



Woerden
Snellerpoort
Onderzoek wegverkeerslawaaï en
railverkeerslawaaï



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Woerden

Snellerpoort

Onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:

063200.20190200

projectleider:

ir. R.A. Sips

auteur(s):

mw. ing. P. Dijkgraaf

planstatus

datum:

18-07-2019

opdrachtgever:

gemeente Woerden

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï	5
2.2. Normstelling railverkeerslawaaï	6
2.3. Nieuwe situaties	6
2.4. Cumulatie	7
2.5. Gemeentelijk geluidbeleid	8
3. Uitgangspunten	9
3.1. Wegverkeerslawaaï	9
3.2. Railverkeer	10
3.3. Ruimtelijke gegevens	11
4. Resultaten	13
4.1. Resultaten rail- en wegverkeerslawaaï contouren	13
4.1.1. Steinhagenseweg-Beneluxlaan (gezoneerd)	13
4.1.2. Interne ontsluitingsweg (niet gezoneerd)	13
4.1.3. Spoorlijn (gezoneerd)	14
4.2. Resultaten rail- en wegverkeerslawaaï op de gevel	15
4.2.1. Steinhagenseweg-Beneluxlaan (gezoneerd)	15
4.2.2. Interne ontsluitingsweg (niet gezoneerd)	15
4.2.3. Spoorlijn (gezoneerd)	16
4.3. Maatregelenonderzoek	17
4.3.1. Maatregelen aan de bron	17
4.3.2. Maatregelen in het overdrachtsgebied wegverkeerslawaaï	18
4.4. Cumulatie	19
4.5. Toets gemeentelijk geluidbeleid	20
4.6. Samenvattende conclusie toetsing	21
5. Conclusie	27

Bijlagen:

- 1 Verkeerstelling
- 2 Invoergegevens
- 3 Resultaten wegverkeer
- 4 Resultaten railverkeer
- 5 Resultaten maatregelen wegverkeer
- 6 Resultaten maatregelen railverkeer
- 7 Gecumuleerde geluidbelasting

1. Inleiding

3

De gemeente Woerden heeft de intentie om maximaal 900 nieuwe woningen te realiseren ten noorden van de woonwijk Snel en Polanen, verspreid over twee aangrenzende planlocaties, te weten:

- Planlocatie Snellerpoort: maximaal 800 nieuwe woningen
- Planlocatie Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen: maximaal 100 nieuwe woningen

De nieuw te bouwen woningen op beide planlocaties liggen binnen de geluidzone van de gezoneerde route Steinhagenseweg-Beneluxlaan. Daarnaast liggen beide planlocaties binnen de geluidzone van de spoorlijn van en naar Utrecht. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is noodzakelijk volgens de Wet geluidhinder (Wgh), omdat de nieuwe woningen binnen de geluidzone van een gezoneerde (spoor)weg worden gerealiseerd.

Verder dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de jurisprudentie hierover een beschouwing te worden gegeven op het akoestisch klimaat als gevolg van het verkeer over de nieuw interne ontsluitingsweg door het plangebied, dit is een 30 km/uur-weg.

Het doel van onderliggend onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeers- en railverkeerslawaaï op de nieuw te bouwen woningen.



Figuur 1.1 Ligging plangebied t.o.v. relevante (spoor)wegen

In voorliggend rapport zijn de werkwijze en resultaten van het akoestisch onderzoek weergegeven voor beide planlocaties die ondervangen worden door één gezamenlijk onderzoek.

2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï

Wettelijke geluidzones

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/uur-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen.

De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanaf de kant van de weg en is gelegen vanuit de as van de weg. De breedte van een geluidzone 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 geluidzone (in meters)	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

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.

Het plangebied ligt in de geluidzone van de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan. De Beneluxlaan wordt als een bestaande weg beschouwd in het onderzoek, omdat deze planologisch reeds is mogelijk gemaakt. Op basis van een indeling met twee rijstroken en een ligging in binnenstedelijk gebied, geldt een geluidzone van 200 meter voor deze weg.

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. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal. Dit etmaal is onderverdeeld in dag (7:00 – 19:00 uur), avond (19:00 – 23:00 uur) en nacht (23:00 – 7:00 uur).

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaaï betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt: 5 dB voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/u bedraagt.

Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van respectievelijk 3 dB en 4 dB. Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidbelasting aan de normstellingen uit de Wgh. Op alle genoemde geluidbelastingen als gevolg van wegverkeer wordt in deze rapportage de aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Normstelling railverkeerslawaaï

Ten noorden van het plangebied ligt een spoorlijn. Er is gekeken of de ontwikkeling binnen of buiten de geluidzone van deze spoorlijn valt. In het Besluit Geluidhinder van 1 juli 2012 is het wettelijk kader van geluidhinder vanwege spoorwegen opgenomen. Op grond van artikel 1.4a is de zonebreedte van de trajecten in Nederland vastgesteld. Deze zonebreedte is afhankelijk van het vastgestelde geluidproductieplafond (hierna GPP). Deze GPP's zijn op 1 juli 2012 door een wetswijziging van de Wet milieubeheer voor hoofdspoorwegen van kracht gegaan. Dit wordt gemeten uit de kant van de buitenste spoorstaaf. Een overzicht van de zonebreedtes van spoorwegen is opgenomen in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Schema zonebreedte aan weerszijden van het spoor volgens artikel 1.4a Bgh

Hoogte GPP	Breedte van de geluidszone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200

GPP's zijn berekende waarden op referentiepunten en stellen een heldere grens over de toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend verkeer. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor. De GPP's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde geluidregister. Dit register is openbaar, elektronisch toegankelijk en te vinden via de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De spoorlijn ligt op circa 50 meter. De referentiepunten nabij de spoorlijn hebben een GPP ten hoogste van 67,7 dB. De geluidzone bedraagt hierdoor 600 meter. De ontwikkeling valt daarbij binnen de geluidzone van de spoorlijn.

