



LEIDEN

Onderdoorgang spoor Kanaalweg

AKOESTISCH EN LUCHTKWALITEITSONDERZOEK



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Leiden

Onderdoorgang spoor Kanaalweg

Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek

identificatie

projectnummer:

054600.17652.00

projectleider:

ing. P.J.P. Hommel

auteur(s):

mw. ing. W. Sondorp
ir. R. Verhoeven

planstatus

datum:

19-04-2013
06-05-2013
21-01-2015

Opdrachtgever:

gemeente Leiden

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1 Wegverkeerslawaaï	5
2.1.1. Normstelling	5
2.1.2. Reconstructiesituatie	6
2.1.3. Regionaal geluidbeleid	7
2.2. Luchtkwaliteit	7
3. Berekeningsuitgangspunten	9
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens wegverkeerslawaaï	9
3.2. Rekenmethodiek en invoergegevens luchtkwaliteit	12
4. Resultaten	13
5. Conclusie	15

Bijlagen

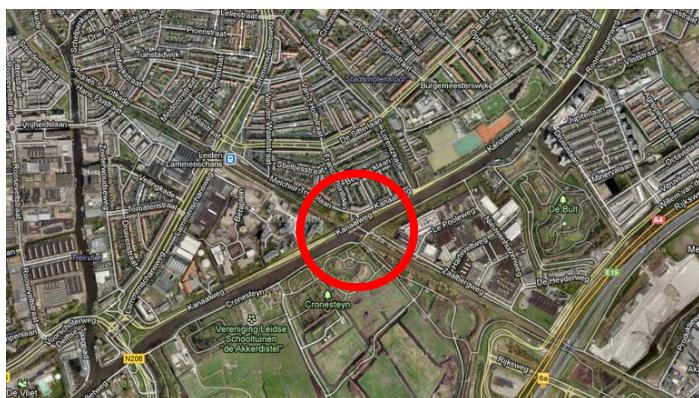
1. Verkeersgegevens
2. Invoergegevens wegverkeerslawaaï
3. Geluidsbelasting huidige situatie
4. Geluidsbelasting toekomstige situatie
5. Reconstructie onderzoek
6. Uitstralingseffect

De spoorlijn Leiden – Alphen a/d Rijn kruist, ter hoogte van het Schiekanaal, de Kanaalweg gelijkvloers. Deze gelijkvloerse spoorwegkruising zal worden aangepast tot een ongelijkvloerse spoorkruising, waarbij de Kanaalweg onder het spoor wordt geleid. De spoorbaan zal hierbij qua hoogte en ligging niet fysiek wijzigen. In de directe omgeving van de spoorkruising zijn woningen aanwezig.

Bij een fysieke aanpassing aan een weg dient volgens de Wet geluidhinder (Wgh) onderzocht te worden wat de akoestische gevolgen zijn voor de omgeving. In het kader van deze fysieke wijziging aan de Kanaalweg dient daarom zogenoemd reconstructie onderzoek uitgevoerd te worden. Het uitstralingseffect dient onderzocht te worden op omliggende wegvakken die niet fysiek gereconstrueerd worden, maar waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de daadwerkelijke reconstructiesituatie.

Voor de fysieke aanpassing van de Kanaalweg is in mei 2013 een onderzoek uitgevoerd naar de aanvaardbaarheid van effecten voor de leefbaarheidsaspecten wegverkeerslawaaai en luchtkwaliteit.

Anno 2015 is een nieuw RVMK beschikbaar waaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten hoger liggen dan in het RVMK dat gehanteerd was in het akoestisch onderzoek van 2013. Deze hogere verkeersintensiteiten zijn aanleiding om onderhavig onderzoek te actualiseren. Bij het actualiseren van de onderzoeken is daarbij gebruik gemaakt van de meest recente software. Voor luchtkwaliteit betekent dit dat niet meer het programma CARII maar de NSL rekentool is gebruikt.



Figuur 1.1 Locatie onderdoorgang spoor Kanaalweg [Googlemaps, 2012]

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de verschillende toetsingskaders beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit beschreven. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1 Wegverkeerslawaaï

2.1.1. Normstelling

Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (in meters)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidszone wordt hierbij gemeten vanaf de binnenzijde van de kant van de weg (aan weerszijden van de weg).

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Dosismaat L_{den}

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 bedraagt 5 dB voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid lager is dan 70 km/h. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidsbelasting aan de normstellingen uit de Wgh, zoals in onderhavige situatie het geval is. Bij

binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief de aftrek conform artikel 110g Wgh.

2.1.2. Reconstructiesituatie

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met afgerond 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie waarbij de geluidsbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er ingevolge de Wgh geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan.

In tabel 2.2 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor woningen opgenomen bij reconstructie van wegen.

Tabel 2.2 Voorkeursgrenswaarde voor woningen bij reconstructie

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	Geluidsbelasting binnen
heersende geluidsbelasting $\leq$ 53 dB	48 dB bij < 48 dB of laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 58 dB (buitenstedelijk) of 63 dB (stedelijk)	33 dB
heersende geluidsbelasting > 53 dB	laagste van: - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld)	Voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 68 dB	33 dB

De geluidszone voor reconstructieonderzoek strekt zich uit 200 meter aan weerszijden van het wegvak waar het daadwerkelijke werk plaatsvindt. Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van reconstructie van de Kanaalweg aangezien de weg fysiek wijzigt om het spoor ongelijkvloers te kruisen.

Uitstraling van de reconstructie

Voor woningen die niet binnen de geluidszone van de reconstructie liggen, maar wel binnen de invloedsfeer, dient ingevolge artikel 99 lid 2 onderzocht te worden of er sprake is van een significante toename ($\geq 1,5$ dB) van geluid. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wgh behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden.

Door de ongelijkvloerse spoorkruising komt de kortsluitende verbinding tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg te vervallen. Door het vervallen van deze aansluiting zal het verkeer gebruik moeten maken van de circa 200 m noordelijker gelegen aansluiting op de Lorentzkade. Dit uitstralingseffect is inzichtelijk gemaakt voor de niet-gezoneerde Melchior Treublaan, parallel Kanaalweg en de Lorentzkade.

Kortweg geldt voor het reconstructie- en uitstralingsonderzoek:

- de zone strekt zich uit in een gebied van 200 m aan weerszijden van het daadwerkelijk 'werk': de reconstructie;
- de woningen die binnen deze zone liggen dienen formeel aan de normstelling voor reconstructie uit de Wgh getoetst te worden;
- voor de woningen die binnen de invloedsfeer van de reconstructie liggen, maar **niet** binnen de formele zone, dient de aanvaardbaarheid van de eventuele geluidstoename inzichtelijk te worden gemaakt, maar wordt niet formeel getoetst aan de normstelling uit de Wgh.

2.1.3. Regionaal geluidbeleid

Geluidhinder is lokaal van aard. Sinds 2007 heeft de gemeente daarom meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de Wgh gekregen. Dit biedt de gemeente meer gelegenheid om naar eigen inzicht te werken en maatwerk te leveren. Wel dient de gemeente daarvoor gemeentelijke geluidsbeleid vast te stellen. De gemeente Leiden heeft hieraan invulling gegeven door de *Geluidnota Leiden* uit 2005 en daarnaast heeft Leiden zich aangesloten bij regionale geluidsbeleid van de milieudienst West-Holland dat is vastgelegd in de beleidsnotitie *'Richtlijnen voor het vaststellen van hogere grenswaarden Wet geluidhinder'* d.d. 28 juni 2010.

2.2. Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wm). De Wm bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang, zie kader.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt¹⁾. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wm hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in de volgende tabel weergegeven²⁾. De grenswaarden gelden – met enkele uitzonderingen – voor de buitenlucht.

Tabel 2.3 Relevante luchtkwaliteitsnormen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

1) Uit ervaring blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide in Nederland pas wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie boven 82 µg/m³. Dergelijke concentraties zijn niet te verwachten in en om het plangebied en uit onderstaande berekeningen blijkt dat de concentraties aanzienlijk lager zijn.

2) Dit betreffen de grenswaarden inclusief de door de Europese Commissie verleende derogatie (7 april 2009) aan Nederland voor uitstel om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen.

3. Berekeningsuitgangspunten

9

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens wegverkeerslawaai

Methodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 2.61 van DGMR.

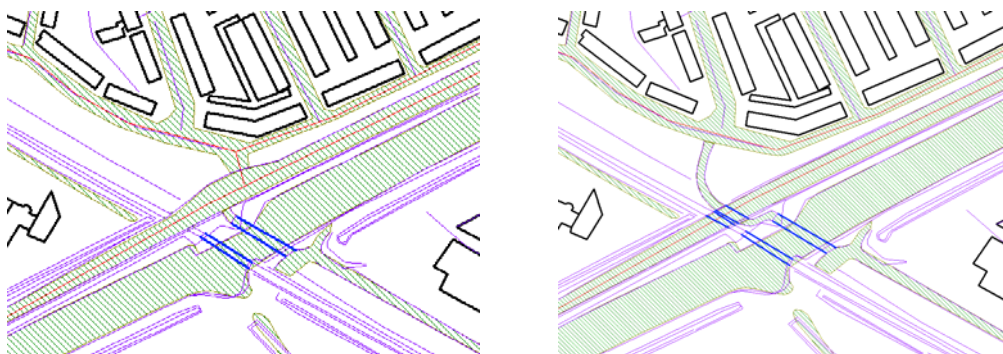
Onderdoorgang spoor

Van de ongelijkvloerse spoorkruising is nog geen ontwerp. Voor het akoestisch onderzoek zijn, in overleg met de gemeente Leiden, daarom aannames gedaan voor de onderdoorgang. Daarbij is het uitgangspunt geweest dat geen fysieke wijzigingen aan het spoor plaatsvinden. Het spoor blijft dus op dezelfde hoogte liggen en het aantal sporen blijft ongewijzigd.

De ontwerpsnelheid van de Kanaalweg is 50 km/h en is berijdbaar voor zowel personenauto's als vrachtverkeer. De onderdoorgang dient hoog genoeg te zijn zodat het maatgevende voertuig (een vrachtauto) de Kanaalweg goed kan berijden. Vanuit het profiel van vrije ruimte voor een vrachtauto wordt in de constructiebak van de onderdoorgang een hoogte van 4,6 m aangehouden. Voor de constructiedikte (1,3 m) en ballastbed (0,7 m) voor het spoor is in totaal 2 m gehanteerd. Hiermee ligt het laagste punt van de onderdoorgang 6,6 m onder het spoor. Direct ten noorden van de spoorlijn gaat de Kanaalweg ook onder het fietspad door dat net als het spoor het Schiekanaal passeert. Dit fietspad komt zoals te zien in figuur 3.1 dicht bij het spoor te liggen. Aangezien het fietspad geen ballastbed heeft is de constructiedikte van 1,3 m gehanteerd.

Voor het hellingspercentage van de Kanaalweg is 5% aangehouden. Vanwege de beperkingen van het Geomilieu model zijn top- en voetbogen in het akoestisch model niet meegenomen. Dit resulteert in een lengte van de hellingbaan van circa 140 m.

Figuur 3.1 Situatie gelijkvloerse spoorkruising (links) en ongelijkvloerse spoorkruising (rechts)



Om de ongelijkvloerse spoorwegkruising mogelijk te maken wordt de directe verbinding tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg afgesloten, zie figuur 3.1. Als gevolg hiervan zal het verkeer via de Lorentzkade moeten rijden om de Melchior Treublaan te bereiken. Daarnaast wordt, zoals vermeld, ook de kruising met het fietspad ongelijkvloers en komt het fietspad dicht bij het spoor te liggen.

Verkeersgegevens

In het akoestisch onderzoek wordt onderscheid gemaakt in gezoneerde en niet-gezoneerde wegen. Gezoneerde wegen zijn wegen waarvoor op basis van de Wgh akoestisch onderzoek nodig is. De Kanaalweg is een gezoneerde weg.

Niet-gezoneerde wegen zijn wegen waarvoor in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook akoestisch onderzoek plaatsvindt. Het gaat dan om de volgende niet-gezoneerde wegen de Melchior Treublaan, parallel Kanaalweg (tussen de Lorentzkade en Melchior Treublaan) en de Lorentzkade. Doordat er geen wettelijk kader is voor niet-gezoneerde wegen wordt aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen.

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

De verkeersintensiteiten van de wegen zijn afkomstig uit het RVMK 3.0 Holland Rijnland en zijn aangeleverd door de gemeente Leiden. Voor het reconstructie onderzoek zijn verkeersgegevens nodig van 1 jaar voor reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Het gaat dan om de jaren 2015 en 2027, in de periode 2016 – 2017 wordt de onderdoorgang gerealiseerd. De aangeleverde verkeersintensiteiten zijn werkdagintensiteiten voor de jaren 2010, 2020 en 2030. Voor het achterhalen van de verkeersintensiteiten van 2015 en 2027 zijn de verkeersgegevens geïnterpoleerd. Alleen voor de Melchior Treublaan zijn voor 2015 de verkeersgegevens van 2010 gehanteerd, omdat in het verkeersmodel 2020 de verbinding van de Melchior Treublaan naar de Kanaalweg reeds is opgeheven. Daarnaast zijn voor voorliggend onderzoek, weekdagintensiteiten nodig. Voor het omrekenen van werkdag naar weekdag is een factor 0,92 gehanteerd.

Van de parallel Kanaalweg zijn geen verkeersintensiteiten bekend bij de gemeente Leiden. De parallel Kanaalweg ligt in het verlengde van de Melchior Treublaan en sluit aan op de Lorentzkade. Voor de verkeersintensiteiten is daarom aangesloten bij de gegevens van de Melchior Treublaan.

Als gevolg van het afsluiten van de verbinding van de Melchior Treublaan naar de Kanaalweg zal gemotoriseerd verkeer gebruik gaan maken van de 200 m oostelijker gelegen aansluiting via de Lorentzkade met de Kanaalweg. Om de Lorentzkade te bereiken zal een deel van het verkeer rijden via De Sitterlaan en een deel via de parallel Kanaalweg. Voor 2025 is voor de parallel Kanaalweg eveneens aangesloten bij de verkeersintensiteiten van de Melchior Treublaan. In bijlage 1 zijn de verkeersintensiteiten opgenomen.

Voertuigcategorieën en etmaalverdeling

Bij akoestisch onderzoek wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende voertuigcategorieën naar dagdeel. Het gaat dan om lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's), middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen) en zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Voor de voertuigverdeling is aangesloten bij de voertuigverdeling zoals geleverd door de gemeente Leiden. Voor de Melchior Treublaan en de parallel Kanaalweg ontbraken deze gegevens en is aangesloten bij de standaard voertuigverdeling³ van een buurtverzamelweg.

Er zijn geen etmaalverdelingen bekend van de wegen. Daarom is voor deze wegen aangesloten bij de standaard etmaalverdeling¹. Voor de Kanaalweg is aangesloten bij een stedelijke hoofdweg. Voor de Lorentzkade bij een wijkverzamelweg en voor de Melchior Treublaan en de parallel Kanaalweg is aangesloten bij de etmaalverdeling voor een buurtverzamelweg.

Zowel de voertuig- en etmaalverdeling zijn net als de verkeersintensiteiten opgenomen in bijlage 1.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. De maximumsnelheid op de gezoneerde Kanaalweg bedraagt 50 km/h en op de niet-gezoneerde Lorentzkade, Melchior Treublaan en de parallel Kanaalweg bedraagt de maximumsnelheid 30 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is. De gezoneerde Kanaalweg is in de huidige situatie uitgevoerd in dicht asfaltbeton (DAB). De gemeente Leiden wil de toplaag van de Kanaalweg vervangen door geluidsreducerend asfalt. In voorliggend onderzoek is voor 2027 gerekend met zowel geluidsreducerend asfalt type Dunne Deklagen A als met geluidsreducerend asfalt type Dunne Deklagen B op het wegvak Plantijnstraat – Lorentzkade. Alleen de spooronderdoorgang wordt vanwege de beperkte levensduur van geluidreducerend asfalt uitgevoerd in DAB. De niet-gezoneerde wegen zijn allen uitgevoerd in elementenverharding in keperverband.

Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. De basisgegevens van het digitale terreinmodel (DTM) en de vectorbestanden ten aanzien van aanwezige bebouwing en bodemgebieden zijn ingekocht bij iDelft en handmatig gecontroleerd en gecorrigeerd. Op basis van een behandelde aannames is vervolgens de onderdoorgang van het spoor ingevoerd. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het akoestisch model.

Waarneempunten

In voorliggend akoestisch onderzoek is gerekend voor geluidsgevoelige functies. In de directe omgeving bevinden zich woningen langs de Melchior Treublaan en de parallel Kanaalweg. Ten zuiden van de spooronderdoorgang zijn binnen de geluidszone van de

³ Grenzen aan de groei!?, kencijfers autonome verkeersgroei, voertuigverdelingen en avondspitsuurpercentages, RBOI 2009

Kanaalweg kantoren en bedrijven gevestigd. Aangezien kantoren en bedrijven geen geluidsgevoelige functies zijn is de geluidsbelasting hiervoor niet berekend.

De geluidsbelasting aan de woningen is berekend op verschillende hoogtes die afhankelijk zijn van de hoogte van het woningen. Aangezien de woningen aan de Melchior Treublaan een hoogte hebben van circa 7 m is gerekend op 1,5 en 4,5 m. De woningen aan de parallel Kanaalweg zijn circa 10 m hoog, zodat gerekend is op 1,5, 4,5 en 7,5 m.

3.2. Rekenmethodiek en invoergegevens luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is berekend met behulp van de NSL-rekentool. De NSL-rekentool is door de rijksoverheid opgesteld en een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. De NSL-rekentool kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide.

Voor het bepalen van de gevolgen van de wijziging van de Kanaalweg voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de betreffende wegen zijn de Kanaalweg en de parallel Kanaalweg maatgevend. De ongelijkvloerse kruising heeft namelijk tot gevolg dat de wegverbinding tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg wordt afgesloten. Hierdoor zal meer verkeer gebruik gaan maken van de parallel Kanaalweg. Ter plaatse van de onderdoorgang kunnen de concentraties luchtverontreinigende stoffen plaatselijk hoger zijn. Hier verblijven echter geen mensen. De concentraties ter plaatse van de onderdoorgang worden om deze reden bij de toetsing aan de wettelijke grenswaarden buiten beschouwing gelaten. De berekeningen zijn direct langs de aansluitende wegvakken van de Kanaalweg uitgevoerd. Wanneer direct langs de weg wordt voldaan aan de grenswaarden, is dit ook ter plaatse van de omliggende woningen het geval. De concentraties luchtverontreinigende stoffen worden immers lager naarmate de afstand tot de weg toeneemt.

Invoergegevens

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar de invoergegevens zoals gehanteerd in het akoestisch onderzoek. Dit is worst case. Naast deze verkeersgegevens wordt in de NSL-rekentool nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Overige invoergegevens

straatnaam	wegtype	bomen-factor	afstand tot de wegas
Kanaalweg	1.4	1	10
Parallel Kanaalweg	1.3	1	5

4.1 Resultaten akoestisch onderzoek

Reconstructieonderzoek

Voor de berekeningen van het reconstructieonderzoek wordt uitgegaan van reconstructie van de Kanaalweg als gevolg van de ongelijkvloerse spoorkruising. Zoals opgenomen in paragraaf 3.1 is voor de wegdekverharding van de Kanaalweg zowel gerekend met Dunne Deklagen A als met Dunne Deklagen B. Uit de berekening volgt dat bij Dunne Deklagen A de toename afgerond maximaal 1 dB is en dus nergens hoger is dan afgerond 2 dB, zodat dat geen sprake is van reconstructie ingevolge de Wgh. Ook bij het uitvoeren van de Kanaalweg in Dunne Deklagen B is afgerond de toename maximaal 1 dB en is dus ook in dat geval geen sprake van reconstructie ingevolge de Wgh.

In plaats van een toename blijkt ten gevolge van de spoor onderdoorgang de geluidsbelasting op woningen op verschillende locaties juist af te nemen. Wanneer de Kanaalweg wordt uitgevoerd in Dunne Deklagen A dan bedraagt de grootste afname afgerond 5 dB aan de woningen ter hoogte van de voormalige aansluiting tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg. Wanneer de Kanaalweg in Dunne Deklagen B wordt uitgevoerd bedraagt de grootste afname afgerond 6 dB aan dezelfde woning.

In bijlage 5 zijn de gevolgen voor reconstructiesituatie voor alle toetspunten en waarneemhoogten opgenomen.

Uitstralingseffect van de reconstructie

De fysieke wijziging van de Kanaalweg kan effect hebben op de geluidsbelasting van andere wegen. Zo heeft de ongelijkvloers spoorkruising tot gevolg dat de wegverbinding tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg wordt afgesloten. Door het vervallen van deze aansluiting zal het verkeer gebruik moeten maken van de circa 200 m noordelijker gelegen aansluiting op de Lorentzkade. Het onderzoek naar het uitstralingseffect is uitgevoerd voor woningen langs de Melchior Treublaan en parallel Kanaalweg ten gevolge van verkeer op de niet-gezoneerde Melchior Treublaan, parallel Kanaalweg en de Lorentzkade.

Uit de berekeningen blijkt dat ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan, de parallel Kanaalweg en de Lorentzkade geen toename is van afgerond 2 dB of meer, zodat dat geen sprake is van reconstructie ingevolge de Wgh.

In bijlage 6 is de uitstraling ten gevolge van reconstructie voor alle toetspunten en waarneemhoogten opgenomen.

4.1 Resultaten luchtkwaliteitsonderzoek

In onderstaande tabellen zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor het jaar 2015 en 2027. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof.

Tabel 4.2 Berekeningsresultaten

weg	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (µg / m ³)	fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (µg / m ³) *	fijn stof (PM ₁₀) (aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde grenswaarde) *
Kanaalweg			
2015	28,9	23,5	13
2027	20,0	21,7	10
Parallel Kanaalweg			
2015	25,7	22,9	12
2027	18,4	21,0	9

Uit de tabel blijkt dat langs de maatgevende wegen ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wm wordt voldaan. In de directe omgeving van de wegen is en blijft dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reconstructieonderzoek

Voor de gezoneerde Kanaalweg is reconstructieonderzoek uitgevoerd aangezien deze weg onder het spoor door zal worden geleid. Uit het onderzoek blijkt dat bij zowel een wegdekverharding van Dunne Deklagen A als bij Dunne Deklagen B ten gevolge van deze wijziging de geluidsbelasting aan de gevels nergens hoger is dan afgerond 2 dB.

In plaats van een toename blijkt ten gevolge van de spoor onderdoorgang de geluidsbelasting op de woningen op verschillende locaties juist af te nemen. Wanneer de Kanaalweg wordt uitgevoerd in Dunne Deklagen A dan bedraagt de grootste afname afgerond 5 dB aan de woningen ter hoogte van de voormalige aansluiting tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg. Wanneer de Kanaalweg in Dunne Deklagen B wordt uitgevoerd bedraagt de grootste afname afgerond zelfs 6 dB aan de woning.

Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van reconstructiesituatie in gevolge de Wgh.

