,75%	3,15%	uur%			
Liendertseweg	Kortenaerstraat	Evertsenstraat	6300	95,0%	3,9%	1,1%	6,4%	81,0%	12,6%		asfalt	50	
							0,80%	6,75%	3,15%	uur%			
Liendertseweg	Evertsenstraat	Pullstraat	5300	95,0%	3,9%	1,1%	6,4%	81,0%	12,6%		asfalt	50	
							0,80%	6,75%	3,15%	uur%			
Kortenaerstraat+Piet Heinstr	Liendertseweg	De Ruijterstraat	700	96%	3%	1%	6,3%	79,6%	14,1%		asfalt	30	
							0,79%	6,63%	3,53%	uur%			
De Ruijterstraat	Liendertseweg	Witte de Witstraat	500	96%	3%	1%	6,3%	79,6%	14,1%		asfalt	30	
							0,79%	6,63%	3,53%	uur%			
Evertsenstraat	Liendertseweg	Banckaerstraat	1200	96%	3%	1%	6,3%	79,6%	14,1%		asfalt	30	
							0,79%	6,63%	3,53%	uur%			



Model: W egverkeer 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van W egen, voor rekenmethode W egverkeerslawaai - RMW -2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	M-1	H-1	Hbron	Helling	W egdek	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)
109095	Ringweg Kruiskamp (Liendertsewe-Zielhorsterwe	155595,70	464255,19	1,54	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	12200,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
120666	Ringweg Kruiskamp (Zielhorsterweg-Liendertsew	155441,70	464340,90	-2,77	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	12200,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
107894	Ringweg Kruiskamp (Zielhorsterweg-Liendertsew	155589,50	464247,39	1,26	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	12200,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
107645	Ringweg Kruiskamp (Liendertsewe-Zielhorsterwe	155772,90	464141,79	2,03	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	12200,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
123924	Ringweg Kruiskamp (Liendert-Van Randwijcklaan	156050,70	463972,69	1,97	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	9300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
123989	Ringweg Kruiskamp (Van Randwijcklaan-Liendert	156053,40	463984,89	1,99	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	9300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
108892	Ringweg Kruiskamp (Van Randwijcklaan-Liendert	156110,20	463910,39	2,55	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	9300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
116857	Ringweg Kruiskamp (Liendert-Van Randwijcklaan	155768,10	464129,49	1,94	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	9300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
121081	Liendertseweg (ringweg Kruiskamp-Kortenaerstr	155768,10	464129,49	1,94	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	7300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
115901	Liendertseweg (ringweg Kruiskamp-Kortenaerstr	155754,40	464092,79	1,98	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	7300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
120759	Liendertseweg (Evertsenstraat-Kortenaerstraat	155704,09	463957,78	2,49	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	6300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
120806	Liendertseweg (Trompstraat-v.Spilburgenstr)	155605,29	463816,00	2,91	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	5300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
107568	Liendertseweg (Banckertstraat-Trompstraat)	155545,85	463737,34	2,91	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	5300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
115920	Liendertseweg (Evertsenstraat-W aarwijkstr)	155676,87	463917,05	2,43	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	5300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
121038	Liendertseweg (W aarwijkstraat-v.Spilbergens)	155676,92	463917,05	2,43	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	5300,00	6,75	3,15	0,80	95,00	95,00	95,00	3,90
116320		155467,43	463956,45	2,02	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	1200,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
107543	Evertsenstraat	155589,27	463996,71	2,37	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	1200,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
107500	KORTENAERSTRAAT	155600,50	464102,79	2,24	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	700,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
107677	Kortenaerstraat (vd Doesstraat-Liendertseweg)	155646,92	464070,49	2,18	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	700,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
120922	Kortenaerstraat (Liendertseweg-vd Doesstraat)	155731,49	464023,44	2,14	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	700,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
109185	PIET HEINSTRAT	155600,50	464102,79	2,24	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	700,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
116420	EVERTSENSTRAAT	155470,14	463954,33	2,03	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	600,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
108973	EVERTSENSTRAAT	155529,97	463971,79	2,20	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	600,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
109000		155589,10	463997,62	2,37	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	600,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
107604		155525,21	463979,95	2,19	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	600,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
121103	DE RUIJTERSTRAAT	155558,96	464088,47	2,17	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	500,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00
121103	DE RUIJTERSTRAAT	155541,56	464139,13	2,05	0,00	0,75	0	Referentiewegdek	500,00	6,63	3,53	0,79	96,00	96,00	96,00	3,00

Model: W egverkeer 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van W egen, voor rekenmethode W egverkeerslawaaai - RMW -2012

Naam	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))
109095	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120666	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
107894	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
107645	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
123924	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
123989	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
108892	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
116857	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
121081	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
115901	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120759	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120806	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
107568	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
115920	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
121038	3,90	3,90	1,10	1,10	1,10	50	50	50	50	50	50	50	50	50
116320	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
107543	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
107500	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
107677	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
120922	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
109185	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
116420	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
108973	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
109000	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
107604	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
121103	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30
121103	3,00	3,00	1,00	1,00	1,00	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Model: Wegverkeer 2025  
Groep: \_SPA-nieuwe/gewijzigde items  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaveild	Hoogte	Vorm	Ref. 63	Cp	Zwevend
		155643,00	464119,50	1,98	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155678,20	464147,40	2,03	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155618,70	464179,40	2,01	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155612,70	464176,10	1,98	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155619,20	464199,00	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155660,40	464136,70	2,07	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155636,10	464187,20	2,09	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155721,10	464125,20	1,99	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 49 2	155592,10	464145,00	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Evertsenstraat 70	155565,15	464016,35	2,31	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 74	155518,10	464106,50	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 43	155565,70	464130,60	2,11	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 4	155575,10	464101,70	2,18	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 47	155578,00	464134,70	2,13	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 10	155591,50	464115,00	2,20	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 33	155502,60	464104,90	2,02	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 12	155592,70	464126,60	2,18	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 39	155510,05	464125,65	2,00	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 48	155547,45	464047,85	2,26	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 26	155623,10	464168,90	2,01	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 52	155552,75	464063,55	2,20	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 17	155706,40	464128,10	2,04	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 19	155651,60	464157,80	2,09	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 40	155562,05	464035,15	2,31	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 56	155541,55	464067,25	2,17	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 64	155543,35	464091,95	2,13	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 7	155630,60	464128,30	1,95	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 4	155665,10	464110,80	2,04	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 13	155641,10	464143,10	2,02	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 16	155602,00	464139,50	2,18	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 22	155612,50	464154,20	1,99	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 3	155687,00	464095,00	1,89	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 60	155539,25	464073,95	2,15	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 16	155676,20	464140,00	2,08	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 8	155672,20	464120,60	2,08	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 12	155679,20	464130,40	2,03	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 9	155691,00	464114,30	1,91	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 13	155704,50	464119,50	2,03	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 44	155559,15	464044,15	2,28	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 68	155540,35	464100,75	2,11	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 208	155376,60	464149,10	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 15A	155620,10	464115,90	2,25	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 25	155660,20	464176,60	2,16	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 21	155713,50	464138,00	2,03	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 116	155286,20	464032,90	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 98	155256,40	463994,60	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 108	155273,00	464015,90	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 202	155366,70	464136,30	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 196	155360,10	464127,80	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 190	155357,10	464109,50	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 9A	155645,40	464096,70	1,94	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 7A	155669,90	464069,90	1,97	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 1A	155692,70	464063,00	1,96	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 55A	155603,30	464182,30	1,96	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 51A	155581,50	464162,30	2,10	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 62B	155633,10	464203,40	2,11	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Witte de Withstraat 59A	155615,80	464201,10	2,05	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 65A	155695,80	464146,50	1,99	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van Obdamstraat 1	155522,60	464249,10	2,28	18,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155696,50	464095,60	2,02	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155608,20	464164,50	1,97	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155601,30	464154,90	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155594,10	464161,30	2,12	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155640,70	464109,60	1,95	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155686,50	464076,90	1,92	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155653,30	464126,90	2,03	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155709,30	464108,70	2,00	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155626,10	464185,70	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155646,40	464117,20	1,98	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155650,80	464102,40	1,97	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155689,50	464085,60	1,89	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155580,70	464126,30	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155667,50	464146,40	2,12	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155583,50	464119,00	2,17	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155570,70	464114,70	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155613,70	464167,90	1,97	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155655,10	464136,50	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155568,90	464120,30	2,14	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False

Model: W egverkeer 2025  
Groep: \_SPA-nieuwe/gewijzigde items  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode W egverkeerslawaaai - RMW -2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Vorm	Refl. 63	Cp	Zwevend
		155592,70	464138,70	2,16	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155650,00	464129,30	2,02	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155664,00	464148,60	2,11	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155672,20	464156,70	2,16	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155556,10	464118,00	2,11	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155558,50	464110,60	2,13	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155685,00	464151,40	1,87	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155629,50	464183,10	2,06	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155625,30	464194,90	2,07	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 49 1	155592,10	464145,00	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 76	155518,10	464106,50	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 41	155559,50	464128,50	2,10	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 45	155571,80	464132,60	2,12	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 6	155578,90	464110,90	2,18	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 2	155566,60	464106,90	2,16	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 49	155575,70	464141,60	2,12	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 70	155522,85	464095,05	2,08	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 28	155626,60	464173,70	2,03	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 14	155598,50	464134,60	2,18	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 38	155563,45	464030,75	2,31	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 46	155557,65	464048,55	2,25	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 58	155538,65	464068,75	2,16	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 54	155551,25	464067,85	2,19	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 2	155661,60	464105,90	2,01	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 5	155637,00	464123,70	1,96	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Evertsenstraat 68	155566,25	464006,85	2,31	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 18	155605,50	464144,40	2,18	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 35	155501,15	464115,15	2,00	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 15	155644,60	464148,00	2,04	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 6	155668,70	464115,70	2,06	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 24	155616,10	464159,10	1,96	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 11	155637,60	464138,20	1,99	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 15	155708,00	464124,30	2,03	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 10	155675,70	464125,50	2,11	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 42	155561,15	464039,65	2,31	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 50	155554,25	464059,05	2,21	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 14	155682,70	464135,30	1,94	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 5	155684,00	464104,60	1,95	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 11	155701,00	464114,60	2,04	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 62	155544,85	464087,35	2,14	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 21	155663,00	464166,90	2,15	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 19	155703,50	464137,60	2,06	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 104	155266,30	464007,40	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 94	155260,20	463984,80	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 114	155282,90	464028,70	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 204	155370,00	464140,60	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 198	155370,40	464126,60	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 192	155350,10	464115,00	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
02	Binckesstraat 186	155350,50	464101,00	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 13B	155631,90	464097,30	2,20	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 57A	155603,30	464196,00	1,99	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 53B	155597,80	464172,40	2,11	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 61A	155623,00	464210,10	2,09	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 66A	155733,80	464120,20	1,94	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 63A	155642,60	464197,00	2,14	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 64A	155686,90	464154,00	1,83	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155600,10	464157,20	2,14	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155688,10	464075,80	1,89	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155648,70	464115,60	1,99	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155656,80	464131,70	2,05	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155649,70	464122,00	2,00	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155710,50	464115,20	2,01	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155732,20	464118,10	1,94	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155597,70	464149,80	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155601,30	464154,90	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155650,00	464129,30	2,02	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155705,80	464103,90	2,01	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155689,70	464081,60	1,90	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155581,30	464124,30	2,16	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155570,70	464114,70	2,15	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155645,00	464118,10	1,98	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155696,50	464095,60	2,02	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155568,20	464122,20	2,13	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155613,70	464167,90	1,97	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155721,10	464125,20	1,99	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155583,50	464119,00	2,17	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155672,00	464160,70	2,16	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155657,10	464139,10	2,07	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False