De spoorweg is opgenomen in de Regeling geluidplafondkaart Milieubeheer (RGM), waardoor de bronnen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) vallen. Omdat het hier gaat om een nieuwe geluidgevoelige functie binnen de zone van een spoorweg, dient getoetst te worden aan de normen van de Wgh.

2.3. Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige,

verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied. Dit is in voorliggend onderzoek niet van toepassing.

Beide planlocaties liggen binnen de bebouwde kom van Woerden. In het akoestisch onderzoek is daarom uitgegaan van een ligging in binnenstedelijk gebied. In tabel 2.3 zijn de relevante grenswaarden opgenomen.

Tabel 2.3 Relevante grenswaarden

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Bestaande spoorweg – nieuwe woningen	55 dB	68 dB
Bestaande weg - nieuwe woningen	48 dB	63 dB
	Richtwaarde	Maximale richtwaarde
Nieuwe weg – nieuwe woningen	48 dB	58 dB
Nieuwe weg – bestaande woningen	48 dB	63 dB

De geluidwaarde binnen de geluidgevoelige bestemming dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

Wegen zonder wettelijke geluidzone

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

In dit onderzoek gaat het om de interne ontsluitingsweg door het nieuwe woongebied Snellerpoort.

2.4. Cumulatie

Alvorens het bevoegd gezag overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde, moet zij de gecumuleerde geluidbelasting beoordelen. De geluidbelasting wordt in het kader van de Wgh gecumuleerd als meer dan één geluidbron zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

De Wgh kent geen toetsingskader voor de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting. In tabel 2.4 is een algemeen geaccepteerde kwaliteitsindicatie van een bepaalde geluidbelasting opgenomen.

Tabel 2.4 Kwaliteitsindicatie geluidbelasting (bron: RIVM)

Lden [dB]	geluidkwaliteit
<45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	slecht
>65	zeer slecht

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit onderzoek ook de geluidbelasting ten gevolge van de interne ontsluitingsweg meegenomen.

2.5. Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Woerden heeft beleidsregels met betrekking tot het verlenen van hogere waarde voor nieuwbouw, zoals opgenomen in bijlage 4 van het 'Ambtelijk concept Beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Woerden' van 2016.

De gemeente zet zich in voor leefbare woonsituaties, ook op locaties met hoge geluidsniveaus. Deze leefbaarheid wordt mede bewerkstelligd door onderstaande voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden voor nieuwbouw. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer een inspanning op vanwege het bouwen in een lawaaiige situatie.

De voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting¹

- **Geluidsluwe gevel** (eis): de woning² heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeurswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen. Indien de woning is gelegen op een bedrijventerrein geldt voor een geluidsluwe gevel een inspanningsverplichting tot de voorkeurswaarde en een eis tot de te verlenen hogere waarde minus 10 dB (vanaf voorkeurswaarde);
- **Indeling woning** (inspanningsverplichting): de woning heeft per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidsluwe gevel;
- **Buitenruimte** (inspanningsverplichting): indien de woning beschikt over één of meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan de geluidsluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is dan dient het geluidsniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger te zijn dan bij de geluidsluwe gevel;
- **Maximale ontheffingswaarde voor weg- en railverkeerslawaaï** (inspanningsverplichting): de gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeurswaarde plus 10 dB³
- **Cumulatie** (eis): de initiatiefnemer dient onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Bij de geluidsisolatie van gevels dient rekening gehouden te worden met de cumulatie van alle akoestisch relevante bronnen (ook 30 km/u wegen). Dit dient te gebeuren volgens hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarbij de gecumuleerde waarde wordt omgerekend naar het spectrum van de maatgevende bronsoort;
- **'Dove' gevels**: dit zijn bouwkundige constructies zonder te openen deuren / ramen (artikel 1b lid 4a en b Wgh). Voor 'dove' gevels zijn geen hogere waarden van toepassing. De aanwezigheid van dove gevels dient zoveel mogelijk te worden voorkomen (inspanningsverplichting). Een woning mag maximaal 2 dove gevels bezitten (eis);
- **Geluidsabsorberende plafonds bij balkons / loggia's** (eis): bij de aanwezigheid van balkons / loggia's et cetera dient onder de balkons weerbestendige geluidsabsorptie te worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels;
- **Volumebeleid** (inspanningsverplichting): voor grotere (uitbreidings)locaties met minimaal 100 nieuwe woningen waarbij binnen het bestemmingsplan de behoefte aan flexibiliteit groot is, mag per type geluidsbron maximaal 15 %⁴ van de nieuw te bouwen woningen een geluidsniveau hebben dat hoger is dan de voorkeurswaarde.

¹ inspanningsverplichting: indien niet aan een voorwaarden kan worden voldaan dient de initiatiefnemer te motiveren waarom dat niet kan of waarom voor een alternatieve oplossing is gekozen

² voor de leesbaarheid wordt in plaats van geluidsgevoelige bestemmingen, woningen genoemd

³ volgens het menselijke gehoor betekent 10 dB verhoging een verdubbeling van het geluidsniveau

⁴ de gemeente beschouwt bij de ontwikkeling van grotere (uitbreidings)locaties dit als grens voor de akoestische kwaliteit van een plan

3.1. Wegverkeerslawaaï

Methodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.50 van DGMR.

De geluidbelasting hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en (spoor)weg (geluidsafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de (spoor)weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

Verkeersgegevens

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 gegevens zijn aangeleverd door de gemeente Woerden. De intensiteiten op de Beneluxlaan zijn geëxtrapoleerd met een autonome groei van 1,2% per jaar. Dat is ook een uitgangspunt bij de mobiliteitsanalyse van de Poort van Woerden. De intensiteit op de Beneluxlaan zal dan 14.700 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag bedragen.