Uitstralingseffect van de reconstructie

Door de ongelijkvloerse spoorkruising wordt de wegverbinding tussen de Melchior Treublaan en de Kanaalweg afgesloten. Hierdoor gaat het verkeer gebruikmaken van de circa 200 m noordelijker gelegen aansluiting op de Lorentzkade. Dit uitstralingseffect is uitgevoerd voor woningen langs de Melchior Treublaan en parallel Kanaalweg ten gevolge van verkeer op de niet-gezoneerde Melchior Treublaan, parallel Kanaalweg en de Lorentzkade. Uit dit onderzoek blijkt dat geen toename is van afgerond 2 dB of meer, zodat dat geen sprake is van reconstructie ingevolge de Wgh. Er blijft dan ook sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Luchtkwaliteit

Omdat direct langs de verschillende wegen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan is dat ook in de rest van het gebied het geval. Concentraties van luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate de afstand tot de weg toeneemt. Het aspect luchtkwaliteit leidt dan ook niet tot problemen wanneer de plannen uitgevoerd worden.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Lijst van wegen 2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W
Kanaalweg	Wegvak: Lammenschans - Da Vinci College	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Da Vinci College - Kanaalpark	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegval: Kanaalpark - Melchior Treublaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Lorentzkade - van Vollenhovenplein	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegval: Melchior Treublaan - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mei Treubl	Melchior Treublaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mei Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mei Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mei Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Beijenncklaan - De Sitterlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Kanaalweg - Beijenncklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Par Kanaal	Wegvak: Melchior Treublaan - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--
Par Kanaal	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)
Kanaalweg	50	50	50	--	50	50	50	--	12030,00	6,70
Kanaalweg	50	50	50	--	50	50	50	--	12030,00	6,70
Kanaalweg	50	50	50	--	50	50	50	--	11670,00	6,70
Kanaalweg	50	50	50	--	50	50	50	--	10520,00	6,70
Kanaalweg	50	50	50	--	50	50	50	--	11560,00	6,70
Mel Treubl	30	30	30	--	30	30	30	--	990,00	6,54
Mel Treubl	30	30	30	--	30	30	30	--	1210,00	6,54
Mel Treubl	30	30	30	--	30	30	30	--	530,00	6,54
Mel Treubl	30	30	30	--	30	30	30	--	990,00	6,54
Lorentzkd	30	30	30	--	30	30	30	--	1910,00	6,54
Lorentzkd	30	30	30	--	30	30	30	--	2060,00	6,54
Par Kanaal	30	30	30	--	30	30	30	--	530,00	6,54

Lijst van wegen
2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)
Kanaalweg	2,70	1,10	--	--	--	--	--	90,86	90,86	90,86	--	7,95
Kanaalweg	2,70	1,10	--	--	--	--	--	90,30	90,30	90,30	--	8,23
Kanaalweg	2,70	1,10	--	--	--	--	--	90,68	90,68	90,68	--	8,00
Kanaalweg	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,58	91,58	91,58	--	7,27
Kanaalweg	2,70	1,10	--	--	--	--	--	90,68	90,68	90,68	--	8,00
Mel Treubl	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59	94,59	--	4,76
Mel Treubl	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59	94,59	--	4,76
Mel Treubl	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59	94,59	--	4,76
Mel Treubl	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59	94,59	--	4,76
Lorentzkd	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,09	94,09	94,09	--	4,84
Lorentzkd	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,48	94,48	94,48	--	4,42
Par Kanaal	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59	94,59	--	4,76

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)
Kanaalweg	7,95	7,95	--	1,19	1,19	1,19	--	--	--	--	--	732,34	295,12
Kanaalweg	8,23	8,23	--	1,47	1,47	1,47	--	--	--	--	--	727,83	293,30
Kanaalweg	8,00	8,00	--	1,31	1,31	1,31	--	--	--	--	--	709,02	285,72
Kanaalweg	7,27	7,27	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--	--	645,49	260,12
Kanaalweg	8,00	8,00	--	1,31	1,31	1,31	--	--	--	--	--	702,33	283,03
Mel Treubl	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--	--	61,24	35,21
Mel Treubl	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--	--	74,85	43,03
Mel Treubl	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--	--	32,79	18,85
Mel Treubl	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--	--	61,24	35,21
Lorentzkd	4,84	4,84	--	1,08	1,08	1,08	--	--	--	--	--	117,53	67,57
Lorentzkd	4,42	4,42	--	1,10	1,10	1,10	--	--	--	--	--	127,29	73,18
Par Kanaal	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--	--	32,79	18,85

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4
Kanaalweg	120,24	--	64,08	25,82	10,52	--	9,59	3,87	1,57	--
Kanaalweg	119,49	--	66,33	26,73	10,89	--	11,85	4,77	1,95	--
Kanaalweg	116,41	--	62,55	25,21	10,27	--	10,24	4,13	1,68	--
Kanaalweg	105,98	--	51,24	20,65	8,41	--	8,11	3,27	1,33	--
Kanaalweg	115,31	--	61,96	24,97	10,17	--	10,15	4,09	1,67	--
Mel Treubl	7,59	--	3,08	1,77	0,38	--	0,42	0,24	0,05	--
Mel Treubl	9,27	--	3,77	2,17	0,47	--	0,51	0,30	0,06	--
Mel Treubl	4,06	--	1,65	0,95	0,20	--	0,23	0,13	0,03	--
Mel Treubl	7,59	--	3,08	1,77	0,38	--	0,42	0,24	0,05	--
Lorentzkd	14,56	--	6,05	3,48	0,75	--	1,35	0,78	0,17	--
Lorentzkd	15,76	--	5,95	3,42	0,74	--	1,48	0,85	0,18	--
Par Kanaal	4,06	--	1,65	0,95	0,20	--	0,23	0,13	0,03	--

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63
Kanaalweg	84,91	92,50	99,53	103,37	109,32	106,04	99,32	90,46	80,97
Kanaalweg	85,08	92,67	99,74	103,51	109,38	106,11	99,39	90,61	81,13
Kanaalweg	84,84	92,42	99,47	103,29	109,21	105,93	99,22	90,38	80,89
Kanaalweg	84,18	91,71	98,68	102,68	108,71	105,41	98,68	89,71	80,23
Kanaalweg	84,80	92,38	99,43	103,25	109,17	105,89	99,17	90,34	80,85
Mei Treubl	81,14	85,82	94,32	92,49	95,77	89,30	84,21	79,35	78,74
Mei Treubl	82,02	86,70	95,19	93,36	96,65	90,17	85,08	80,22	79,61
Mei Treubl	78,43	83,11	91,61	89,78	93,06	86,59	81,50	76,64	76,03
Mei Treubl	81,14	85,82	94,32	92,49	95,77	89,30	84,21	79,35	78,74
Lorentzkd	84,20	89,02	97,56	95,58	98,75	92,31	87,25	82,60	81,80
Lorentzkd	84,39	89,19	97,62	95,87	99,05	92,58	87,51	82,73	81,99
Par Kanaal	78,43	83,11	91,61	89,78	93,06	86,59	81,50	76,64	76,03

Lijst van wegen 2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
Kanaalweg	88,55	95,59	99,42	105,38	102,10	95,38	86,51	77,07	84,65
Kanaalweg	88,72	95,80	99,57	105,43	102,16	95,44	86,66	77,23	84,82
Kanaalweg	88,48	95,52	99,34	105,26	101,99	95,27	86,43	76,99	84,58
Kanaalweg	87,77	94,74	98,74	104,76	101,46	94,73	85,76	76,33	83,87
Kanaalweg	88,44	95,48	99,30	105,22	101,94	95,23	86,39	76,95	84,54
Mel Treubl	83,42	91,92	90,09	93,37	86,90	81,81	76,95	72,07	76,75
Mel Treubl	84,29	92,79	90,96	94,24	87,77	82,68	77,82	72,94	77,62
Mel Treubl	80,71	89,21	87,37	90,66	84,18	79,09	74,23	69,36	74,04
Mel Treubl	83,42	91,92	90,09	93,37	86,90	81,81	76,95	72,07	76,75
Lorentzkd	86,62	95,15	93,18	96,35	89,91	84,85	80,20	75,13	79,95
Lorentzkd	86,79	95,22	93,46	96,64	90,17	85,11	80,32	75,32	80,12
Par Kanaal	80,71	89,21	87,37	90,66	84,18	79,09	74,23	69,36	74,04

Lijst van wegen

2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250
Kanaalweg	91,69	95,52	101,48	98,20	91,48	82,61	--	--	--
Kanaalweg	91,90	95,67	101,53	98,26	91,54	82,76	--	--	--
Kanaalweg	91,62	95,44	101,36	98,09	91,37	82,53	--	--	--
Kanaalweg	90,84	94,84	100,86	97,56	90,83	81,86	--	--	--
Kanaalweg	91,58	95,40	101,32	98,04	91,33	82,49	--	--	--
Mel Treubl	85,25	83,42	86,70	80,23	75,14	70,28	--	--	--
Mel Treubl	86,12	84,29	87,58	81,10	76,01	71,15	--	--	--
Mel Treubl	82,54	80,71	83,99	77,52	72,43	67,57	--	--	--
Mel Treubl	85,25	83,42	86,70	80,23	75,14	70,28	--	--	--
Lorentzkd	88,49	86,51	89,68	83,24	78,18	73,53	--	--	--
Lorentzkd	88,55	86,80	89,98	83,50	78,44	73,65	--	--	--
Par Kanaal	82,54	80,71	83,99	77,52	72,43	67,57	--	--	--

Lijst van wegen
2015 zonder onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
Kanaalweg	--	--	--	--	--
Kanaalweg	--	--	--	--	--
Kanaalweg	--	--	--	--	--
Kanaalweg	--	--	--	--	--
Kanaalweg	--	--	--	--	--
MeI Treubl	--	--	--	--	--
MeI Treubl	--	--	--	--	--
MeI Treubl	--	--	--	--	--
MeI Treubl	--	--	--	--	--
Lorentzkd	--	--	--	--	--
Lorentzkd	--	--	--	--	--
Par Kanaal	--	--	--	--	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W
Kanaalweg	Wegvak: Lammenschansweg - Da Vinci College	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Da Vinci College - Kanaalpark	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Lorentzkade - van Vollenhovenplein	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Beijenncklaan - De Sitterlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Kanaalweg - Beijenncklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Par Kanaal	Wegvak: Melchior Treublaan - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
Kanaalweg	0,75	0	W11	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	5	W0	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W11	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W11	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W11	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	5	W0	50	50	50	--	50	50	50
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Par Kanaal	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Par Kanaal	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)
Kanaalweg	16570,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,57	91,57
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,58	91,58
Kanaalweg	16570,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,00	91,00
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,58	91,58
Kanaalweg	14050,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,49	91,49
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,45	91,45
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,45	91,45
Mel Treubl	880,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Mel Treubl	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Mel Treubl	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Lorentzkd	2530,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,70	94,70
Lorentzkd	2950,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	95,76	95,76
Par Kanaal	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)
Kanaalweg	91,57	--	7,32	7,32	7,32	--	1,12	1,12	1,12	--	--	--	--
Kanaalweg	91,58	--	7,28	7,28	7,28	--	1,14	1,14	1,14	--	--	--	--
Kanaalweg	91,00	--	7,65	7,65	7,65	--	1,35	1,35	1,35	--	--	--	--
Kanaalweg	91,58	--	7,28	7,28	7,28	--	1,14	1,14	1,14	--	--	--	--
Kanaalweg	91,49	--	7,36	7,36	7,36	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Kanaalweg	91,45	--	7,40	7,40	7,40	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Kanaalweg	91,45	--	7,40	7,40	7,40	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Lorentzkd	94,70	--	3,97	3,97	3,97	--	1,32	1,32	1,32	--	--	--	--
Lorentzkd	95,76	--	3,03	3,03	3,03	--	1,21	1,21	1,21	--	--	--	--
Par Kanaal	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)
Kanaalweg	--	1016,60	409,68	166,90	--	81,27	32,75	13,34	--	12,43
Kanaalweg	--	970,08	390,93	159,27	--	77,11	31,08	12,66	--	12,08
Kanaalweg	--	1010,27	407,12	165,87	--	84,93	34,23	13,94	--	14,99
Kanaalweg	--	970,08	390,93	159,27	--	77,11	31,08	12,66	--	12,08
Kanaalweg	--	861,24	347,07	141,40	--	69,28	27,92	11,37	--	10,83
Kanaalweg	--	968,70	390,37	159,04	--	78,39	31,59	12,87	--	12,18
Kanaalweg	--	968,70	390,37	159,04	--	78,39	31,59	12,87	--	12,18
Mel Treubl	--	54,44	31,30	6,74	--	2,74	1,57	0,34	--	0,37
Mel Treubl	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06
Mel Treubl	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06
Lorentzkd	--	156,69	90,09	19,41	--	6,57	3,78	0,81	--	2,18
Lorentzkd	--	184,75	106,22	22,88	--	5,85	3,36	0,72	--	2,33
Par Kanaal	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
Kanaalweg	5,01	2,04	--	87,72	94,69	101,28	103,98	108,23	103,62
Kanaalweg	4,87	1,98	--	86,70	94,29	101,34	105,14	111,07	107,80
Kanaalweg	6,04	2,46	--	87,87	94,87	101,51	104,13	108,29	103,71
Kanaalweg	4,87	1,98	--	87,51	94,48	101,07	103,78	108,03	103,41
Kanaalweg	4,36	1,78	--	85,45	93,00	99,98	103,95	109,97	106,67
Kanaalweg	4,91	2,00	--	87,54	94,52	101,12	103,80	108,04	103,43
Kanaalweg	4,91	2,00	--	86,73	94,33	101,40	105,16	111,08	107,81
Mel Treubl	0,22	0,05	--	80,63	85,31	93,81	91,98	95,26	88,79
Mel Treubl	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81
Mel Treubl	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81
Lorentzkd	1,26	0,27	--	85,21	90,05	98,38	96,82	99,96	93,47
Lorentzkd	1,34	0,29	--	85,46	90,20	98,23	97,32	100,51	93,94
Par Kanaal	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
Kanaalweg	98,33	91,08	83,77	90,74	97,33	100,03	104,28	99,67
Kanaalweg	101,08	92,25	82,75	90,35	97,40	101,20	107,12	103,85
Kanaalweg	98,43	91,25	83,93	90,93	97,56	100,18	104,34	99,77
Kanaalweg	98,13	90,88	83,57	90,53	97,12	99,83	104,08	99,47
Kanaalweg	99,94	90,99	81,51	89,05	96,03	100,00	106,02	102,72
Kanaalweg	98,15	90,91	83,59	90,57	97,17	99,85	104,09	99,48
Kanaalweg	101,09	92,28	82,79	90,39	97,45	101,22	107,13	103,86
Mel Treubl	83,70	78,84	78,23	82,91	91,41	89,58	92,86	86,39
Mel Treubl	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40
Mel Treubl	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40
Lorentzkd	88,41	83,56	82,80	87,65	95,98	94,42	97,55	91,06
Lorentzkd	88,86	83,58	83,06	87,80	95,83	94,91	98,10	91,53
Par Kanaal	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
Kanaalweg	94,38	87,14	79,87	86,84	93,43	96,14	100,38	95,77
Kanaalweg	97,13	88,30	78,85	86,45	93,50	97,30	103,23	99,95
Kanaalweg	94,49	87,30	80,03	87,03	93,66	96,28	100,44	95,87
Kanaalweg	94,18	86,93	79,67	86,63	93,22	95,93	100,18	95,57
Kanaalweg	96,00	87,04	77,61	85,15	92,13	96,10	102,12	98,82
Kanaalweg	94,20	86,96	79,69	86,67	93,27	95,95	100,19	95,58
Kanaalweg	97,14	88,33	78,89	86,49	93,55	97,32	103,23	99,96
Mel Treubl	81,30	76,44	71,56	76,24	84,74	82,91	86,19	79,72
Mel Treubl	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74
Mel Treubl	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74
Lorentzkd	86,01	81,15	76,14	80,98	89,31	87,75	90,89	84,39
Lorentzkd	86,46	81,18	76,39	81,13	89,16	88,25	91,44	84,86
Par Kanaal	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Kanaalweg	90,48	83,24	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	93,23	84,40	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	90,59	83,40	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	90,28	83,03	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	92,10	83,14	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	90,30	83,06	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	93,24	84,43	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	74,63	69,77	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--
Lorentzkd	79,34	74,49	--	--	--	--	--	--	--
Lorentzkd	79,79	74,51	--	--	--	--	--	--	--
Par Kanaal	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDA)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Mel Treubl	--
Mel Treubl	--
Mel Treubl	--
Lorentzkd	--
Lorentzkd	--
Par Kanaal	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W
Kanaalweg	Wegvak: Lammenschansweg - Da Vinci College	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Da Vinci College - Kanaalpark	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Lorentzkade - van Vollenhovenplein	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Kanaalweg	Wegvak: Kanaalpark - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Mel Treubl	Wegvak: Lammenschansweg - Parallel Kanaalweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Beijenncklaan - De Sitterlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Lorentzkd	Wegvak: Kanaalweg - Beijenncklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB
Par Kanaal	Wegvak: Melchior Treublaan - Lorentzkade	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
Kanaalweg	0,75	0	W12	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	5	W0	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W12	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W12	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	0	W12	50	50	50	--	50	50	50
Kanaalweg	0,75	5	W0	50	50	50	--	50	50	50
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Mel Treubl	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Lorentzkd	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30
Par Kanaal	0,75	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Kanaalweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Mel Treubl	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Lorentzkd	--	30	30	30	--	30	30	30	--
Par Kanaal	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)
Kanaalweg	16570,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,57	91,57
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,58	91,58
Kanaalweg	16570,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,00	91,00
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,58	91,58
Kanaalweg	14050,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,49	91,49
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,45	91,45
Kanaalweg	15810,00	6,70	2,70	1,10	--	--	--	--	--	91,45	91,45
Mel Treubl	880,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Mel Treubl	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Mel Treubl	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59
Lorentzkd	2530,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,70	94,70
Lorentzkd	2950,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	95,76	95,76
Par Kanaal	140,00	6,54	3,76	0,81	--	--	--	--	--	94,59	94,59

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)
Kanaalweg	91,57	--	7,32	7,32	7,32	--	1,12	1,12	1,12	--	--	--	--
Kanaalweg	91,58	--	7,28	7,28	7,28	--	1,14	1,14	1,14	--	--	--	--
Kanaalweg	91,00	--	7,65	7,65	7,65	--	1,35	1,35	1,35	--	--	--	--
Kanaalweg	91,58	--	7,28	7,28	7,28	--	1,14	1,14	1,14	--	--	--	--
Kanaalweg	91,49	--	7,36	7,36	7,36	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Kanaalweg	91,45	--	7,40	7,40	7,40	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Kanaalweg	91,45	--	7,40	7,40	7,40	--	1,15	1,15	1,15	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Mel Treubl	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--
Lorentzkd	94,70	--	3,97	3,97	3,97	--	1,32	1,32	1,32	--	--	--	--
Lorentzkd	95,76	--	3,03	3,03	3,03	--	1,21	1,21	1,21	--	--	--	--
Par Kanaal	94,59	--	4,76	4,76	4,76	--	0,65	0,65	0,65	--	--	--	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)
Kanaalweg	--	1016,60	409,68	166,90	--	81,27	32,75	13,34	--	12,43
Kanaalweg	--	970,08	390,93	159,27	--	77,11	31,08	12,66	--	12,08
Kanaalweg	--	1010,27	407,12	165,87	--	84,93	34,23	13,94	--	14,99
Kanaalweg	--	970,08	390,93	159,27	--	77,11	31,08	12,66	--	12,08
Kanaalweg	--	861,24	347,07	141,40	--	69,28	27,92	11,37	--	10,83
Kanaalweg	--	968,70	390,37	159,04	--	78,39	31,59	12,87	--	12,18
Kanaalweg	--	968,70	390,37	159,04	--	78,39	31,59	12,87	--	12,18
Mel Treubl	--	54,44	31,30	6,74	--	2,74	1,57	0,34	--	0,37
Mel Treubl	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06
Mel Treubl	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06
Lorentzkd	--	156,69	90,09	19,41	--	6,57	3,78	0,81	--	2,18
Lorentzkd	--	184,75	106,22	22,88	--	5,85	3,36	0,72	--	2,33
Par Kanaal	--	8,66	4,98	1,07	--	0,44	0,25	0,05	--	0,06

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
Kanaalweg	5,01	2,04	--	87,28	94,18	101,14	104,42	106,67	102,18
Kanaalweg	4,87	1,98	--	86,70	94,29	101,34	105,14	111,07	107,80
Kanaalweg	6,04	2,46	--	87,46	94,40	101,38	104,55	106,76	102,32
Kanaalweg	4,87	1,98	--	87,08	93,98	100,93	104,22	106,47	101,98
Kanaalweg	4,36	1,78	--	85,45	93,00	99,98	103,95	109,97	106,67
Kanaalweg	4,91	2,00	--	87,11	94,02	100,98	104,24	106,48	102,00
Kanaalweg	4,91	2,00	--	86,73	94,33	101,40	105,16	111,08	107,81
Mel Treubl	0,22	0,05	--	80,63	85,31	93,81	91,98	95,26	88,79
Mel Treubl	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81
Mel Treubl	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81
Lorentzkd	1,26	0,27	--	85,21	90,05	98,38	96,82	99,96	93,47
Lorentzkd	1,34	0,29	--	85,46	90,20	98,23	97,32	100,51	93,94
Par Kanaal	0,03	0,01	--	72,65	77,33	85,83	84,00	87,28	80,81

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k
Kanaalweg	97,37	90,32	83,34	90,24	97,19	100,47	102,72	98,23
Kanaalweg	101,08	92,25	82,75	90,35	97,40	101,20	107,12	103,85
Kanaalweg	97,50	90,52	83,51	90,45	97,43	100,60	102,82	98,38
Kanaalweg	97,17	90,11	83,13	90,03	96,98	100,27	102,52	98,03
Kanaalweg	99,94	90,99	81,51	89,05	96,03	100,00	106,02	102,72
Kanaalweg	97,19	90,15	83,16	90,07	97,04	100,29	102,54	98,06
Kanaalweg	101,09	92,28	82,79	90,39	97,45	101,22	107,13	103,86
Mel Treubl	83,70	78,84	78,23	82,91	91,41	89,58	92,86	86,39
Mel Treubl	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40
Mel Treubl	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40
Lorentzkd	88,41	83,56	82,80	87,65	95,98	94,42	97,55	91,06
Lorentzkd	88,86	83,58	83,06	87,80	95,83	94,91	98,10	91,53
Par Kanaal	75,72	70,86	70,25	74,93	83,42	81,59	84,88	78,40

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
Kanaalweg	93,42	86,37	79,44	86,34	93,29	96,57	98,82	94,33
Kanaalweg	97,13	88,30	78,85	86,45	93,50	97,30	103,23	99,95
Kanaalweg	93,56	86,57	79,61	86,55	93,53	96,70	98,92	94,48
Kanaalweg	93,22	86,16	79,23	86,13	93,08	96,37	98,62	94,13
Kanaalweg	96,00	87,04	77,61	85,15	92,13	96,10	102,12	98,82
Kanaalweg	93,24	86,20	79,27	86,17	93,14	96,39	98,64	94,16
Kanaalweg	97,14	88,33	78,89	86,49	93,55	97,32	103,23	99,96
Mel Treubl	81,30	76,44	71,56	76,24	84,74	82,91	86,19	79,72
Mel Treubl	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74
Mel Treubl	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74
Lorentzkd	86,01	81,15	76,14	80,98	89,31	87,75	90,89	84,39
Lorentzkd	86,46	81,18	76,39	81,13	89,16	88,25	91,44	84,86
Par Kanaal	73,31	68,45	63,58	68,26	76,76	74,93	78,21	71,74

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k
Kanaalweg	89,52	82,47	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	93,23	84,40	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	89,66	82,67	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	89,32	82,26	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	92,10	83,14	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	89,34	82,30	--	--	--	--	--	--	--
Kanaalweg	93,24	84,43	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	74,63	69,77	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--
Mel Treubl	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--
Lorentzkd	79,34	74,49	--	--	--	--	--	--	--
Lorentzkd	79,79	74,51	--	--	--	--	--	--	--
Par Kanaal	66,65	61,78	--	--	--	--	--	--	--

Lijst van wegen (Kanaalweg DDB)
2027 met onderdoorgang spoor

Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE P4 8k
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Kanaalweg	--
Mel Treubl	--
Mel Treubl	--
Mel Treubl	--
Lorentzkd	--
Lorentzkd	--
Par Kanaal	--

Tabel overzicht verkeerssamenstelling RBOI wegcategorieën

april 2010
Hanno Hommel

BINNEN DE BEBOUWDE KOM

wegcategorie	BVW (buurtverzamelweg)			
categorie duurzaam veilig	erftoegangsweg met verblijfsfunctie			
maximumsnelheid	30 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	94,59%	94,59%	94,59%	94,59%
middelzwaar	4,76%	4,76%	4,76%	4,76%
zwaar	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%
etmaalverdeling	6,54%	3,76%	0,81%	

wegcategorie	WVW (wijkverzamelweg)			
categorie duurzaam veilig	erftoegangsweg met verzamelfunctie			
maximumsnelheid	30 km/h / 50 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	93,46%	93,46%	93,46%	93,46%
middelzwaar	5,08%	5,08%	5,08%	5,08%
zwaar	1,46%	1,46%	1,46%	1,46%
etmaalverdeling	6,54%	3,76%	0,81%	

wegcategorie	SHW (stedelijke hoofdweg)			
categorie duurzaam veilig	gebiedsontsluitingsweg			
maximumsnelheid	50 km/h / 70 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	93,46%	93,46%	93,46%	93,46%
middelzwaar	5,08%	5,08%	5,08%	5,08%
zwaar	1,46%	1,46%	1,46%	1,46%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	

wegcategorie	OBT (ontsluitingsweg bedrijventerrein)			
categorie duurzaam veilig	gebiedsontsluitingsweg			
maximumsnelheid	50 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	83,68%	83,68%	83,68%	83,68%
middelzwaar	9,67%	9,67%	9,67%	9,67%
zwaar	6,65%	6,65%	6,65%	6,65%
etmaalverdeling	7,28%	1,96%	0,60%	

Toelichting op de wijze waarop de verdelingen tot stand zijn gekomen

BVW: op basis van stageonderzoek 2009

WVW: op basis van stageonderzoek 2009, aangesloten bij de verdeling voor "gebiedsontsluitingsweg 50/70", voor erftoegangswegen die vallen binnen de categorie WVW is dit een worstcase aanname

SHW: voertuigverdeling op basis van stageonderzoek 2009, aangesloten bij de onderzochte voertuigverdeling van "gebiedsontsluitingsweg 50/70"; voor etmaalverdeling is bij gebrek aan onderzoeksresultaten op basis van de reeds gebruikte verdeling uit 1997

OBT: bij gebrek aan onderzoeksresultaten aangesloten bij de reeds gebruikte verdeling uit 1997

PLW: voertuigverdeling op basis van stageonderzoek 2009; voor de etmaalverdeling is bij gebrek aan onderzoeksresultaten aangesloten bij de reeds gebruikte verdeling uit 1997

LOW: voertuigverdeling op basis van stageonderzoek 2009; voor de etmaalverdeling is bij gebrek aan onderzoeksresultaten aangesloten bij de reeds gebruikte verdeling uit 1997

PRW: voertuigverdeling afzonderlijke provincies op basis van stageonderzoek (weekdag)

voertuigverdeling overige provincies en etmaalverdeling alle provincies bij gebrek aan onderzoeksresultaten aangesloten bij de reeds gebruikte verdeling uit 1997

AW: bij gebrek aan onderzoeksresultaten uit stageonderzoek 2009 aangesloten bij de reeds gebruikte verdelingen uit 1997

ASW: bij gebrek aan onderzoeksresultaten uit stageonderzoek 2009 aangesloten bij de reeds gebruikte verdelingen uit 1997

BUITEN DE BEBOUWDE KOM

wegcategorie	PLW (plattelandsweg)			
categorie duurzaam veilig	erftoegangsweg type II			
maximumsnelheid	60 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	91,44%	91,44%	91,44%	91,44%
middelzwaar	6,74%	6,74%	6,74%	6,74%
zwaar	1,82%	1,82%	1,82%	1,82%
etmaalverdeling	7,00%	2,60%	0,70%	

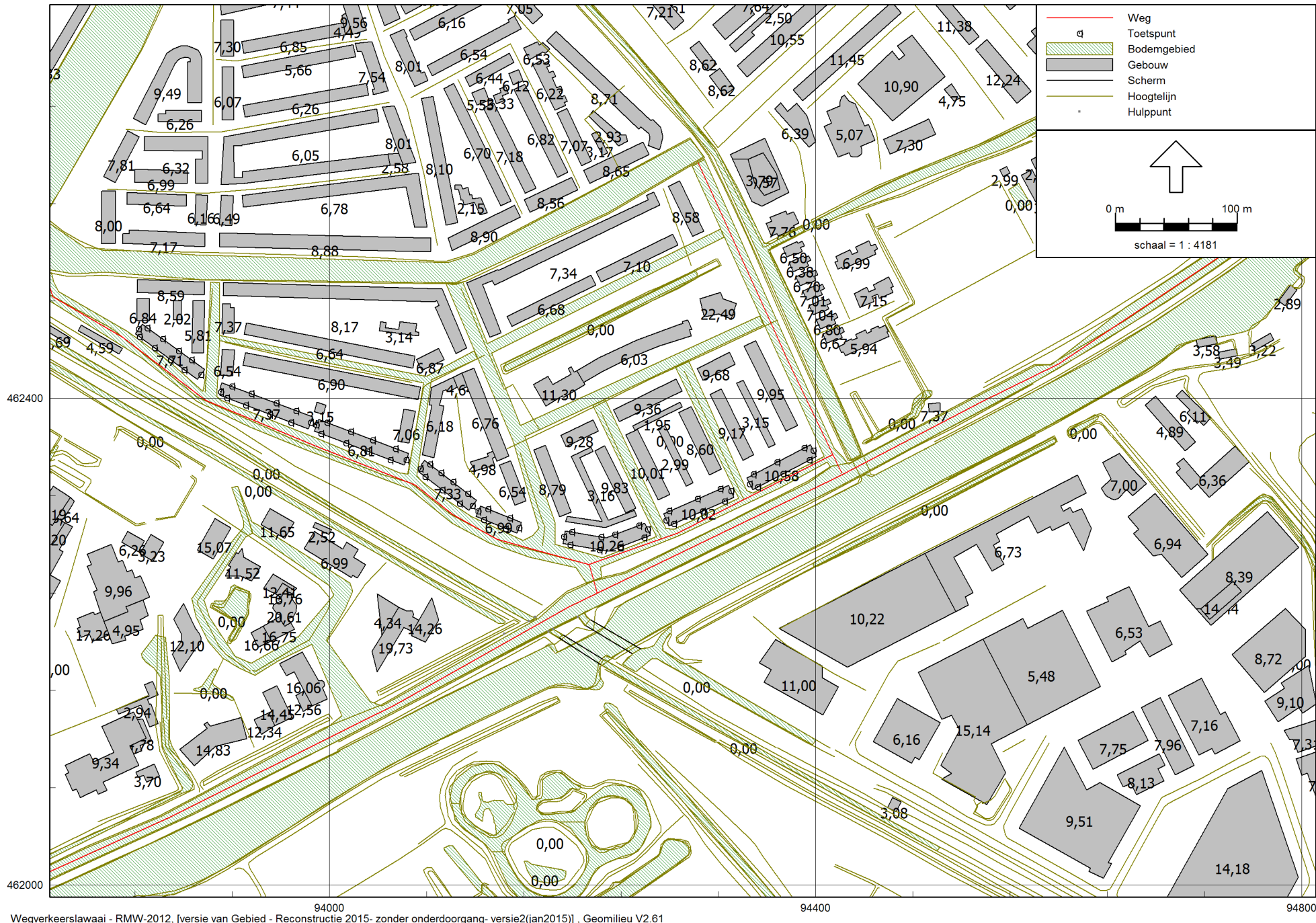
wegcategorie	LOW (landelijke ontsluitingsweg)			
categorie duurzaam veilig	erftoegangsweg type I			
maximumsnelheid	60 km/h			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	91,08%	91,08%	91,08%	91,08%
middelzwaar	6,42%	6,42%	6,42%	6,42%
zwaar	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	