Model: W egverkeer 2025  
Groep: \_SPA-nieuwe/gewijzigde items  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode W egverkeerslawaaai - RMW -2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Vorm	Ref. 63	Cp	Zwevend
		155666,00	464140,10	2,10	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155592,70	464138,70	2,16	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155664,00	464148,60	2,11	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 30	155631,10	464177,90	2,05	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 8	155587,40	464105,80	2,20	5,20	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Evertsenstraat 66	155556,05	464013,45	2,28	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 72	155529,75	464102,65	2,08	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 20	155619,00	464149,60	1,95	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 9	155644,00	464133,50	2,01	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 37	155510,55	464115,65	2,02	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 1	155677,10	464094,70	2,05	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 17	155648,10	464152,90	2,06	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 7	155694,00	464104,80	1,97	6,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 66	155533,75	464091,05	2,11	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Piet Heinstraat 23	155666,70	464171,80	2,17	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 100	155263,00	464003,10	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 106	155269,60	464011,60	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 112	155279,60	464024,40	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 206	155373,30	464144,80	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 200	155363,40	464132,00	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 194	155353,40	464119,20	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 188	155343,50	464106,50	6,30	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 5A	155670,60	464069,40	1,97	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 11A	155641,00	464090,60	2,09	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Ringweg-Kruiskamp 67A	155742,50	464112,70	1,96	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155606,60	464180,10	1,97	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155639,00	464107,20	1,95	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155712,80	464113,50	2,00	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155561,60	464020,30	2,30	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155702,20	464065,60	1,96	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 102	155263,00	464003,10	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 110	155276,30	464020,10	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Binckesstraat 96	155253,10	463990,30	5,90	9,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 3A	155684,10	464070,40	1,98	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155732,20	464118,10	1,94	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
		155676,30	464080,50	2,01	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van der Doesstraat 17	155706,18	464128,26	2,04	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Kortenaerstraat 15A	155619,20	464113,30	2,26	9,90	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Evertsenstraat 70	155562,90	464016,20	2,30	2,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 76	155521,45	464115,85	2,04	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	De Ruijterstraat 74	155523,55	464114,30	2,05	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	W itte de W ithstraat 33	155498,20	464114,83	1,99	7,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
03	Van Obdamstraat 1	155488,00	464254,30	2,38	3,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
SPA01	hoogbouw	155474,80	464273,83	2,36	35,00	Polygoon	0,80	0 dB	False
SPA01	4 nieuwe woningen	155579,72	464072,59	2,24	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA02	5 nieuwe woningen	155592,39	464064,46	2,28	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA03	6 nieuwe woningen	155609,79	464070,57	2,31	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA04	4 nieuwe woningen	155595,16	464025,69	2,38	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA05	4 nieuwe woningen	155665,22	463996,76	2,56	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA06	6 nieuwe woningen	155630,87	464021,40	2,44	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False
SPA07	8 nieuwe woningen	155643,71	464057,84	2,38	8,00	Rechthoek	0,80	0 dB	False

Model: Wegverkeer 2025  
Groep: \_SPA-nieuwe/gewijzigde items  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Gebied	Bf
Piet heins	Betontegels	155592,93	464097,28	107,26	0,00
Kortenaers	Betontegels	155717,30	464024,17	627,94	0,00
SPA01	hard bodemgebied	155618,14	464053,83	1087,17	0,00
SPA02	hard bodemgebied	155572,90	464085,19	194,44	0,00



Model: Wegverkeer 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	M-1	H-1	Cp	Zwevend	Refl.L 1k	Refl.R 1k
		155559,01	464541,76	4,19	4,40	2 dB	Nee	0,20	0,20
		155477,04	464434,38	3,88	4,40	2 dB	Nee	0,20	0,20
nieuw2	nieuw scherm aanvulling prorail	155455,13	464286,68	3,52	4,00	0 dB	Nee	0,20	0,20
		155664,00	464675,30	3,20	5,80	2 dB	Nee	0,20	0,20
		155737,80	464776,63	4,88	5,80	0 dB	Nee	0,20	0,20
GS398862	s:1034908286	154860,30	463519,02	2,94	2,54	0 dB	Ja	0,00	0,00
GS398491	s:1034909279	157000,75	464809,68	2,48	3,12	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS399057	s:1034907734	155643,27	464526,51	3,79	1,12	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398497	s:1034909273	156238,56	464895,93	3,30	1,30	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398490	s:1034909280	157000,75	464809,68	2,48	3,12	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS395996	s:7319389	156077,72	465143,40	3,75	2,29	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398492	s:1034909278	157008,49	464807,62	2,38	3,21	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398301	s:1034909965	155981,19	464807,75	3,15	2,46	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396004	s:7319381	156111,55	465179,08	3,24	1,80	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS397119	s:2100000105	155042,97	463759,75	2,86	1,70	0 dB	Ja	0,00	0,00
GS397118	s:2100000106	154860,30	463519,02	2,94	3,06	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396859	s:2100000473	156189,47	464886,60	3,22	1,38	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398400	s:1034909537	154836,64	463531,66	3,05	3,95	0 dB	Nee	1,00	1,00
GS398861	s:1034908287	155050,38	463812,88	2,48	2,62	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398962	s:1034908109	156647,26	464900,44	3,44	2,16	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396003	s:7319382	155972,17	465024,09	4,00	1,01	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396860	s:2100000472	156172,30	464882,34	3,27	2,33	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398961	s:1034908110	156238,21	464897,82	3,25	1,35	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS395855	s:7320416	156160,27	465227,55	3,84	1,21	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS395997	s:7319388	156137,38	465205,18	3,93	2,11	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396996	s:2100000314	154464,07	463077,88	4,86	4,48	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398860	s:1034908288	154993,04	463738,50	3,90	1,17	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS399059	s:1034907732	155933,78	464980,17	3,93	4,08	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS397400	s:123480	156106,37	465173,83	2,84	2,21	0 dB	Nee	1,00	1,00
GS397204	s:2100000008	156647,26	464900,44	3,44	1,66	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS399073	s:1034907701	154857,66	463562,92	3,23	5,69	0 dB	Nee	1,00	1,00
GS398302	s:1034909964	155983,93	464809,13	3,12	2,48	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398413	s:1034909514	154351,71	462980,91	5,55	3,13	0 dB	Ja	1,00	1,00
GS399074	s:1034907700	155027,95	463782,90	3,08	1,50	0 dB	Nee	1,00	1,00
GS398496	s:1034909274	156229,91	464896,21	3,26	1,34	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398300	s:1034909966	155741,67	464780,98	5,11	2,30	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398960	s:1034908111	156230,62	464894,13	3,31	1,29	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398859	s:1034908289	155064,56	463785,69	2,97	3,60	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS399058	s:1034907733	155682,13	464572,49	3,66	1,69	0 dB	Nee	0,00	0,00
PE399614	p:1045576463	156128,49	465173,50	3,78	1,00	0 dB	Nee	0,00	0,00
PE399616	p:1045576461	156051,33	465098,03	3,77	1,00	0 dB	Nee	0,00	0,00
PE399613	p:1045576464	156240,53	465295,04	3,84	1,00	0 dB	Nee	0,00	0,00
PE399615	p:1045576462	156252,22	465282,94	3,81	1,00	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS398493	s:1034909277	157009,23	464810,01	3,18	2,42	0 dB	Nee	0,00	0,00
GS396034	s:7317706	156231,97	465333,90	6,70	3,84	2 dB	Nee	0,00	0,00