De verkeersgeneratie van het nieuwe woongebied Snellerpoort, het winkelcentrum en de uitbreiding daarvan is door de gemeente ingeschat op afgerond 6.000 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Deze voertuigen worden afgewikkeld via de nieuwe interne ontsluitingsweg door Snellerpoort, waarbij zich 3.000 mvt/etmaal oriënteren op elke ontsluitingsvlak.

In onderhavig akoestisch onderzoek is gebruikgemaakt van de verkeersintensiteiten voor het onderzoeksjaar 2030. Zo wordt in het kader van het op te stellen bestemmingsplan een doorkijk gegeven naar 'einde planperiode'.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

- lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
- middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
- zware voertuigen (zware vrachtauto's).

Voor de voertuig- en etmaalverdeling van het verkeer is aangesloten bij de aangeleverde verkeerstelling (2018) van de Steinhagenseweg tussen de Gebroeders Grimmkade en de Schumanlaan, omdat de Beneluxlaan de functie van deze weg gaat overnemen als doorgaande verbinding. In bijlage 1 is het resultaat van de telling opgenomen.

Tabel 3.1 Voertuigverdeling Steinhagenseweg en Beneluxlaan

	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
Lichte motorvoertuigen	95,2%	95,2%	95,2%
Middelzware motorvoertuigen	2,9%	2,9%	2,9%
Zware motorvoertuigen	1,9%	1,9%	1,9%

Voorts zijn voor de etmaalverdeling de volgende percentages aangehouden:

- dagperiode : 80,9% (6,74% per periode-uur);
- avondperiode : 12,5% (3,31% per periode-uur);
- nachtperiode : 6,5% (0,81% per periode-uur).

Voor de voertuig- en etmaalverdeling is voor de interne ontsluitingsweg gebruik gemaakt van een standaardverdeling voor een weg met een verzamelfunctie, zie tabel 3.2.

Tabel 3.2 Voertuig- en etmaalverdeling interne ontsluitingsweg

	Dag/avond/nachtperiode	Etmaalverdeling
Lichte motorvoertuigen	93,46%	6,54%
Middelzware motorvoertuigen	5,08%	3,76%
Zware motorvoertuigen	1,46%	0,81%

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Op de interne ontsluitingsweg zal een snelheidsregime van 30 km/uur gaan gelden.

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 geluidbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

De verharding van de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan in dit onderzoek bestaat uit asfalt, in het rekenmodel opgenomen als W0-referentiewegdek. Voor de nieuwe interne ontsluitingsweg is op aangegeven van de gemeente uitgegaan van klinkers, in het rekenmodel opgenomen als W9a elementenverharding in keperverband.

3.2. Railverkeer

Het bouwplan ligt binnen de invloedssfeer van een spoorweg.

De gegevens van de spoorlijn zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent de intensiteiten per spoorcategorie, baanvak-snelheid, de ligging van de bronregisterlijnen, het type bovenbouwconstructie, afschermdende objecten, zoals geluidsschermen, wissels en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de eventuele hoogteligging van de spoorweg in het overdrachtsmodel opgenomen.

Alle invoergegevens zoals hierboven bedoeld zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html>.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit kadastrale kaarten en als Shape-bestand geïmporteerd. De hoogte van ruimtelijke objecten zijn gecontroleerd met behulp van Google Earth/Streetview. De situering van de bouwkavels zijn ingevoerd middels een digitale tekening van de bouwgrenzen. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen.

Ook de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied is relevant. Het model is default ingevoerd als 0,7% zachte bodem. Het verharde oppervlak van de omliggende wegen is in het rekenmodel ingevoerd als bodemgebieden met een akoestisch harde bodem (bodemfactor 0). Daarnaast zijn er nog bodemgebieden met een zachte bodem (bodemfactor 1) of bij een woongebied een gedeeltelijk harde bodem (bodemfactor 0,3) ingevoerd.

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens. De invoergegevens met betrekking tot het spoor zijn niet opgenomen in de bijlage, deze zijn te raadplegen in het geluidregister spoorwegen.

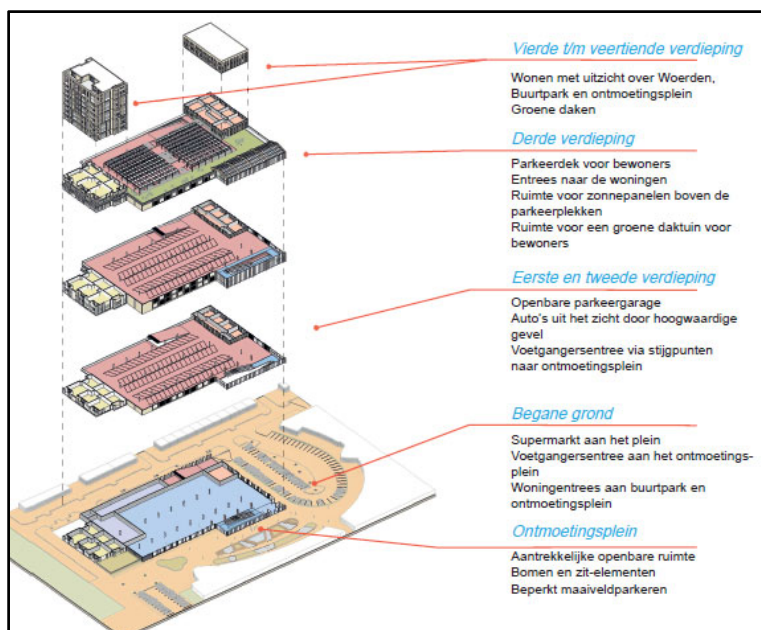
Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen. De relevante rijlijnen zijn in het rekenmodel ingevoerd.

Toetspunten

De maximale bouwhoogte op de verbeelding is als uitgangspunt genomen voor het bepalen van de toetshoogte. Uitgegaan is van een verdiepingshoogte van 3 meter. Er wordt getoetst op 1,5 meter boven elke verdiepingsvloer. Het aantal toetshoogten neemt dus toe met het aantal bouwlagen.