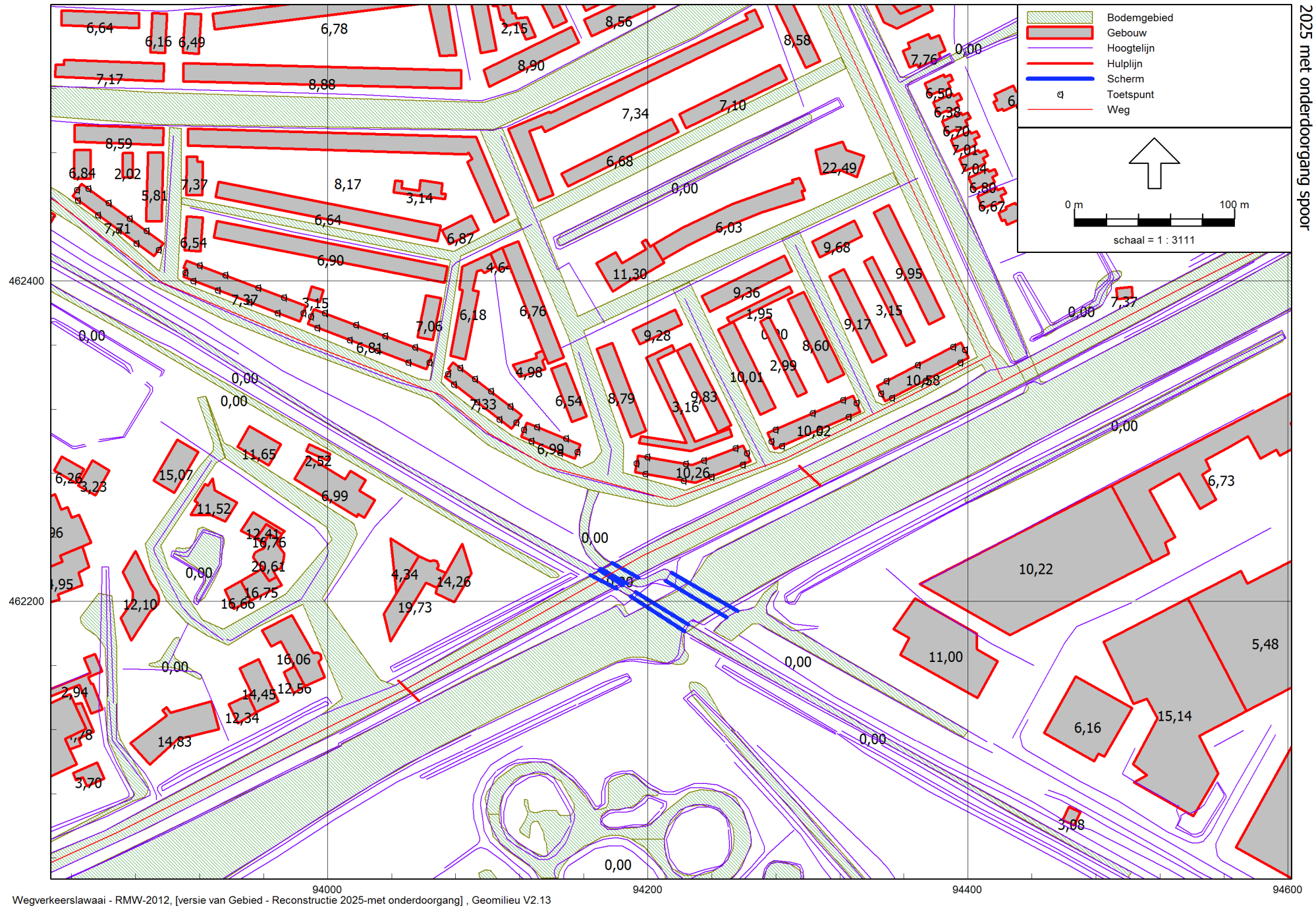
wegcategorie	PRW (provinciale weg)			
categorie duurzaam veilig	gebiedsontsluitingsweg type 1/type 2			
maximumsnelheid	80 km/h			
<i>provincie Noord-Brabant</i>	dag	avond	nacht	etmaal
licht	87,91%	87,91%	87,91%	87,91%
middelzwaar	7,46%	7,46%	7,46%	7,46%
zwaar	4,63%	4,63%	4,63%	4,63%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	
<i>provincie Utrecht</i>	dag	avond	nacht	etmaal
licht	90,53%	90,53%	90,53%	90,53%
middelzwaar	6,59%	6,59%	6,59%	6,59%
zwaar	2,88%	2,88%	2,88%	2,88%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	
<i>provincie Zuid-Holland</i>	dag	avond	nacht	etmaal
licht	88,75%	88,75%	88,75%	88,75%
middelzwaar	8,46%	8,46%	8,46%	8,46%
zwaar	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	
<i>overige provincies</i>	dag	avond	nacht	etmaal
licht	86,00%	93,50%	86,00%	87,25%
middelzwaar	9,10%	4,50%	9,10%	8,33%
zwaar	4,90%	2,00%	4,90%	4,42%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	

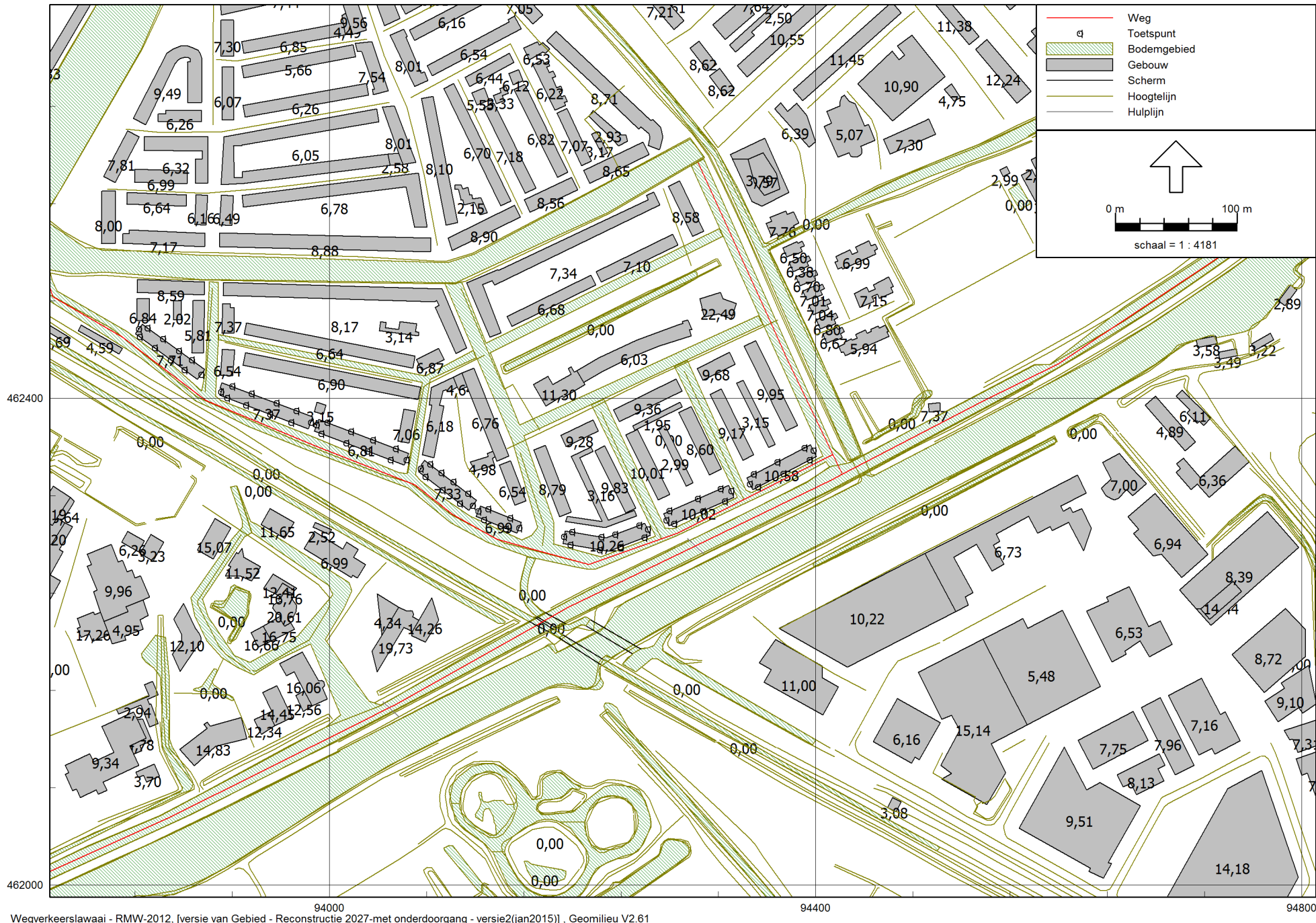
wegcategorie	AW (autoweg)			
categorie duurzaam veilig	regionale stroomweg			
maximumsnelheid	100 km/h			
snelheden voor akoestisch ond	100 km/h (licht); 80 km/h (overig)			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	82,00%	89,00%	70,00%	79,17%
middelzwaar	11,70%	6,50%	19,50%	13,43%
zwaar	6,30%	4,50%	10,50%	7,40%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	

wegcategorie	ASW (autosnelweg)			
categorie duurzaam veilig	nationale stroomweg			
maximumsnelheid	100 km/h / 120 km/h			
snelheden voor akoestisch ondr	115 km/h (licht); 90 km/h (overig)			
	dag	avond	nacht	etmaal
licht	82,00%	85,70%	70,00%	78,62%
middelzwaar	9,36%	7,50%	16,50%	11,43%
zwaar	8,64%	6,80%	13,50%	9,95%
etmaalverdeling	6,70%	2,70%	1,10%	

Bijlage 2 Invoergegevens wegverkeerslawaa







Lijst van toetspunten 2015 en 2027

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T1		0,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T2		0,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T3		0,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T4		0,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T5		0,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T8		0,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T9		0,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T10		1,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T11		0,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T12		0,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T16		0,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T17		0,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T18		0,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T19		0,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T20		0,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T21		0,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T26		0,09	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T27		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T28		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T29		0,04	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T32		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T33		-0,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T34		-0,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T35		0,04	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T36		0,04	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T41		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T42		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T43		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T44		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T45		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T51		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T52		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T53		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T54		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T56		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Lijst van toetspunten 2015 en 2027

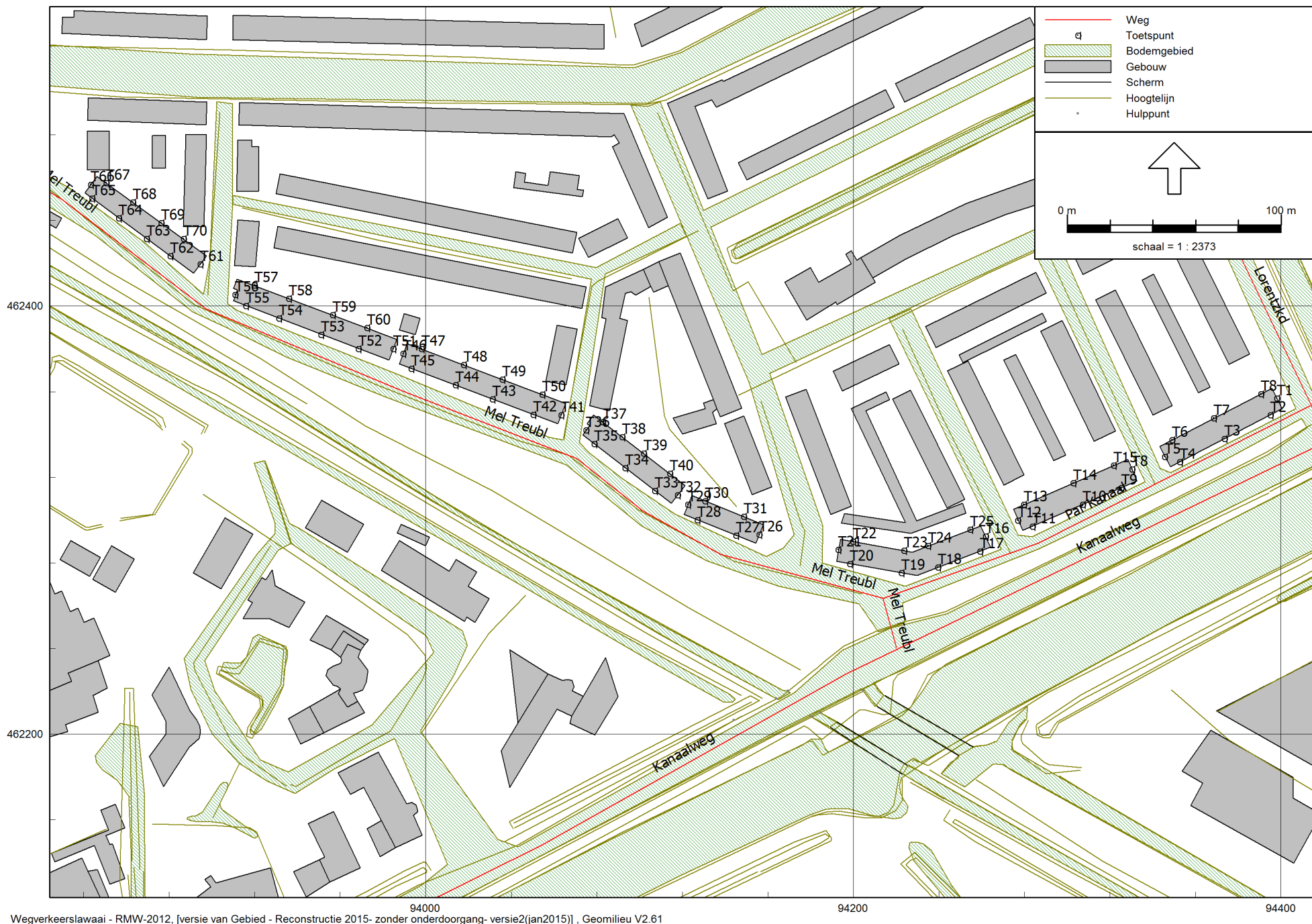
Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T61		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T62		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T63		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T64		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T65		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T6		0,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T7		0,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T8		0,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T13		0,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T14		1,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T15		0,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T22		0,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T23		0,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T24		0,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T25		0,72	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
T30		0,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T31		0,07	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T37		0,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T38		-0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T39		-0,15	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T40		-0,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T46		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T47		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T48		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T49		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T50		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T55		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T57		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T58		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T59		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T60		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T66		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T67		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T68		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
T69		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Lijst van toetspunten 2015 en 2027

Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
T70		0,06	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja



Bijlage 3 Geluidsbelasting 2015

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	51,8	47,8	43,9	52,8
T1_B		4,50	53,1	49,2	45,3	54,1
T1_C		7,50	53,2	49,3	45,4	54,2
T10_A		1,50	56,1	52,1	48,2	57,1
T10_B		4,50	57,0	53,0	49,1	58,0
T10_C		7,50	57,0	53,0	49,1	58,0
T11_A		1,50	55,7	51,8	47,9	56,7
T11_B		4,50	56,7	52,7	48,8	57,7
T11_C		7,50	56,7	52,8	48,9	57,7
T12_A		1,50	51,4	47,5	43,6	52,4
T12_B		4,50	52,2	48,3	44,4	53,2
T12_C		7,50	52,4	48,4	44,5	53,4
T13_A		1,50	36,4	32,4	28,5	37,4
T13_B		4,50	38,5	34,6	30,7	39,5
T13_C		7,50	39,4	35,4	31,5	40,4
T14_A		1,50	32,9	29,0	25,1	33,9
T14_B		4,50	33,5	29,6	25,7	34,5
T14_C		7,50	34,6	30,7	26,8	35,6
T15_A		1,50	38,9	34,9	31,0	39,9
T15_B		4,50	40,5	36,6	32,7	41,5
T15_C		7,50	41,3	37,4	33,5	42,3
T16_A		1,50	51,0	47,1	43,2	52,0
T16_B		4,50	52,7	48,7	44,8	53,7
T16_C		7,50	52,8	48,9	45,0	53,8
T17_A		1,50	55,7	51,7	47,8	56,7
T17_B		4,50	56,7	52,7	48,8	57,7
T17_C		7,50	56,7	52,8	48,9	57,7
T18_A		1,50	55,2	51,3	47,4	56,2
T18_B		4,50	56,4	52,4	48,5	57,4
T18_C		7,50	56,5	52,5	48,6	57,5
T19_A		1,50	53,2	49,3	45,4	54,2
T19_B		4,50	55,0	51,1	47,2	56,0
T19_C		7,50	55,1	51,1	47,2	56,1
T2_A		1,50	56,4	52,4	48,5	57,4
T2_B		4,50	57,4	53,4	49,5	58,4
T2_C		7,50	57,4	53,4	49,5	58,4
T20_A		1,50	50,7	46,7	42,8	51,7
T20_B		4,50	53,1	49,1	45,2	54,1
T20_C		7,50	53,3	49,4	45,5	54,3
T21_A		1,50	44,5	40,6	36,7	45,5
T21_B		4,50	46,2	42,2	38,3	47,2
T21_C		7,50	47,1	43,2	39,3	48,1
T22_A		1,50	38,3	34,4	30,5	39,3
T22_B		4,50	34,7	30,7	26,8	35,7
T22_C		7,50	37,6	33,7	29,8	38,6
T23_A		1,50	32,9	28,9	25,0	33,9
T23_B		4,50	36,9	32,9	29,0	37,9
T23_C		7,50	39,2	35,3	31,4	40,2
T24_A		1,50	34,2	30,2	26,3	35,2
T24_B		4,50	36,3	32,4	28,5	37,3
T24_C		7,50	38,1	34,2	30,3	39,1
T25_A		1,50	34,1	30,1	26,2	35,1
T25_B		4,50	37,6	33,6	29,7	38,6
T25_C		7,50	38,8	34,9	31,0	39,8
T26_A		1,50	46,0	42,1	38,2	47,0
T26_B		4,50	48,1	44,2	40,3	49,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	45,7	41,7	37,8	46,7
T27_B		4,50	47,7	43,8	39,9	48,7
T28_A		1,50	44,4	40,4	36,5	45,4
T28_B		4,50	46,2	42,2	38,3	47,2
T29_A		1,50	37,2	33,2	29,3	38,2
T29_B		4,50	39,0	35,1	31,2	40,0
T3_A		1,50	56,5	52,6	48,7	57,5
T3_B		4,50	57,4	53,5	49,6	58,4
T3_C		7,50	57,4	53,5	49,6	58,4
T30_A		1,50	32,4	28,5	24,6	33,4
T30_B		4,50	34,9	30,9	27,0	35,9
T31_A		1,50	29,9	26,0	22,1	30,9
T31_B		4,50	34,0	30,0	26,1	35,0
T32_A		1,50	39,2	35,2	31,3	40,2
T32_B		4,50	41,0	37,1	33,2	42,0
T33_A		1,50	41,7	37,7	33,8	42,7
T33_B		4,50	43,4	39,4	35,5	44,4
T34_A		1,50	40,5	36,5	32,6	41,5
T34_B		4,50	41,9	38,0	34,1	42,9
T35_A		1,50	39,7	35,8	31,9	40,7
T35_B		4,50	40,8	36,9	33,0	41,8
T36_A		1,50	25,9	21,9	18,0	26,9
T36_B		4,50	29,1	25,1	21,2	30,1
T37_A		1,50	31,2	27,2	23,3	32,2
T37_B		4,50	33,9	29,9	26,0	34,9
T38_A		1,50	29,7	25,8	21,9	30,7
T38_B		4,50	33,0	29,0	25,1	34,0
T39_A		1,50	31,5	27,5	23,6	32,5
T39_B		4,50	34,0	30,1	26,2	35,0
T4_A		1,50	56,7	52,8	48,9	57,7
T4_B		4,50	57,6	53,6	49,7	58,6
T4_C		7,50	57,6	53,6	49,7	58,6
T40_A		1,50	32,1	28,1	24,2	33,1
T40_B		4,50	34,2	30,3	26,4	35,2
T41_A		1,50	38,5	34,6	30,7	39,5
T41_B		4,50	39,8	35,8	31,9	40,8
T42_A		1,50	39,2	35,3	31,4	40,2
T42_B		4,50	40,0	36,1	32,2	41,0
T43_A		1,50	37,8	33,8	29,9	38,8
T43_B		4,50	38,6	34,7	30,8	39,6
T44_A		1,50	37,1	33,2	29,3	38,1
T44_B		4,50	38,2	34,2	30,3	39,2
T45_A		1,50	35,7	31,7	27,8	36,7
T45_B		4,50	36,8	32,9	29,0	37,8
T46_A		1,50	30,0	26,0	22,2	31,0
T46_B		4,50	32,1	28,1	24,2	33,1
T47_A		1,50	28,8	24,8	20,9	29,8
T47_B		4,50	32,8	28,9	25,0	33,9
T48_A		1,50	28,9	25,0	21,1	29,9
T48_B		4,50	32,9	28,9	25,0	33,9
T49_A		1,50	28,5	24,6	20,7	29,6
T49_B		4,50	32,6	28,7	24,8	33,6
T5_A		1,50	52,0	48,0	44,1	53,0
T5_B		4,50	53,2	49,3	45,4	54,2
T5_C		7,50	53,3	49,4	45,5	54,3
T50_A		1,50	28,7	24,7	20,8	29,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	32,8	28,8	24,9	33,8
T51_A		1,50	28,4	24,4	20,5	29,4
T51_B		4,50	32,0	28,1	24,2	33,0
T52_A		1,50	34,9	31,0	27,1	35,9
T52_B		4,50	36,0	32,0	28,1	37,0
T53_A		1,50	34,7	30,8	26,9	35,7
T53_B		4,50	36,3	32,3	28,4	37,3
T54_A		1,50	33,9	30,0	26,1	34,9
T54_B		4,50	35,1	31,1	27,2	36,1
T55_A		1,50	33,3	29,4	25,5	34,3
T55_B		4,50	34,4	30,5	26,6	35,4
T56_A		1,50	27,2	23,3	19,4	28,2
T56_B		4,50	29,4	25,5	21,6	30,4
T57_A		1,50	27,7	23,7	19,8	28,7
T57_B		4,50	32,3	28,3	24,4	33,3
T58_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9
T58_B		4,50	32,2	28,2	24,3	33,2
T59_A		1,50	28,4	24,4	20,5	29,4
T59_B		4,50	32,6	28,6	24,7	33,6
T6_A		1,50	34,9	31,0	27,1	35,9
T6_B		4,50	35,3	31,4	27,5	36,3
T6_C		7,50	36,2	32,2	28,3	37,2
T60_A		1,50	28,7	24,8	20,9	29,7
T60_B		4,50	32,9	28,9	25,0	33,9
T61_A		1,50	27,8	23,8	19,9	28,8
T61_B		4,50	31,6	27,7	23,8	32,6
T62_A		1,50	29,2	25,3	21,4	30,2
T62_B		4,50	31,1	27,2	23,3	32,1
T63_A		1,50	29,4	25,4	21,5	30,4
T63_B		4,50	31,7	27,8	23,9	32,7
T64_A		1,50	29,0	25,0	21,1	30,0
T64_B		4,50	31,2	27,3	23,4	32,2
T65_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9
T65_B		4,50	30,0	26,1	22,2	31,0
T66_A		1,50	24,5	20,5	16,7	25,5
T66_B		4,50	28,6	24,7	20,8	29,6
T67_A		1,50	25,7	21,8	17,9	26,7
T67_B		4,50	29,9	26,0	22,1	30,9
T68_A		1,50	25,7	21,7	17,8	26,7
T68_B		4,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T69_A		1,50	25,8	21,9	18,0	26,9
T69_B		4,50	29,8	25,8	21,9	30,8
T7_A		1,50	39,1	35,1	31,2	40,1
T7_B		4,50	40,3	36,4	32,5	41,3
T7_C		7,50	41,3	37,3	33,5	42,3
T70_A		1,50	26,2	22,2	18,3	27,2
T70_B		4,50	30,5	26,5	22,6	31,5
T8_A		1,50	35,2	31,3	27,4	36,2
T8_A		1,50	51,8	47,8	43,9	52,8
T8_B		4,50	36,6	32,7	28,8	37,6
T8_B		4,50	53,2	49,3	45,4	54,2
T8_C		7,50	38,4	34,4	30,5	39,4
T8_C		7,50	53,3	49,4	45,5	54,3
T9_A		1,50	56,4	52,5	48,6	57,4
T9_B		4,50	57,3	53,3	49,4	58,3
T9_C		7,50	57,3	53,3	49,4	58,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	50,1	47,7	41,0	50,9
T1_B		4,50	50,3	47,9	41,3	51,2
T1_C		7,50	50,0	47,6	40,9	50,8
T10_A		1,50	26,1	23,7	17,0	27,0
T10_B		4,50	27,0	24,6	18,0	27,9
T10_C		7,50	27,8	25,4	18,8	28,7
T11_A		1,50	25,5	23,1	16,4	26,4
T11_B		4,50	25,5	23,1	16,4	26,3
T11_C		7,50	26,1	23,7	17,1	27,0
T12_A		1,50	19,7	17,3	10,6	20,5
T12_B		4,50	13,7	11,3	4,6	14,5
T12_C		7,50	15,7	13,3	6,6	16,6
T13_A		1,50	22,4	20,0	13,3	23,2
T13_B		4,50	23,4	21,0	14,4	24,3
T13_C		7,50	24,7	22,3	15,6	25,6
T14_A		1,50	24,5	22,1	15,5	25,4
T14_B		4,50	25,6	23,2	16,5	26,4
T14_C		7,50	27,0	24,6	17,9	27,9
T15_A		1,50	26,1	23,7	17,0	26,9
T15_B		4,50	27,3	24,9	18,2	28,1
T15_C		7,50	28,6	26,2	19,6	29,5
T16_A		1,50	21,6	19,2	12,5	22,5
T16_B		4,50	22,6	20,2	13,6	23,5
T16_C		7,50	23,5	21,1	14,4	24,3
T17_A		1,50	24,6	22,2	15,6	25,5
T17_B		4,50	22,7	20,3	13,6	23,5
T17_C		7,50	23,0	20,6	13,9	23,8
T18_A		1,50	24,2	21,8	15,1	25,0
T18_B		4,50	20,9	18,5	11,8	21,7
T18_C		7,50	21,1	18,7	12,0	21,9
T19_A		1,50	17,0	14,6	7,9	17,9
T19_B		4,50	18,5	16,1	9,5	19,4
T19_C		7,50	18,9	16,5	9,8	19,7
T2_A		1,50	43,9	41,5	34,8	44,8
T2_B		4,50	44,2	41,8	35,1	45,0
T2_C		7,50	44,0	41,6	34,9	44,8
T20_A		1,50	15,8	13,4	6,7	16,6
T20_B		4,50	18,0	15,6	9,0	18,9
T20_C		7,50	18,4	16,0	9,4	19,3
T21_A		1,50	11,8	9,4	2,7	12,6
T21_B		4,50	14,0	11,6	4,9	14,9
T21_C		7,50	16,9	14,5	7,8	17,8
T22_A		1,50	17,3	14,9	8,3	18,2
T22_B		4,50	19,9	17,5	10,8	20,8
T22_C		7,50	21,7	19,3	12,6	22,5
T23_A		1,50	20,3	17,9	11,3	21,2
T23_B		4,50	21,6	19,2	12,5	22,4
T23_C		7,50	22,7	20,3	13,6	23,5
T24_A		1,50	18,5	16,1	9,5	19,4
T24_B		4,50	19,9	17,5	10,8	20,7
T24_C		7,50	21,1	18,7	12,0	22,0
T25_A		1,50	20,4	18,0	11,3	21,2
T25_B		4,50	21,3	18,9	12,3	22,2
T25_C		7,50	22,5	20,1	13,4	23,3
T26_A		1,50	16,9	14,5	7,9	17,8
T26_B		4,50	18,7	16,3	9,6	19,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	3,7	1,3	-5,4	4,6
T27_B		4,50	5,2	2,8	-3,9	6,0
T28_A		1,50	3,3	0,9	-5,8	4,2
T28_B		4,50	4,9	2,5	-4,1	5,8
T29_A		1,50	12,5	10,1	3,5	13,4
T29_B		4,50	14,6	12,2	5,5	15,5
T3_A		1,50	35,4	33,0	26,4	36,3
T3_B		4,50	37,4	35,0	28,3	38,2
T3_C		7,50	37,4	35,0	28,3	38,3
T30_A		1,50	17,5	15,1	8,5	18,4
T30_B		4,50	19,6	17,1	10,5	20,4
T31_A		1,50	17,3	14,9	8,2	18,2
T31_B		4,50	19,7	17,3	10,6	20,5
T32_A		1,50	13,6	11,2	4,5	14,4
T32_B		4,50	15,6	13,2	6,5	16,4
T33_A		1,50	5,0	2,6	-4,1	5,8
T33_B		4,50	6,7	4,3	-2,4	7,6
T34_A		1,50	6,1	3,7	-3,0	6,9
T34_B		4,50	7,7	5,3	-1,4	8,6
T35_A		1,50	8,0	5,6	-1,1	8,8
T35_B		4,50	9,8	7,4	0,8	10,7
T36_A		1,50	11,4	9,0	2,4	12,3
T36_B		4,50	13,6	11,2	4,5	14,5
T37_A		1,50	16,8	14,4	7,7	17,6
T37_B		4,50	19,5	17,1	10,4	20,3
T38_A		1,50	16,8	14,4	7,7	17,7
T38_B		4,50	19,0	16,6	9,9	19,8
T39_A		1,50	17,0	14,6	7,9	17,8
T39_B		4,50	19,0	16,6	10,0	19,9
T4_A		1,50	31,1	28,7	22,0	32,0
T4_B		4,50	32,8	30,4	23,8	33,7
T4_C		7,50	33,6	31,2	24,6	34,5
T40_A		1,50	17,4	15,0	8,3	18,2
T40_B		4,50	19,5	17,1	10,5	20,4
T41_A		1,50	14,9	12,5	5,8	15,7
T41_B		4,50	17,6	15,2	8,5	18,5
T42_A		1,50	8,1	5,7	-1,0	8,9
T42_B		4,50	10,6	8,2	1,5	11,5
T43_A		1,50	8,3	5,9	-0,8	9,1
T43_B		4,50	10,5	8,1	1,4	11,3
T44_A		1,50	7,2	4,8	-1,9	8,0
T44_B		4,50	10,1	7,7	1,0	10,9
T45_A		1,50	9,1	6,7	0,0	10,0
T45_B		4,50	10,8	8,4	1,7	11,7
T46_A		1,50	9,1	6,7	0,0	10,0
T46_B		4,50	12,0	9,6	2,9	12,8
T47_A		1,50	15,0	12,6	5,9	15,8
T47_B		4,50	17,3	14,9	8,3	18,2
T48_A		1,50	15,8	13,4	6,7	16,6
T48_B		4,50	17,9	15,5	8,8	18,7
T49_A		1,50	15,4	13,0	6,3	16,2
T49_B		4,50	17,8	15,4	8,7	18,6
T5_A		1,50	24,1	21,7	15,1	25,0
T5_B		4,50	25,2	22,8	16,1	26,0
T5_C		7,50	26,4	24,0	17,3	27,2
T50_A		1,50	14,8	12,4	5,7	15,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	17,5	15,1	8,5	18,4
T51_A		1,50	13,6	11,2	4,6	14,5
T51_B		4,50	15,9	13,5	6,9	16,8
T52_A		1,50	7,4	5,0	-1,7	8,2
T52_B		4,50	11,2	8,8	2,1	12,1
T53_A		1,50	6,9	4,5	-2,2	7,8
T53_B		4,50	11,4	9,0	2,3	12,2
T54_A		1,50	4,4	2,0	-4,7	5,3
T54_B		4,50	6,4	4,0	-2,7	7,3
T55_A		1,50	7,4	5,0	-1,7	8,2
T55_B		4,50	9,7	7,3	0,6	10,6
T56_A		1,50	3,5	1,1	-5,6	4,4
T56_B		4,50	6,0	3,6	-3,1	6,9
T57_A		1,50	12,9	10,5	3,9	13,8
T57_B		4,50	15,4	13,0	6,3	16,2
T58_A		1,50	13,1	10,7	4,0	14,0
T58_B		4,50	15,6	13,2	6,6	16,5
T59_A		1,50	13,9	11,4	4,8	14,7
T59_B		4,50	16,4	14,0	7,3	17,2
T6_A		1,50	29,9	27,5	20,8	30,7
T6_B		4,50	31,8	29,4	22,7	32,6
T6_C		7,50	32,8	30,4	23,7	33,7
T60_A		1,50	14,4	12,0	5,3	15,2
T60_B		4,50	16,8	14,4	7,8	17,7
T61_A		1,50	11,5	9,1	2,5	12,4
T61_B		4,50	14,2	11,8	5,2	15,1
T62_A		1,50	-1,3	-3,7	-10,4	-0,4
T62_B		4,50	0,0	-2,4	-9,1	0,8
T63_A		1,50	-2,7	-5,1	-11,8	-1,8
T63_B		4,50	-2,5	-4,9	-11,5	-1,6
T64_A		1,50	5,3	2,9	-3,8	6,1
T64_B		4,50	-2,6	-5,0	-11,6	-1,7
T65_A		1,50	4,8	2,4	-4,3	5,6
T65_B		4,50	-3,6	-6,0	-12,7	-2,8
T66_A		1,50	8,4	6,0	-0,7	9,3
T66_B		4,50	10,9	8,5	1,9	11,8
T67_A		1,50	14,3	11,9	5,2	15,2
T67_B		4,50	16,5	14,1	7,4	17,4
T68_A		1,50	13,9	11,5	4,8	14,7
T68_B		4,50	16,2	13,7	7,1	17,0
T69_A		1,50	13,2	10,8	4,2	14,1
T69_B		4,50	16,0	13,6	6,9	16,8
T7_A		1,50	35,2	32,8	26,1	36,1
T7_B		4,50	37,5	35,1	28,4	38,3
T7_C		7,50	37,7	35,3	28,7	38,6
T70_A		1,50	13,3	10,9	4,3	14,2
T70_B		4,50	15,8	13,4	6,7	16,6
T8_A		1,50	44,1	41,7	35,0	44,9
T8_A		1,50	27,0	24,5	17,9	27,8
T8_B		4,50	44,9	42,5	35,8	45,7
T8_B		4,50	28,2	25,8	19,1	29,0
T8_C		7,50	44,9	42,5	35,8	45,7
T8_C		7,50	28,8	26,4	19,8	29,7
T9_A		1,50	27,9	25,5	18,8	28,7
T9_B		4,50	29,0	26,6	19,9	29,8
T9_C		7,50	29,9	27,5	20,8	30,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Melchior Treublaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	6,4	4,0	-2,6	7,3
T1_B		4,50	6,9	4,5	-2,2	7,8
T1_C		7,50	7,3	4,9	-1,8	8,2
T10_A		1,50	24,2	21,8	15,1	25,0
T10_B		4,50	24,9	22,5	15,8	25,8
T10_C		7,50	26,1	23,7	17,0	26,9
T11_A		1,50	27,3	24,9	18,2	28,1
T11_B		4,50	28,5	26,1	19,4	29,3
T11_C		7,50	29,7	27,3	20,6	30,5
T12_A		1,50	22,6	20,2	13,5	23,4
T12_B		4,50	23,5	21,1	14,4	24,4
T12_C		7,50	25,3	22,9	16,3	26,2
T13_A		1,50	16,9	14,5	7,8	17,7
T13_B		4,50	19,2	16,8	10,2	20,1
T13_C		7,50	20,9	18,5	11,9	21,8
T14_A		1,50	15,3	12,9	6,3	16,2
T14_B		4,50	17,5	15,1	8,4	18,3
T14_C		7,50	19,2	16,8	10,1	20,0
T15_A		1,50	14,7	12,3	5,6	15,5
T15_B		4,50	16,3	13,9	7,2	17,1
T15_C		7,50	17,9	15,5	8,8	18,7
T16_A		1,50	24,2	21,8	15,2	25,1
T16_B		4,50	25,6	23,2	16,5	26,4
T16_C		7,50	26,5	24,1	17,4	27,4
T17_A		1,50	31,7	29,3	22,7	32,6
T17_B		4,50	33,8	31,4	24,7	34,7
T17_C		7,50	34,0	31,6	24,9	34,9
T18_A		1,50	36,8	34,4	27,7	37,7
T18_B		4,50	38,4	36,0	29,3	39,2
T18_C		7,50	38,4	36,0	29,3	39,2
T19_A		1,50	44,8	42,4	35,7	45,6
T19_B		4,50	45,3	42,9	36,2	46,1
T19_C		7,50	45,1	42,7	36,0	45,9
T2_A		1,50	18,7	16,3	9,6	19,6
T2_B		4,50	17,8	15,4	8,7	18,7
T2_C		7,50	16,3	13,9	7,2	17,1
T20_A		1,50	48,2	45,8	39,1	49,0
T20_B		4,50	48,3	45,9	39,2	49,1
T20_C		7,50	47,8	45,4	38,7	48,6
T21_A		1,50	42,5	40,0	33,4	43,3
T21_B		4,50	43,0	40,6	33,9	43,8
T21_C		7,50	42,8	40,4	33,7	43,6
T22_A		1,50	29,7	27,3	20,7	30,6
T22_B		4,50	26,5	24,1	17,4	27,3
T22_C		7,50	27,9	25,5	18,8	28,7
T23_A		1,50	25,1	22,7	16,0	25,9
T23_B		4,50	24,9	22,5	15,8	25,7
T23_C		7,50	27,1	24,7	18,1	28,0
T24_A		1,50	22,7	20,3	13,7	23,6
T24_B		4,50	24,8	22,4	15,7	25,6
T24_C		7,50	27,2	24,8	18,1	28,0
T25_A		1,50	19,5	17,1	10,4	20,3
T25_B		4,50	22,1	19,7	13,0	23,0
T25_C		7,50	24,2	21,8	15,1	25,0
T26_A		1,50	42,0	39,6	32,9	42,9
T26_B		4,50	42,7	40,3	33,7	43,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Melchior Treublaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	46,5	44,1	37,4	47,3
T27_B		4,50	46,6	44,2	37,6	47,5
T28_A		1,50	47,4	45,0	38,3	48,2
T28_B		4,50	47,3	44,9	38,2	48,1
T29_A		1,50	41,5	39,1	32,5	42,4
T29_B		4,50	41,8	39,4	32,7	42,6
T3_A		1,50	20,7	18,3	11,6	21,5
T3_B		4,50	19,0	16,6	9,9	19,9
T3_C		7,50	18,1	15,7	9,1	19,0
T30_A		1,50	23,8	21,4	14,8	24,7
T30_B		4,50	25,9	23,5	16,8	26,8
T31_A		1,50	24,5	22,1	15,4	25,3
T31_B		4,50	26,5	24,1	17,4	27,4
T32_A		1,50	40,5	38,1	31,5	41,4
T32_B		4,50	40,9	38,4	31,8	41,7
T33_A		1,50	46,1	43,7	37,0	46,9
T33_B		4,50	46,2	43,8	37,1	47,0
T34_A		1,50	45,8	43,4	36,7	46,6
T34_B		4,50	46,0	43,6	36,9	46,8
T35_A		1,50	45,7	43,3	36,6	46,5
T35_B		4,50	45,9	43,5	36,8	46,7
T36_A		1,50	41,5	39,1	32,4	42,3
T36_B		4,50	41,9	39,5	32,8	42,8
T37_A		1,50	29,3	26,9	20,2	30,1
T37_B		4,50	31,3	28,9	22,2	32,1
T38_A		1,50	24,4	22,0	15,4	25,3
T38_B		4,50	26,8	24,4	17,7	27,7
T39_A		1,50	22,4	20,0	13,4	23,3
T39_B		4,50	24,6	22,2	15,5	25,4
T4_A		1,50	21,4	19,0	12,3	22,2
T4_B		4,50	20,3	17,9	11,2	21,1
T4_C		7,50	20,0	17,6	11,0	20,9
T40_A		1,50	21,9	19,5	12,8	22,7
T40_B		4,50	24,0	21,6	14,9	24,8
T41_A		1,50	39,9	37,4	30,8	40,7
T41_B		4,50	40,5	38,1	31,4	41,4
T42_A		1,50	44,6	42,2	35,5	45,4
T42_B		4,50	45,0	42,6	35,9	45,9
T43_A		1,50	44,8	42,4	35,7	45,6
T43_B		4,50	45,2	42,7	36,1	46,0
T44_A		1,50	45,0	42,6	35,9	45,9
T44_B		4,50	45,3	42,9	36,3	46,2
T45_A		1,50	45,3	42,9	36,3	46,2
T45_B		4,50	45,6	43,2	36,5	46,5
T46_A		1,50	38,7	36,3	29,7	39,6
T46_B		4,50	39,1	36,7	30,0	39,9
T47_A		1,50	21,8	19,4	12,8	22,7
T47_B		4,50	23,7	21,3	14,7	24,6
T48_A		1,50	20,2	17,8	11,1	21,0
T48_B		4,50	22,7	20,3	13,6	23,5
T49_A		1,50	19,6	17,2	10,6	20,5
T49_B		4,50	22,1	19,7	13,1	23,0
T5_A		1,50	17,4	15,0	8,4	18,3
T5_B		4,50	15,1	12,7	6,0	15,9
T5_C		7,50	16,6	14,2	7,5	17,4
T50_A		1,50	20,4	18,0	11,3	21,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Melchior Treublaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	23,1	20,7	14,0	23,9
T51_A		1,50	38,5	36,1	29,4	39,4
T51_B		4,50	38,9	36,5	29,8	39,7
T52_A		1,50	45,9	43,5	36,8	46,7
T52_B		4,50	46,1	43,7	37,0	46,9
T53_A		1,50	46,2	43,8	37,2	47,1
T53_B		4,50	46,4	44,0	37,3	47,2
T54_A		1,50	46,7	44,3	37,6	47,5
T54_B		4,50	46,8	44,4	37,7	47,7
T55_A		1,50	47,6	45,2	38,5	48,4
T55_B		4,50	47,6	45,2	38,5	48,5
T56_A		1,50	46,3	43,8	37,2	47,1
T56_B		4,50	46,5	44,1	37,4	47,4
T57_A		1,50	31,7	29,3	22,6	32,5
T57_B		4,50	33,6	31,2	24,5	34,5
T58_A		1,50	27,2	24,8	18,2	28,1
T58_B		4,50	29,7	27,3	20,6	30,5
T59_A		1,50	22,8	20,4	13,7	23,6
T59_B		4,50	24,9	22,5	15,8	25,7
T6_A		1,50	13,8	11,4	4,8	14,7
T6_B		4,50	15,7	13,3	6,6	16,5
T6_C		7,50	17,2	14,8	8,2	18,1
T60_A		1,50	22,7	20,3	13,6	23,5
T60_B		4,50	24,7	22,3	15,6	25,5
T61_A		1,50	43,3	40,9	34,2	44,1
T61_B		4,50	43,8	41,4	34,7	44,7
T62_A		1,50	50,1	47,7	41,0	50,9
T62_B		4,50	50,1	47,7	41,0	50,9
T63_A		1,50	50,7	48,3	41,6	51,5
T63_B		4,50	50,6	48,2	41,6	51,5
T64_A		1,50	50,9	48,5	41,8	51,7
T64_B		4,50	50,9	48,5	41,8	51,7
T65_A		1,50	51,1	48,7	42,0	51,9
T65_B		4,50	51,1	48,7	42,0	52,0
T66_A		1,50	45,2	42,8	36,1	46,0
T66_B		4,50	45,9	43,5	36,8	46,7
T67_A		1,50	33,2	30,8	24,1	34,1
T67_B		4,50	34,5	32,1	25,4	35,4
T68_A		1,50	27,6	25,2	18,5	28,5
T68_B		4,50	29,8	27,4	20,7	30,6
T69_A		1,50	25,5	23,1	16,5	26,4
T69_B		4,50	27,9	25,5	18,8	28,7
T7_A		1,50	12,8	10,4	3,7	13,6
T7_B		4,50	14,5	12,1	5,5	15,4
T7_C		7,50	16,2	13,7	7,1	17,0
T70_A		1,50	25,1	22,7	16,0	26,0
T70_B		4,50	27,6	25,2	18,5	28,5
T8_A		1,50	12,8	10,4	3,8	13,7
T8_A		1,50	10,8	8,4	1,8	11,7
T8_B		4,50	14,3	11,9	5,2	15,2
T8_B		4,50	11,7	9,3	2,6	12,5
T8_C		7,50	15,6	13,2	6,5	16,4
T8_C		7,50	13,2	10,8	4,1	14,0
T9_A		1,50	22,8	20,4	13,8	23,7
T9_B		4,50	23,3	20,9	14,2	24,1
T9_C		7,50	23,9	21,5	14,9	24,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Parallel Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	40,1	37,7	31,0	40,9
T1_B		4,50	40,0	37,6	30,9	40,8
T1_C		7,50	39,2	36,8	30,2	40,1
T10_A		1,50	47,9	45,5	38,9	48,8
T10_B		4,50	47,5	45,1	38,5	48,4
T10_C		7,50	46,5	44,1	37,5	47,4
T11_A		1,50	47,0	44,6	38,0	47,9
T11_B		4,50	46,9	44,5	37,8	47,8
T11_C		7,50	46,1	43,7	37,1	47,0
T12_A		1,50	41,7	39,3	32,6	42,5
T12_B		4,50	41,8	39,3	32,7	42,6
T12_C		7,50	41,4	39,0	32,3	42,2
T13_A		1,50	21,7	19,3	12,7	22,6
T13_B		4,50	23,9	21,5	14,9	24,8
T13_C		7,50	24,1	21,7	15,0	24,9
T14_A		1,50	10,8	8,4	1,8	11,7
T14_B		4,50	10,7	8,2	1,6	11,5
T14_C		7,50	12,6	10,2	3,6	13,5
T15_A		1,50	24,5	22,1	15,4	25,3
T15_B		4,50	26,7	24,3	17,7	27,6
T15_C		7,50	26,8	24,4	17,8	27,7
T16_A		1,50	41,8	39,4	32,7	42,6
T16_B		4,50	42,1	39,7	33,0	42,9
T16_C		7,50	41,7	39,3	32,6	42,5
T17_A		1,50	48,9	46,5	39,8	49,8
T17_B		4,50	48,3	45,9	39,2	49,1
T17_C		7,50	47,0	44,6	37,9	47,9
T18_A		1,50	49,2	46,8	40,1	50,0
T18_B		4,50	48,4	46,0	39,3	49,2
T18_C		7,50	47,0	44,6	37,9	47,8
T19_A		1,50	44,9	42,5	35,9	45,8
T19_B		4,50	44,7	42,3	35,6	45,5
T19_C		7,50	43,7	41,3	34,6	44,5
T2_A		1,50	49,4	47,0	40,3	50,2
T2_B		4,50	48,4	46,0	39,3	49,2
T2_C		7,50	46,7	44,3	37,7	47,6
T20_A		1,50	34,8	32,4	25,7	35,7
T20_B		4,50	35,8	33,4	26,7	36,6
T20_C		7,50	35,7	33,3	26,6	36,6
T21_A		1,50	14,1	11,7	5,1	15,0
T21_B		4,50	15,9	13,5	6,8	16,7
T21_C		7,50	17,0	14,6	8,0	17,9
T22_A		1,50	12,7	10,3	3,6	13,5
T22_B		4,50	13,6	11,2	4,5	14,4
T22_C		7,50	14,8	12,4	5,7	15,7
T23_A		1,50	14,6	12,2	5,6	15,5
T23_B		4,50	15,1	12,7	6,0	15,9
T23_C		7,50	17,5	15,1	8,4	18,3
T24_A		1,50	17,5	15,1	8,4	18,3
T24_B		4,50	10,0	7,6	0,9	10,8
T24_C		7,50	11,4	9,0	2,3	12,2
T25_A		1,50	18,3	15,9	9,3	19,2
T25_B		4,50	21,2	18,8	12,1	22,0
T25_C		7,50	21,7	19,3	12,7	22,6
T26_A		1,50	23,6	21,2	14,5	24,4
T26_B		4,50	25,5	23,1	16,4	26,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Parallel Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	11,8	9,4	2,7	12,6
T27_B		4,50	12,7	10,3	3,7	13,6
T28_A		1,50	10,3	7,8	1,2	11,1
T28_B		4,50	11,6	9,2	2,6	12,5
T29_A		1,50	7,4	5,0	-1,7	8,3
T29_B		4,50	9,1	6,7	0,0	9,9
T3_A		1,50	49,8	47,4	40,8	50,7
T3_B		4,50	48,8	46,4	39,7	49,6
T3_C		7,50	47,1	44,7	38,1	48,0
T30_A		1,50	8,5	6,1	-0,6	9,4
T30_B		4,50	10,0	7,6	0,9	10,8
T31_A		1,50	10,3	7,9	1,2	11,2
T31_B		4,50	13,1	10,7	4,0	13,9
T32_A		1,50	7,3	4,9	-1,8	8,2
T32_B		4,50	9,9	7,5	0,9	10,8
T33_A		1,50	-0,4	-2,8	-9,5	0,5
T33_B		4,50	1,0	-1,4	-8,1	1,8
T34_A		1,50	-0,3	-2,7	-9,4	0,5
T34_B		4,50	1,2	-1,2	-7,9	2,1
T35_A		1,50	2,2	-0,2	-6,9	3,1
T35_B		4,50	3,8	1,4	-5,3	4,6
T36_A		1,50	5,4	3,0	-3,7	6,2
T36_B		4,50	7,1	4,7	-2,0	7,9
T37_A		1,50	10,8	8,4	1,7	11,7
T37_B		4,50	12,4	10,0	3,3	13,2
T38_A		1,50	8,6	6,2	-0,5	9,4
T38_B		4,50	10,0	7,6	0,9	10,8
T39_A		1,50	13,4	11,0	4,3	14,2
T39_B		4,50	15,1	12,7	6,1	16,0
T4_A		1,50	50,3	47,9	41,2	51,2
T4_B		4,50	49,2	46,8	40,1	50,0
T4_C		7,50	47,5	45,1	38,5	48,4
T40_A		1,50	14,3	11,9	5,2	15,1
T40_B		4,50	16,1	13,7	7,0	16,9
T41_A		1,50	6,5	4,1	-2,6	7,3
T41_B		4,50	8,6	6,2	-0,5	9,4
T42_A		1,50	5,0	2,6	-4,1	5,9
T42_B		4,50	7,7	5,3	-1,4	8,5
T43_A		1,50	6,6	4,2	-2,5	7,5
T43_B		4,50	9,2	6,8	0,1	10,1
T44_A		1,50	11,9	9,5	2,8	12,7
T44_B		4,50	13,6	11,2	4,6	14,5
T45_A		1,50	3,7	1,3	-5,4	4,5
T45_B		4,50	6,6	4,2	-2,5	7,5
T46_A		1,50	2,6	0,2	-6,5	3,5
T46_B		4,50	4,7	2,2	-4,4	5,5
T47_A		1,50	3,7	1,3	-5,3	4,6
T47_B		4,50	5,1	2,7	-4,0	6,0
T48_A		1,50	3,8	1,4	-5,3	4,6
T48_B		4,50	5,0	2,6	-4,1	5,9
T49_A		1,50	4,4	2,0	-4,7	5,2
T49_B		4,50	5,6	3,2	-3,4	6,5
T5_A		1,50	43,1	40,7	34,0	44,0
T5_B		4,50	43,2	40,8	34,1	44,0
T5_C		7,50	42,6	40,2	33,5	43,4
T50_A		1,50	5,1	2,6	-4,0	5,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Parallel Kanaalweg 2015 zonder onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2015- zonder onderdoorgang- versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	6,3	3,9	-2,8	7,1
T51_A		1,50	4,6	2,2	-4,5	5,5
T51_B		4,50	6,6	4,2	-2,4	7,5
T52_A		1,50	5,3	2,9	-3,8	6,1
T52_B		4,50	8,0	5,6	-1,1	8,9
T53_A		1,50	10,0	7,6	1,0	10,9
T53_B		4,50	12,7	10,2	3,6	13,5
T54_A		1,50	11,3	8,9	2,3	12,2
T54_B		4,50	12,7	10,3	3,6	13,5
T55_A		1,50	6,3	3,9	-2,7	7,2
T55_B		4,50	8,5	6,1	-0,6	9,3
T56_A		1,50	-0,4	-2,9	-9,5	0,4
T56_B		4,50	1,4	-1,0	-7,7	2,3
T57_A		1,50	6,2	3,8	-2,8	7,1
T57_B		4,50	7,7	5,3	-1,4	8,5
T58_A		1,50	5,6	3,2	-3,4	6,5
T58_B		4,50	6,9	4,5	-2,1	7,8
T59_A		1,50	5,4	3,0	-3,7	6,2
T59_B		4,50	6,7	4,3	-2,3	7,6
T6_A		1,50	10,2	7,8	1,1	11,0
T6_B		4,50	12,0	9,5	2,9	12,8
T6_C		7,50	13,1	10,7	4,0	13,9
T60_A		1,50	5,7	3,3	-3,4	6,5
T60_B		4,50	6,6	4,2	-2,5	7,5
T61_A		1,50	6,3	3,9	-2,7	7,2
T61_B		4,50	8,0	5,6	-1,1	8,9
T62_A		1,50	1,7	-0,7	-7,4	2,6
T62_B		4,50	7,4	5,0	-1,7	8,2
T63_A		1,50	9,2	6,8	0,1	10,0
T63_B		4,50	11,4	9,0	2,3	12,2
T64_A		1,50	7,3	4,9	-1,8	8,1
T64_B		4,50	7,5	5,1	-1,5	8,4
T65_A		1,50	8,6	6,2	-0,5	9,4
T65_B		4,50	9,7	7,3	0,6	10,5
T66_A		1,50	-1,3	-3,7	-10,4	-0,5
T66_B		4,50	0,3	-2,1	-8,8	1,2
T67_A		1,50	5,8	3,4	-3,3	6,6
T67_B		4,50	7,6	5,1	-1,5	8,4
T68_A		1,50	6,0	3,6	-3,1	6,8
T68_B		4,50	7,5	5,1	-1,6	8,4
T69_A		1,50	6,8	4,4	-2,3	7,6
T69_B		4,50	8,4	6,0	-0,7	9,2
T7_A		1,50	18,2	15,8	9,1	19,0
T7_B		4,50	20,1	17,7	11,1	21,0
T7_C		7,50	21,0	18,6	12,0	21,9
T70_A		1,50	7,1	4,7	-1,9	8,0
T70_B		4,50	9,0	6,6	-0,1	9,9
T8_A		1,50	8,7	6,3	-0,4	9,6
T8_A		1,50	42,5	40,1	33,4	43,4
T8_B		4,50	10,1	7,7	1,1	11,0
T8_B		4,50	42,6	40,2	33,6	43,5
T8_C		7,50	11,1	8,7	2,0	12,0
T8_C		7,50	42,2	39,7	33,1	43,0
T9_A		1,50	49,1	46,7	40,0	49,9
T9_B		4,50	48,4	46,0	39,4	49,3
T9_C		7,50	47,2	44,8	38,1	48,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Geluidsbelasting 2027