Model: Wegverkeer 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW -2012

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01.1	Woning 1	155676,32	463990,68	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01.2	Woning 1	155673,66	463990,64	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01.3	Woning 1	155666,06	463996,04	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01.4	Woning 1	155666,15	463998,24	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02.1	Woning 2	155679,84	463995,62	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02.2	Woning 2	155670,14	464003,85	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03.1	Woning 3	155683,33	464000,53	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03.2	Woning 3	155673,16	464008,09	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04.1	Woning 4	155687,18	464005,94	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04.2	Woning 4	155686,67	464008,81	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04.3	Woning 4	155679,30	464014,05	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04.4	Woning 4	155676,90	464013,35	2,56	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05.1	Woning 5	155677,70	464033,58	1,93	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05.2	Woning 5	155678,70	464031,36	1,94	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05.3	Woning 5	155674,49	464025,48	2,09	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05.4	Woning 5	155672,27	464025,39	2,14	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	Woning 6	155672,80	464037,10	2,00	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	Woning 7	155659,37	464046,73	2,18	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08	Woning 8	155645,48	464056,69	2,36	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09	Woning 9	155639,65	464060,82	2,39	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10	Woning 10	155627,64	464069,47	2,35	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11.1	Woning 11	155617,82	464076,54	2,32	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11.2	Woning 11	155613,80	464076,31	2,31	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11.3	Woning 11	155611,44	464069,26	2,32	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12.1	Woning 12	155595,54	464087,93	2,25	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12.2	Woning 12	155598,70	464086,23	2,26	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12.3	Woning 12	155598,35	464078,64	2,27	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
13	Woning 13+14	155587,27	464085,20	2,24	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
14	Woning 13+14	155590,46	464076,03	2,26	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15.1	Woning 15	155578,23	464082,22	2,22	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15.2	Woning 15	155577,44	464079,18	2,23	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
15.3	Woning 15	155581,50	464073,08	2,25	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
16	Woning 16	155584,39	464057,83	2,28	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17.1	Woning 17	155590,99	464037,63	2,33	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
17.2	Woning 17	155593,79	464035,58	2,34	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18.1	Woning 18	155596,75	464026,31	2,37	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18.2	Woning 18	155595,59	464024,06	2,39	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18.3	Woning 18	155597,64	464017,82	2,40	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
18.4	Woning 18	155599,92	464017,21	2,41	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
19	Woning 19	155608,59	464020,05	2,41	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
20	Woning 20	155618,22	464023,21	2,41	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
21	Woning 21	155632,49	464020,10	2,45	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
22	Woning 22	155645,33	464010,82	2,49	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23.1	Woning 23	155656,56	464002,71	2,53	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23.2	Woning 23	155658,70	464003,10	2,53	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
23.3	Woning 23	155661,15	464011,44	2,52	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 1\_Ringweg Kruiskamp  
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01.1_A	W oning 1	1,50	30	26	20	30
	01.1_B	W oning 1	4,50	32	28	22	32
	01.1_C	W oning 1	7,50	33	30	24	34
	01.2_A	W oning 1	1,50	28	24	18	28
	01.2_B	W oning 1	4,50	28	24	18	28
	01.2_C	W oning 1	7,50	29	25	19	29
	01.3_A	W oning 1	1,50	28	25	19	29
	01.3_B	W oning 1	4,50	28	25	19	28
	01.3_C	W oning 1	7,50	29	26	20	30
	01.4_A	W oning 1	1,50	34	31	25	35
	01.4_B	W oning 1	4,50	35	31	26	35
	01.4_C	W oning 1	7,50	36	33	27	36
	02.1_A	W oning 2	1,50	30	27	21	31
	02.1_B	W oning 2	4,50	32	29	23	33
	02.1_C	W oning 2	7,50	32	29	23	33
	02.2_A	W oning 2	1,50	34	30	24	34
	02.2_B	W oning 2	4,50	34	31	25	35
	02.2_C	W oning 2	7,50	35	32	26	36
	03.1_A	W oning 3	1,50	29	26	20	30
	03.1_B	W oning 3	4,50	31	28	22	32
	03.1_C	W oning 3	7,50	32	29	23	32
	03.2_A	W oning 3	1,50	34	31	25	34
	03.2_B	W oning 3	4,50	34	31	25	35
	03.2_C	W oning 3	7,50	36	32	27	36
	04.1_A	W oning 4	1,50	28	25	19	29
	04.1_B	W oning 4	4,50	30	27	21	31
	04.1_C	W oning 4	7,50	31	28	22	32
	04.2_A	W oning 4	1,50	33	30	24	33
	04.2_B	W oning 4	4,50	34	31	25	35
	04.2_C	W oning 4	7,50	36	33	27	36
	04.3_A	W oning 4	1,50	39	35	29	39
	04.3_B	W oning 4	4,50	39	36	30	39
	04.3_C	W oning 4	7,50	40	37	31	41
	04.4_A	W oning 4	1,50	35	32	26	36
	04.4_B	W oning 4	4,50	35	32	26	36
	04.4_C	W oning 4	7,50	37	34	28	38
	05.1_A	W oning 5	1,50	39	35	29	39
	05.1_B	W oning 5	4,50	40	37	31	41
	05.1_C	W oning 5	7,50	41	38	32	42
	05.2_A	W oning 5	1,50	40	36	30	40
	05.2_B	W oning 5	4,50	40	37	31	41
	05.2_C	W oning 5	7,50	41	37	32	41
	05.3_A	W oning 5	1,50	40	36	30	40
	05.3_B	W oning 5	4,50	40	36	30	40
	05.3_C	W oning 5	7,50	40	37	31	41
	05.4_A	W oning 5	1,50	32	29	23	33
	05.4_B	W oning 5	4,50	33	30	24	34
	05.4_C	W oning 5	7,50	32	29	23	33
	06_A	W oning 6	1,50	35	32	26	35
	06_B	W oning 6	4,50	37	33	28	37
	06_C	W oning 6	7,50	39	35	29	39
	07_A	W oning 7	1,50	31	28	22	32
	07_B	W oning 7	4,50	35	31	25	35
	07_C	W oning 7	7,50	37	34	28	38
	08_A	W oning 8	1,50	37	34	28	38
	08_B	W oning 8	4,50	38	35	29	39
	08_C	W oning 8	7,50	40	36	30	40
	09_A	W oning 9	1,50	38	34	28	38
	09_B	W oning 9	4,50	38	35	29	39
	09_C	W oning 9	7,50	40	37	31	41
	10_A	W oning 10	1,50	31	28	22	32
	10_B	W oning 10	4,50	34	30	24	34
	10_C	W oning 10	7,50	36	33	27	37
	11.1_A	W oning 11	1,50	30	27	21	31
	11.1_B	W oning 11	4,50	32	29	23	32
	11.1_C	W oning 11	7,50	35	32	26	35
	11.2_A	W oning 11	1,50	32	28	23	32
	11.2_B	W oning 11	4,50	33	30	24	34
	11.2_C	W oning 11	7,50	35	32	26	36
	11.3_A	W oning 11	1,50	25	22	16	26
	11.3_B	W oning 11	4,50	28	25	19	29
	11.3_C	W oning 11	7,50	31	28	22	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 1\_Ringweg Kruiskamp  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	39	36	30	40
12.1_B	W oning 12	4,50	40	36	30	40
12.1_C	W oning 12	7,50	41	38	32	42
12.2_A	W oning 12	1,50	36	33	27	37
12.2_B	W oning 12	4,50	37	34	28	38
12.2_C	W oning 12	7,50	39	36	30	40
12.3_A	W oning 12	1,50	27	24	18	27
12.3_B	W oning 12	4,50	29	26	20	29
12.3_C	W oning 12	7,50	32	28	22	32
13_A	W oning 13+14	1,50	39	36	30	40
13_B	W oning 13+14	4,50	40	36	31	40
13_C	W oning 13+14	7,50	42	39	33	43
14_A	W oning 13+14	1,50	27	24	18	28
14_B	W oning 13+14	4,50	29	26	20	30
14_C	W oning 13+14	7,50	32	29	23	32
15.1_A	W oning 15	1,50	39	35	29	39
15.1_B	W oning 15	4,50	39	36	30	39
15.1_C	W oning 15	7,50	42	38	32	42
15.2_A	W oning 15	1,50	32	29	23	33
15.2_B	W oning 15	4,50	34	30	24	34
15.2_C	W oning 15	7,50	38	35	29	39
15.3_A	W oning 15	1,50	28	24	18	28
15.3_B	W oning 15	4,50	30	27	21	31
15.3_C	W oning 15	7,50	33	30	24	34
16_A	W oning 16	1,50	32	28	22	32
16_B	W oning 16	4,50	33	30	24	34
16_C	W oning 16	7,50	37	34	28	38
17.1_A	W oning 17	1,50	29	26	20	30
17.1_B	W oning 17	4,50	31	28	22	32
17.1_C	W oning 17	7,50	36	32	26	36
17.2_A	W oning 17	1,50	28	25	19	28
17.2_B	W oning 17	4,50	30	27	21	31
17.2_C	W oning 17	7,50	31	28	22	32
18.1_A	W oning 18	1,50	29	26	20	30
18.1_B	W oning 18	4,50	32	28	22	32
18.1_C	W oning 18	7,50	36	33	27	37
18.2_A	W oning 18	1,50	28	25	19	29
18.2_B	W oning 18	4,50	31	27	21	31
18.2_C	W oning 18	7,50	34	30	24	34
18.3_A	W oning 18	1,50	27	24	18	28
18.3_B	W oning 18	4,50	30	26	20	30
18.3_C	W oning 18	7,50	32	29	23	33
18.4_A	W oning 18	1,50	24	21	15	25
18.4_B	W oning 18	4,50	27	23	17	27
18.4_C	W oning 18	7,50	31	27	21	31
19_A	W oning 19	1,50	24	21	15	24
19_B	W oning 19	4,50	26	23	17	27
19_C	W oning 19	7,50	30	27	21	31
20_A	W oning 20	1,50	23	20	14	24
20_B	W oning 20	4,50	26	23	17	27
20_C	W oning 20	7,50	30	26	20	30
21_A	W oning 21	1,50	29	26	20	29
21_B	W oning 21	4,50	30	26	20	30
21_C	W oning 21	7,50	30	27	21	31
22_A	W oning 22	1,50	27	24	18	28
22_B	W oning 22	4,50	27	24	18	28
22_C	W oning 22	7,50	29	26	20	30
23.1_A	W oning 23	1,50	32	29	23	32
23.1_B	W oning 23	4,50	31	27	21	31
23.1_C	W oning 23	7,50	32	29	23	33
23.2_A	W oning 23	1,50	39	35	29	39
23.2_B	W oning 23	4,50	38	34	29	38
23.2_C	W oning 23	7,50	38	35	29	39
23.3_A	W oning 23	1,50	38	34	29	38
23.3_B	W oning 23	4,50	38	35	29	39
23.3_C	W oning 23	7,50	39	36	30	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 2\_Liendertseweg  
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01.1_A	W oning 1	1,50	51	47	41	51
	01.1_B	W oning 1	4,50	52	48	42	52
	01.1_C	W oning 1	7,50	52	48	43	52
	01.2_A	W oning 1	1,50	45	42	36	46
	01.2_B	W oning 1	4,50	47	43	37	47
	01.2_C	W oning 1	7,50	47	44	38	47
	01.3_A	W oning 1	1,50	43	40	34	44
	01.3_B	W oning 1	4,50	45	42	36	46
	01.3_C	W oning 1	7,50	45	41	35	45
	01.4_A	W oning 1	1,50	34	31	25	35
	01.4_B	W oning 1	4,50	36	33	27	37
	01.4_C	W oning 1	7,50	38	34	28	38
	02.1_A	W oning 2	1,50	51	48	42	52
	02.1_B	W oning 2	4,50	52	49	43	52
	02.1_C	W oning 2	7,50	52	49	43	53
	02.2_A	W oning 2	1,50	34	31	25	35
	02.2_B	W oning 2	4,50	36	32	26	36
	02.2_C	W oning 2	7,50	37	34	28	38
	03.1_A	W oning 3	1,50	51	48	42	52
	03.1_B	W oning 3	4,50	52	49	43	53
	03.1_C	W oning 3	7,50	52	49	43	53
	03.2_A	W oning 3	1,50	35	32	26	36
	03.2_B	W oning 3	4,50	37	33	27	37
	03.2_C	W oning 3	7,50	38	35	29	39
	04.1_A	W oning 4	1,50	51	48	42	52
	04.1_B	W oning 4	4,50	52	49	43	53
	04.1_C	W oning 4	7,50	52	49	43	53
	04.2_A	W oning 4	1,50	48	44	38	48
	04.2_B	W oning 4	4,50	49	45	39	49
	04.2_C	W oning 4	7,50	49	46	40	50
	04.3_A	W oning 4	1,50	45	42	36	46
	04.3_B	W oning 4	4,50	47	43	37	47
	04.3_C	W oning 4	7,50	47	43	38	47
	04.4_A	W oning 4	1,50	36	33	27	37
	04.4_B	W oning 4	4,50	38	35	29	38
	04.4_C	W oning 4	7,50	40	36	30	40
	05.1_A	W oning 5	1,50	44	41	35	45
	05.1_B	W oning 5	4,50	46	43	37	46
	05.1_C	W oning 5	7,50	47	43	37	47
	05.2_A	W oning 5	1,50	45	42	36	46
	05.2_B	W oning 5	4,50	47	44	38	48
	05.2_C	W oning 5	7,50	48	45	39	48
	05.3_A	W oning 5	1,50	45	41	35	45
	05.3_B	W oning 5	4,50	47	43	37	47
	05.3_C	W oning 5	7,50	47	44	38	48
	05.4_A	W oning 5	1,50	40	37	31	41
	05.4_B	W oning 5	4,50	42	39	33	43
	05.4_C	W oning 5	7,50	43	39	33	43
	06_A	W oning 6	1,50	43	40	34	44
	06_B	W oning 6	4,50	45	42	36	45
	06_C	W oning 6	7,50	46	42	36	46
	07_A	W oning 7	1,50	40	37	31	41
	07_B	W oning 7	4,50	42	38	32	42
	07_C	W oning 7	7,50	43	40	34	43
	08_A	W oning 8	1,50	38	34	28	38
	08_B	W oning 8	4,50	39	36	30	40
	08_C	W oning 8	7,50	40	37	31	41
	09_A	W oning 9	1,50	36	33	27	37
	09_B	W oning 9	4,50	37	34	28	38
	09_C	W oning 9	7,50	39	35	29	39
	10_A	W oning 10	1,50	36	32	26	36
	10_B	W oning 10	4,50	36	33	27	37
	10_C	W oning 10	7,50	37	34	28	38
	11.1_A	W oning 11	1,50	34	30	25	34
	11.1_B	W oning 11	4,50	34	31	25	35
	11.1_C	W oning 11	7,50	35	32	26	36
	11.2_A	W oning 11	1,50	20	17	11	21
	11.2_B	W oning 11	4,50	22	19	13	23
	11.2_C	W oning 11	7,50	26	23	17	27
	11.3_A	W oning 11	1,50	31	28	22	31
	11.3_B	W oning 11	4,50	32	29	23	33
	11.3_C	W oning 11	7,50	34	30	24	34