Voor de planlocatie winkelcentrum zijn er op de vierde t/m de veertiende verdieping (ofwel vijfde t/m vijftiende bouwlaag) nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk, zie figuur 3.1. De rekenpunten zijn hier vanaf de vijfde bouwlaag ingevoerd, met als laagste toetshoogte +13,m boven lokaal maaiveld.



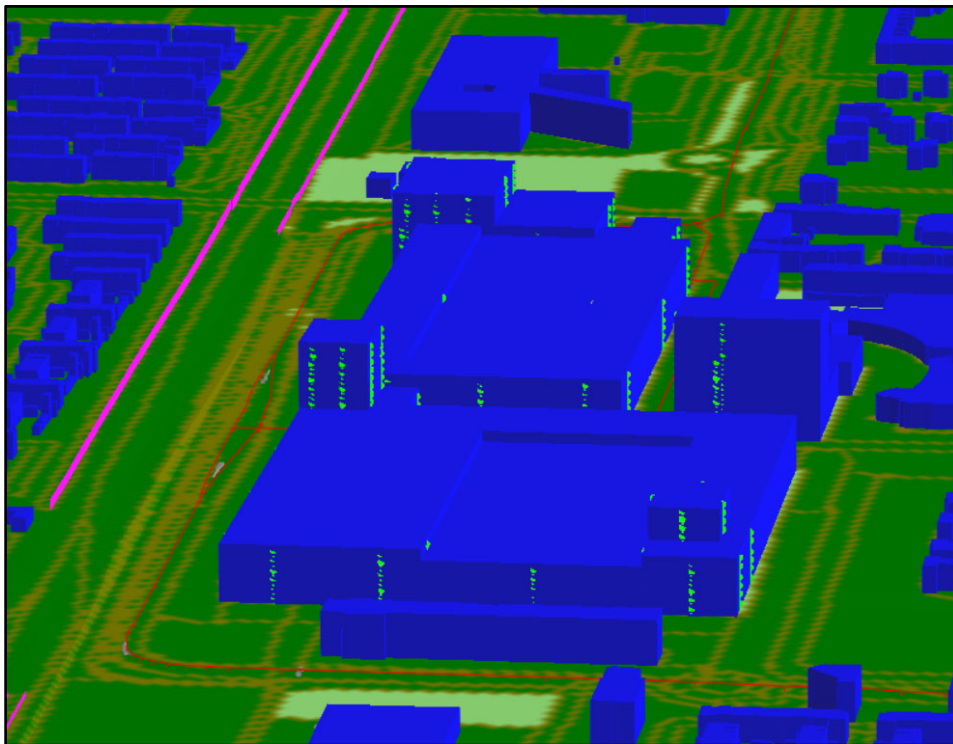
Figuur 3.1 Beoogde functie indeling planlocatie winkelcentrum

Een overzicht van de toetspunten is weergegeven in bijlage 2.

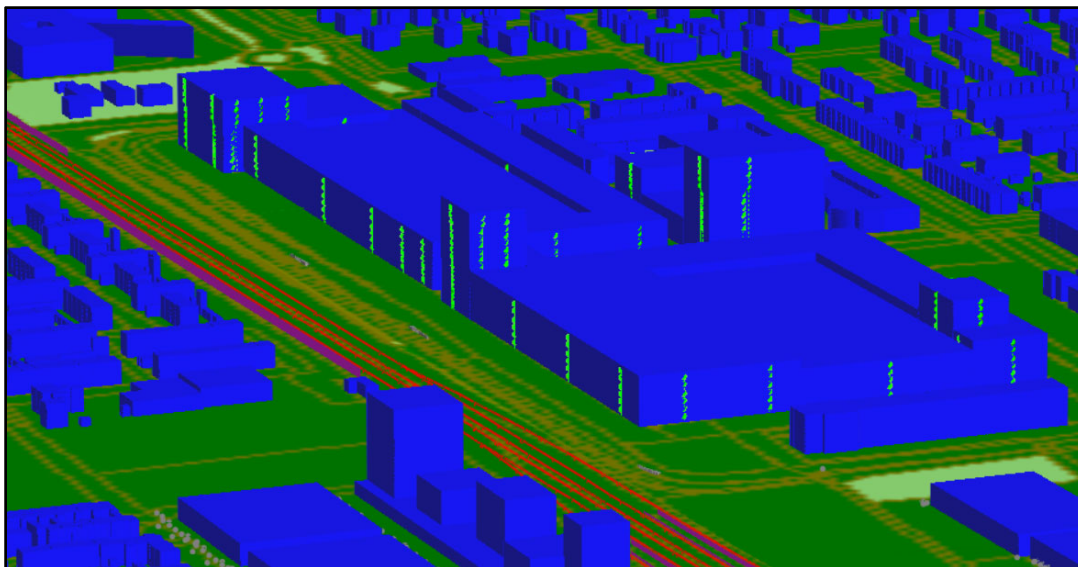
Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° , conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

In figuur 3.2 is een overzicht van de modellering betreffende wegverkeer weergegeven en in figuur 3.3 is een overzicht van de modellering betreffende railverkeer weergegeven.