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDA) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	52,6	48,6	44,7	53,6
T1_B		4,50	53,9	50,0	46,1	54,9
T1_C		7,50	54,0	50,1	46,2	55,0
T10_A		1,50	55,6	51,6	47,7	56,6
T10_B		4,50	56,9	53,0	49,1	57,9
T10_C		7,50	57,0	53,1	49,2	58,0
T11_A		1,50	55,8	51,8	47,9	56,8
T11_B		4,50	57,4	53,5	49,6	58,4
T11_C		7,50	57,5	53,6	49,7	58,5
T12_A		1,50	49,8	45,9	42,0	50,8
T12_B		4,50	53,1	49,2	45,3	54,1
T12_C		7,50	53,6	49,7	45,8	54,7
T13_A		1,50	35,5	31,6	27,7	36,5
T13_B		4,50	39,0	35,1	31,2	40,0
T13_C		7,50	40,3	36,3	32,4	41,3
T14_A		1,50	34,1	30,1	26,2	35,1
T14_B		4,50	34,7	30,8	26,9	35,7
T14_C		7,50	35,5	31,5	27,6	36,5
T15_A		1,50	38,0	34,1	30,2	39,0
T15_B		4,50	39,6	35,7	31,8	40,6
T15_C		7,50	40,4	36,4	32,5	41,4
T16_A		1,50	51,3	47,4	43,5	52,3
T16_B		4,50	53,5	49,5	45,6	54,5
T16_C		7,50	53,5	49,6	45,7	54,5
T17_A		1,50	54,3	50,4	46,5	55,3
T17_B		4,50	57,5	53,5	49,6	58,5
T17_C		7,50	57,8	53,8	49,9	58,8
T18_A		1,50	52,0	48,1	44,2	53,0
T18_B		4,50	55,9	52,0	48,1	56,9
T18_C		7,50	57,0	53,0	49,1	58,0
T19_A		1,50	47,8	43,9	40,0	48,8
T19_B		4,50	50,4	46,5	42,6	51,4
T19_C		7,50	53,0	49,0	45,1	54,0
T2_A		1,50	56,2	52,2	48,3	57,2
T2_B		4,50	57,3	53,3	49,4	58,3
T2_C		7,50	57,3	53,4	49,5	58,3
T20_A		1,50	42,9	39,0	35,1	43,9
T20_B		4,50	47,8	43,9	40,0	48,8
T20_C		7,50	49,0	45,1	41,2	50,1
T21_A		1,50	39,1	35,2	31,3	40,1
T21_B		4,50	42,0	38,0	34,1	43,0
T21_C		7,50	44,3	40,4	36,5	45,3
T22_A		1,50	35,5	31,5	27,6	36,5
T22_B		4,50	31,9	27,9	24,0	32,9
T22_C		7,50	34,4	30,4	26,5	35,4
T23_A		1,50	32,3	28,3	24,4	33,3
T23_B		4,50	33,7	29,7	25,8	34,7
T23_C		7,50	36,5	32,5	28,6	37,5
T24_A		1,50	33,0	29,0	25,1	34,0
T24_B		4,50	32,1	28,1	24,2	33,1
T24_C		7,50	33,9	30,0	26,1	34,9
T25_A		1,50	34,5	30,6	26,7	35,5
T25_B		4,50	38,0	34,1	30,2	39,0
T25_C		7,50	39,2	35,3	31,4	40,2
T26_A		1,50	41,1	37,2	33,3	42,1
T26_B		4,50	41,5	37,6	33,7	42,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDA) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	37,2	33,3	29,4	38,2
T27_B		4,50	41,6	37,6	33,7	42,6
T28_A		1,50	33,9	29,9	26,0	34,9
T28_B		4,50	36,6	32,7	28,8	37,6
T29_A		1,50	29,7	25,8	21,9	30,7
T29_B		4,50	33,3	29,3	25,4	34,3
T3_A		1,50	55,9	52,0	48,1	56,9
T3_B		4,50	57,0	53,0	49,1	58,0
T3_C		7,50	57,0	53,1	49,2	58,0
T30_A		1,50	32,0	28,1	24,2	33,0
T30_B		4,50	34,5	30,6	26,7	35,5
T31_A		1,50	29,4	25,5	21,6	30,4
T31_B		4,50	32,9	29,0	25,1	33,9
T32_A		1,50	31,3	27,3	23,4	32,3
T32_B		4,50	34,6	30,7	26,8	35,6
T33_A		1,50	31,9	28,0	24,1	32,9
T33_B		4,50	34,8	30,8	27,0	35,8
T34_A		1,50	29,6	25,6	21,7	30,6
T34_B		4,50	33,5	29,5	25,6	34,5
T35_A		1,50	29,7	25,8	21,9	30,7
T35_B		4,50	32,8	28,9	25,0	33,8
T36_A		1,50	26,5	22,5	18,6	27,5
T36_B		4,50	29,6	25,6	21,7	30,6
T37_A		1,50	29,2	25,2	21,3	30,2
T37_B		4,50	33,0	29,1	25,2	34,0
T38_A		1,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T38_B		4,50	33,1	29,1	25,2	34,1
T39_A		1,50	29,7	25,7	21,8	30,7
T39_B		4,50	33,2	29,3	25,4	34,2
T4_A		1,50	56,0	52,1	48,2	57,0
T4_B		4,50	57,0	53,1	49,2	58,0
T4_C		7,50	57,1	53,1	49,2	58,1
T40_A		1,50	30,2	26,2	22,3	31,2
T40_B		4,50	33,4	29,5	25,6	34,4
T41_A		1,50	31,2	27,2	23,3	32,2
T41_B		4,50	34,3	30,4	26,5	35,3
T42_A		1,50	31,0	27,0	23,1	32,0
T42_B		4,50	33,2	29,3	25,4	34,2
T43_A		1,50	28,5	24,6	20,7	29,5
T43_B		4,50	31,1	27,2	23,3	32,1
T44_A		1,50	30,2	26,3	22,4	31,2
T44_B		4,50	32,8	28,8	24,9	33,8
T45_A		1,50	27,9	24,0	20,1	28,9
T45_B		4,50	31,1	27,1	23,2	32,1
T46_A		1,50	26,1	22,2	18,3	27,1
T46_B		4,50	29,5	25,6	21,7	30,5
T47_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9
T47_B		4,50	31,7	27,7	23,8	32,7
T48_A		1,50	28,1	24,2	20,3	29,1
T48_B		4,50	31,9	27,9	24,0	32,9
T49_A		1,50	27,9	24,0	20,1	28,9
T49_B		4,50	32,0	28,1	24,2	33,0
T5_A		1,50	51,0	47,0	43,1	52,0
T5_B		4,50	52,5	48,5	44,6	53,5
T5_C		7,50	52,7	48,8	44,9	53,7
T50_A		1,50	28,1	24,2	20,3	29,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDA) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDA - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	32,4	28,4	24,5	33,4
T51_A		1,50	27,2	23,2	19,3	28,2
T51_B		4,50	31,0	27,0	23,1	32,0
T52_A		1,50	27,7	23,7	19,9	28,7
T52_B		4,50	30,2	26,3	22,4	31,2
T53_A		1,50	29,2	25,2	21,3	30,2
T53_B		4,50	32,3	28,4	24,5	33,3
T54_A		1,50	28,1	24,1	20,2	29,1
T54_B		4,50	30,7	26,8	22,9	31,7
T55_A		1,50	26,0	22,0	18,1	27,0
T55_B		4,50	29,0	25,0	21,1	30,0
T56_A		1,50	24,7	20,8	16,9	25,7
T56_B		4,50	28,1	24,1	20,2	29,1
T57_A		1,50	27,0	23,1	19,2	28,0
T57_B		4,50	31,0	27,1	23,2	32,0
T58_A		1,50	27,4	23,4	19,5	28,4
T58_B		4,50	31,1	27,1	23,2	32,1
T59_A		1,50	27,7	23,8	19,9	28,7
T59_B		4,50	31,4	27,5	23,6	32,4
T6_A		1,50	36,1	32,2	28,3	37,1
T6_B		4,50	36,5	32,5	28,6	37,5
T6_C		7,50	37,1	33,1	29,2	38,1
T60_A		1,50	27,9	24,0	20,1	28,9
T60_B		4,50	31,7	27,8	23,9	32,8
T61_A		1,50	27,0	23,0	19,1	28,0
T61_B		4,50	30,6	26,6	22,7	31,6
T62_A		1,50	24,9	21,0	17,1	25,9
T62_B		4,50	28,6	24,7	20,8	29,6
T63_A		1,50	26,8	22,9	19,0	27,8
T63_B		4,50	30,1	26,2	22,3	31,1
T64_A		1,50	24,8	20,8	16,9	25,8
T64_B		4,50	28,1	24,1	20,2	29,1
T65_A		1,50	24,3	20,3	16,4	25,3
T65_B		4,50	27,5	23,5	19,6	28,5
T66_A		1,50	24,7	20,8	16,9	25,7
T66_B		4,50	28,5	24,6	20,7	29,5
T67_A		1,50	25,8	21,9	18,0	26,8
T67_B		4,50	29,5	25,5	21,6	30,5
T68_A		1,50	25,9	22,0	18,1	26,9
T68_B		4,50	29,2	25,3	21,4	30,2
T69_A		1,50	26,0	22,0	18,1	27,0
T69_B		4,50	29,5	25,5	21,6	30,5
T7_A		1,50	40,0	36,0	32,1	41,0
T7_B		4,50	41,2	37,3	33,4	42,2
T7_C		7,50	42,1	38,2	34,3	43,1
T70_A		1,50	26,1	22,2	18,3	27,1
T70_B		4,50	29,8	25,9	22,0	30,8
T8_A		1,50	36,4	32,5	28,6	37,4
T8_A		1,50	51,1	47,1	43,2	52,1
T8_B		4,50	37,8	33,9	30,0	38,8
T8_B		4,50	52,5	48,6	44,7	53,5
T8_C		7,50	39,4	35,5	31,6	40,4
T8_C		7,50	52,7	48,7	44,8	53,7
T9_A		1,50	55,7	51,8	47,9	56,7
T9_B		4,50	56,9	52,9	49,0	57,9
T9_C		7,50	57,0	53,0	49,1	58,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDB) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	52,3	48,4	44,5	53,3
T1_B		4,50	53,7	49,8	45,9	54,7
T1_C		7,50	53,9	49,9	46,0	54,9
T10_A		1,50	54,9	51,0	47,1	55,9
T10_B		4,50	56,3	52,4	48,5	57,3
T10_C		7,50	56,5	52,5	48,6	57,5
T11_A		1,50	55,5	51,5	47,6	56,5
T11_B		4,50	57,2	53,2	49,3	58,2
T11_C		7,50	57,3	53,3	49,4	58,3
T12_A		1,50	49,7	45,7	41,8	50,7
T12_B		4,50	53,1	49,2	45,3	54,1
T12_C		7,50	53,6	49,7	45,8	54,6
T13_A		1,50	35,5	31,5	27,6	36,5
T13_B		4,50	39,0	35,1	31,2	40,0
T13_C		7,50	40,2	36,3	32,4	41,2
T14_A		1,50	34,0	30,1	26,2	35,1
T14_B		4,50	34,7	30,7	26,8	35,7
T14_C		7,50	35,4	31,5	27,6	36,4
T15_A		1,50	37,2	33,2	29,3	38,2
T15_B		4,50	38,8	34,8	30,9	39,8
T15_C		7,50	39,5	35,6	31,7	40,5
T16_A		1,50	51,1	47,1	43,2	52,1
T16_B		4,50	53,3	49,3	45,4	54,3
T16_C		7,50	53,3	49,4	45,5	54,3
T17_A		1,50	54,2	50,2	46,3	55,2
T17_B		4,50	57,4	53,4	49,5	58,4
T17_C		7,50	57,7	53,7	49,8	58,7
T18_A		1,50	51,8	47,9	44,0	52,8
T18_B		4,50	55,9	51,9	48,0	56,9
T18_C		7,50	56,9	52,9	49,0	57,9
T19_A		1,50	47,6	43,6	39,7	48,6
T19_B		4,50	50,4	46,4	42,5	51,4
T19_C		7,50	53,0	49,0	45,1	54,0
T2_A		1,50	55,5	51,6	47,7	56,5
T2_B		4,50	56,7	52,8	48,9	57,7
T2_C		7,50	56,8	52,8	48,9	57,8
T20_A		1,50	42,8	38,8	34,9	43,8
T20_B		4,50	47,7	43,8	39,9	48,7
T20_C		7,50	49,0	45,1	41,2	50,0
T21_A		1,50	38,8	34,9	31,0	39,8
T21_B		4,50	41,8	37,8	33,9	42,8
T21_C		7,50	44,2	40,2	36,4	45,2
T22_A		1,50	35,1	31,2	27,3	36,1
T22_B		4,50	31,8	27,8	23,9	32,8
T22_C		7,50	34,3	30,3	26,4	35,3
T23_A		1,50	32,1	28,2	24,3	33,2
T23_B		4,50	33,6	29,7	25,8	34,6
T23_C		7,50	36,4	32,4	28,5	37,4
T24_A		1,50	32,6	28,6	24,7	33,6
T24_B		4,50	32,0	28,0	24,1	33,0
T24_C		7,50	33,8	29,9	26,0	34,8
T25_A		1,50	34,5	30,5	26,6	35,5
T25_B		4,50	38,0	34,0	30,1	39,0
T25_C		7,50	39,2	35,3	31,4	40,2
T26_A		1,50	40,9	37,0	33,1	41,9
T26_B		4,50	41,5	37,5	33,7	42,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDB) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	37,1	33,2	29,3	38,1
T27_B		4,50	41,5	37,6	33,7	42,5
T28_A		1,50	33,8	29,8	25,9	34,8
T28_B		4,50	36,5	32,6	28,7	37,5
T29_A		1,50	29,2	25,2	21,3	30,2
T29_B		4,50	32,9	29,0	25,1	34,0
T3_A		1,50	55,1	51,1	47,2	56,1
T3_B		4,50	56,2	52,2	48,3	57,2
T3_C		7,50	56,3	52,3	48,4	57,3
T30_A		1,50	31,6	27,6	23,7	32,6
T30_B		4,50	34,2	30,2	26,3	35,2
T31_A		1,50	29,2	25,2	21,3	30,2
T31_B		4,50	32,8	28,8	24,9	33,8
T32_A		1,50	31,2	27,2	23,3	32,2
T32_B		4,50	34,5	30,6	26,7	35,5
T33_A		1,50	31,4	27,5	23,6	32,4
T33_B		4,50	34,3	30,4	26,5	35,3
T34_A		1,50	29,2	25,3	21,4	30,2
T34_B		4,50	33,1	29,1	25,2	34,1
T35_A		1,50	29,3	25,3	21,5	30,3
T35_B		4,50	32,3	28,4	24,5	33,3
T36_A		1,50	26,1	22,2	18,3	27,1
T36_B		4,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T37_A		1,50	28,9	25,0	21,1	29,9
T37_B		4,50	32,8	28,9	25,0	33,8
T38_A		1,50	29,0	25,1	21,2	30,0
T38_B		4,50	32,9	29,0	25,1	33,9
T39_A		1,50	29,4	25,5	21,6	30,5
T39_B		4,50	33,1	29,1	25,2	34,1
T4_A		1,50	55,1	51,2	47,3	56,1
T4_B		4,50	56,2	52,3	48,4	57,2
T4_C		7,50	56,3	52,4	48,5	57,3
T40_A		1,50	29,9	26,0	22,1	31,0
T40_B		4,50	33,2	29,3	25,4	34,3
T41_A		1,50	30,6	26,7	22,8	31,6
T41_B		4,50	33,9	29,9	26,0	34,9
T42_A		1,50	30,3	26,4	22,5	31,3
T42_B		4,50	32,7	28,7	24,8	33,7
T43_A		1,50	28,1	24,1	20,2	29,1
T43_B		4,50	30,8	26,8	22,9	31,8
T44_A		1,50	29,8	25,9	22,0	30,8
T44_B		4,50	32,4	28,5	24,6	33,4
T45_A		1,50	27,7	23,7	19,8	28,7
T45_B		4,50	30,8	26,9	23,0	31,8
T46_A		1,50	25,7	21,8	17,9	26,7
T46_B		4,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T47_A		1,50	27,6	23,7	19,8	28,6
T47_B		4,50	31,5	27,6	23,7	32,5
T48_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9
T48_B		4,50	31,7	27,7	23,8	32,7
T49_A		1,50	27,6	23,7	19,8	28,6
T49_B		4,50	31,8	27,9	24,0	32,8
T5_A		1,50	50,0	46,1	42,2	51,0
T5_B		4,50	51,6	47,7	43,8	52,6
T5_C		7,50	51,9	47,9	44,0	52,9
T50_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg (DDB) 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang+DDB - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	32,2	28,2	24,3	33,2
T51_A		1,50	27,0	23,0	19,1	28,0
T51_B		4,50	30,8	26,8	22,9	31,8
T52_A		1,50	27,1	23,2	19,3	28,1
T52_B		4,50	29,7	25,7	21,8	30,7
T53_A		1,50	28,6	24,7	20,8	29,6
T53_B		4,50	31,8	27,9	24,0	32,8
T54_A		1,50	27,9	23,9	20,0	28,9
T54_B		4,50	30,5	26,5	22,6	31,5
T55_A		1,50	25,6	21,7	17,8	26,6
T55_B		4,50	28,7	24,7	20,8	29,7
T56_A		1,50	24,3	20,3	16,4	25,3
T56_B		4,50	27,7	23,7	19,8	28,7
T57_A		1,50	26,8	22,9	19,0	27,8
T57_B		4,50	30,9	26,9	23,0	31,9
T58_A		1,50	27,1	23,2	19,3	28,1
T58_B		4,50	30,9	26,9	23,0	31,9
T59_A		1,50	27,5	23,5	19,6	28,5
T59_B		4,50	31,2	27,3	23,4	32,2
T6_A		1,50	36,1	32,2	28,3	37,1
T6_B		4,50	36,5	32,5	28,6	37,5
T6_C		7,50	37,0	33,1	29,2	38,0
T60_A		1,50	27,7	23,7	19,8	28,7
T60_B		4,50	31,5	27,6	23,7	32,5
T61_A		1,50	26,7	22,8	18,9	27,7
T61_B		4,50	30,4	26,4	22,5	31,4
T62_A		1,50	24,4	20,4	16,5	25,4
T62_B		4,50	28,2	24,3	20,4	29,2
T63_A		1,50	26,5	22,6	18,7	27,5
T63_B		4,50	29,8	25,9	22,0	30,8
T64_A		1,50	24,2	20,3	16,4	25,2
T64_B		4,50	27,5	23,6	19,7	28,5
T65_A		1,50	23,8	19,8	15,9	24,8
T65_B		4,50	26,9	23,0	19,1	27,9
T66_A		1,50	24,4	20,4	16,5	25,4
T66_B		4,50	28,2	24,3	20,4	29,2
T67_A		1,50	25,6	21,6	17,7	26,6
T67_B		4,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T68_A		1,50	25,6	21,7	17,8	26,7
T68_B		4,50	29,0	25,1	21,2	30,0
T69_A		1,50	25,7	21,7	17,8	26,7
T69_B		4,50	29,3	25,3	21,4	30,3
T7_A		1,50	39,8	35,9	32,0	40,8
T7_B		4,50	41,1	37,2	33,3	42,1
T7_C		7,50	42,0	38,0	34,1	43,0
T70_A		1,50	25,9	21,9	18,0	26,9
T70_B		4,50	29,6	25,7	21,8	30,6
T8_A		1,50	36,4	32,5	28,6	37,4
T8_A		1,50	50,2	46,2	42,3	51,2
T8_B		4,50	37,8	33,9	30,0	38,8
T8_B		4,50	51,6	47,7	43,8	52,6
T8_C		7,50	39,4	35,5	31,6	40,4
T8_C		7,50	51,8	47,9	44,0	52,8
T9_A		1,50	54,9	50,9	47,0	55,9
T9_B		4,50	56,1	52,2	48,3	57,1
T9_C		7,50	56,3	52,3	48,4	57,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	51,5	49,1	42,4	52,3
T1_B		4,50	51,7	49,3	42,6	52,6
T1_C		7,50	51,4	49,0	42,3	52,2
T10_A		1,50	27,5	25,1	18,5	28,4
T10_B		4,50	28,4	26,0	19,3	29,3
T10_C		7,50	29,2	26,8	20,1	30,0
T11_A		1,50	27,2	24,8	18,1	28,0
T11_B		4,50	26,8	24,4	17,7	27,7
T11_C		7,50	27,5	25,1	18,4	28,3
T12_A		1,50	21,0	18,6	11,9	21,8
T12_B		4,50	14,6	12,2	5,5	15,5
T12_C		7,50	16,6	14,2	7,6	17,5
T13_A		1,50	23,7	21,2	14,6	24,5
T13_B		4,50	24,7	22,3	15,6	25,5
T13_C		7,50	25,9	23,5	16,8	26,8
T14_A		1,50	25,8	23,4	16,7	26,7
T14_B		4,50	26,8	24,4	17,7	27,7
T14_C		7,50	28,2	25,8	19,2	29,1
T15_A		1,50	27,4	24,9	18,3	28,2
T15_B		4,50	28,6	26,1	19,5	29,4
T15_C		7,50	29,9	27,5	20,8	30,7
T16_A		1,50	23,0	20,6	13,9	23,8
T16_B		4,50	23,9	21,5	14,8	24,7
T16_C		7,50	24,7	22,3	15,6	25,5
T17_A		1,50	26,1	23,7	17,0	26,9
T17_B		4,50	23,9	21,5	14,8	24,8
T17_C		7,50	24,2	21,8	15,1	25,0
T18_A		1,50	24,2	21,8	15,1	25,1
T18_B		4,50	22,1	19,6	13,0	22,9
T18_C		7,50	22,3	19,9	13,2	23,1
T19_A		1,50	25,6	23,2	16,5	26,4
T19_B		4,50	19,8	17,4	10,7	20,7
T19_C		7,50	20,0	17,6	11,0	20,9
T2_A		1,50	45,4	43,0	36,3	46,3
T2_B		4,50	45,6	43,2	36,6	46,5
T2_C		7,50	45,4	43,0	36,3	46,3
T20_A		1,50	18,3	15,9	9,2	19,1
T20_B		4,50	19,3	16,9	10,2	20,1
T20_C		7,50	19,6	17,2	10,5	20,4
T21_A		1,50	13,9	11,5	4,8	14,7
T21_B		4,50	15,1	12,7	6,0	15,9
T21_C		7,50	18,0	15,6	8,9	18,8
T22_A		1,50	18,3	15,9	9,3	19,2
T22_B		4,50	20,9	18,5	11,9	21,8
T22_C		7,50	22,7	20,3	13,7	23,6
T23_A		1,50	21,6	19,2	12,6	22,5
T23_B		4,50	22,8	20,4	13,7	23,6
T23_C		7,50	23,8	21,4	14,8	24,7
T24_A		1,50	19,9	17,5	10,9	20,8
T24_B		4,50	21,1	18,7	12,1	22,0
T24_C		7,50	22,4	20,0	13,3	23,3
T25_A		1,50	21,7	19,3	12,7	22,6
T25_B		4,50	22,6	20,2	13,5	23,4
T25_C		7,50	23,7	21,3	14,7	24,6
T26_A		1,50	19,5	17,1	10,4	20,4
T26_B		4,50	19,9	17,5	10,8	20,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	4,8	2,3	-4,3	5,6
T27_B		4,50	6,2	3,8	-2,9	7,1
T28_A		1,50	4,3	1,9	-4,8	5,1
T28_B		4,50	5,9	3,5	-3,2	6,7
T29_A		1,50	13,6	11,2	4,5	14,4
T29_B		4,50	15,6	13,2	6,6	16,5
T3_A		1,50	37,0	34,6	27,9	37,9
T3_B		4,50	38,9	36,5	29,8	39,7
T3_C		7,50	38,9	36,5	29,9	39,8
T30_A		1,50	18,6	16,2	9,5	19,4
T30_B		4,50	20,5	18,1	11,5	21,4
T31_A		1,50	18,3	15,9	9,3	19,2
T31_B		4,50	20,7	18,3	11,6	21,5
T32_A		1,50	14,7	12,2	5,6	15,5
T32_B		4,50	16,6	14,2	7,5	17,5
T33_A		1,50	6,0	3,6	-3,1	6,8
T33_B		4,50	7,7	5,3	-1,3	8,6
T34_A		1,50	7,1	4,6	-2,0	7,9
T34_B		4,50	8,7	6,3	-0,4	9,6
T35_A		1,50	9,0	6,6	-0,1	9,9
T35_B		4,50	10,9	8,5	1,8	11,7
T36_A		1,50	12,4	10,0	3,3	13,2
T36_B		4,50	14,6	12,2	5,5	15,5
T37_A		1,50	17,8	15,4	8,8	18,7
T37_B		4,50	20,5	18,1	11,5	21,4
T38_A		1,50	17,9	15,4	8,8	18,7
T38_B		4,50	20,0	17,6	10,9	20,9
T39_A		1,50	18,0	15,6	8,9	18,8
T39_B		4,50	20,1	17,7	11,0	20,9
T4_A		1,50	32,7	30,3	23,6	33,5
T4_B		4,50	34,4	32,0	25,3	35,2
T4_C		7,50	35,2	32,8	26,1	36,0
T40_A		1,50	18,4	16,0	9,3	19,3
T40_B		4,50	20,6	18,2	11,5	21,4
T41_A		1,50	15,9	13,5	6,9	16,8
T41_B		4,50	18,7	16,2	9,6	19,5
T42_A		1,50	9,2	6,8	0,1	10,0
T42_B		4,50	11,7	9,3	2,6	12,5
T43_A		1,50	9,4	7,0	0,3	10,2
T43_B		4,50	11,6	9,2	2,5	12,4
T44_A		1,50	8,6	6,2	-0,5	9,4
T44_B		4,50	11,6	9,2	2,6	12,5
T45_A		1,50	10,1	7,7	1,0	10,9
T45_B		4,50	11,8	9,4	2,8	12,7
T46_A		1,50	10,1	7,7	1,1	11,0
T46_B		4,50	13,0	10,6	3,9	13,8
T47_A		1,50	16,0	13,6	7,0	16,9
T47_B		4,50	18,4	16,0	9,3	19,2
T48_A		1,50	16,8	14,4	7,7	17,7
T48_B		4,50	18,9	16,5	9,8	19,7
T49_A		1,50	16,4	14,0	7,3	17,3
T49_B		4,50	18,8	16,4	9,7	19,6
T5_A		1,50	25,5	23,0	16,4	26,3
T5_B		4,50	26,5	24,1	17,5	27,4
T5_C		7,50	27,7	25,3	18,6	28,5
T50_A		1,50	15,8	13,4	6,8	16,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Lorentzkade 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Lorentzkade
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	18,5	16,1	9,5	19,4
T51_A		1,50	14,6	12,2	5,6	15,5
T51_B		4,50	16,9	14,5	7,8	17,7
T52_A		1,50	8,5	6,1	-0,6	9,3
T52_B		4,50	12,4	10,0	3,4	13,3
T53_A		1,50	8,0	5,6	-1,1	8,8
T53_B		4,50	12,5	10,1	3,5	13,4
T54_A		1,50	5,4	3,0	-3,7	6,3
T54_B		4,50	7,4	5,0	-1,7	8,2
T55_A		1,50	8,4	6,0	-0,7	9,2
T55_B		4,50	10,8	8,4	1,8	11,7
T56_A		1,50	4,5	2,1	-4,5	5,4
T56_B		4,50	7,0	4,6	-2,1	7,9
T57_A		1,50	14,0	11,6	4,9	14,8
T57_B		4,50	16,4	14,0	7,3	17,3
T58_A		1,50	14,1	11,7	5,1	15,0
T58_B		4,50	16,6	14,2	7,6	17,5
T59_A		1,50	14,9	12,5	5,8	15,8
T59_B		4,50	17,4	15,0	8,3	18,2
T6_A		1,50	31,2	28,8	22,1	32,0
T6_B		4,50	33,1	30,7	24,0	33,9
T6_C		7,50	34,1	31,7	25,0	34,9
T60_A		1,50	15,4	13,0	6,3	16,2
T60_B		4,50	17,8	15,4	8,7	18,7
T61_A		1,50	12,6	10,2	3,5	13,4
T61_B		4,50	15,3	12,9	6,2	16,1
T62_A		1,50	-0,3	-2,7	-9,3	0,6
T62_B		4,50	1,0	-1,4	-8,0	1,9
T63_A		1,50	-1,6	-4,0	-10,7	-0,8
T63_B		4,50	-1,4	-3,8	-10,5	-0,5
T64_A		1,50	6,2	3,8	-2,8	7,1
T64_B		4,50	-1,5	-3,9	-10,6	-0,7
T65_A		1,50	5,8	3,4	-3,3	6,7
T65_B		4,50	-2,6	-5,0	-11,6	-1,7
T66_A		1,50	9,5	7,0	0,4	10,3
T66_B		4,50	11,9	9,5	2,8	12,8
T67_A		1,50	15,4	13,0	6,3	16,2
T67_B		4,50	17,5	15,1	8,5	18,4
T68_A		1,50	14,9	12,5	5,9	15,8
T68_B		4,50	17,2	14,8	8,1	18,0
T69_A		1,50	14,3	11,9	5,2	15,1
T69_B		4,50	17,0	14,6	7,9	17,8
T7_A		1,50	36,6	34,2	27,5	37,4
T7_B		4,50	38,8	36,4	29,7	39,7
T7_C		7,50	39,0	36,6	30,0	39,9
T70_A		1,50	14,4	12,0	5,3	15,2
T70_B		4,50	16,8	14,4	7,8	17,7
T8_A		1,50	45,5	43,1	36,4	46,3
T8_A		1,50	28,2	25,8	19,1	29,1
T8_B		4,50	46,3	43,9	37,2	47,1
T8_B		4,50	29,4	27,0	20,3	30,3
T8_C		7,50	46,2	43,8	37,2	47,1
T8_C		7,50	30,0	27,6	21,0	30,9
T9_A		1,50	29,3	26,9	20,3	30,2
T9_B		4,50	30,4	28,0	21,3	31,2
T9_C		7,50	31,3	28,9	22,2	32,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Melchior Treublaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	4,0	1,6	-5,1	4,8
T1_B		4,50	4,4	2,0	-4,7	5,2
T1_C		7,50	4,7	2,3	-4,4	5,5
T10_A		1,50	13,1	10,7	4,1	14,0
T10_B		4,50	14,3	11,9	5,2	15,1
T10_C		7,50	4,8	2,4	-4,3	5,6
T11_A		1,50	15,0	12,6	6,0	15,9
T11_B		4,50	13,3	10,9	4,2	14,2
T11_C		7,50	11,2	8,8	2,1	12,0
T12_A		1,50	13,0	10,6	3,9	13,8
T12_B		4,50	14,3	11,9	5,3	15,2
T12_C		7,50	16,4	13,9	7,3	17,2
T13_A		1,50	12,8	10,4	3,7	13,6
T13_B		4,50	14,7	12,3	5,7	15,6
T13_C		7,50	16,4	14,0	7,3	17,2
T14_A		1,50	11,2	8,8	2,1	12,0
T14_B		4,50	13,2	10,8	4,1	14,0
T14_C		7,50	14,9	12,5	5,8	15,7
T15_A		1,50	11,1	8,6	2,0	11,9
T15_B		4,50	12,7	10,3	3,6	13,5
T15_C		7,50	14,3	11,9	5,2	15,1
T16_A		1,50	15,1	12,7	6,0	16,0
T16_B		4,50	16,1	13,7	7,1	17,0
T16_C		7,50	16,9	14,5	7,8	17,7
T17_A		1,50	20,0	17,6	10,9	20,9
T17_B		4,50	19,8	17,4	10,7	20,6
T17_C		7,50	20,0	17,6	10,9	20,9
T18_A		1,50	23,0	20,6	13,9	23,9
T18_B		4,50	23,1	20,7	14,1	24,0
T18_C		7,50	23,2	20,8	14,1	24,0
T19_A		1,50	34,0	31,6	24,9	34,9
T19_B		4,50	34,5	32,1	25,4	35,3
T19_C		7,50	34,3	31,9	25,2	35,2
T2_A		1,50	8,8	6,4	-0,3	9,6
T2_B		4,50	10,5	8,1	1,4	11,4
T2_C		7,50	7,7	5,3	-1,4	8,6
T20_A		1,50	39,5	37,1	30,5	40,4
T20_B		4,50	39,6	37,2	30,5	40,4
T20_C		7,50	39,1	36,7	30,0	39,9
T21_A		1,50	34,7	32,3	25,7	35,6
T21_B		4,50	35,4	33,0	26,3	36,2
T21_C		7,50	35,3	32,9	26,2	36,1
T22_A		1,50	21,9	19,5	12,8	22,8
T22_B		4,50	19,0	16,6	10,0	19,9
T22_C		7,50	20,7	18,3	11,7	21,6
T23_A		1,50	18,4	16,0	9,3	19,2
T23_B		4,50	17,3	14,9	8,2	18,1
T23_C		7,50	20,1	17,7	11,0	20,9
T24_A		1,50	16,4	14,0	7,4	17,3
T24_B		4,50	18,3	15,9	9,3	19,2
T24_C		7,50	21,2	18,8	12,2	22,1
T25_A		1,50	14,5	12,1	5,5	15,4
T25_B		4,50	17,0	14,6	8,0	17,9
T25_C		7,50	19,1	16,7	10,0	20,0
T26_A		1,50	35,5	33,1	26,4	36,3
T26_B		4,50	36,0	33,5	26,9	36,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Melchior Treublaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	40,5	38,1	31,5	41,4
T27_B		4,50	40,6	38,2	31,5	41,5
T28_A		1,50	41,5	39,1	32,5	42,4
T28_B		4,50	41,4	39,0	32,3	42,2
T29_A		1,50	35,7	33,3	26,7	36,6
T29_B		4,50	36,0	33,6	26,9	36,8
T3_A		1,50	10,3	7,8	1,2	11,1
T3_B		4,50	11,9	9,5	2,9	12,8
T3_C		7,50	-1,2	-3,7	-10,3	-0,4
T30_A		1,50	18,3	15,9	9,2	19,1
T30_B		4,50	20,5	18,1	11,4	21,3
T31_A		1,50	19,1	16,7	10,0	19,9
T31_B		4,50	21,3	18,9	12,2	22,1
T32_A		1,50	34,7	32,3	25,7	35,6
T32_B		4,50	35,0	32,6	26,0	35,9
T33_A		1,50	40,2	37,8	31,2	41,1
T33_B		4,50	40,4	38,0	31,3	41,2
T34_A		1,50	39,9	37,5	30,9	40,8
T34_B		4,50	40,2	37,8	31,1	41,0
T35_A		1,50	39,8	37,4	30,8	40,7
T35_B		4,50	40,1	37,7	31,0	40,9
T36_A		1,50	35,5	33,1	26,5	36,4
T36_B		4,50	36,0	33,6	27,0	36,9
T37_A		1,50	23,5	21,1	14,5	24,4
T37_B		4,50	25,5	23,1	16,5	26,4
T38_A		1,50	18,8	16,4	9,7	19,6
T38_B		4,50	21,1	18,7	12,1	22,0
T39_A		1,50	16,9	14,5	7,8	17,7
T39_B		4,50	19,0	16,6	9,9	19,8
T4_A		1,50	10,4	8,0	1,4	11,3
T4_B		4,50	12,0	9,5	2,9	12,8
T4_C		7,50	-1,5	-3,9	-10,6	-0,7
T40_A		1,50	16,6	14,2	7,5	17,4
T40_B		4,50	18,5	16,1	9,4	19,4
T41_A		1,50	34,3	31,9	25,2	35,1
T41_B		4,50	34,9	32,5	25,8	35,7
T42_A		1,50	38,8	36,4	29,8	39,7
T42_B		4,50	39,3	36,9	30,2	40,1
T43_A		1,50	39,0	36,6	30,0	39,9
T43_B		4,50	39,4	37,0	30,4	40,3
T44_A		1,50	39,3	36,9	30,2	40,1
T44_B		4,50	39,6	37,2	30,5	40,5
T45_A		1,50	39,6	37,2	30,5	40,5
T45_B		4,50	39,9	37,5	30,8	40,8
T46_A		1,50	33,0	30,6	23,9	33,9
T46_B		4,50	33,4	30,9	24,3	34,2
T47_A		1,50	19,0	16,6	9,9	19,8
T47_B		4,50	21,0	18,6	11,9	21,9
T48_A		1,50	17,0	14,6	7,9	17,9
T48_B		4,50	19,8	17,4	10,7	20,6
T49_A		1,50	16,6	14,2	7,5	17,4
T49_B		4,50	19,3	16,9	10,3	20,2
T5_A		1,50	8,3	5,9	-0,8	9,2
T5_B		4,50	10,5	8,1	1,4	11,3
T5_C		7,50	12,1	9,7	3,0	12,9
T50_A		1,50	16,8	14,4	7,8	17,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Melchior Treublaan 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Melchior Treublaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	19,5	17,1	10,4	20,3
T51_A		1,50	32,8	30,4	23,7	33,6
T51_B		4,50	33,1	30,7	24,1	34,0
T52_A		1,50	40,2	37,8	31,1	41,1
T52_B		4,50	40,4	38,0	31,4	41,3
T53_A		1,50	40,6	38,2	31,6	41,5
T53_B		4,50	40,9	38,5	31,8	41,7
T54_A		1,50	41,4	39,0	32,3	42,2
T54_B		4,50	41,7	39,3	32,6	42,6
T55_A		1,50	43,3	40,9	34,2	44,2
T55_B		4,50	43,5	41,1	34,4	44,4
T56_A		1,50	44,0	41,6	34,9	44,8
T56_B		4,50	44,3	41,9	35,2	45,2
T57_A		1,50	29,9	27,5	20,8	30,7
T57_B		4,50	31,8	29,4	22,7	32,6
T58_A		1,50	25,3	22,9	16,3	26,2
T58_B		4,50	27,8	25,4	18,7	28,7
T59_A		1,50	20,4	18,0	11,3	21,2
T59_B		4,50	22,5	20,1	13,4	23,3
T6_A		1,50	10,1	7,7	1,0	11,0
T6_B		4,50	12,1	9,7	3,0	12,9
T6_C		7,50	13,8	11,4	4,7	14,6
T60_A		1,50	20,2	17,8	11,1	21,1
T60_B		4,50	22,2	19,8	13,2	23,1
T61_A		1,50	41,5	39,1	32,4	42,3
T61_B		4,50	41,9	39,5	32,9	42,8
T62_A		1,50	48,5	46,1	39,5	49,4
T62_B		4,50	48,6	46,2	39,5	49,4
T63_A		1,50	49,2	46,8	40,1	50,0
T63_B		4,50	49,1	46,7	40,1	50,0
T64_A		1,50	49,4	47,0	40,3	50,2
T64_B		4,50	49,4	47,0	40,3	50,3
T65_A		1,50	49,6	47,2	40,5	50,5
T65_B		4,50	49,7	47,3	40,6	50,5
T66_A		1,50	43,8	41,4	34,7	44,6
T66_B		4,50	44,5	42,1	35,4	45,3
T67_A		1,50	31,7	29,3	22,7	32,6
T67_B		4,50	33,0	30,6	24,0	33,9
T68_A		1,50	26,0	23,6	17,0	26,9
T68_B		4,50	28,2	25,8	19,1	29,0
T69_A		1,50	23,8	21,4	14,7	24,6
T69_B		4,50	26,1	23,7	17,0	26,9
T7_A		1,50	8,5	6,1	-0,6	9,4
T7_B		4,50	10,5	8,1	1,5	11,4
T7_C		7,50	12,4	10,0	3,3	13,3
T70_A		1,50	22,7	20,3	13,7	23,6
T70_B		4,50	25,2	22,7	16,1	26,0
T8_A		1,50	9,0	6,6	-0,1	9,8
T8_A		1,50	6,6	4,2	-2,5	7,4
T8_B		4,50	10,6	8,2	1,5	11,4
T8_B		4,50	7,1	4,7	-1,9	8,0
T8_C		7,50	12,0	9,6	2,9	12,8
T8_C		7,50	8,1	5,7	-1,0	9,0
T9_A		1,50	12,6	10,2	3,6	13,5
T9_B		4,50	14,0	11,6	5,0	14,9
T9_C		7,50	3,4	1,0	-5,7	4,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de parallel Kanaalweg 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T1_A		1,50	34,6	32,2	25,5	35,4
T1_B		4,50	34,4	32,0	25,4	35,3
T1_C		7,50	33,7	31,3	24,6	34,5
T10_A		1,50	42,6	40,1	33,5	43,4
T10_B		4,50	42,2	39,8	33,1	43,0
T10_C		7,50	41,2	38,8	32,1	42,1
T11_A		1,50	41,5	39,1	32,5	42,4
T11_B		4,50	41,4	39,0	32,3	42,2
T11_C		7,50	40,6	38,2	31,5	41,4
T12_A		1,50	35,9	33,5	26,9	36,8
T12_B		4,50	36,0	33,6	26,9	36,8
T12_C		7,50	35,6	33,2	26,6	36,5
T13_A		1,50	15,8	13,4	6,7	16,6
T13_B		4,50	18,0	15,6	8,9	18,8
T13_C		7,50	18,1	15,7	9,0	19,0
T14_A		1,50	5,1	2,7	-4,0	5,9
T14_B		4,50	4,9	2,5	-4,2	5,7
T14_C		7,50	6,7	4,3	-2,3	7,6
T15_A		1,50	18,9	16,5	9,9	19,8
T15_B		4,50	21,1	18,7	12,1	22,0
T15_C		7,50	21,2	18,8	12,2	22,1
T16_A		1,50	36,3	33,9	27,2	37,1
T16_B		4,50	36,5	34,1	27,4	37,4
T16_C		7,50	36,1	33,7	27,0	37,0
T17_A		1,50	43,5	41,1	34,4	44,4
T17_B		4,50	42,8	40,4	33,7	43,6
T17_C		7,50	41,5	39,1	32,4	42,3
T18_A		1,50	43,7	41,3	34,7	44,6
T18_B		4,50	42,7	40,3	33,6	43,6
T18_C		7,50	41,3	38,9	32,2	42,1
T19_A		1,50	39,3	36,9	30,3	40,2
T19_B		4,50	38,9	36,5	29,9	39,8
T19_C		7,50	37,9	35,5	28,8	38,8
T2_A		1,50	44,1	41,7	35,0	45,0
T2_B		4,50	43,1	40,7	34,0	43,9
T2_C		7,50	41,4	39,0	32,4	42,3
T20_A		1,50	29,7	27,3	20,7	30,6
T20_B		4,50	30,1	27,7	21,0	31,0
T20_C		7,50	30,0	27,6	21,0	30,9
T21_A		1,50	18,5	16,1	9,4	19,3
T21_B		4,50	10,1	7,7	1,1	11,0
T21_C		7,50	11,3	8,9	2,2	12,1
T22_A		1,50	6,8	4,4	-2,3	7,6
T22_B		4,50	8,1	5,6	-1,0	8,9
T22_C		7,50	8,9	6,5	-0,2	9,7
T23_A		1,50	8,8	6,4	-0,3	9,7
T23_B		4,50	9,2	6,8	0,2	10,1
T23_C		7,50	11,6	9,2	2,5	12,5
T24_A		1,50	12,0	9,6	2,9	12,8
T24_B		4,50	4,5	2,1	-4,6	5,4
T24_C		7,50	6,0	3,6	-3,1	6,8
T25_A		1,50	12,7	10,3	3,6	13,5
T25_B		4,50	15,5	13,0	6,4	16,3
T25_C		7,50	16,0	13,6	6,9	16,8
T26_A		1,50	17,9	15,5	8,9	18,8
T26_B		4,50	19,8	17,4	10,8	20,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de parallel Kanaalweg 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T27_A		1,50	6,0	3,6	-3,1	6,8
T27_B		4,50	7,0	4,6	-2,1	7,9
T28_A		1,50	4,6	2,2	-4,5	5,4
T28_B		4,50	6,0	3,6	-3,1	6,9
T29_A		1,50	1,4	-1,0	-7,6	2,3
T29_B		4,50	3,1	0,7	-5,9	4,0
T3_A		1,50	44,6	42,2	35,5	45,5
T3_B		4,50	43,5	41,1	34,4	44,4
T3_C		7,50	41,9	39,5	32,8	42,7
T30_A		1,50	2,8	0,4	-6,3	3,6
T30_B		4,50	4,3	1,9	-4,8	5,2
T31_A		1,50	4,9	2,5	-4,2	5,7
T31_B		4,50	8,1	5,7	-1,0	9,0
T32_A		1,50	1,6	-0,8	-7,5	2,4
T32_B		4,50	4,1	1,7	-4,9	5,0
T33_A		1,50	-6,0	-8,4	-15,0	-5,1
T33_B		4,50	-4,6	-7,0	-13,6	-3,7
T34_A		1,50	-6,4	-8,8	-15,5	-5,5
T34_B		4,50	-4,9	-7,3	-14,0	-4,1
T35_A		1,50	-3,7	-6,1	-12,7	-2,8
T35_B		4,50	-2,1	-4,5	-11,1	-1,2
T36_A		1,50	-0,6	-3,0	-9,6	0,3
T36_B		4,50	1,1	-1,3	-7,9	2,0
T37_A		1,50	4,9	2,5	-4,1	5,8
T37_B		4,50	6,5	4,1	-2,6	7,4
T38_A		1,50	2,8	0,4	-6,3	3,7
T38_B		4,50	4,2	1,8	-4,8	5,1
T39_A		1,50	7,5	5,1	-1,5	8,4
T39_B		4,50	9,3	6,9	0,3	10,2
T4_A		1,50	45,1	42,7	36,0	45,9
T4_B		4,50	43,9	41,5	34,8	44,8
T4_C		7,50	42,2	39,8	33,2	43,1
T40_A		1,50	8,7	6,3	-0,4	9,5
T40_B		4,50	10,5	8,1	1,4	11,4
T41_A		1,50	0,8	-1,6	-8,3	1,7
T41_B		4,50	2,9	0,5	-6,2	3,7
T42_A		1,50	-0,4	-2,8	-9,4	0,5
T42_B		4,50	2,3	-0,1	-6,8	3,1
T43_A		1,50	1,1	-1,3	-7,9	2,0
T43_B		4,50	3,8	1,4	-5,3	4,7
T44_A		1,50	6,8	4,4	-2,3	7,6
T44_B		4,50	8,7	6,3	-0,4	9,6
T45_A		1,50	-2,0	-4,5	-11,1	-1,2
T45_B		4,50	1,0	-1,4	-8,0	1,9
T46_A		1,50	-3,3	-5,7	-12,4	-2,5
T46_B		4,50	-1,2	-3,6	-10,3	-0,3
T47_A		1,50	-2,2	-4,7	-11,3	-1,4
T47_B		4,50	-0,9	-3,3	-9,9	0,0
T48_A		1,50	-2,0	-4,4	-11,1	-1,2
T48_B		4,50	-0,7	-3,1	-9,8	0,1
T49_A		1,50	-1,4	-3,9	-10,5	-0,6
T49_B		4,50	-0,2	-2,6	-9,3	0,6
T5_A		1,50	37,4	35,0	28,3	38,3
T5_B		4,50	37,5	35,1	28,4	38,3
T5_C		7,50	36,9	34,5	27,8	37,8
T50_A		1,50	-0,8	-3,2	-9,8	0,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de parallel Kanaalweg 2027 met onderdoorgang spoor