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 2\_Liendertseweg  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	19	16	10	20
12.1_B	W oning 12	4,50	21	17	12	21
12.1_C	W oning 12	7,50	20	17	11	21
12.2_A	W oning 12	1,50	32	29	23	33
12.2_B	W oning 12	4,50	32	29	23	33
12.2_C	W oning 12	7,50	33	30	24	34
12.3_A	W oning 12	1,50	30	27	21	31
12.3_B	W oning 12	4,50	32	28	22	32
12.3_C	W oning 12	7,50	34	30	24	34
13_A	W oning 13+14	1,50	21	17	11	21
13_B	W oning 13+14	4,50	22	19	13	23
13_C	W oning 13+14	7,50	22	18	12	22
14_A	W oning 13+14	1,50	31	28	22	32
14_B	W oning 13+14	4,50	32	29	23	33
14_C	W oning 13+14	7,50	34	31	25	34
15.1_A	W oning 15	1,50	30	27	21	30
15.1_B	W oning 15	4,50	30	27	21	30
15.1_C	W oning 15	7,50	21	17	11	21
15.2_A	W oning 15	1,50	29	25	19	29
15.2_B	W oning 15	4,50	29	26	20	30
15.2_C	W oning 15	7,50	28	25	19	29
15.3_A	W oning 15	1,50	28	25	19	28
15.3_B	W oning 15	4,50	29	26	20	30
15.3_C	W oning 15	7,50	32	29	23	33
16_A	W oning 16	1,50	31	27	21	31
16_B	W oning 16	4,50	31	28	22	31
16_C	W oning 16	7,50	33	29	23	33
17.1_A	W oning 17	1,50	32	29	23	33
17.1_B	W oning 17	4,50	33	29	23	33
17.1_C	W oning 17	7,50	33	30	24	34
17.2_A	W oning 17	1,50	28	25	19	28
17.2_B	W oning 17	4,50	29	26	20	30
17.2_C	W oning 17	7,50	32	29	23	33
18.1_A	W oning 18	1,50	26	23	17	27
18.1_B	W oning 18	4,50	27	24	18	28
18.1_C	W oning 18	7,50	29	25	19	29
18.2_A	W oning 18	1,50	29	25	20	29
18.2_B	W oning 18	4,50	30	27	21	31
18.2_C	W oning 18	7,50	30	27	21	31
18.3_A	W oning 18	1,50	30	27	21	30
18.3_B	W oning 18	4,50	31	28	22	31
18.3_C	W oning 18	7,50	31	28	22	32
18.4_A	W oning 18	1,50	36	32	26	36
18.4_B	W oning 18	4,50	37	33	27	37
18.4_C	W oning 18	7,50	38	35	29	39
19_A	W oning 19	1,50	36	33	27	37
19_B	W oning 19	4,50	38	34	28	38
19_C	W oning 19	7,50	39	36	30	39
20_A	W oning 20	1,50	37	33	28	37
20_B	W oning 20	4,50	38	35	29	39
20_C	W oning 20	7,50	39	36	30	40
21_A	W oning 21	1,50	38	34	28	38
21_B	W oning 21	4,50	39	36	30	40
21_C	W oning 21	7,50	40	36	30	40
22_A	W oning 22	1,50	40	36	30	40
22_B	W oning 22	4,50	41	38	32	42
22_C	W oning 22	7,50	42	38	33	42
23.1_A	W oning 23	1,50	42	39	33	43
23.1_B	W oning 23	4,50	44	40	34	44
23.1_C	W oning 23	7,50	43	40	34	44
23.2_A	W oning 23	1,50	42	39	33	43
23.2_B	W oning 23	4,50	44	40	34	44
23.2_C	W oning 23	7,50	44	40	34	44
23.3_A	W oning 23	1,50	38	35	29	39
23.3_B	W oning 23	4,50	39	36	30	40
23.3_C	W oning 23	7,50	40	37	31	41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 5\_Evertsenstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01.1_A	W oning 1	1,50	43	40	33	43
	01.1_B	W oning 1	4,50	43	40	33	43
	01.1_C	W oning 1	7,50	42	40	33	43
	01.2_A	W oning 1	1,50	46	43	37	47
	01.2_B	W oning 1	4,50	46	44	37	47
	01.2_C	W oning 1	7,50	46	43	37	47
	01.3_A	W oning 1	1,50	46	44	37	47
	01.3_B	W oning 1	4,50	47	44	38	47
	01.3_C	W oning 1	7,50	46	44	37	47
	01.4_A	W oning 1	1,50	43	40	33	43
	01.4_B	W oning 1	4,50	43	41	34	44
	01.4_C	W oning 1	7,50	43	40	34	44
	02.1_A	W oning 2	1,50	41	38	32	42
	02.1_B	W oning 2	4,50	41	38	32	42
	02.1_C	W oning 2	7,50	41	38	32	42
	02.2_A	W oning 2	1,50	39	36	30	40
	02.2_B	W oning 2	4,50	40	37	31	41
	02.2_C	W oning 2	7,50	40	37	31	41
	03.1_A	W oning 3	1,50	39	37	30	40
	03.1_B	W oning 3	4,50	40	37	31	41
	03.1_C	W oning 3	7,50	40	37	31	41
	03.2_A	W oning 3	1,50	37	34	27	37
	03.2_B	W oning 3	4,50	38	35	29	39
	03.2_C	W oning 3	7,50	38	35	29	39
	04.1_A	W oning 4	1,50	38	35	29	39
	04.1_B	W oning 4	4,50	39	36	30	39
	04.1_C	W oning 4	7,50	39	36	30	40
	04.2_A	W oning 4	1,50	29	26	20	29
	04.2_B	W oning 4	4,50	30	28	21	31
	04.2_C	W oning 4	7,50	30	28	21	31
	04.3_A	W oning 4	1,50	18	16	9	19
	04.3_B	W oning 4	4,50	19	16	10	20
	04.3_C	W oning 4	7,50	20	17	11	21
	04.4_A	W oning 4	1,50	34	31	25	35
	04.4_B	W oning 4	4,50	35	33	26	36
	04.4_C	W oning 4	7,50	36	33	26	36
	05.1_A	W oning 5	1,50	19	16	9	19
	05.1_B	W oning 5	4,50	20	17	11	21
	05.1_C	W oning 5	7,50	21	19	12	22
	05.2_A	W oning 5	1,50	31	28	22	32
	05.2_B	W oning 5	4,50	33	30	24	34
	05.2_C	W oning 5	7,50	33	31	24	34
	05.3_A	W oning 5	1,50	33	30	24	34
	05.3_B	W oning 5	4,50	35	32	26	36
	05.3_C	W oning 5	7,50	35	32	26	36
	05.4_A	W oning 5	1,50	32	29	23	33
	05.4_B	W oning 5	4,50	34	31	25	35
	05.4_C	W oning 5	7,50	35	32	25	35
	06_A	W oning 6	1,50	15	13	6	16
	06_B	W oning 6	4,50	17	14	7	17
	06_C	W oning 6	7,50	19	16	9	19
	07_A	W oning 7	1,50	12	9	3	13
	07_B	W oning 7	4,50	13	10	4	14
	07_C	W oning 7	7,50	15	12	6	16
	08_A	W oning 8	1,50	17	14	7	17
	08_B	W oning 8	4,50	18	15	8	18
	08_C	W oning 8	7,50	19	16	9	19
	09_A	W oning 9	1,50	11	9	2	12
	09_B	W oning 9	4,50	13	10	4	13
	09_C	W oning 9	7,50	14	11	5	15
	10_A	W oning 10	1,50	14	12	5	15
	10_B	W oning 10	4,50	15	13	6	16
	10_C	W oning 10	7,50	16	13	7	17
	11.1_A	W oning 11	1,50	13	10	4	14
	11.1_B	W oning 11	4,50	14	11	4	14
	11.1_C	W oning 11	7,50	14	12	5	15
	11.2_A	W oning 11	1,50	15	13	6	16
	11.2_B	W oning 11	4,50	19	16	9	19
	11.2_C	W oning 11	7,50	22	19	12	22
	11.3_A	W oning 11	1,50	27	24	18	28
	11.3_B	W oning 11	4,50	29	26	20	30
	11.3_C	W oning 11	7,50	30	28	21	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 5\_Evertsenstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	17	15	8	18
12.1_B	W oning 12	4,50	19	16	9	19
12.1_C	W oning 12	7,50	11	8	1	11
12.2_A	W oning 12	1,50	24	21	15	25
12.2_B	W oning 12	4,50	26	23	16	26
12.2_C	W oning 12	7,50	26	23	17	27
12.3_A	W oning 12	1,50	25	22	16	26
12.3_B	W oning 12	4,50	27	24	18	28
12.3_C	W oning 12	7,50	28	26	19	29
13_A	W oning 13+14	1,50	17	14	8	18
13_B	W oning 13+14	4,50	18	15	9	19
13_C	W oning 13+14	7,50	10	7	0	10
14_A	W oning 13+14	1,50	27	24	18	28
14_B	W oning 13+14	4,50	28	25	19	29
14_C	W oning 13+14	7,50	29	27	20	30
15.1_A	W oning 15	1,50	20	18	11	21
15.1_B	W oning 15	4,50	22	19	13	23
15.1_C	W oning 15	7,50	9	6	0	10
15.2_A	W oning 15	1,50	27	25	18	28
15.2_B	W oning 15	4,50	29	26	20	30
15.2_C	W oning 15	7,50	30	27	20	30
15.3_A	W oning 15	1,50	28	25	18	28
15.3_B	W oning 15	4,50	29	26	20	30
15.3_C	W oning 15	7,50	30	28	21	31
16_A	W oning 16	1,50	31	28	22	32
16_B	W oning 16	4,50	32	30	23	33
16_C	W oning 16	7,50	33	30	24	34
17.1_A	W oning 17	1,50	35	32	26	36
17.1_B	W oning 17	4,50	37	34	28	38
17.1_C	W oning 17	7,50	37	35	28	38
17.2_A	W oning 17	1,50	35	32	25	35
17.2_B	W oning 17	4,50	36	34	27	37
17.2_C	W oning 17	7,50	37	34	28	38
18.1_A	W oning 18	1,50	25	22	15	25
18.1_B	W oning 18	4,50	27	24	17	27
18.1_C	W oning 18	7,50	28	25	18	28
18.2_A	W oning 18	1,50	39	36	29	39
18.2_B	W oning 18	4,50	40	37	30	40
18.2_C	W oning 18	7,50	40	37	30	40
18.3_A	W oning 18	1,50	41	38	32	42
18.3_B	W oning 18	4,50	42	39	32	42
18.3_C	W oning 18	7,50	42	39	32	42
18.4_A	W oning 18	1,50	44	42	35	45
18.4_B	W oning 18	4,50	45	42	36	46
18.4_C	W oning 18	7,50	45	42	36	45
19_A	W oning 19	1,50	44	41	35	45
19_B	W oning 19	4,50	45	42	35	45
19_C	W oning 19	7,50	45	42	35	45
20_A	W oning 20	1,50	43	40	34	44
20_B	W oning 20	4,50	44	41	35	45
20_C	W oning 20	7,50	44	41	35	45
21_A	W oning 21	1,50	44	41	35	45
21_B	W oning 21	4,50	45	42	35	45
21_C	W oning 21	7,50	45	42	35	45
22_A	W oning 22	1,50	46	43	37	47
22_B	W oning 22	4,50	46	43	37	47
22_C	W oning 22	7,50	46	43	37	47
23.1_A	W oning 23	1,50	47	44	37	47
23.1_B	W oning 23	4,50	47	44	38	48
23.1_C	W oning 23	7,50	47	44	37	47
23.2_A	W oning 23	1,50	43	41	34	44
23.2_B	W oning 23	4,50	44	41	34	44
23.2_C	W oning 23	7,50	43	41	34	44
23.3_A	W oning 23	1,50	18	15	9	19
23.3_B	W oning 23	4,50	21	18	11	21
23.3_C	W oning 23	7,50	23	20	13	23