Figuur 3.2 Overzicht 3D-modellering wegverkeer



Figuur 3.3 Overzicht 3D-modellering railverkeer

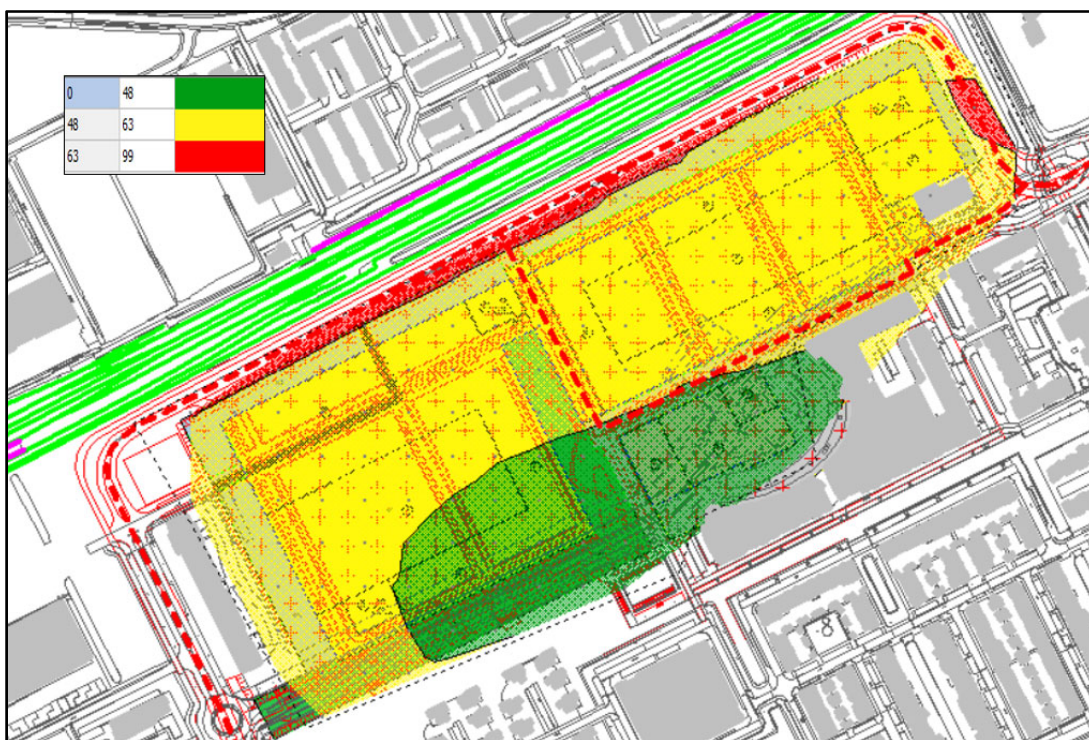
In het volgende hoofdstuk is de geluidbelasting op basis van bovenstaande uitgangspunten berekend.

4.1. Resultaten rail- en wegverkeerslawaai contouren

In eerste instantie is de geluidbelasting voor het plangebied weergegeven met geluidcontourenplots voor de vrije-veld situatie. Per bron wordt een geluidcontourenplot gepresenteerd op een maatgevende waarnemhoogte van 7,5 meter. Op deze waarnemhoogte ligt de berekende geluidbelasting gemiddeld genomen het hoogst. Zodoende wordt een 'worst case' scenario doorgerekend.

4.1.1. Steinhagenseweg-Beneluxlaan (gezoneerd)

Als gevolg van het wegverkeer op de gezoneerde Steinhagenseweg-Beneluxlaan, rondom het plangebied, wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bijna in het gehele plandeel Snellerpoort overschreden. Alleen in het groen aangegeven deel ten zuidwesten van de interne ontsluitingsweg kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (zie figuur 4.1). Het plandeel Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen voldoet geheel aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.



Figuur 4.1 Geluidcontourenplot Steinhagenseweg-Beneluxlaan inclusief aftrek artikel 110g Wgh

4.1.2. Interne ontsluitingsweg (niet gezoneerd)

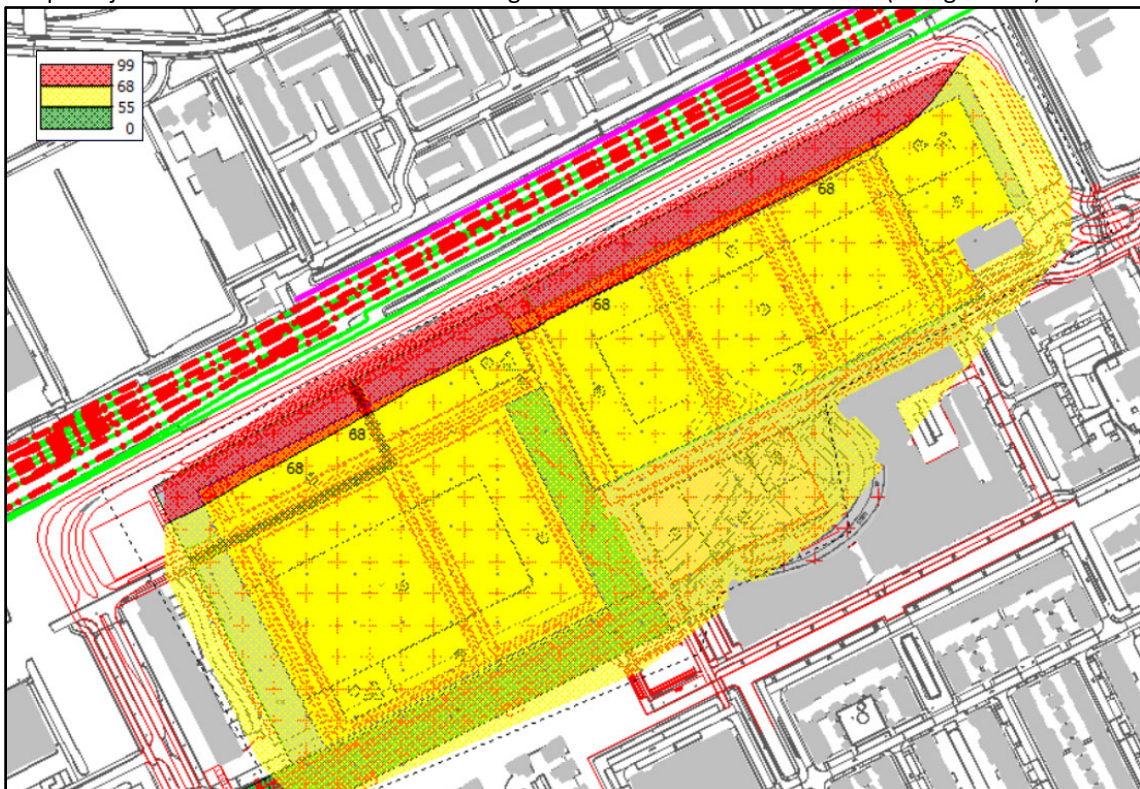
Als gevolg van het wegverkeer op de niet gezoneerde nieuwe interne ontsluitingsweg (30 km/uur), waarvan het toekomstig tracé door het plangebied loopt, wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden in een brede zone rondom de weg. Buiten deze zone (groene deel) kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (zie figuur 4.2). Ook op bestaande woningen aan het Andersenhof langs het nieuwe tracé wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden.