Rapport: Resultatentabel
 Model: Reconstructie 2027-met onderdoorgang - versie2(jan2015)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Parallelweg Kanaalweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
T50_B		4,50	0,5	-1,9	-8,6	1,4
T51_A		1,50	-1,3	-3,7	-10,3	-0,4
T51_B		4,50	0,8	-1,6	-8,3	1,6
T52_A		1,50	-0,4	-2,8	-9,5	0,4
T52_B		4,50	2,3	-0,1	-6,7	3,2
T53_A		1,50	4,2	1,8	-4,9	5,0
T53_B		4,50	6,8	4,4	-2,3	7,6
T54_A		1,50	4,9	2,5	-4,1	5,8
T54_B		4,50	6,4	4,0	-2,7	7,2
T55_A		1,50	1,0	-1,4	-8,1	1,9
T55_B		4,50	2,9	0,5	-6,1	3,8
T56_A		1,50	-6,3	-8,7	-15,3	-5,4
T56_B		4,50	-4,4	-6,8	-13,5	-3,6
T57_A		1,50	0,4	-2,0	-8,7	1,3
T57_B		4,50	1,9	-0,5	-7,2	2,7
T58_A		1,50	-0,2	-2,6	-9,2	0,7
T58_B		4,50	1,2	-1,3	-7,9	2,0
T59_A		1,50	-0,5	-2,9	-9,6	0,3
T59_B		4,50	0,8	-1,6	-8,2	1,7
T6_A		1,50	4,3	1,9	-4,7	5,2
T6_B		4,50	6,1	3,7	-2,9	7,0
T6_C		7,50	7,2	4,8	-1,8	8,1
T60_A		1,50	-0,3	-2,7	-9,4	0,6
T60_B		4,50	0,7	-1,7	-8,4	1,5
T61_A		1,50	0,6	-1,9	-8,5	1,4
T61_B		4,50	2,2	-0,2	-6,9	3,0
T62_A		1,50	-9,6	-12,0	-18,6	-8,7
T62_B		4,50	-8,2	-10,6	-17,3	-7,4
T63_A		1,50	3,7	1,3	-5,4	4,6
T63_B		4,50	5,2	2,8	-3,9	6,1
T64_A		1,50	1,5	-1,0	-7,6	2,3
T64_B		4,50	1,7	-0,7	-7,3	2,6
T65_A		1,50	2,8	0,4	-6,3	3,7
T65_B		4,50	3,9	1,5	-5,2	4,7
T66_A		1,50	-7,0	-9,4	-16,1	-6,2
T66_B		4,50	-5,4	-7,8	-14,4	-4,5
T67_A		1,50	0,0	-2,4	-9,1	0,8
T67_B		4,50	1,8	-0,6	-7,2	2,7
T68_A		1,50	0,3	-2,1	-8,8	1,1
T68_B		4,50	1,9	-0,5	-7,2	2,7
T69_A		1,50	0,9	-1,5	-8,2	1,7
T69_B		4,50	2,5	0,1	-6,6	3,4
T7_A		1,50	12,6	10,2	3,5	13,5
T7_B		4,50	14,6	12,2	5,5	15,5
T7_C		7,50	15,4	13,0	6,4	16,3
T70_A		1,50	1,3	-1,1	-7,8	2,1
T70_B		4,50	3,2	0,8	-5,9	4,0
T8_A		1,50	3,1	0,7	-6,0	3,9
T8_A		1,50	37,0	34,6	27,9	37,9
T8_B		4,50	4,4	2,0	-4,7	5,2
T8_B		4,50	37,1	34,7	28,0	38,0
T8_C		7,50	5,3	2,9	-3,8	6,2
T8_C		7,50	36,6	34,2	27,6	37,5
T9_A		1,50	43,8	41,4	34,7	44,6
T9_B		4,50	43,1	40,7	34,1	44,0
T9_C		7,50	41,9	39,5	32,8	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Reconstructie onderzoek