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 6\_Kortenaerstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01.1_A	W oning 1	1,50	11	9	2	12
01.1_B	W oning 1	4,50	13	11	4	14
01.1_C	W oning 1	7,50	14	12	5	15
01.2_A	W oning 1	1,50	8	5	-1	9
01.2_B	W oning 1	4,50	10	8	1	11
01.2_C	W oning 1	7,50	6	3	-3	7
01.3_A	W oning 1	1,50	14	11	4	14
01.3_B	W oning 1	4,50	16	13	6	16
01.3_C	W oning 1	7,50	9	7	0	10
01.4_A	W oning 1	1,50	25	23	16	26
01.4_B	W oning 1	4,50	27	25	18	28
01.4_C	W oning 1	7,50	28	25	18	28
02.1_A	W oning 2	1,50	13	10	4	14
02.1_B	W oning 2	4,50	14	12	5	15
02.1_C	W oning 2	7,50	11	8	2	12
02.2_A	W oning 2	1,50	28	25	18	28
02.2_B	W oning 2	4,50	29	27	20	30
02.2_C	W oning 2	7,50	30	27	20	30
03.1_A	W oning 3	1,50	14	11	5	15
03.1_B	W oning 3	4,50	16	13	6	16
03.1_C	W oning 3	7,50	17	14	8	18
03.2_A	W oning 3	1,50	30	27	20	30
03.2_B	W oning 3	4,50	31	29	22	32
03.2_C	W oning 3	7,50	31	29	22	32
04.1_A	W oning 4	1,50	16	13	7	16
04.1_B	W oning 4	4,50	17	14	8	18
04.1_C	W oning 4	7,50	17	15	8	18
04.2_A	W oning 4	1,50	32	30	23	33
04.2_B	W oning 4	4,50	34	31	25	34
04.2_C	W oning 4	7,50	34	31	25	35
04.3_A	W oning 4	1,50	35	32	26	36
04.3_B	W oning 4	4,50	36	34	27	37
04.3_C	W oning 4	7,50	36	34	27	37
04.4_A	W oning 4	1,50	32	30	23	33
04.4_B	W oning 4	4,50	34	31	25	35
04.4_C	W oning 4	7,50	34	31	25	35
05.1_A	W oning 5	1,50	44	41	34	44
05.1_B	W oning 5	4,50	44	41	35	45
05.1_C	W oning 5	7,50	44	41	34	44
05.2_A	W oning 5	1,50	40	37	30	40
05.2_B	W oning 5	4,50	40	37	31	41
05.2_C	W oning 5	7,50	39	37	30	40
05.3_A	W oning 5	1,50	37	34	27	37
05.3_B	W oning 5	4,50	37	34	28	38
05.3_C	W oning 5	7,50	37	34	28	38
05.4_A	W oning 5	1,50	19	16	10	20
05.4_B	W oning 5	4,50	21	18	12	22
05.4_C	W oning 5	7,50	21	18	12	22
06_A	W oning 6	1,50	44	41	35	45
06_B	W oning 6	4,50	44	41	35	45
06_C	W oning 6	7,50	44	41	35	45
07_A	W oning 7	1,50	44	41	35	45
07_B	W oning 7	4,50	44	42	35	45
07_C	W oning 7	7,50	44	41	35	45
08_A	W oning 8	1,50	44	41	35	45
08_B	W oning 8	4,50	44	42	35	45
08_C	W oning 8	7,50	44	41	35	45
09_A	W oning 9	1,50	44	41	35	45
09_B	W oning 9	4,50	44	42	35	45
09_C	W oning 9	7,50	44	41	35	45
10_A	W oning 10	1,50	44	42	35	45
10_B	W oning 10	4,50	45	42	35	45
10_C	W oning 10	7,50	44	41	35	45
11.1_A	W oning 11	1,50	44	42	35	45
11.1_B	W oning 11	4,50	45	42	35	45
11.1_C	W oning 11	7,50	44	42	35	45
11.2_A	W oning 11	1,50	40	37	31	41
11.2_B	W oning 11	4,50	41	38	31	41
11.2_C	W oning 11	7,50	40	38	31	41
11.3_A	W oning 11	1,50	21	18	12	22
11.3_B	W oning 11	4,50	23	20	13	23
11.3_C	W oning 11	7,50	24	21	15	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 6\_Kortenaerstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	44	41	34	44
12.1_B	W oning 12	4,50	44	41	35	45
12.1_C	W oning 12	7,50	43	41	34	44
12.2_A	W oning 12	1,50	42	39	32	42
12.2_B	W oning 12	4,50	42	39	33	43
12.2_C	W oning 12	7,50	42	39	32	42
12.3_A	W oning 12	1,50	32	29	23	33
12.3_B	W oning 12	4,50	34	31	24	34
12.3_C	W oning 12	7,50	34	31	24	34
13_A	W oning 13+14	1,50	44	41	35	44
13_B	W oning 13+14	4,50	44	41	35	45
13_C	W oning 13+14	7,50	43	41	34	44
14_A	W oning 13+14	1,50	30	27	20	30
14_B	W oning 13+14	4,50	31	29	22	32
14_C	W oning 13+14	7,50	32	29	22	32
15.1_A	W oning 15	1,50	44	41	34	44
15.1_B	W oning 15	4,50	44	41	35	45
15.1_C	W oning 15	7,50	43	41	34	44
15.2_A	W oning 15	1,50	37	35	28	38
15.2_B	W oning 15	4,50	38	35	28	38
15.2_C	W oning 15	7,50	37	35	28	38
15.3_A	W oning 15	1,50	27	24	18	28
15.3_B	W oning 15	4,50	29	26	20	30
15.3_C	W oning 15	7,50	29	27	20	30
16_A	W oning 16	1,50	29	27	20	30
16_B	W oning 16	4,50	31	29	22	32
16_C	W oning 16	7,50	32	29	22	32
17.1_A	W oning 17	1,50	25	23	16	26
17.1_B	W oning 17	4,50	27	24	18	28
17.1_C	W oning 17	7,50	28	25	19	29
17.2_A	W oning 17	1,50	20	17	10	20
17.2_B	W oning 17	4,50	21	18	12	22
17.2_C	W oning 17	7,50	23	20	13	23
18.1_A	W oning 18	1,50	20	18	11	21
18.1_B	W oning 18	4,50	22	19	13	23
18.1_C	W oning 18	7,50	24	21	15	24
18.2_A	W oning 18	1,50	23	20	14	24
18.2_B	W oning 18	4,50	24	22	15	25
18.2_C	W oning 18	7,50	26	23	16	26
18.3_A	W oning 18	1,50	22	19	13	23
18.3_B	W oning 18	4,50	23	21	14	24
18.3_C	W oning 18	7,50	25	22	15	25
18.4_A	W oning 18	1,50	8	5	-1	9
18.4_B	W oning 18	4,50	10	8	1	11
18.4_C	W oning 18	7,50	13	10	4	14
19_A	W oning 19	1,50	8	6	-1	9
19_B	W oning 19	4,50	11	8	2	11
19_C	W oning 19	7,50	14	12	5	15
20_A	W oning 20	1,50	12	9	3	13
20_B	W oning 20	4,50	14	11	5	15
20_C	W oning 20	7,50	17	14	8	18
21_A	W oning 21	1,50	13	10	4	14
21_B	W oning 21	4,50	15	12	6	16
21_C	W oning 21	7,50	16	13	7	17
22_A	W oning 22	1,50	5	3	-4	6
22_B	W oning 22	4,50	6	4	-3	7
22_C	W oning 22	7,50	7	5	-2	8
23.1_A	W oning 23	1,50	18	15	9	18
23.1_B	W oning 23	4,50	19	17	10	20
23.1_C	W oning 23	7,50	14	11	5	15
23.2_A	W oning 23	1,50	28	25	18	28
23.2_B	W oning 23	4,50	30	27	20	30
23.2_C	W oning 23	7,50	29	27	20	30
23.3_A	W oning 23	1,50	29	26	19	29
23.3_B	W oning 23	4,50	30	28	21	31
23.3_C	W oning 23	7,50	31	28	22	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 7\_De Ruijterstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01.1_A	W oning 1	1,50	10	7	1	11
01.1_B	W oning 1	4,50	2	-1	-7	3
01.1_C	W oning 1	7,50	-2	-5	-11	-1
01.2_A	W oning 1	1,50	21	19	12	22
01.2_B	W oning 1	4,50	23	20	13	23
01.2_C	W oning 1	7,50	24	21	15	25
01.3_A	W oning 1	1,50	23	20	13	23
01.3_B	W oning 1	4,50	24	21	15	25
01.3_C	W oning 1	7,50	25	22	16	26
01.4_A	W oning 1	1,50	23	20	13	23
01.4_B	W oning 1	4,50	24	21	15	25
01.4_C	W oning 1	7,50	25	23	16	26
02.1_A	W oning 2	1,50	9	6	-1	9
02.1_B	W oning 2	4,50	10	7	1	11
02.1_C	W oning 2	7,50	-1	-4	-10	-1
02.2_A	W oning 2	1,50	12	10	3	13
02.2_B	W oning 2	4,50	14	12	5	15
02.2_C	W oning 2	7,50	18	15	8	18
03.1_A	W oning 3	1,50	11	8	2	12
03.1_B	W oning 3	4,50	12	9	2	12
03.1_C	W oning 3	7,50	9	6	0	10
03.2_A	W oning 3	1,50	11	8	2	12
03.2_B	W oning 3	4,50	13	10	4	14
03.2_C	W oning 3	7,50	16	13	7	17
04.1_A	W oning 4	1,50	12	9	3	13
04.1_B	W oning 4	4,50	13	10	4	14
04.1_C	W oning 4	7,50	10	8	1	11
04.2_A	W oning 4	1,50	9	7	0	10
04.2_B	W oning 4	4,50	11	8	1	11
04.2_C	W oning 4	7,50	12	9	2	12
04.3_A	W oning 4	1,50	9	7	0	10
04.3_B	W oning 4	4,50	11	8	2	12
04.3_C	W oning 4	7,50	12	9	3	13
04.4_A	W oning 4	1,50	14	11	4	14
04.4_B	W oning 4	4,50	15	12	6	16
04.4_C	W oning 4	7,50	17	14	8	18
05.1_A	W oning 5	1,50	10	7	1	11
05.1_B	W oning 5	4,50	11	9	2	12
05.1_C	W oning 5	7,50	12	10	3	13
05.2_A	W oning 5	1,50	1	-2	-8	1
05.2_B	W oning 5	4,50	3	0	-7	3
05.2_C	W oning 5	7,50	5	2	-5	5
05.3_A	W oning 5	1,50	4	1	-5	5
05.3_B	W oning 5	4,50	7	4	-2	7
05.3_C	W oning 5	7,50	10	7	0	10
05.4_A	W oning 5	1,50	15	12	5	15
05.4_B	W oning 5	4,50	16	14	7	17
05.4_C	W oning 5	7,50	18	15	9	19
06_A	W oning 6	1,50	10	7	1	11
06_B	W oning 6	4,50	12	9	2	12
06_C	W oning 6	7,50	13	10	3	13
07_A	W oning 7	1,50	13	10	4	14
07_B	W oning 7	4,50	15	12	5	15
07_C	W oning 7	7,50	16	13	6	16
08_A	W oning 8	1,50	16	13	7	17
08_B	W oning 8	4,50	17	15	8	18
08_C	W oning 8	7,50	19	16	9	19
09_A	W oning 9	1,50	15	12	5	15
09_B	W oning 9	4,50	16	13	7	17
09_C	W oning 9	7,50	17	15	8	18
10_A	W oning 10	1,50	19	16	10	20
10_B	W oning 10	4,50	20	17	11	21
10_C	W oning 10	7,50	21	19	12	22
11.1_A	W oning 11	1,50	21	18	11	21
11.1_B	W oning 11	4,50	22	19	13	23
11.1_C	W oning 11	7,50	24	21	14	24
11.2_A	W oning 11	1,50	27	24	18	28
11.2_B	W oning 11	4,50	29	26	20	30
11.2_C	W oning 11	7,50	30	27	20	30
11.3_A	W oning 11	1,50	27	24	18	28
11.3_B	W oning 11	4,50	29	26	20	30
11.3_C	W oning 11	7,50	30	27	20	30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 7\_De Ruijterstr v=30  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	32	29	22	32
12.1_B	W oning 12	4,50	33	31	24	34
12.1_C	W oning 12	7,50	34	31	24	34
12.2_A	W oning 12	1,50	12	9	3	13
12.2_B	W oning 12	4,50	15	12	6	16
12.2_C	W oning 12	7,50	17	15	8	18
12.3_A	W oning 12	1,50	29	27	20	30
12.3_B	W oning 12	4,50	31	29	22	32
12.3_C	W oning 12	7,50	31	29	22	32
13_A	W oning 13+14	1,50	34	31	25	35
13_B	W oning 13+14	4,50	35	33	26	36
13_C	W oning 13+14	7,50	35	33	26	36
14_A	W oning 13+14	1,50	33	30	23	33
14_B	W oning 13+14	4,50	34	31	25	35
14_C	W oning 13+14	7,50	34	31	25	35
15.1_A	W oning 15	1,50	37	34	28	38
15.1_B	W oning 15	4,50	38	35	29	39
15.1_C	W oning 15	7,50	38	35	28	38
15.2_A	W oning 15	1,50	41	38	31	41
15.2_B	W oning 15	4,50	41	39	32	42
15.2_C	W oning 15	7,50	41	38	32	42
15.3_A	W oning 15	1,50	37	34	27	37
15.3_B	W oning 15	4,50	37	35	28	38
15.3_C	W oning 15	7,50	37	34	28	38
16_A	W oning 16	1,50	41	38	31	41
16_B	W oning 16	4,50	41	38	32	42
16_C	W oning 16	7,50	41	38	32	42
17.1_A	W oning 17	1,50	41	38	31	41
17.1_B	W oning 17	4,50	41	38	32	42
17.1_C	W oning 17	7,50	41	38	31	41
17.2_A	W oning 17	1,50	37	34	27	37
17.2_B	W oning 17	4,50	37	34	28	38
17.2_C	W oning 17	7,50	37	34	27	37
18.1_A	W oning 18	1,50	37	34	28	38
18.1_B	W oning 18	4,50	38	35	28	38
18.1_C	W oning 18	7,50	37	35	28	38
18.2_A	W oning 18	1,50	40	37	31	41
18.2_B	W oning 18	4,50	40	38	31	41
18.2_C	W oning 18	7,50	40	37	31	41
18.3_A	W oning 18	1,50	40	37	31	41
18.3_B	W oning 18	4,50	40	37	31	41
18.3_C	W oning 18	7,50	40	37	31	41
18.4_A	W oning 18	1,50	35	32	25	35
18.4_B	W oning 18	4,50	35	32	25	35
18.4_C	W oning 18	7,50	34	31	25	35
19_A	W oning 19	1,50	30	27	21	31
19_B	W oning 19	4,50	31	28	22	31
19_C	W oning 19	7,50	31	28	21	31
20_A	W oning 20	1,50	26	23	17	27
20_B	W oning 20	4,50	28	25	19	29
20_C	W oning 20	7,50	28	25	19	29
21_A	W oning 21	1,50	27	24	18	27
21_B	W oning 21	4,50	29	26	19	29
21_C	W oning 21	7,50	29	26	20	30
22_A	W oning 22	1,50	25	23	16	26
22_B	W oning 22	4,50	27	25	18	28
22_C	W oning 22	7,50	28	25	18	28
23.1_A	W oning 23	1,50	24	21	15	25
23.1_B	W oning 23	4,50	26	23	16	26
23.1_C	W oning 23	7,50	27	24	17	27
23.2_A	W oning 23	1,50	1	-2	-8	2
23.2_B	W oning 23	4,50	5	2	-5	5
23.2_C	W oning 23	7,50	5	3	-4	6
23.3_A	W oning 23	1,50	15	12	6	16
23.3_B	W oning 23	4,50	16	14	7	17
23.3_C	W oning 23	7,50	18	15	8	18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Rail\_GPP  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01.1_A	W oning 1	1,50	44	43	39	47
	01.1_B	W oning 1	4,50	47	46	42	50
	01.1_C	W oning 1	7,50	45	44	40	48
	01.2_A	W oning 1	1,50	41	40	36	44
	01.2_B	W oning 1	4,50	42	42	37	45
	01.2_C	W oning 1	7,50	42	41	37	45
	01.3_A	W oning 1	1,50	41	40	36	44
	01.3_B	W oning 1	4,50	43	42	37	45
	01.3_C	W oning 1	7,50	42	42	37	45
	01.4_A	W oning 1	1,50	39	38	34	42
	01.4_B	W oning 1	4,50	43	42	37	45
	01.4_C	W oning 1	7,50	47	46	42	50
	02.1_A	W oning 2	1,50	44	43	39	47
	02.1_B	W oning 2	4,50	47	46	42	50
	02.1_C	W oning 2	7,50	44	43	39	47
	02.2_A	W oning 2	1,50	40	39	34	42
	02.2_B	W oning 2	4,50	44	43	38	46
	02.2_C	W oning 2	7,50	48	46	42	50
	03.1_A	W oning 3	1,50	45	44	40	48
	03.1_B	W oning 3	4,50	47	46	42	50
	03.1_C	W oning 3	7,50	45	44	39	47
	03.2_A	W oning 3	1,50	40	40	35	43
	03.2_B	W oning 3	4,50	44	43	39	47
	03.2_C	W oning 3	7,50	48	47	43	51
	04.1_A	W oning 4	1,50	43	42	38	46
	04.1_B	W oning 4	4,50	45	44	40	48
	04.1_C	W oning 4	7,50	43	42	38	46
	04.2_A	W oning 4	1,50	42	41	37	45
	04.2_B	W oning 4	4,50	46	45	41	49
	04.2_C	W oning 4	7,50	48	47	43	51
	04.3_A	W oning 4	1,50	41	41	36	44
	04.3_B	W oning 4	4,50	46	45	41	49
	04.3_C	W oning 4	7,50	48	47	43	51
	04.4_A	W oning 4	1,50	41	40	36	44
	04.4_B	W oning 4	4,50	45	44	39	47
	04.4_C	W oning 4	7,50	49	48	44	52
	05.1_A	W oning 5	1,50	42	41	37	45
	05.1_B	W oning 5	4,50	46	45	40	48
	05.1_C	W oning 5	7,50	47	46	41	49
	05.2_A	W oning 5	1,50	41	40	36	44
	05.2_B	W oning 5	4,50	43	42	38	46
	05.2_C	W oning 5	7,50	43	42	38	46
	05.3_A	W oning 5	1,50	41	40	36	44
	05.3_B	W oning 5	4,50	44	43	39	46
	05.3_C	W oning 5	7,50	44	43	38	46
	05.4_A	W oning 5	1,50	40	39	34	42
	05.4_B	W oning 5	4,50	43	42	38	46
	05.4_C	W oning 5	7,50	46	45	41	49
	06_A	W oning 6	1,50	42	41	37	45
	06_B	W oning 6	4,50	45	45	40	48
	06_C	W oning 6	7,50	46	45	41	49
	07_A	W oning 7	1,50	42	41	37	45
	07_B	W oning 7	4,50	45	44	40	48
	07_C	W oning 7	7,50	46	45	41	49
	08_A	W oning 8	1,50	42	41	37	45
	08_B	W oning 8	4,50	44	43	39	47
	08_C	W oning 8	7,50	46	45	41	49
	09_A	W oning 9	1,50	42	41	37	45
	09_B	W oning 9	4,50	44	43	39	47
	09_C	W oning 9	7,50	46	45	41	49
	10_A	W oning 10	1,50	43	42	38	46
	10_B	W oning 10	4,50	46	45	41	49
	10_C	W oning 10	7,50	48	47	43	50
	11.1_A	W oning 11	1,50	42	41	37	44
	11.1_B	W oning 11	4,50	45	44	40	48
	11.1_C	W oning 11	7,50	48	47	43	51
	11.2_A	W oning 11	1,50	41	40	36	44
	11.2_B	W oning 11	4,50	44	43	39	47
	11.2_C	W oning 11	7,50	48	47	43	51
	11.3_A	W oning 11	1,50	41	40	36	44
	11.3_B	W oning 11	4,50	45	44	40	48
	11.3_C	W oning 11	7,50	47	46	41	50