Figuur 4.2 Geluidcontourenplot interne ontsluitingsweg inclusief aftrek artikel 110g Wgh

4.1.3. Spoorlijn (gezoneerd)

Als gevolg van de spoorlijn wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op beide plandelen (Snellerpoort en Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen) overschreden. Op de eerstelijnsbebouwing direct langs de spoorlijn wordt zelfs de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden (zie figuur 4.3).



Figuur 4.3 Geluidcontourenplot spoorlijn

4.2. Resultaten rail- en wegverkeerslawaaï op de gevel

In bovenstaande berekeningen is uitgegaan van een vrije veld contour. Echter, de toekomstige bebouwing zal enerzijds afschermend werken en anderzijds reflectie van geluid opleveren. Daarom is tevens de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige bebouwing inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt uitgegaan van de verbeelding zoals opgesteld voor het bestemmingsplan 'Snellerpoort' en bestemmingsplan 'Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen'. De verkaveling is een 'worst case' situering waarbij uitgegaan wordt van de maximale (bouw)mogelijkheden welke de bestemmingsplannen mogelijk maken. Zodoende wordt de maximale bouwhoogte uit het bestemmingsplan aangehouden.

Onderstaand volgt per bron een toelichting op de berekende geluidbelasting op de gevel.

4.2.1. Steinhagenseweg-Beneluxlaan (gezoneerd)

In bijlage 3 is de geluidbelasting voor alle toetspunten op de gevels weergegeven. Hieruit blijkt dat voor de planlocatie Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen op alle toetspunten wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de planlocatie Snellerpoort blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.

Samengevat zijn de resultaten op de eerstelijnsbebouwing (grens bouwvlak), inclusief aftrek artikel 110g Wgh, voor de planlocaties:

Westelijk bouwvlak Snellerpoort:

- De maximale geluidbelasting is 59 dB aan de noordkant van dit bouwvlak (spoorzijde);
- De maximale geluidbelasting is 54 dB aan de westkant van dit bouwvlak (noordwest hoek);
- De maximale geluidbelasting is 50 dB aan de westkant van dit bouwvlak (zuidwest hoek).

Oostelijk bouwvlak Snellerpoort:

- De maximale geluidbelasting is 59 dB aan de noordkant van dit bouwvlak (spoorzijde);
- De maximale geluidbelasting is 59 dB aan de oostkant van dit bouwvlak;
- De maximale geluidbelasting is 52 dB aan de zuidoost kant van dit bouwvlak.

Tussen de bouwvlakken zorgt de interne ontsluitingsweg voor een geluidopening tussen de gesloten bouwvlakken. Het geluid komt Snellerpoort in. Na circa 70 meter vanaf de kruising met de Beneluxlaan wordt op de eerstelijns bebouwing direct aan de interne ontsluitingsweg voldaan aan de voorkeursgrenswaarde op beide bouwvlakken.

Winkelcentrum

- De maximale geluidbelasting is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

4.2.2. Interne ontsluitingsweg (niet gezoneerd)

Toetsing nieuwe woningen-nieuwe weg

In bijlage 3 is de geluidbelasting voor alle toetspunten op de gevels weergegeven. Hieruit blijkt dat de richtwaarde van 48 dB op de planlocaties Snellerpoort (west en oost) en Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen wordt overschreden. De maximale waarde van 58 dB wordt niet overschreden.

Samengevat zijn de resultaten op de eerstelijnsbebouwing (grens bouwvlak), inclusief aftrek artikel 110g Wgh, voor de planlocaties:

Snellerpoort (westelijk bouwvlak)

- De maximale geluidbelasting is 58 dB aan de oostkant direct naast de weg op de onderste bouwlagen;
- De maximale geluidbelasting is 49 dB op de bebouwing aan de oostkant van dit bouwvlak naast de bestemming Groen.

Snellerpoort (oostelijk bouwvlak)

- De maximale geluidbelasting is 57 dB aan de westkant van dit bouwvlak direct naast de weg op de onderste bouwlagen;
- De maximale geluidbelasting is 58 dB aan de zuidoostkant van dit bouwvlak direct naast de weg op de onderste bouwlagen.

Winkelcentrum

- De maximale geluidbelasting is 56 dB aan de noordkant van dit bouwvlak.

Toetsing bestaande woningen-nieuwe weg

Op de geluidcontourenplot van de interne ontsluitingsweg, figuur 4.2, is te zien dat de geluidbelasting op de bestaande woningen nabij de nieuwe aansluiting van de nieuwe interne ontsluitingsweg op de Steinhagenseweg aan de oostkant van het plangebied hoger is dan de richtwaarde van 48 dB.

4.2.3. Spoorlijn (gezoneerd)

In bijlage 4 is de geluidbelasting voor alle toetspunten op de gevels weergegeven. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ten gevolge van de spoorlijn op de planlocatie Snellerpoort (west en oost) wordt overschreden. Ook de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt op deze locatie overschreden. Op de planlocatie Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen is de hoogst berekende geluidbelasting gelijk aan de voorkeursgrenswaarde. Op deze planlocatie wordt voldaan aan de normen van de Wgh.