Kanaalweg (DDA)					
Kanaalweg op het wegvak Plantijnstraat - Lorentzkade uitgevoerd in Dunne Deklagen A. Alleen ter hoogte van de onderdoorgang DAB.					
Omschrijving	Hoogte	Lden 2015	Lden 2027	Toetsingsverschil (boven 48 dB)	Reconstructie
T1_A	1,5	52,8	53,6	0,80	nee
T1_B	4,5	54,1	54,9	0,80	nee
T1_C	7,5	54,2	55	0,80	nee
T2_A	1,5	57,4	57,2	-0,20	nee
T2_B	4,5	58,4	58,3	-0,10	nee
T2_C	7,5	58,4	58,3	-0,10	nee
T3_A	1,5	57,5	56,9	-0,60	nee
T3_B	4,5	58,4	58	-0,40	nee
T3_C	7,5	58,4	58	-0,40	nee
T4_A	1,5	57,7	57	-0,70	nee
T4_B	4,5	58,6	58	-0,60	nee
T4_C	7,5	58,6	58,1	-0,50	nee
T5_A	1,5	53	52	-1,00	nee
T5_B	4,5	54,2	53,5	-0,70	nee
T5_C	7,5	54,3	53,7	-0,60	nee
T6_A	1,5	35,9	37,1	n.v.t.	nee
T6_B	4,5	36,3	37,5	n.v.t.	nee
T6_C	7,5	37,2	38,1	n.v.t.	nee
T7_A	1,5	40,1	41	n.v.t.	nee
T7_B	4,5	41,3	42,2	n.v.t.	nee
T7_C	7,5	42,3	43,1	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	36,2	37,4	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	52,8	52,1	-0,70	nee
T8_B	4,5	37,6	38,8	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	54,2	53,5	-0,70	nee
T8_C	7,5	39,4	40,4	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	54,3	53,7	-0,60	nee
T9_A	1,5	57,4	56,7	-0,70	nee
T9_B	4,5	58,3	57,9	-0,40	nee
T9_C	7,5	58,3	58	-0,30	nee
T10_A	1,5	57,1	56,6	-0,50	nee
T10_B	4,5	58	57,9	-0,10	nee
T10_C	7,5	58	58	0,00	nee

T11_A	1,5	56,7	56,8	0,10	nee
T11_B	4,5	57,7	58,4	0,70	nee
T11_C	7,5	57,7	58,5	0,80	nee
T12_A	1,5	52,4	50,8	-1,60	nee
T12_B	4,5	53,2	54,1	0,90	nee
T12_C	7,5	53,4	54,7	1,30	nee
T13_A	1,5	37,4	36,5	n.v.t.	nee
T13_B	4,5	39,5	40	n.v.t.	nee
T13_C	7,5	40,4	41,3	n.v.t.	nee
T14_A	1,5	33,9	35,1	n.v.t.	nee
T14_B	4,5	34,5	35,7	n.v.t.	nee
T14_C	7,5	35,6	36,5	n.v.t.	nee
T15_A	1,5	39,9	39	n.v.t.	nee
T15_B	4,5	41,5	40,6	n.v.t.	nee
T15_C	7,5	42,3	41,4	n.v.t.	nee
T16_A	1,5	52	52,3	0,30	nee
T16_B	4,5	53,7	54,5	0,80	nee
T16_C	7,5	53,8	54,5	0,70	nee
T17_A	1,5	56,7	55,3	-1,40	nee
T17_B	4,5	57,7	58,5	0,80	nee
T17_C	7,5	57,7	58,8	1,10	nee
T18_A	1,5	56,2	53	-3,20	nee
T18_B	4,5	57,4	56,9	-0,50	nee
T18_C	7,5	57,5	58	0,50	nee
T19_A	1,5	54,2	48,8	-5,40	nee
T19_B	4,5	56	51,4	-4,60	nee
T19_C	7,5	56,1	54	-2,10	nee
T20_A	1,5	51,7	43,9	-3,70	nee
T20_B	4,5	54,1	48,8	-5,30	nee
T20_C	7,5	54,3	50,1	-4,20	nee
T21_A	1,5	45,5	40,1	n.v.t.	nee
T21_B	4,5	47,2	43	n.v.t.	nee
T21_C	7,5	48,1	45,3	-0,10	nee
T22_A	1,5	39,3	36,5	n.v.t.	nee
T22_B	4,5	35,7	32,9	n.v.t.	nee
T22_C	7,5	38,6	35,4	n.v.t.	nee
T23_A	1,5	33,9	33,3	n.v.t.	nee
T23_B	4,5	37,9	34,7	n.v.t.	nee
T23_C	7,5	40,2	37,5	n.v.t.	nee
T24_A	1,5	35,2	34	n.v.t.	nee
T24_B	4,5	37,3	33,1	n.v.t.	nee
T24_C	7,5	39,1	34,9	n.v.t.	nee
T25_A	1,5	35,1	35,5	n.v.t.	nee
T25_B	4,5	38,6	39	n.v.t.	nee
T25_C	7,5	39,8	40,2	n.v.t.	nee
T26_A	1,5	47	42,1	n.v.t.	nee
T26_B	4,5	49,1	42,5	-1,10	nee
T27_A	1,5	46,7	38,2	n.v.t.	nee
T27_B	4,5	48,7	42,6	-0,70	nee
T28_A	1,5	45,4	34,9	n.v.t.	nee
T28_B	4,5	47,2	37,6	n.v.t.	nee
T29_A	1,5	38,2	30,7	n.v.t.	nee

T29_B	4,5	40	34,3	n.v.t.	nee
T30_A	1,5	33,4	33	n.v.t.	nee
T30_B	4,5	35,9	35,5	n.v.t.	nee
T31_A	1,5	30,9	30,4	n.v.t.	nee
T31_B	4,5	35	33,9	n.v.t.	nee
T32_A	1,5	40,2	32,3	n.v.t.	nee
T32_B	4,5	42	35,6	n.v.t.	nee
T33_A	1,5	42,7	32,9	n.v.t.	nee
T33_B	4,5	44,4	35,8	n.v.t.	nee
T34_A	1,5	41,5	30,6	n.v.t.	nee
T34_B	4,5	42,9	34,5	n.v.t.	nee
T35_A	1,5	40,7	30,7	n.v.t.	nee
T35_B	4,5	41,8	33,8	n.v.t.	nee
T36_A	1,5	26,9	27,5	n.v.t.	nee
T36_B	4,5	30,1	30,6	n.v.t.	nee
T37_A	1,5	32,2	30,2	n.v.t.	nee
T37_B	4,5	34,9	34	n.v.t.	nee
T38_A	1,5	30,7	30,3	n.v.t.	nee
T38_B	4,5	34	34,1	n.v.t.	nee
T39_A	1,5	32,5	30,7	n.v.t.	nee
T39_B	4,5	35	34,2	n.v.t.	nee
T40_A	1,5	33,1	31,2	n.v.t.	nee
T40_B	4,5	35,2	34,4	n.v.t.	nee
T41_A	1,5	39,5	32,2	n.v.t.	nee
T41_B	4,5	40,8	35,3	n.v.t.	nee
T42_A	1,5	40,2	32	n.v.t.	nee
T42_B	4,5	41	34,2	n.v.t.	nee
T43_A	1,5	38,8	29,5	n.v.t.	nee
T43_B	4,5	39,6	32,1	n.v.t.	nee
T44_A	1,5	38,1	31,2	n.v.t.	nee
T44_B	4,5	39,2	33,8	n.v.t.	nee
T45_A	1,5	36,7	28,9	n.v.t.	nee
T45_B	4,5	37,8	32,1	n.v.t.	nee
T46_A	1,5	31	27,1	n.v.t.	nee
T46_B	4,5	33,1	30,5	n.v.t.	nee
T47_A	1,5	29,8	28,9	n.v.t.	nee
T47_B	4,5	33,9	32,7	n.v.t.	nee
T48_A	1,5	29,9	29,1	n.v.t.	nee
T48_B	4,5	33,9	32,9	n.v.t.	nee
T49_A	1,5	29,6	28,9	n.v.t.	nee
T49_B	4,5	33,6	33	n.v.t.	nee
T50_A	1,5	29,7	29,1	n.v.t.	nee
T50_B	4,5	33,8	33,4	n.v.t.	nee
T51_A	1,5	29,4	28,2	n.v.t.	nee
T51_B	4,5	33	32	n.v.t.	nee
T52_A	1,5	35,9	28,7	n.v.t.	nee
T52_B	4,5	37	31,2	n.v.t.	nee
T53_A	1,5	35,7	30,2	n.v.t.	nee
T53_B	4,5	37,3	33,3	n.v.t.	nee
T54_A	1,5	34,9	29,1	n.v.t.	nee
T54_B	4,5	36,1	31,7	n.v.t.	nee
T55_A	1,5	34,3	27	n.v.t.	nee

T55_B	4,5	35,4	30	n.v.t.	nee
T56_A	1,5	28,2	25,7	n.v.t.	nee
T56_B	4,5	30,4	29,1	n.v.t.	nee
T57_A	1,5	28,7	28	n.v.t.	nee
T57_B	4,5	33,3	32	n.v.t.	nee
T58_A	1,5	28,9	28,4	n.v.t.	nee
T58_B	4,5	33,2	32,1	n.v.t.	nee
T59_A	1,5	29,4	28,7	n.v.t.	nee
T59_B	4,5	33,6	32,4	n.v.t.	nee
T60_A	1,5	29,7	28,9	n.v.t.	nee
T60_B	4,5	33,9	32,8	n.v.t.	nee
T61_A	1,5	28,8	28	n.v.t.	nee
T61_B	4,5	32,6	31,6	n.v.t.	nee
T62_A	1,5	30,2	25,9	n.v.t.	nee
T62_B	4,5	32,1	29,6	n.v.t.	nee
T63_A	1,5	30,4	27,8	n.v.t.	nee
T63_B	4,5	32,7	31,1	n.v.t.	nee
T64_A	1,5	30	25,8	n.v.t.	nee
T64_B	4,5	32,2	29,1	n.v.t.	nee
T65_A	1,5	28,9	25,3	n.v.t.	nee
T65_B	4,5	31	28,5	n.v.t.	nee
T66_A	1,5	25,5	25,7	n.v.t.	nee
T66_B	4,5	29,6	29,5	n.v.t.	nee
T67_A	1,5	26,7	26,8	n.v.t.	nee
T67_B	4,5	30,9	30,5	n.v.t.	nee
T68_A	1,5	26,7	26,9	n.v.t.	nee
T68_B	4,5	30,3	30,2	n.v.t.	nee
T69_A	1,5	26,9	27	n.v.t.	nee
T69_B	4,5	30,8	30,5	n.v.t.	nee
T70_A	1,5	27,2	27,1	n.v.t.	nee
T70_B	4,5	31,5	30,8	n.v.t.	nee

Kanaalweg (DDB)					
Kanaalweg op het wegvak Plantijnstraat - Lorentzkade uitgevoerd in Dunne Deklagen B. Alleen ter hoogte van de onderdoorgang DAB.					
Omschrijving	Hoogte	Lden 2015	Lden 2027	Toetsingsverschil (boven 48 dB)	Reconstructie
T1_A	1,5	52,8	53,3	0,50	nee
T1_B	4,5	54,1	54,7	0,60	nee
T1_C	7,5	54,2	54,9	0,70	nee
T2_A	1,5	57,4	56,5	-0,90	nee
T2_B	4,5	58,4	57,7	-0,70	nee
T2_C	7,5	58,4	57,8	-0,60	nee
T3_A	1,5	57,5	56,1	-1,40	nee
T3_B	4,5	58,4	57,2	-1,20	nee
T3_C	7,5	58,4	57,3	-1,10	nee
T4_A	1,5	57,7	56,1	-1,60	nee
T4_B	4,5	58,6	57,2	-1,40	nee

T4_C	7,5	58,6	57,3	-1,30	nee
T5_A	1,5	53	51	-2,00	nee
T5_B	4,5	54,2	52,6	-1,60	nee
T5_C	7,5	54,3	52,9	-1,40	nee
T6_A	1,5	35,9	37,1	n.v.t.	nee
T6_B	4,5	36,3	37,5	n.v.t.	nee
T6_C	7,5	37,2	38	n.v.t.	nee
T7_A	1,5	40,1	40,8	n.v.t.	nee
T7_B	4,5	41,3	42,1	n.v.t.	nee
T7_C	7,5	42,3	43	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	36,2	37,4	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	52,8	51,2	-1,60	nee
T8_B	4,5	37,6	38,8	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	54,2	52,6	-1,60	nee
T8_C	7,5	39,4	40,4	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	54,3	52,8	-1,50	nee
T9_A	1,5	57,4	55,9	-1,50	nee
T9_B	4,5	58,3	57,1	-1,20	nee
T9_C	7,5	58,3	57,3	-1,00	nee
T10_A	1,5	57,1	55,9	-1,20	nee
T10_B	4,5	58	57,3	-0,70	nee
T10_C	7,5	58	57,5	-0,50	nee
T11_A	1,5	56,7	56,5	-0,20	nee
T11_B	4,5	57,7	58,2	0,50	nee
T11_C	7,5	57,7	58,3	0,60	nee
T12_A	1,5	52,4	50,7	-1,70	nee
T12_B	4,5	53,2	54,1	0,90	nee
T12_C	7,5	53,4	54,6	1,20	nee
T13_A	1,5	37,4	36,5	n.v.t.	nee
T13_B	4,5	39,5	40	n.v.t.	nee
T13_C	7,5	40,4	41,2	n.v.t.	nee
T14_A	1,5	33,9	35,1	n.v.t.	nee
T14_B	4,5	34,5	35,7	n.v.t.	nee
T14_C	7,5	35,6	36,4	n.v.t.	nee
T15_A	1,5	39,9	38,2	n.v.t.	nee
T15_B	4,5	41,5	39,8	n.v.t.	nee
T15_C	7,5	42,3	40,5	n.v.t.	nee
T16_A	1,5	52	52,1	0,10	nee
T16_B	4,5	53,7	54,3	0,60	nee
T16_C	7,5	53,8	54,3	0,50	nee
T17_A	1,5	56,7	55,2	-1,50	nee
T17_B	4,5	57,7	58,4	0,70	nee
T17_C	7,5	57,7	58,7	1,00	nee
T18_A	1,5	56,2	52,8	-3,40	nee
T18_B	4,5	57,4	56,9	-0,50	nee
T18_C	7,5	57,5	57,9	0,40	nee
T19_A	1,5	54,2	48,6	-5,60	nee
T19_B	4,5	56	51,4	-4,60	nee
T19_C	7,5	56,1	54	-2,10	nee
T20_A	1,5	51,7	43,8	-3,70	nee
T20_B	4,5	54,1	48,7	-5,40	nee
T20_C	7,5	54,3	50	-4,30	nee

T21_A	1,5	45,5	39,8	n.v.t.	nee
T21_B	4,5	47,2	42,8	n.v.t.	nee
T21_C	7,5	48,1	45,2	-0,10	nee
T22_A	1,5	39,3	36,1	n.v.t.	nee
T22_B	4,5	35,7	32,8	n.v.t.	nee
T22_C	7,5	38,6	35,3	n.v.t.	nee
T23_A	1,5	33,9	33,2	n.v.t.	nee
T23_B	4,5	37,9	34,6	n.v.t.	nee
T23_C	7,5	40,2	37,4	n.v.t.	nee
T24_A	1,5	35,2	33,6	n.v.t.	nee
T24_B	4,5	37,3	33	n.v.t.	nee
T24_C	7,5	39,1	34,8	n.v.t.	nee
T25_A	1,5	35,1	35,5	n.v.t.	nee
T25_B	4,5	38,6	39	n.v.t.	nee
T25_C	7,5	39,8	40,2	n.v.t.	nee
T26_A	1,5	47	41,9	n.v.t.	nee
T26_B	4,5	49,1	42,5	-1,10	nee
T27_A	1,5	46,7	38,1	n.v.t.	nee
T27_B	4,5	48,7	42,5	-0,70	nee
T28_A	1,5	45,4	34,8	n.v.t.	nee
T28_B	4,5	47,2	37,5	n.v.t.	nee
T29_A	1,5	38,2	30,2	n.v.t.	nee
T29_B	4,5	40	34	n.v.t.	nee
T30_A	1,5	33,4	32,6	n.v.t.	nee
T30_B	4,5	35,9	35,2	n.v.t.	nee
T31_A	1,5	30,9	30,2	n.v.t.	nee
T31_B	4,5	35	33,8	n.v.t.	nee
T32_A	1,5	40,2	32,2	n.v.t.	nee
T32_B	4,5	42	35,5	n.v.t.	nee
T33_A	1,5	42,7	32,4	n.v.t.	nee
T33_B	4,5	44,4	35,3	n.v.t.	nee
T34_A	1,5	41,5	30,2	n.v.t.	nee
T34_B	4,5	42,9	34,1	n.v.t.	nee
T35_A	1,5	40,7	30,3	n.v.t.	nee
T35_B	4,5	41,8	33,3	n.v.t.	nee
T36_A	1,5	26,9	27,1	n.v.t.	nee
T36_B	4,5	30,1	30,3	n.v.t.	nee
T37_A	1,5	32,2	29,9	n.v.t.	nee
T37_B	4,5	34,9	33,8	n.v.t.	nee
T38_A	1,5	30,7	30	n.v.t.	nee
T38_B	4,5	34	33,9	n.v.t.	nee
T39_A	1,5	32,5	30,5	n.v.t.	nee
T39_B	4,5	35	34,1	n.v.t.	nee
T40_A	1,5	33,1	31	n.v.t.	nee
T40_B	4,5	35,2	34,3	n.v.t.	nee
T41_A	1,5	39,5	31,6	n.v.t.	nee
T41_B	4,5	40,8	34,9	n.v.t.	nee
T42_A	1,5	40,2	31,3	n.v.t.	nee
T42_B	4,5	41	33,7	n.v.t.	nee
T43_A	1,5	38,8	29,1	n.v.t.	nee
T43_B	4,5	39,6	31,8	n.v.t.	nee

T44_A	1,5	38,1	30,8	n.v.t.	nee
T44_B	4,5	39,2	33,4	n.v.t.	nee
T45_A	1,5	36,7	28,7	n.v.t.	nee
T45_B	4,5	37,8	31,8	n.v.t.	nee
T46_A	1,5	31	26,7	n.v.t.	nee
T46_B	4,5	33,1	30,3	n.v.t.	nee
T47_A	1,5	29,8	28,6	n.v.t.	nee
T47_B	4,5	33,9	32,5	n.v.t.	nee
T48_A	1,5	29,9	28,9	n.v.t.	nee
T48_B	4,5	33,9	32,7	n.v.t.	nee
T49_A	1,5	29,6	28,6	n.v.t.	nee
T49_B	4,5	33,6	32,8	n.v.t.	nee
T50_A	1,5	29,7	28,9	n.v.t.	nee
T50_B	4,5	33,8	33,2	n.v.t.	nee
T51_A	1,5	29,4	28	n.v.t.	nee
T51_B	4,5	33	31,8	n.v.t.	nee
T52_A	1,5	35,9	28,1	n.v.t.	nee
T52_B	4,5	37	30,7	n.v.t.	nee
T53_A	1,5	35,7	29,6	n.v.t.	nee
T53_B	4,5	37,3	32,8	n.v.t.	nee
T54_A	1,5	34,9	28,9	n.v.t.	nee
T54_B	4,5	36,1	31,5	n.v.t.	nee
T55_A	1,5	34,3	26,6	n.v.t.	nee
T55_B	4,5	35,4	29,7	n.v.t.	nee
T56_A	1,5	28,2	25,3	n.v.t.	nee
T56_B	4,5	30,4	28,7	n.v.t.	nee
T57_A	1,5	28,7	27,8	n.v.t.	nee
T57_B	4,5	33,3	31,9	n.v.t.	nee
T58_A	1,5	28,9	28,1	n.v.t.	nee
T58_B	4,5	33,2	31,9	n.v.t.	nee
T59_A	1,5	29,4	28,5	n.v.t.	nee
T59_B	4,5	33,6	32,2	n.v.t.	nee
T60_A	1,5	29,7	28,7	n.v.t.	nee
T60_B	4,5	33,9	32,5	n.v.t.	nee
T61_A	1,5	28,8	27,7	n.v.t.	nee
T61_B	4,5	32,6	31,4	n.v.t.	nee
T62_A	1,5	30,2	25,4	n.v.t.	nee
T62_B	4,5	32,1	29,2	n.v.t.	nee
T63_A	1,5	30,4	27,5	n.v.t.	nee
T63_B	4,5	32,7	30,8	n.v.t.	nee
T64_A	1,5	30	25,2	n.v.t.	nee
T64_B	4,5	32,2	28,5	n.v.t.	nee
T65_A	1,5	28,9	24,8	n.v.t.	nee
T65_B	4,5	31	27,9	n.v.t.	nee
T66_A	1,5	25,5	25,4	n.v.t.	nee
T66_B	4,5	29,6	29,2	n.v.t.	nee
T67_A	1,5	26,7	26,6	n.v.t.	nee
T67_B	4,5	30,9	30,3	n.v.t.	nee
T68_A	1,5	26,7	26,7	n.v.t.	nee
T68_B	4,5	30,3	30	n.v.t.	nee
T69_A	1,5	26,9	26,7	n.v.t.	nee
T69_B	4,5	30,8	30,3	n.v.t.	nee

T70_A	1,5	27,2	26,9	n.v.t.	nee
T70_B	4,5	31,5	30,6	n.v.t.	nee

Bijlage 6 Uitstralingseffect

Lorentzkade					
Naam	Hoogte	Lden 2015	Lden 2027	Toetsingsverschil (boven 48 dB)	Reconstructie
T1_A	1,5	50,9	52,3	1,40	nee
T1_B	4,5	51,2	52,6	1,40	nee
T1_C	7,5	50,8	52,2	1,40	nee
T2_A	1,5	44,8	46,3	n.v.t.	nee
T2_B	4,5	45	46,5	n.v.t.	nee
T2_C	7,5	44,8	46,3	n.v.t.	nee
T3_A	1,5	36,3	37,9	n.v.t.	nee
T3_B	4,5	38,2	39,7	n.v.t.	nee
T3_C	7,5	38,3	39,8	n.v.t.	nee
T4_A	1,5	32	33,5	n.v.t.	nee
T4_B	4,5	33,7	35,2	n.v.t.	nee
T4_C	7,5	34,5	36	n.v.t.	nee
T5_A	1,5	25	26,3	n.v.t.	nee
T5_B	4,5	26	27,4	n.v.t.	nee
T5_C	7,5	27,2	28,5	n.v.t.	nee
T6_A	1,5	30,7	32	n.v.t.	nee
T6_B	4,5	32,6	33,9	n.v.t.	nee
T6_C	7,5	33,7	34,9	n.v.t.	nee
T7_A	1,5	36,1	37,4	n.v.t.	nee
T7_B	4,5	38,3	39,7	n.v.t.	nee
T7_C	7,5	38,6	39,9	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	44,9	46,3	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	27,8	29,1	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	45,7	47,1	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	29	30,3	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	45,7	47,1	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	29,7	30,9	n.v.t.	nee
T9_A	1,5	28,7	30,2	n.v.t.	nee
T9_B	4,5	29,8	31,2	n.v.t.	nee
T9_C	7,5	30,8	32,1	n.v.t.	nee
T10_A	1,5	27	28,4	n.v.t.	nee
T10_B	4,5	27,9	29,3	n.v.t.	nee
T10_C	7,5	28,7	30	n.v.t.	nee
T11_A	1,5	26,4	28	n.v.t.	nee
T11_B	4,5	26,3	27,7	n.v.t.	nee
T11_C	7,5	27	28,3	n.v.t.	nee
T12_A	1,5	20,5	21,8	n.v.t.	nee

T12_B	4,5	14,5	15,5	n.v.t.	nee
T12_C	7,5	16,6	17,5	n.v.t.	nee
T13_A	1,5	23,2	24,5	n.v.t.	nee
T13_B	4,5	24,3	25,5	n.v.t.	nee
T13_C	7,5	25,6	26,8	n.v.t.	nee
T14_A	1,5	25,4	26,7	n.v.t.	nee
T14_B	4,5	26,4	27,7	n.v.t.	nee
T14_C	7,5	27,9	29,1	n.v.t.	nee
T15_A	1,5	26,9	28,2	n.v.t.	nee
T15_B	4,5	28,1	29,4	n.v.t.	nee
T15_C	7,5	29,5	30,7	n.v.t.	nee
T16_A	1,5	22,5	23,8	n.v.t.	nee
T16_B	4,5	23,5	24,7	n.v.t.	nee
T16_C	7,5	24,3	25,5	n.v.t.	nee
T17_A	1,5	25,5	26,9	n.v.t.	nee
T17_B	4,5	23,5	24,8	n.v.t.	nee
T17_C	7,5	23,8	25	n.v.t.	nee
T18_A	1,5	25	25,1	n.v.t.	nee
T18_B	4,5	21,7	22,9	n.v.t.	nee
T18_C	7,5	21,9	23,1	n.v.t.	nee
T19_A	1,5	17,9	26,4	n.v.t.	nee
T19_B	4,5	19,4	20,7	n.v.t.	nee
T19_C	7,5	19,7	20,9	n.v.t.	nee
T20_A	1,5	16,6	19,1	n.v.t.	nee
T20_B	4,5	18,9	20,1	n.v.t.	nee
T20_C	7,5	19,3	20,4	n.v.t.	nee
T21_A	1,5	12,6	14,7	n.v.t.	nee
T21_B	4,5	14,9	15,9	n.v.t.	nee
T21_C	7,5	17,8	18,8	n.v.t.	nee
T22_A	1,5	18,2	19,2	n.v.t.	nee
T22_B	4,5	20,8	21,8	n.v.t.	nee
T22_C	7,5	22,5	23,6	n.v.t.	nee
T23_A	1,5	21,2	22,5	n.v.t.	nee
T23_B	4,5	22,4	23,6	n.v.t.	nee
T23_C	7,5	23,5	24,7	n.v.t.	nee
T24_A	1,5	19,4	20,8	n.v.t.	nee
T24_B	4,5	20,7	22	n.v.t.	nee
T24_C	7,5	22	23,3	n.v.t.	nee
T25_A	1,5	21,2	22,6	n.v.t.	nee
T25_B	4,5	22,2	23,4	n.v.t.	nee
T25_C	7,5	23,3	24,6	n.v.t.	nee
T26_A	1,5	17,8	20,4	n.v.t.	nee
T26_B	4,5	19,6	20,7	n.v.t.	nee
T27_A	1,5	4,6	5,6	n.v.t.	nee
T27_B	4,5	6	7,1	n.v.t.	nee
T28_A	1,5	4,2	5,1	n.v.t.	nee
T28_B	4,5	5,8	6,7	n.v.t.	nee
T29_A	1,5	13,4	14,4	n.v.t.	nee
T29_B	4,5	15,5	16,5	n.v.t.	nee
T30_A	1,5	18,4	19,4	n.v.t.	nee
T30_B	4,5	20,4	21,4	n.v.t.	nee
T31_A	1,5	18,2	19,2	n.v.t.	nee