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Rail\_GPP  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12.1_A	W oning 12	1,50	42	41	37	45
12.1_B	W oning 12	4,50	46	45	41	49
12.1_C	W oning 12	7,50	49	48	44	52
12.2_A	W oning 12	1,50	41	40	36	44
12.2_B	W oning 12	4,50	45	44	40	47
12.2_C	W oning 12	7,50	48	47	43	51
12.3_A	W oning 12	1,50	41	40	36	44
12.3_B	W oning 12	4,50	45	44	40	48
12.3_C	W oning 12	7,50	47	46	42	50
13_A	W oning 13+14	1,50	42	41	37	45
13_B	W oning 13+14	4,50	47	46	42	50
13_C	W oning 13+14	7,50	49	48	44	52
14_A	W oning 13+14	1,50	42	41	37	45
14_B	W oning 13+14	4,50	46	45	41	49
14_C	W oning 13+14	7,50	48	47	43	51
15.1_A	W oning 15	1,50	43	42	37	45
15.1_B	W oning 15	4,50	47	46	42	50
15.1_C	W oning 15	7,50	50	49	45	53
15.2_A	W oning 15	1,50	45	44	40	48
15.2_B	W oning 15	4,50	48	47	43	51
15.2_C	W oning 15	7,50	49	48	44	52
15.3_A	W oning 15	1,50	43	42	37	45
15.3_B	W oning 15	4,50	46	45	41	49
15.3_C	W oning 15	7,50	49	48	44	52
16_A	W oning 16	1,50	44	43	39	47
16_B	W oning 16	4,50	47	46	42	50
16_C	W oning 16	7,50	48	47	42	50
17.1_A	W oning 17	1,50	45	44	40	48
17.1_B	W oning 17	4,50	48	47	42	50
17.1_C	W oning 17	7,50	48	47	42	51
17.2_A	W oning 17	1,50	43	42	38	46
17.2_B	W oning 17	4,50	46	45	41	49
17.2_C	W oning 17	7,50	47	46	42	50
18.1_A	W oning 18	1,50	41	40	36	44
18.1_B	W oning 18	4,50	45	44	40	48
18.1_C	W oning 18	7,50	47	46	41	49
18.2_A	W oning 18	1,50	44	43	39	47
18.2_B	W oning 18	4,50	47	46	42	50
18.2_C	W oning 18	7,50	47	46	42	50
18.3_A	W oning 18	1,50	44	44	39	47
18.3_B	W oning 18	4,50	47	46	42	50
18.3_C	W oning 18	7,50	47	46	42	50
18.4_A	W oning 18	1,50	45	44	39	47
18.4_B	W oning 18	4,50	47	46	42	50
18.4_C	W oning 18	7,50	48	47	43	51
19_A	W oning 19	1,50	44	43	39	47
19_B	W oning 19	4,50	46	45	41	49
19_C	W oning 19	7,50	47	46	42	50
20_A	W oning 20	1,50	43	42	38	46
20_B	W oning 20	4,50	45	44	40	48
20_C	W oning 20	7,50	47	46	42	50
21_A	W oning 21	1,50	42	41	37	45
21_B	W oning 21	4,50	44	43	39	47
21_C	W oning 21	7,50	44	44	39	47
22_A	W oning 22	1,50	41	40	36	44
22_B	W oning 22	4,50	43	42	38	46
22_C	W oning 22	7,50	43	42	38	46
23.1_A	W oning 23	1,50	41	40	36	44
23.1_B	W oning 23	4,50	43	42	38	46
23.1_C	W oning 23	7,50	43	42	38	46
23.2_A	W oning 23	1,50	40	39	34	42
23.2_B	W oning 23	4,50	43	42	38	46
23.2_C	W oning 23	7,50	47	46	42	50
23.3_A	W oning 23	1,50	42	41	36	44
23.3_B	W oning 23	4,50	45	44	40	48
23.3_C	W oning 23	7,50	50	49	45	53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: W egverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01.1_A	W oning 1	1,50	56,27	53,04	47,01	56,86
	01.1_B	W oning 1	4,50	57,19	53,95	47,93	57,78
	01.1_C	W oning 1	7,50	57,28	54,03	48,02	57,87
	01.2_A	W oning 1	1,50	53,67	50,68	44,42	54,32
	01.2_B	W oning 1	4,50	54,57	51,54	45,31	55,21
	01.2_C	W oning 1	7,50	54,47	51,42	45,22	55,10
	01.3_A	W oning 1	1,50	53,20	50,28	43,95	53,86
	01.3_B	W oning 1	4,50	54,09	51,13	44,84	54,74
	01.3_C	W oning 1	7,50	53,73	50,76	44,48	54,38
	01.4_A	W oning 1	1,50	48,90	46,04	39,65	49,58
	01.4_B	W oning 1	4,50	49,65	46,77	40,40	50,32
	01.4_C	W oning 1	7,50	49,86	46,95	40,61	50,53
	02.1_A	W oning 2	1,50	56,41	53,16	47,15	57,00
	02.1_B	W oning 2	4,50	57,31	54,04	48,04	57,89
	02.1_C	W oning 2	7,50	57,40	54,13	48,14	57,98
	02.2_A	W oning 2	1,50	46,40	43,46	37,15	47,06
	02.2_B	W oning 2	4,50	47,41	44,47	38,16	48,07
	02.2_C	W oning 2	7,50	47,98	45,00	38,73	48,63
	03.1_A	W oning 3	1,50	56,47	53,20	47,21	57,05
	03.1_B	W oning 3	4,50	57,33	54,06	48,07	57,91
	03.1_C	W oning 3	7,50	57,50	54,22	48,23	58,08
	03.2_A	W oning 3	1,50	45,48	42,47	36,23	46,12
	03.2_B	W oning 3	4,50	46,70	43,69	37,44	47,34
	03.2_C	W oning 3	7,50	47,60	44,54	38,34	48,23
	04.1_A	W oning 4	1,50	56,41	53,13	47,15	56,99
	04.1_B	W oning 4	4,50	57,27	53,98	48,00	57,84
	04.1_C	W oning 4	7,50	57,40	54,11	48,14	57,98
	04.2_A	W oning 4	1,50	53,06	49,77	43,79	53,63
	04.2_B	W oning 4	4,50	54,08	50,79	44,81	54,65
	04.2_C	W oning 4	7,50	54,33	51,04	45,06	54,90
	04.3_A	W oning 4	1,50	51,26	48,00	42,00	51,84
	04.3_B	W oning 4	4,50	52,57	49,30	43,30	53,15
	04.3_C	W oning 4	7,50	52,94	49,67	43,68	53,52
	04.4_A	W oning 4	1,50	45,59	42,50	36,34	46,22
	04.4_B	W oning 4	4,50	46,93	43,85	37,67	47,55
	04.4_C	W oning 4	7,50	48,06	44,93	38,80	48,67
	05.1_A	W oning 5	1,50	52,49	49,42	43,23	53,12
	05.1_B	W oning 5	4,50	53,67	50,56	44,41	54,29
	05.1_C	W oning 5	7,50	54,13	50,99	44,87	54,74
	05.2_A	W oning 5	1,50	52,31	49,12	43,05	52,91
	05.2_B	W oning 5	4,50	53,72	50,50	44,46	54,31
	05.2_C	W oning 5	7,50	54,24	51,01	44,97	54,83
	05.3_A	W oning 5	1,50	51,56	48,34	42,30	52,15
	05.3_B	W oning 5	4,50	52,95	49,72	43,69	53,54
	05.3_C	W oning 5	7,50	53,52	50,29	44,26	54,11
	05.4_A	W oning 5	1,50	46,30	43,07	37,03	46,89
	05.4_B	W oning 5	4,50	48,13	44,90	38,86	48,72
	05.4_C	W oning 5	7,50	48,59	45,36	39,33	49,18
	06_A	W oning 6	1,50	51,80	48,80	42,55	52,45
	06_B	W oning 6	4,50	52,88	49,83	43,63	53,51
	06_C	W oning 6	7,50	53,31	50,21	44,05	53,93
	07_A	W oning 7	1,50	50,81	47,90	41,57	51,48
	07_B	W oning 7	4,50	51,59	48,63	42,34	52,24
	07_C	W oning 7	7,50	51,99	48,98	42,74	52,63
	08_A	W oning 8	1,50	50,72	47,82	41,47	51,39
	08_B	W oning 8	4,50	51,25	48,32	42,00	51,91
	08_C	W oning 8	7,50	51,54	48,56	42,29	52,19
	09_A	W oning 9	1,50	50,57	47,69	41,33	51,25
	09_B	W oning 9	4,50	51,02	48,11	41,77	51,69
	09_C	W oning 9	7,50	51,29	48,33	42,04	51,94
	10_A	W oning 10	1,50	50,05	47,22	40,80	50,74
	10_B	W oning 10	4,50	50,47	47,63	41,22	51,15
	10_C	W oning 10	7,50	50,55	47,66	41,30	51,22
	11.1_A	W oning 11	1,50	49,91	47,12	40,67	50,61
	11.1_B	W oning 11	4,50	50,25	47,44	41,01	50,94
	11.1_C	W oning 11	7,50	50,25	47,40	41,00	50,93
	11.2_A	W oning 11	1,50	45,91	43,10	36,66	46,60
	11.2_B	W oning 11	4,50	46,59	43,77	37,35	47,28
	11.2_C	W oning 11	7,50	46,90	44,03	37,66	47,58
	11.3_A	W oning 11	1,50	39,31	36,24	30,05	39,94
	11.3_B	W oning 11	4,50	41,07	38,02	31,82	41,70
	11.3_C	W oning 11	7,50	42,62	39,54	33,37	43,25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: W egverkeer 2025  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	12.1_A	W oning 12	1,50	50,20	47,32	40,95	50,87
	12.1_B	W oning 12	4,50	50,52	47,64	41,28	51,20
	12.1_C	W oning 12	7,50	50,78	47,85	41,54	51,45
	12.2_A	W oning 12	1,50	48,10	45,20	38,85	48,77
	12.2_B	W oning 12	4,50	48,56	45,66	39,31	49,23
	12.2_C	W oning 12	7,50	49,00	46,04	39,75	49,65
	12.3_A	W oning 12	1,50	41,41	38,48	32,16	42,07
	12.3_B	W oning 12	4,50	42,99	40,07	33,74	43,65
	12.3_C	W oning 12	7,50	44,05	41,06	34,80	44,70
	13_A	W oning 13+14	1,50	50,42	47,55	41,17	51,10
	13_B	W oning 13+14	4,50	50,76	47,88	41,51	51,43
	13_C	W oning 13+14	7,50	51,24	48,29	41,99	51,90
	14_A	W oning 13+14	1,50	42,09	39,15	32,84	42,75
	14_B	W oning 13+14	4,50	43,53	40,60	34,28	44,19
	14_C	W oning 13+14	7,50	44,49	41,50	35,24	45,14
	15.1_A	W oning 15	1,50	50,58	47,72	41,33	51,26
	15.1_B	W oning 15	4,50	50,91	48,06	41,67	51,59
	15.1_C	W oning 15	7,50	51,26	48,33	42,01	51,92
	15.2_A	W oning 15	1,50	48,00	45,20	38,76	48,70
	15.2_B	W oning 15	4,50	48,67	45,85	39,42	49,36
	15.2_C	W oning 15	7,50	49,14	46,26	39,89	49,81
	15.3_A	W oning 15	1,50	43,33	40,50	34,09	44,02
	15.3_B	W oning 15	4,50	44,51	41,66	35,27	45,19
	15.3_C	W oning 15	7,50	45,36	42,44	36,12	46,03
	16_A	W oning 16	1,50	47,08	44,25	37,84	47,77
	16_B	W oning 16	4,50	47,87	45,04	38,63	48,56
	16_C	W oning 16	7,50	48,59	45,68	39,34	49,26
	17.1_A	W oning 17	1,50	47,32	44,50	38,08	48,01
	17.1_B	W oning 17	4,50	48,23	45,42	39,00	48,93
	17.1_C	W oning 17	7,50	48,74	45,87	39,50	49,42
	17.2_A	W oning 17	1,50	44,41	41,60	35,17	45,10
	17.2_B	W oning 17	4,50	45,52	42,70	36,28	46,21
	17.2_C	W oning 17	7,50	46,01	43,15	36,77	46,69
	18.1_A	W oning 18	1,50	43,17	40,33	33,93	43,86
	18.1_B	W oning 18	4,50	44,16	41,30	34,92	44,84
	18.1_C	W oning 18	7,50	45,38	42,40	36,13	46,03
	18.2_A	W oning 18	1,50	47,77	44,99	38,52	48,47
	18.2_B	W oning 18	4,50	48,54	45,76	39,31	49,24
	18.2_C	W oning 18	7,50	48,72	45,90	39,48	49,41
	18.3_A	W oning 18	1,50	48,85	46,08	39,61	49,55
	18.3_B	W oning 18	4,50	49,36	46,58	40,12	50,06
	18.3_C	W oning 18	7,50	49,40	46,60	40,16	50,10
	18.4_A	W oning 18	1,50	50,21	47,41	40,97	50,91
	18.4_B	W oning 18	4,50	50,84	48,03	41,60	51,53
	18.4_C	W oning 18	7,50	51,04	48,20	41,79	51,72
	19_A	W oning 19	1,50	49,84	47,02	40,60	50,53
	19_B	W oning 19	4,50	50,63	47,80	41,39	51,32
	19_C	W oning 19	7,50	50,87	48,01	41,62	51,55
	20_A	W oning 20	1,50	49,15	46,31	39,91	49,84
	20_B	W oning 20	4,50	50,13	47,27	40,88	50,81
	20_C	W oning 20	7,50	50,40	47,52	41,16	51,08
	21_A	W oning 21	1,50	50,03	47,18	40,78	50,71
	21_B	W oning 21	4,50	50,91	48,05	41,67	51,59
	21_C	W oning 21	7,50	50,98	48,09	41,73	51,65
	22_A	W oning 22	1,50	51,84	48,99	42,59	52,52
	22_B	W oning 22	4,50	52,56	49,68	43,31	53,23
	22_C	W oning 22	7,50	52,51	49,61	43,26	53,18
	23.1_A	W oning 23	1,50	53,09	50,20	43,84	53,76
	23.1_B	W oning 23	4,50	53,73	50,81	44,48	54,39
	23.1_C	W oning 23	7,50	53,47	50,54	44,22	54,13
	23.2_A	W oning 23	1,50	51,67	48,63	42,41	52,30
	23.2_B	W oning 23	4,50	52,24	49,20	42,99	52,88
	23.2_C	W oning 23	7,50	52,20	49,14	42,95	52,83
	23.3_A	W oning 23	1,50	46,33	43,06	37,07	46,91
	23.3_B	W oning 23	4,50	47,12	43,85	37,85	47,70
	23.3_C	W oning 23	7,50	48,15	44,88	38,89	48,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