Samengevat zijn de resultaten op de eerstelijnsbebouwing (grens bouwvlak), inclusief aftrek artikel 110g Wgh, voor de planlocatie Snellerpoort:

Snellerpoort (westelijk bouwvlak)

- De maximale geluidbelasting is 69 dB aan de noordzijde van dit bouwvlak op de bovenste bouwlagen. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt hier overschreden.
- De maximale geluidbelasting is 65 dB aan de westzijde van dit bouwvlak. De voorkeursgrenswaarde wordt op deze zijde op alle toetspunten overschreden;
- De maximale geluidbelasting is 65 dB aan de oostzijde van dit bouwvlak dat dicht op de interne ontsluitingsweg ligt. Het deel dat grenst aan de bestemming Groen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden;
- Op de twee velden waarop een hoge bouwhoogte is toegestaan, wordt de voorkeursgrenswaarde op meerdere bouwgrenzen overschreden.

Snellerpoort (oostelijk bouwvlak)

- De maximale geluidbelasting is 69 dB aan de noordzijde op dat deel van het bouwvlak dat het dichtst op de spoorlijn ligt. Deze hoge geluidbelasting treedt op op de bovenste bouwlagen. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt hier overschreden;
- De maximale geluidbelasting is 64 dB aan de oostzijde van dit bouwvlak. De voorkeursgrenswaarde wordt op deze zijde op alle bovenste bouwlagen overschreden;
- De maximale geluidbelasting is 65 dB aan de westzijde van dit bouwvlak. De voorkeursgrenswaarde wordt op deze zijde op bijna alle toetspunten overschreden. Tussen de bouwvlakken (oost en west) zorgt de interne ontsluitingsweg namelijk voor een geluidopening tussen de gesloten bouwvlakken. Het railverkeerslawaaï komt zo Snellerpoort in;

Op het velden waarop een hoge bouwhoogte is toegestaan, wordt de voorkeursgrenswaarde op meerdere bouwgrenzen overschreden.

4.3. Maatregelenonderzoek

Als gevolg van het wegverkeer op de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan wordt voor de aangrenzende, eerstelijnsbebouwing de voorkeursgrenswaarde overschreden. Ook op de nieuwe interne ontsluitingsweg wordt de richtwaarde overschreden. Tot slot wordt ook als gevolg van de spoorlijn de voorkeursgrenswaarde overschreden. Bezien is of met maatregelen de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Er zijn een aantal maatregelen ter reductie van de geluidbelasting denkbaar, die in deze paragraaf nader toegelicht worden.

4.3.1. Maatregelen aan de bron

De geluidbelasting ter plaatse van de planlocatie Snellerpoort kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar.

Wegverkeerslawaaï

De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of de wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard.

De Steinhagenseweg en de Beneluxlaan behoren tot de hoofdverkeerstructuur van Woerden en maken onderdeel uit van de gemeentelijke (hoofd)verkeersstructuur. De functie als ontsluitingsweg dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden. Dit is straks eveneens van toepassing voor de nieuwe interne ontsluitingsweg.

Een andere maatregel aan de bron is voor wegverkeer het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding. De Steinhagenseweg is voorzien van een gesloten verharding (dicht asfaltbeton). Ook de aan te leggen Beneluxlaan wordt voorzien van een dergelijke gesloten verharding. De nieuw aan te leggen interne ontsluitingsweg (30 km/uur) wordt voorzien van klinkers.

Om het effect van geluidreducerend asfalt te bepalen is een variant doorgerekend waarbij voor de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan geluidreducerend asfalt van het type 'dunne deklaag B' is doorgerekend. Voor de nieuwe interne ontsluitingsweg is een variant met een gesloten verharding (dicht asfaltbeton) doorgerekend. In onderstaande tabel zijn de geluidbelastingen weergegeven met en zonder (geluidreducerend) asfalt.

Tabel 4.1 Effect (geluidreducerend) asfalt

Bron	Bouwvlak	Hoogste geluidbelasting		Reductie
		zonder maatregelen	met maatregelen	
Steinhagenseweg-Beneluxlaan	<u>West:</u>			
	noordkant	59 dB	56-57 dB	2-3 dB
	westkant (noordwesthoek)	54 dB	51 dB	3 dB
	westkant (zuidwesthoek)	50 dB	48 dB	2 dB
	<u>Oost:</u>			
	noordkant	59 dB	55-58 dB	2-3 dB
Interne ontsluitingsweg (30 km/uur)	oostkant	59 dB	56 dB	3 dB
	west	58 dB	55 dB	2-3 dB
	oost:	57 dB	54 dB	2-3 dB
	winkel	56 dB	53 dB	3 dB

Steinhagenseweg en Beneluxlaan

Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de nog aan te leggen Beneluxlaan en het vervangen van het asfalt op de Steinhagenseweg aan de westkant van het plangebied door geluidsarm asfalt 'dunne deklagen type B' wordt als doelmatig beoordeeld. Het laten vaststellen van hogere waarden blijft noodzakelijk.

Interne ontsluitingsweg

Het vervangen van de beoogde klinkerverharding door asfaltverharding op de nieuwe interne ontsluitingsweg is eveneens doelmatig. Omdat het een 30 km/uur weg is, is het laten vaststellen van hogere waarden niet aan de orde op grond van de Wet geluidhinder.

Aansluitingen

Uit tabel 4.1 en bijlage 5 blijkt dat het effect van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen B) op een deel van de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan maximaal 2 tot 3 dB bedraagt. In deze berekening is al rekening gehouden dat aan weerszijden van de twee aansluitingen van de interne ontsluitingsweg op deze wegen geen geluidreducerend asfalt kan worden aangebracht. De reden hiervan is dat het hier door optrekkend en afremmend verkeer kapot wordt gereden. Ter hoogte van deze aansluitingen is de reductie in geluidbelasting dan ook beperkt, ca 1 dB

Railverkeerslawaaai

Voor het spoor kunnen maatregelen aan de bron worden getroffen door het toepassen van raildempers. De spoorlijn is echter vastgelegd in het geluidsregister. Dit is wettelijk bepaald, de broninformatie dient bij toetsing van nieuwe geluidsgevoelige functies namelijk ontleend te worden aan het geluidregister zoals bedoeld in artikel 4.9 lid 2 en 3 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012). Aan het geluidregister mogen alleen bij hoge uitzondering en in afstemming met de bronbeheerder aanpassingen worden gedaan in de vorm van raildempers. In combinatie met de ingrijpende fysieke wijziging aan het spoor en bijkomende hoge kosten, staat dit niet in verhouding tot de maximaal te bereiken geluidsreductie van +/- 3 dB.