T31_B	4,5	20,5	21,5	n.v.t.	nee
T32_A	1,5	14,4	15,5	n.v.t.	nee
T32_B	4,5	16,4	17,5	n.v.t.	nee
T33_A	1,5	5,8	6,8	n.v.t.	nee
T33_B	4,5	7,6	8,6	n.v.t.	nee
T34_A	1,5	6,9	7,9	n.v.t.	nee
T34_B	4,5	8,6	9,6	n.v.t.	nee
T35_A	1,5	8,8	9,9	n.v.t.	nee
T35_B	4,5	10,7	11,7	n.v.t.	nee
T36_A	1,5	12,3	13,2	n.v.t.	nee
T36_B	4,5	14,5	15,5	n.v.t.	nee
T37_A	1,5	17,6	18,7	n.v.t.	nee
T37_B	4,5	20,3	21,4	n.v.t.	nee
T38_A	1,5	17,7	18,7	n.v.t.	nee
T38_B	4,5	19,8	20,9	n.v.t.	nee
T39_A	1,5	17,8	18,8	n.v.t.	nee
T39_B	4,5	19,9	20,9	n.v.t.	nee
T40_A	1,5	18,2	19,3	n.v.t.	nee
T40_B	4,5	20,4	21,4	n.v.t.	nee
T41_A	1,5	15,7	16,8	n.v.t.	nee
T41_B	4,5	18,5	19,5	n.v.t.	nee
T42_A	1,5	8,9	10	n.v.t.	nee
T42_B	4,5	11,5	12,5	n.v.t.	nee
T43_A	1,5	9,1	10,2	n.v.t.	nee
T43_B	4,5	11,3	12,4	n.v.t.	nee
T44_A	1,5	8	9,4	n.v.t.	nee
T44_B	4,5	10,9	12,5	n.v.t.	nee
T45_A	1,5	10	10,9	n.v.t.	nee
T45_B	4,5	11,7	12,7	n.v.t.	nee
T46_A	1,5	10	11	n.v.t.	nee
T46_B	4,5	12,8	13,8	n.v.t.	nee
T47_A	1,5	15,8	16,9	n.v.t.	nee
T47_B	4,5	18,2	19,2	n.v.t.	nee
T48_A	1,5	16,6	17,7	n.v.t.	nee
T48_B	4,5	18,7	19,7	n.v.t.	nee
T49_A	1,5	16,2	17,3	n.v.t.	nee
T49_B	4,5	18,6	19,6	n.v.t.	nee
T50_A	1,5	15,7	16,7	n.v.t.	nee
T50_B	4,5	18,4	19,4	n.v.t.	nee
T51_A	1,5	14,5	15,5	n.v.t.	nee
T51_B	4,5	16,8	17,7	n.v.t.	nee
T52_A	1,5	8,2	9,3	n.v.t.	nee
T52_B	4,5	12,1	13,3	n.v.t.	nee
T53_A	1,5	7,8	8,8	n.v.t.	nee
T53_B	4,5	12,2	13,4	n.v.t.	nee
T54_A	1,5	5,3	6,3	n.v.t.	nee
T54_B	4,5	7,3	8,2	n.v.t.	nee
T55_A	1,5	8,2	9,2	n.v.t.	nee
T55_B	4,5	10,6	11,7	n.v.t.	nee
T56_A	1,5	4,4	5,4	n.v.t.	nee
T56_B	4,5	6,9	7,9	n.v.t.	nee
T57_A	1,5	13,8	14,8	n.v.t.	nee

T57_B	4,5	16,2	17,3	n.v.t.	nee
T58_A	1,5	14	15	n.v.t.	nee
T58_B	4,5	16,5	17,5	n.v.t.	nee
T59_A	1,5	14,7	15,8	n.v.t.	nee
T59_B	4,5	17,2	18,2	n.v.t.	nee
T60_A	1,5	15,2	16,2	n.v.t.	nee
T60_B	4,5	17,7	18,7	n.v.t.	nee
T61_A	1,5	12,4	13,4	n.v.t.	nee
T61_B	4,5	15,1	16,1	n.v.t.	nee
T62_A	1,5	-0,4	0,6	n.v.t.	nee
T62_B	4,5	0,8	1,9	n.v.t.	nee
T63_A	1,5	-1,8	-0,8	n.v.t.	nee
T63_B	4,5	-1,6	-0,5	n.v.t.	nee
T64_A	1,5	6,1	7,1	n.v.t.	nee
T64_B	4,5	-1,7	-0,7	n.v.t.	nee
T65_A	1,5	5,6	6,7	n.v.t.	nee
T65_B	4,5	-2,8	-1,7	n.v.t.	nee
T66_A	1,5	9,3	10,3	n.v.t.	nee
T66_B	4,5	11,8	12,8	n.v.t.	nee
T67_A	1,5	15,2	16,2	n.v.t.	nee
T67_B	4,5	17,4	18,4	n.v.t.	nee
T68_A	1,5	14,7	15,8	n.v.t.	nee
T68_B	4,5	17	18	n.v.t.	nee
T69_A	1,5	14,1	15,1	n.v.t.	nee
T69_B	4,5	16,8	17,8	n.v.t.	nee
T70_A	1,5	14,2	15,2	n.v.t.	nee
T70_B	4,5	16,6	17,7	n.v.t.	nee

Melchior Treublaan					
Naam	Hoogte	Lden 2015	Lden 2027	Toetsingsverschil (boven 48 dB)	Reconstructie
T1_A	1,5	7,3	4,8	n.v.t.	nee
T1_B	4,5	7,8	5,2	n.v.t.	nee
T1_C	7,5	8,2	5,5	n.v.t.	nee
T2_A	1,5	19,6	9,6	n.v.t.	nee
T2_B	4,5	18,7	11,4	n.v.t.	nee
T2_C	7,5	17,1	8,6	n.v.t.	nee
T3_A	1,5	21,5	11,1	n.v.t.	nee
T3_B	4,5	19,9	12,8	n.v.t.	nee
T3_C	7,5	19	-0,4	n.v.t.	nee
T4_A	1,5	22,2	11,3	n.v.t.	nee
T4_B	4,5	21,1	12,8	n.v.t.	nee
T4_C	7,5	20,9	-0,7	n.v.t.	nee
T5_A	1,5	18,3	9,2	n.v.t.	nee
T5_B	4,5	15,9	11,3	n.v.t.	nee
T5_C	7,5	17,4	12,9	n.v.t.	nee
T6_A	1,5	14,7	11	n.v.t.	nee
T6_B	4,5	16,5	12,9	n.v.t.	nee
T6_C	7,5	18,1	14,6	n.v.t.	nee
T7_A	1,5	13,6	9,4	n.v.t.	nee
T7_B	4,5	15,4	11,4	n.v.t.	nee

T7_C	7,5	17	13,3	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	13,7	9,8	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	11,7	7,4	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	15,2	11,4	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	12,5	8	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	16,4	12,8	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	14	9	n.v.t.	nee
T9_A	1,5	23,7	13,5	n.v.t.	nee
T9_B	4,5	24,1	14,9	n.v.t.	nee
T9_C	7,5	24,8	4,2	n.v.t.	nee
T10_A	1,5	25	14	n.v.t.	nee
T10_B	4,5	25,8	15,1	n.v.t.	nee
T10_C	7,5	26,9	5,6	n.v.t.	nee
T11_A	1,5	28,1	15,9	n.v.t.	nee
T11_B	4,5	29,3	14,2	n.v.t.	nee
T11_C	7,5	30,5	12	n.v.t.	nee
T12_A	1,5	23,4	13,8	n.v.t.	nee
T12_B	4,5	24,4	15,2	n.v.t.	nee
T12_C	7,5	26,2	17,2	n.v.t.	nee
T13_A	1,5	17,7	13,6	n.v.t.	nee
T13_B	4,5	20,1	15,6	n.v.t.	nee
T13_C	7,5	21,8	17,2	n.v.t.	nee
T14_A	1,5	16,2	12	n.v.t.	nee
T14_B	4,5	18,3	14	n.v.t.	nee
T14_C	7,5	20	15,7	n.v.t.	nee
T15_A	1,5	15,5	11,9	n.v.t.	nee
T15_B	4,5	17,1	13,5	n.v.t.	nee
T15_C	7,5	18,7	15,1	n.v.t.	nee
T16_A	1,5	25,1	16	n.v.t.	nee
T16_B	4,5	26,4	17	n.v.t.	nee
T16_C	7,5	27,4	17,7	n.v.t.	nee
T17_A	1,5	32,6	20,9	n.v.t.	nee
T17_B	4,5	34,7	20,6	n.v.t.	nee
T17_C	7,5	34,9	20,9	n.v.t.	nee
T18_A	1,5	37,7	23,9	n.v.t.	nee
T18_B	4,5	39,2	24	n.v.t.	nee
T18_C	7,5	39,2	24	n.v.t.	nee
T19_A	1,5	45,6	34,9	n.v.t.	nee
T19_B	4,5	46,1	35,3	n.v.t.	nee
T19_C	7,5	45,9	35,2	n.v.t.	nee
T20_A	1,5	49	40,4	-1,00	nee
T20_B	4,5	49,1	40,4	-1,10	nee
T20_C	7,5	48,6	39,9	-0,60	nee
T21_A	1,5	43,3	35,6	n.v.t.	nee
T21_B	4,5	43,8	36,2	n.v.t.	nee
T21_C	7,5	43,6	36,1	n.v.t.	nee
T22_A	1,5	30,6	22,8	n.v.t.	nee
T22_B	4,5	27,3	19,9	n.v.t.	nee
T22_C	7,5	28,7	21,6	n.v.t.	nee
T23_A	1,5	25,9	19,2	n.v.t.	nee
T23_B	4,5	25,7	18,1	n.v.t.	nee
T23_C	7,5	28	20,9	n.v.t.	nee

T24_A	1,5	23,6	17,3	n.v.t.	nee
T24_B	4,5	25,6	19,2	n.v.t.	nee
T24_C	7,5	28	22,1	n.v.t.	nee
T25_A	1,5	20,3	15,4	n.v.t.	nee
T25_B	4,5	23	17,9	n.v.t.	nee
T25_C	7,5	25	20	n.v.t.	nee
T26_A	1,5	42,9	36,3	n.v.t.	nee
T26_B	4,5	43,6	36,8	n.v.t.	nee
T27_A	1,5	47,3	41,4	n.v.t.	nee
T27_B	4,5	47,5	41,5	n.v.t.	nee
T28_A	1,5	48,2	42,4	-0,20	nee
T28_B	4,5	48,1	42,2	-0,10	nee
T29_A	1,5	42,4	36,6	n.v.t.	nee
T29_B	4,5	42,6	36,8	n.v.t.	nee
T30_A	1,5	24,7	19,1	n.v.t.	nee
T30_B	4,5	26,8	21,3	n.v.t.	nee
T31_A	1,5	25,3	19,9	n.v.t.	nee
T31_B	4,5	27,4	22,1	n.v.t.	nee
T32_A	1,5	41,4	35,6	n.v.t.	nee
T32_B	4,5	41,7	35,9	n.v.t.	nee
T33_A	1,5	46,9	41,1	n.v.t.	nee
T33_B	4,5	47	41,2	n.v.t.	nee
T34_A	1,5	46,6	40,8	n.v.t.	nee
T34_B	4,5	46,8	41	n.v.t.	nee
T35_A	1,5	46,5	40,7	n.v.t.	nee
T35_B	4,5	46,7	40,9	n.v.t.	nee
T36_A	1,5	42,3	36,4	n.v.t.	nee
T36_B	4,5	42,8	36,9	n.v.t.	nee
T37_A	1,5	30,1	24,4	n.v.t.	nee
T37_B	4,5	32,1	26,4	n.v.t.	nee
T38_A	1,5	25,3	19,6	n.v.t.	nee
T38_B	4,5	27,7	22	n.v.t.	nee
T39_A	1,5	23,3	17,7	n.v.t.	nee
T39_B	4,5	25,4	19,8	n.v.t.	nee
T40_A	1,5	22,7	17,4	n.v.t.	nee
T40_B	4,5	24,8	19,4	n.v.t.	nee
T41_A	1,5	40,7	35,1	n.v.t.	nee
T41_B	4,5	41,4	35,7	n.v.t.	nee
T42_A	1,5	45,4	39,7	n.v.t.	nee
T42_B	4,5	45,9	40,1	n.v.t.	nee
T43_A	1,5	45,6	39,9	n.v.t.	nee
T43_B	4,5	46	40,3	n.v.t.	nee
T44_A	1,5	45,9	40,1	n.v.t.	nee
T44_B	4,5	46,2	40,5	n.v.t.	nee
T45_A	1,5	46,2	40,5	n.v.t.	nee
T45_B	4,5	46,5	40,8	n.v.t.	nee
T46_A	1,5	39,6	33,9	n.v.t.	nee
T46_B	4,5	39,9	34,2	n.v.t.	nee
T47_A	1,5	22,7	19,8	n.v.t.	nee
T47_B	4,5	24,6	21,9	n.v.t.	nee
T48_A	1,5	21	17,9	n.v.t.	nee
T48_B	4,5	23,5	20,6	n.v.t.	nee

T49_A	1,5	20,5	17,4	n.v.t.	nee
T49_B	4,5	23	20,2	n.v.t.	nee
T50_A	1,5	21,2	17,7	n.v.t.	nee
T50_B	4,5	23,9	20,3	n.v.t.	nee
T51_A	1,5	39,4	33,6	n.v.t.	nee
T51_B	4,5	39,7	34	n.v.t.	nee
T52_A	1,5	46,7	41,1	n.v.t.	nee
T52_B	4,5	46,9	41,3	n.v.t.	nee
T53_A	1,5	47,1	41,5	n.v.t.	nee
T53_B	4,5	47,2	41,7	n.v.t.	nee
T54_A	1,5	47,5	42,2	n.v.t.	nee
T54_B	4,5	47,7	42,6	n.v.t.	nee
T55_A	1,5	48,4	44,2	-0,40	nee
T55_B	4,5	48,5	44,4	-0,50	nee
T56_A	1,5	47,1	44,8	n.v.t.	nee
T56_B	4,5	47,4	45,2	n.v.t.	nee
T57_A	1,5	32,5	30,7	n.v.t.	nee
T57_B	4,5	34,5	32,6	n.v.t.	nee
T58_A	1,5	28,1	26,2	n.v.t.	nee
T58_B	4,5	30,5	28,7	n.v.t.	nee
T59_A	1,5	23,6	21,2	n.v.t.	nee
T59_B	4,5	25,7	23,3	n.v.t.	nee
T60_A	1,5	23,5	21,1	n.v.t.	nee
T60_B	4,5	25,5	23,1	n.v.t.	nee
T61_A	1,5	44,1	42,3	n.v.t.	nee
T61_B	4,5	44,7	42,8	n.v.t.	nee
T62_A	1,5	50,9	49,4	-1,50	nee
T62_B	4,5	50,9	49,4	-1,50	nee
T63_A	1,5	51,5	50	-1,50	nee
T63_B	4,5	51,5	50	-1,50	nee
T64_A	1,5	51,7	50,2	-1,50	nee
T64_B	4,5	51,7	50,3	-1,40	nee
T65_A	1,5	51,9	50,5	-1,40	nee
T65_B	4,5	52	50,5	-1,50	nee
T66_A	1,5	46	44,6	n.v.t.	nee
T66_B	4,5	46,7	45,3	n.v.t.	nee
T67_A	1,5	34,1	32,6	n.v.t.	nee
T67_B	4,5	35,4	33,9	n.v.t.	nee
T68_A	1,5	28,5	26,9	n.v.t.	nee
T68_B	4,5	30,6	29	n.v.t.	nee
T69_A	1,5	26,4	24,6	n.v.t.	nee
T69_B	4,5	28,7	26,9	n.v.t.	nee
T70_A	1,5	26	23,6	n.v.t.	nee
T70_B	4,5	28,5	26	n.v.t.	nee

Parallel Kanaalweg					
Naam	Hoogte	Lden 2015	Lden 2027	Toetsingsverschil (boven 48 dB)	Reconstructie
T1_A	1,5	40,9	35,4	n.v.t.	nee
T1_B	4,5	40,8	35,3	n.v.t.	nee
T1_C	7,5	40,1	34,5	n.v.t.	nee
T2_A	1,5	50,2	45	-2,20	nee
T2_B	4,5	49,2	43,9	-1,20	nee
T2_C	7,5	47,6	42,3	n.v.t.	nee
T3_A	1,5	50,7	45,5	-2,70	nee
T3_B	4,5	49,6	44,4	-1,60	nee
T3_C	7,5	48	42,7	0,00	nee
T4_A	1,5	51,2	45,9	-3,20	nee
T4_B	4,5	50	44,8	-2,00	nee
T4_C	7,5	48,4	43,1	-0,40	nee
T5_A	1,5	44	38,3	n.v.t.	nee
T5_B	4,5	44	38,3	n.v.t.	nee
T5_C	7,5	43,4	37,8	n.v.t.	nee
T6_A	1,5	11	5,2	n.v.t.	nee
T6_B	4,5	12,8	7	n.v.t.	nee
T6_C	7,5	13,9	8,1	n.v.t.	nee
T7_A	1,5	19	13,5	n.v.t.	nee
T7_B	4,5	21	15,5	n.v.t.	nee
T7_C	7,5	21,9	16,3	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	9,6	3,9	n.v.t.	nee
T8_A	1,5	43,4	37,9	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	11	5,2	n.v.t.	nee
T8_B	4,5	43,5	38	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	12	6,2	n.v.t.	nee
T8_C	7,5	43	37,5	n.v.t.	nee
T9_A	1,5	49,9	44,6	-1,90	nee
T9_B	4,5	49,3	44	-1,30	nee
T9_C	7,5	48,1	42,8	-0,10	nee
T10_A	1,5	48,8	43,4	-0,80	nee
T10_B	4,5	48,4	43	-0,40	nee
T10_C	7,5	47,4	42,1	n.v.t.	nee
T11_A	1,5	47,9	42,4	n.v.t.	nee
T11_B	4,5	47,8	42,2	n.v.t.	nee
T11_C	7,5	47	41,4	n.v.t.	nee
T12_A	1,5	42,5	36,8	n.v.t.	nee
T12_B	4,5	42,6	36,8	n.v.t.	nee
T12_C	7,5	42,2	36,5	n.v.t.	nee
T13_A	1,5	22,6	16,6	n.v.t.	nee
T13_B	4,5	24,8	18,8	n.v.t.	nee
T13_C	7,5	24,9	19	n.v.t.	nee
T14_A	1,5	11,7	5,9	n.v.t.	nee
T14_B	4,5	11,5	5,7	n.v.t.	nee
T14_C	7,5	13,5	7,6	n.v.t.	nee
T15_A	1,5	25,3	19,8	n.v.t.	nee
T15_B	4,5	27,6	22	n.v.t.	nee
T15_C	7,5	27,7	22,1	n.v.t.	nee
T16_A	1,5	42,6	37,1	n.v.t.	nee

T16_B	4,5	42,9	37,4	n.v.t.	nee
T16_C	7,5	42,5	37	n.v.t.	nee
T17_A	1,5	49,8	44,4	-1,80	nee
T17_B	4,5	49,1	43,6	-1,10	nee
T17_C	7,5	47,9	42,3	n.v.t.	nee
T18_A	1,5	50	44,6	-2,00	nee
T18_B	4,5	49,2	43,6	-1,20	nee
T18_C	7,5	47,8	42,1	n.v.t.	nee
T19_A	1,5	45,8	40,2	n.v.t.	nee
T19_B	4,5	45,5	39,8	n.v.t.	nee
T19_C	7,5	44,5	38,8	n.v.t.	nee
T20_A	1,5	35,7	30,6	n.v.t.	nee
T20_B	4,5	36,6	31	n.v.t.	nee
T20_C	7,5	36,6	30,9	n.v.t.	nee
T21_A	1,5	15	19,3	n.v.t.	nee
T21_B	4,5	16,7	11	n.v.t.	nee
T21_C	7,5	17,9	12,1	n.v.t.	nee
T22_A	1,5	13,5	7,6	n.v.t.	nee
T22_B	4,5	14,4	8,9	n.v.t.	nee
T22_C	7,5	15,7	9,7	n.v.t.	nee
T23_A	1,5	15,5	9,7	n.v.t.	nee
T23_B	4,5	15,9	10,1	n.v.t.	nee
T23_C	7,5	18,3	12,5	n.v.t.	nee
T24_A	1,5	18,3	12,8	n.v.t.	nee
T24_B	4,5	10,8	5,4	n.v.t.	nee
T24_C	7,5	12,2	6,8	n.v.t.	nee
T25_A	1,5	19,2	13,5	n.v.t.	nee
T25_B	4,5	22	16,3	n.v.t.	nee
T25_C	7,5	22,6	16,8	n.v.t.	nee
T26_A	1,5	24,4	18,8	n.v.t.	nee
T26_B	4,5	26,3	20,7	n.v.t.	nee
T27_A	1,5	12,6	6,8	n.v.t.	nee
T27_B	4,5	13,6	7,9	n.v.t.	nee
T28_A	1,5	11,1	5,4	n.v.t.	nee
T28_B	4,5	12,5	6,9	n.v.t.	nee
T29_A	1,5	8,3	2,3	n.v.t.	nee
T29_B	4,5	9,9	4	n.v.t.	nee
T30_A	1,5	9,4	3,6	n.v.t.	nee
T30_B	4,5	10,8	5,2	n.v.t.	nee
T31_A	1,5	11,2	5,7	n.v.t.	nee
T31_B	4,5	13,9	9	n.v.t.	nee
T32_A	1,5	8,2	2,4	n.v.t.	nee
T32_B	4,5	10,8	5	n.v.t.	nee
T33_A	1,5	0,5	-5,1	n.v.t.	nee
T33_B	4,5	1,8	-3,7	n.v.t.	nee
T34_A	1,5	0,5	-5,5	n.v.t.	nee
T34_B	4,5	2,1	-4,1	n.v.t.	nee
T35_A	1,5	3,1	-2,8	n.v.t.	nee
T35_B	4,5	4,6	-1,2	n.v.t.	nee
T36_A	1,5	6,2	0,3	n.v.t.	nee
T36_B	4,5	7,9	2	n.v.t.	nee
T37_A	1,5	11,7	5,8	n.v.t.	nee

T37_B	4,5	13,2	7,4	n.v.t.	nee
T38_A	1,5	9,4	3,7	n.v.t.	nee
T38_B	4,5	10,8	5,1	n.v.t.	nee
T39_A	1,5	14,2	8,4	n.v.t.	nee
T39_B	4,5	16	10,2	n.v.t.	nee
T40_A	1,5	15,1	9,5	n.v.t.	nee
T40_B	4,5	16,9	11,4	n.v.t.	nee
T41_A	1,5	7,3	1,7	n.v.t.	nee
T41_B	4,5	9,4	3,7	n.v.t.	nee
T42_A	1,5	5,9	0,5	n.v.t.	nee
T42_B	4,5	8,5	3,1	n.v.t.	nee
T43_A	1,5	7,5	2	n.v.t.	nee
T43_B	4,5	10,1	4,7	n.v.t.	nee
T44_A	1,5	12,7	7,6	n.v.t.	nee
T44_B	4,5	14,5	9,6	n.v.t.	nee
T45_A	1,5	4,5	-1,2	n.v.t.	nee
T45_B	4,5	7,5	1,9	n.v.t.	nee
T46_A	1,5	3,5	-2,5	n.v.t.	nee
T46_B	4,5	5,5	-0,3	n.v.t.	nee
T47_A	1,5	4,6	-1,4	n.v.t.	nee
T47_B	4,5	6	0	n.v.t.	nee
T48_A	1,5	4,6	-1,2	n.v.t.	nee
T48_B	4,5	5,9	0,1	n.v.t.	nee
T49_A	1,5	5,2	-0,6	n.v.t.	nee
T49_B	4,5	6,5	0,6	n.v.t.	nee
T50_A	1,5	5,9	0,1	n.v.t.	nee
T50_B	4,5	7,1	1,4	n.v.t.	nee
T51_A	1,5	5,5	-0,4	n.v.t.	nee
T51_B	4,5	7,5	1,6	n.v.t.	nee
T52_A	1,5	6,1	0,4	n.v.t.	nee
T52_B	4,5	8,9	3,2	n.v.t.	nee
T53_A	1,5	10,9	5	n.v.t.	nee
T53_B	4,5	13,5	7,6	n.v.t.	nee
T54_A	1,5	12,2	5,8	n.v.t.	nee
T54_B	4,5	13,5	7,2	n.v.t.	nee
T55_A	1,5	7,2	1,9	n.v.t.	nee
T55_B	4,5	9,3	3,8	n.v.t.	nee
T56_A	1,5	0,4	-5,4	n.v.t.	nee
T56_B	4,5	2,3	-3,6	n.v.t.	nee
T57_A	1,5	7,1	1,3	n.v.t.	nee
T57_B	4,5	8,5	2,7	n.v.t.	nee
T58_A	1,5	6,5	0,7	n.v.t.	nee
T58_B	4,5	7,8	2	n.v.t.	nee
T59_A	1,5	6,2	0,3	n.v.t.	nee
T59_B	4,5	7,6	1,7	n.v.t.	nee
T60_A	1,5	6,5	0,6	n.v.t.	nee
T60_B	4,5	7,5	1,5	n.v.t.	nee
T61_A	1,5	7,2	1,4	n.v.t.	nee
T61_B	4,5	8,9	3	n.v.t.	nee
T62_A	1,5	2,6	-8,7	n.v.t.	nee
T62_B	4,5	8,2	-7,4	n.v.t.	nee
T63_A	1,5	10	4,6	n.v.t.	nee

T63_B	4,5	12,2	6,1	n.v.t.	nee
T64_A	1,5	8,1	2,3	n.v.t.	nee
T64_B	4,5	8,4	2,6	n.v.t.	nee
T65_A	1,5	9,4	3,7	n.v.t.	nee
T65_B	4,5	10,5	4,7	n.v.t.	nee
T66_A	1,5	-0,5	-6,2	n.v.t.	nee
T66_B	4,5	1,2	-4,5	n.v.t.	nee
T67_A	1,5	6,6	0,8	n.v.t.	nee
T67_B	4,5	8,4	2,7	n.v.t.	nee
T68_A	1,5	6,8	1,1	n.v.t.	nee
T68_B	4,5	8,4	2,7	n.v.t.	nee
T69_A	1,5	7,6	1,7	n.v.t.	nee
T69_B	4,5	9,2	3,4	n.v.t.	nee
T70_A	1,5	8	2,1	n.v.t.	nee
T70_B	4,5	9,9	4	n.v.t.	nee