**Rekenmethode Cumulatieve geluidbelasting - Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012"**

Naam	Omschrijving	Hoogte m+mv	Wegverkeer 1)		Railverkeer		Industrie		Luchtvaart		Cumulatieve waarden				
			Lden	L* <sub>VL</sub>	Lden	L* <sub>RL</sub>	0,0	L* <sub>IL</sub>	Lden	L* <sub>LL</sub>	L <sub>CUM</sub>	L <sub>VL,CUM</sub>	L <sub>RL,CUM</sub>	L <sub>IL,CUM</sub>	L <sub>LL,CUM</sub>
01.1_A	Woning 1	1,5	56,9	56,9	47,3	43,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>57,1</b>	57,1	61,4		
01.1_B	Woning 1	4,5	57,8	57,8	50,0	46,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,1</b>	58,1	62,4		
01.1_C	Woning 1	7,5	57,9	57,9	47,9	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,0</b>	58,0	62,4		
01.2_A	Woning 1	1,5	54,3	54,3	44,2	40,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,5</b>	54,5	58,7		
01.2_B	Woning 1	4,5	55,2	55,2	45,3	41,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,4</b>	55,4	59,6		
01.2_C	Woning 1	7,5	55,1	55,1	45,1	41,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,3</b>	55,3	59,5		
01.3_A	Woning 1	1,5	53,9	53,9	43,8	40,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,0</b>	54,0	58,2		
01.3_B	Woning 1	4,5	54,7	54,7	45,5	41,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,0</b>	55,0	59,2		
01.3_C	Woning 1	7,5	54,4	54,4	45,3	41,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,6</b>	54,6	58,8		
01.4_A	Woning 1	1,5	49,6	49,6	42,2	38,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,9</b>	49,9	53,9		
01.4_B	Woning 1	4,5	50,3	50,3	45,4	41,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,9</b>	50,9	54,9		
01.4_C	Woning 1	7,5	50,5	50,5	50,1	46,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,9</b>	51,9	56,0		
02.1_A	Woning 2	1,5	57,0	57,0	47,3	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>57,2</b>	57,2	61,5		
02.1_B	Woning 2	4,5	57,9	57,9	50,2	46,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,2</b>	58,2	62,6		
02.1_C	Woning 2	7,5	58,0	58,0	47,3	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,1</b>	58,1	62,5		
02.2_A	Woning 2	1,5	47,1	47,1	42,4	38,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,7</b>	47,7	51,5		
02.2_B	Woning 2	4,5	48,1	48,1	46,4	42,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,2</b>	49,2	53,1		
02.2_C	Woning 2	7,5	48,6	48,6	50,4	46,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,7</b>	50,7	54,7		
03.1_A	Woning 3	1,5	57,1	57,1	47,6	43,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>57,3</b>	57,3	61,6		
03.1_B	Woning 3	4,5	57,9	57,9	49,9	46,0	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,2</b>	58,2	62,6		
03.1_C	Woning 3	7,5	58,1	58,1	47,4	43,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,2</b>	58,2	62,6		
03.2_A	Woning 3	1,5	46,1	46,1	43,3	39,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,0</b>	47,0	50,8		
03.2_B	Woning 3	4,5	47,3	47,3	47,3	43,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,8</b>	48,8	52,8		
03.2_C	Woning 3	7,5	48,2	48,2	50,8	46,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,6</b>	50,6	54,6		
04.1_A	Woning 4	1,5	57,0	57,0	46,0	42,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>57,1</b>	57,1	61,5		
04.1_B	Woning 4	4,5	57,8	57,8	48,3	44,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,0</b>	58,0	62,4		
04.1_C	Woning 4	7,5	58,0	58,0	45,9	42,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>58,1</b>	58,1	62,5		
04.2_A	Woning 4	1,5	53,6	53,6	45,3	41,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,9</b>	53,9	58,1		
04.2_B	Woning 4	4,5	54,7	54,7	49,0	45,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,1</b>	55,1	59,3		
04.2_C	Woning 4	7,5	54,9	54,9	50,5	46,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,5</b>	55,5	59,7		
04.3_A	Woning 4	1,5	51,8	51,8	44,4	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,2</b>	52,2	56,2		
04.3_B	Woning 4	4,5	53,2	53,2	48,6	44,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,7</b>	53,7	57,9		
04.3_C	Woning 4	7,5	53,5	53,5	51,1	47,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,4</b>	54,4	58,6		
04.4_A	Woning 4	1,5	46,2	46,2	43,6	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,1</b>	47,1	51,0		
04.4_B	Woning 4	4,5	47,6	47,6	47,5	43,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,0</b>	49,0	53,0		

**Rekenmethode Cumulatieve geluidbelasting - Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012"**

Naam	Omschrijving	Hoogte m+mv	Wegverkeer 1)		Railverkeer		Industrie		Luchtvaart		Cumulatieve waarden				
			Lden	L* <sub>VL</sub>	Lden	L* <sub>RL</sub>	0,0	L* <sub>IL</sub>	Lden	L* <sub>LL</sub>	L <sub>CUM</sub>	L <sub>VL,CUM</sub>	L <sub>RL,CUM</sub>	L <sub>IL,CUM</sub>	L <sub>LL,CUM</sub>
04.4_C	Woning 4	7,5	48,7	48,7	51,6	47,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,2</b>	51,2	55,2		
05.1_A	Woning 5	1,5	53,1	53,1	44,9	41,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,4</b>	53,4	57,5		
05.1_B	Woning 5	4,5	54,3	54,3	48,5	44,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,7</b>	54,7	58,9		
05.1_C	Woning 5	7,5	54,7	54,7	49,5	45,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,2</b>	55,2	59,5		
05.2_A	Woning 5	1,5	52,9	52,9	43,9	40,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,1</b>	53,1	57,3		
05.2_B	Woning 5	4,5	54,3	54,3	46,3	42,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,6</b>	54,6	58,8		
05.2_C	Woning 5	7,5	54,8	54,8	46,3	42,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>55,1</b>	55,1	59,3		
05.3_A	Woning 5	1,5	52,2	52,2	43,7	40,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,4</b>	52,4	56,5		
05.3_B	Woning 5	4,5	53,5	53,5	46,5	42,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,9</b>	53,9	58,1		
05.3_C	Woning 5	7,5	54,1	54,1	46,5	42,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,4</b>	54,4	58,6		
05.4_A	Woning 5	1,5	46,9	46,9	42,5	38,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,5</b>	47,5	51,4		
05.4_B	Woning 5	4,5	48,7	48,7	46,1	42,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,6</b>	49,6	53,6		
05.4_C	Woning 5	7,5	49,2	49,2	48,9	45,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,6</b>	50,6	54,6		
06_A	Woning 6	1,5	52,5	52,5	45,4	41,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,8</b>	52,8	56,9		
06_B	Woning 6	4,5	53,5	53,5	48,4	44,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,0</b>	54,0	58,2		
06_C	Woning 6	7,5	53,9	53,9	49,2	45,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>54,5</b>	54,5	58,7		
07_A	Woning 7	1,5	51,5	51,5	44,5	40,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,8</b>	51,8	55,9		
07_B	Woning 7	4,5	52,2	52,2	48,2	44,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,9</b>	52,9	57,0		
07_C	Woning 7	7,5	52,6	52,6	49,2	45,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,4</b>	53,4	57,5		
08_A	Woning 8	1,5	51,4	51,4	44,9	41,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,8</b>	51,8	55,9		
08_B	Woning 8	4,5	51,9	51,9	47,1	43,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,5</b>	52,5	56,6		
08_C	Woning 8	7,5	52,2	52,2	48,8	44,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,9</b>	52,9	57,1		
09_A	Woning 9	1,5	51,3	51,3	45,2	41,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,7</b>	51,7	55,7		
09_B	Woning 9	4,5	51,7	51,7	47,3	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,3</b>	52,3	56,4		
09_C	Woning 9	7,5	51,9	51,9	49,0	45,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,8</b>	52,8	56,9		
10_A	Woning 10	1,5	50,7	50,7	45,6	41,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,3</b>	51,3	55,3		
10_B	Woning 10	4,5	51,2	51,2	48,7	44,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,1</b>	52,1	56,1		
10_C	Woning 10	7,5	51,2	51,2	50,5	46,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,5</b>	52,5	56,6		
11.1_A	Woning 11	1,5	50,6	50,6	44,5	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,0</b>	51,0	55,1		
11.1_B	Woning 11	4,5	50,9	50,9	47,5	43,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,7</b>	51,7	55,8		
11.1_C	Woning 11	7,5	50,9	50,9	50,7	46,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,3</b>	52,3	56,4		
11.2_A	Woning 11	1,5	46,6	46,6	43,9	40,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,5</b>	47,5	51,4		
11.2_B	Woning 11	4,5	47,3	47,3	47,3	43,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,8</b>	48,8	52,7		
11.2_C	Woning 11	7,5	47,6	47,6	51,0	47,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,3</b>	50,3	54,3		
11.3_A	Woning 11	1,5	39,9	39,9	43,8	40,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>43,1</b>	43,1	46,7		

**Rekenmethode Cumulatieve geluidbelasting - Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012"**

Naam	Omschrijving	Hoogte m+mv	Wegverkeer 1)		Railverkeer		Industrie		Luchtvaart		Cumulatieve waarden				
			Lden	L* <sub>VL</sub>	Lden	L* <sub>RL</sub>	0,0	L* <sub>IL</sub>	Lden	L* <sub>LL</sub>	L <sub>CUM</sub>	L <sub>VL,CUM</sub>	L <sub>RL,CUM</sub>	L <sub>IL,CUM</sub>	L <sub>LL,CUM</sub>
11.3_B	Woning 11	4,5	41,7	41,7	47,7	43,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>45,9</b>	45,9	49,7		
11.3_C	Woning 11	7,5	43,3	43,3	49,5	45,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,6</b>	47,6	51,5		
12.1_A	Woning 12	1,5	50,9	50,9	45,0	41,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,3</b>	51,3	55,4		
12.1_B	Woning 12	4,5	51,2	51,2	49,2	45,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,2</b>	52,2	56,3		
12.1_C	Woning 12	7,5	51,5	51,5	51,8	47,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,0</b>	53,0	57,1		
12.2_A	Woning 12	1,5	48,8	48,8	43,6	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,3</b>	49,3	53,2		
12.2_B	Woning 12	4,5	49,2	49,2	47,5	43,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,3</b>	50,3	54,3		
12.2_C	Woning 12	7,5	49,7	49,7	51,1	47,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,6</b>	51,6	55,6		
12.3_A	Woning 12	1,5	42,1	42,1	44,2	40,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>44,4</b>	44,4	48,1		
12.3_B	Woning 12	4,5	43,7	43,7	48,2	44,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,0</b>	47,0	50,9		
12.3_C	Woning 12	7,5	44,7	44,7	50,4	46,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,7</b>	48,7	52,6		
13_A	Woning 13+14	1,5	51,1	51,1	45,0	41,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,5</b>	51,5	55,6		
13_B	Woning 13+14	4,5	51,4	51,4	49,6	45,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,5</b>	52,5	56,5		
13_C	Woning 13+14	7,5	51,9	51,9	52,2	48,2	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,4</b>	53,4	57,6		
14_A	Woning 13+14	1,5	42,8	42,8	44,8	41,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>45,0</b>	45,0	48,7		
14_B	Woning 13+14	4,5	44,2	44,2	48,6	44,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,5</b>	47,5	51,3		
14_C	Woning 13+14	7,5	45,1	45,1	51,3	47,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,4</b>	49,4	53,3		
15.1_A	Woning 15	1,5	51,3	51,3	45,4	41,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,7</b>	51,7	55,8		
15.1_B	Woning 15	4,5	51,6	51,6	50,2	46,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,7</b>	52,7	56,8		
15.1_C	Woning 15	7,5	51,9	51,9	52,6	48,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>53,6</b>	53,6	57,7		
15.2_A	Woning 15	1,5	48,7	48,7	47,6	43,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,9</b>	49,9	53,9		
15.2_B	Woning 15	4,5	49,4	49,4	50,8	46,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,3</b>	51,3	55,3		
15.2_C	Woning 15	7,5	49,8	49,8	52,3	48,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>52,1</b>	52,1	56,2		
15.3_A	Woning 15	1,5	44,0	44,0	45,5	41,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>46,1</b>	46,1	49,8		
15.3_B	Woning 15	4,5	45,2	45,2	48,5	44,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,0</b>	48,0	51,8		
15.3_C	Woning 15	7,5	46,0	46,0	51,7	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,9</b>	49,9	53,9		
16_A	Woning 16	1,5	47,8	47,8	47,0	43,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,1</b>	49,1	53,0		
16_B	Woning 16	4,5	48,6	48,6	50,0	46,1	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,5</b>	50,5	54,5		
16_C	Woning 16	7,5	49,3	49,3	50,4	46,5	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,1</b>	51,1	55,1		
17.1_A	Woning 17	1,5	48,0	48,0	47,7	43,9	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,4</b>	49,4	53,4		
17.1_B	Woning 17	4,5	48,9	48,9	50,5	46,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>50,9</b>	50,9	54,9		
17.1_C	Woning 17	7,5	49,4	49,4	50,5	46,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>51,2</b>	51,2	55,3		
17.2_A	Woning 17	1,5	45,1	45,1	46,2	42,4	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>47,0</b>	47,0	50,8		
17.2_B	Woning 17	4,5	46,2	46,2	48,7	44,8	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,6</b>	48,6	52,5		
17.2_C	Woning 17	7,5	46,7	46,7	50,2	46,3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>49,5</b>	49,5	53,4		

**Rekenmethode Cumulatieve geluidbelasting - Overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage I van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012"**

Naam	Omschrijving	Hoogte m+mv	Wegverkeer 1)		Railverkeer		Industrie		Luchtvaart		Cumulatieve waarden				
			Lden	L* <sub>VL</sub>	Lden	L* <sub>RL</sub>	0,0	L* <sub>IL</sub>	Lden	L* <sub>LL</sub>	L <sub>CUM</sub>	L <sub>VL,CUM</sub>	L <sub>RL,CUM</sub>	L <sub>IL,CUM</sub>	L <sub>LL,CUM</sub>
18.1_A	Woning 18	1,5	43,9	43,9	44,3	40,7	0,0	0,0	0,0	0,0	45,6	45,6	49,3		
18.1_B	Woning 18	4,5	44,8	44,8	47,7	43,9	0,0	0,0	0,0	0,0	47,4	47,4	51,2		
18.1_C	Woning 18	7,5	46,0	46,0	49,4	45,6	0,0	0,0	0,0	0,0	48,8	48,8	52,7		
18.2_A	Woning 18	1,5	48,5	48,5	47,2	43,4	0,0	0,0	0,0	0,0	49,7	49,7	53,6		
18.2_B	Woning 18	4,5	49,2	49,2	50,1	46,2	0,0	0,0	0,0	0,0	51,0	51,0	55,0		
18.2_C	Woning 18	7,5	49,4	49,4	49,9	46,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51,1	51,1	55,1		
18.3_A	Woning 18	1,5	49,6	49,6	47,3	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	50,5	50,5	54,5		
18.3_B	Woning 18	4,5	50,1	50,1	50,2	46,3	0,0	0,0	0,0	0,0	51,6	51,6	55,6		
18.3_C	Woning 18	7,5	50,1	50,1	49,9	46,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51,5	51,5	55,6		
18.4_A	Woning 18	1,5	50,9	50,9	47,4	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	51,7	51,7	55,7		
18.4_B	Woning 18	4,5	51,5	51,5	49,6	45,7	0,0	0,0	0,0	0,0	52,5	52,5	56,6		
18.4_C	Woning 18	7,5	51,7	51,7	50,8	46,8	0,0	0,0	0,0	0,0	52,9	52,9	57,1		
19_A	Woning 19	1,5	50,5	50,5	46,9	43,1	0,0	0,0	0,0	0,0	51,3	51,3	55,3		
19_B	Woning 19	4,5	51,3	51,3	48,7	44,9	0,0	0,0	0,0	0,0	52,2	52,2	56,3		
19_C	Woning 19	7,5	51,6	51,6	50,1	46,2	0,0	0,0	0,0	0,0	52,7	52,7	56,8		
20_A	Woning 20	1,5	49,8	49,8	45,8	42,1	0,0	0,0	0,0	0,0	50,5	50,5	54,5		
20_B	Woning 20	4,5	50,8	50,8	47,9	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	51,6	51,6	55,7		
20_C	Woning 20	7,5	51,1	51,1	49,9	46,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,2	52,2	56,3		
21_A	Woning 21	1,5	50,7	50,7	45,0	41,4	0,0	0,0	0,0	0,0	51,2	51,2	55,2		
21_B	Woning 21	4,5	51,6	51,6	46,8	43,1	0,0	0,0	0,0	0,0	52,2	52,2	56,2		
21_C	Woning 21	7,5	51,7	51,7	47,3	43,6	0,0	0,0	0,0	0,0	52,3	52,3	56,4		
22_A	Woning 22	1,5	52,5	52,5	43,8	40,2	0,0	0,0	0,0	0,0	52,8	52,8	56,9		
22_B	Woning 22	4,5	53,2	53,2	45,7	42,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,5	53,5	57,7		
22_C	Woning 22	7,5	53,2	53,2	45,7	42,1	0,0	0,0	0,0	0,0	53,5	53,5	57,6		
23.1_A	Woning 23	1,5	53,8	53,8	43,6	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,9	53,9	58,1		
23.1_B	Woning 23	4,5	54,4	54,4	45,8	42,1	0,0	0,0	0,0	0,0	54,6	54,6	58,8		
23.1_C	Woning 23	7,5	54,1	54,1	45,8	42,1	0,0	0,0	0,0	0,0	54,4	54,4	58,6		
23.2_A	Woning 23	1,5	52,3	52,3	42,4	38,9	0,0	0,0	0,0	0,0	52,5	52,5	56,6		
23.2_B	Woning 23	4,5	52,9	52,9	45,6	41,9	0,0	0,0	0,0	0,0	53,2	53,2	57,3		
23.2_C	Woning 23	7,5	52,8	52,8	50,0	46,1	0,0	0,0	0,0	0,0	53,7	53,7	57,8		
23.3_A	Woning 23	1,5	46,9	46,9	44,4	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	47,9	47,9	51,7		
23.3_B	Woning 23	4,5	47,7	47,7	48,3	44,5	0,0	0,0	0,0	0,0	49,4	49,4	53,3		
23.3_C	Woning 23	7,5	48,7	48,7	52,8	48,8	0,0	0,0	0,0	0,0	51,8	51,8	55,8		

1) Lden wegverkeer is gecumuleerde geluidbelasting alle wegen, **zonder** aftrek artikel 110g. Wet geluidhinder



Uw eigen adviseur voor

vergunningen  
milieu-onderzoek  
ruimtelijke ordening  
bouwadvies  
brandveiligheid  
milieuzorg  
duurzaamheid  
beleidsadvies  
opleidingen

**Kantoor Ede**

Klinkenbergerweg 30a  
6711 MK Ede  
0318 614 383

**Kantoor Terneuzen**

Oostelijk Bolwerk 9  
4531 GP Terneuzen  
0115 649 680

[www.SPAAngenieurs.nl](http://www.SPAAngenieurs.nl)  
[info@SPAAngenieurs.nl](mailto:info@SPAAngenieurs.nl)