4.3.2. Maatregelen in het overdrachtsgebied wegverkeerslawaaaiWegverkeerslawaaai

Een mogelijke maatregel in het overdrachtsgebied is het plaatsen van schermen of wallen. Een indicatieve berekening van het plaatsen van een geluidscherm van bijvoorbeeld 1,5 meter hoog tussen de Steinhagenseweg – Beneluxlaan en het plangebied heeft alleen effect op de onderste bouwlagen. Het is derhalve geen effectieve maatregel om de geluidbelasting te reduceren. Bovendien zorgt een dergelijk scherm voor een zogenaamde 'inkadering' van het plangebied. De gewenste uitstraling van het plan met een watergang eromheen komt dan niet tot zijn recht. Ook om stedenbouwkundige en landschappelijke redenen is een dergelijke maatregel niet gewenst.

Railverkeerslawaaai

Een zeer effectieve maatregel is het plaatsen van een geluidscherm langs de spoorweg tussen de Beneluxlaan en de spoorweg. Voor een scherm met een hoogte van 2,5 meter is het effect op de hoogte van de geluidbelasting berekend. De hoogte is ten opzichte van bovenkant spoor. Het scherm is gesitueerd op 4,5 meter afstand van het hart van het buitenste spoor (dat is op dezelfde hoogte als het bestaande geluidscherm). In bijlage 6 is het resultaat per toetspunt opgenomen. In tabel 4.2 is het effect van het geluidscherm op de hoogte van de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

Tabel 4.2 Effect geluidschermen vanaf zesde bouwlaag (toetshoogte 16,5 meter)

Bron	Bouwvlak	Hoogte geluidbelasting		Reductie
		Geen scherm	Scherf 2,5 m hoog	
spoorweg	<u>West:</u>			
	noordkant	69 dB	68 dB	1 dB
	westkant	65 dB	64 dB	1 dB
	oostkant	65 dB	64 dB	1 dB
	<u>Oost:</u>			
	noordkant	69 dB	68 dB	1 dB
	oostkant	64 dB	64 dB	0 dB
	westkant	65 dB	63 dB	2 dB

Uit tabel 4.2 blijkt dat de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet meer wordt overschreden. Er zijn geen dove gevels meer nodig bij een scherm van 2,5 meter hoog. Opgemerkt moet worden dat de genoemde geluidreductie in deze tabel geldt voor de bovenste bouwlaag. Op de bouwlagen eronder is het effect van het geluidscherm (2,5 meter) groter. De reductie varieert hier van 12 dB op de onderste (eerste) bouwlaag, tot 8 á 9 dB op de tweede bouwlaag, 5 dB op de derde bouwlaag, 3 dB op de vierde bouwlaag tot een reductie van 1 dB op de bovenste bouwlaag. Op de onderste bouwlaag wordt dan voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Gebleken is dat een geluidafschermende voorziening van 2,5 meter hoog om de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn te reduceren doelmatig zijn.

Het plaatsen van een lager geluidscherm is minder effectief. Een scherm van bijvoorbeeld 1 meter tot 1,5 meter heeft alleen een reducerend effect op de onderste drie bouwlagen. Voornamelijk de geluidbelasting op de onderste bouwlaag neemt fors af, tot onder de 59 dB. Op de bovenste bouwlaag(en) zal dan een dove gevel nodig blijven.

Geconcludeerd wordt dat het plaatsen van een geluidscherm van 2,5 meter hoog een effectieve maatregel is om het railverkeerslawaai te reduceren. Op de onderste bouwlaag wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde echter op de hogere bouwlagen is geen dove gevel meer nodig als getoetst wordt aan de normen van de Wet geluidhinder. In paragraaf 4.5 'toetsing gemeentelijk beleid' dat er toch dove gevels nodig zijn, omdat de norm voor de maximale ontheffingswaarde vanuit dit beleid lager ligt, namelijk 65 dB.

4.4. Cumulatie

Als gevolg van het wegverkeer op de Steinhagenseweg, de Beneluxlaan en de spoorlijn wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Om die reden is de cumulatie van de geluidbelasting als gevolg van alle wegen, ook de nieuwe interne ontsluitingsweg, en de spoorlijn inzichtelijk gemaakt.

Bij de cumulatie wordt de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh als maatgevend gehanteerd. Indien de gecumuleerde geluidbelasting niet meer dan 1 dB bedraagt ten opzichte van de geluidbelasting van de hoogst maatgevende bron, kan worden opgemaakt dat cumulatie van het geluid niet waarneembaar is voor het menselijk gehoor.

In tabel 4.3 is de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke maatgevende bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh weergegeven. Ook is in de tabel de gecumuleerde geluidbelasting van alle bronnen samen weergegeven (weg en spoor).

Tabel 4.3 Gecumuleerde geluidbelasting ten opzichte van de maatgevende bron (exclusief aftrek artikel 110g Wgh) zonder maatregelen

Toetspunt	Hoogste geluidbelasting maatgevende bron	Alle bronnen samen (gecumuleerd)
S_2 Steinhagenseweg-Beneluxlaan	64,47 dB (toetshoogte 5m)	66,98 dB
S_2 spoorweg	68,90 dB = 64,06 dB Lvl* (toetshoogte 15m)	67,04 dB

*Voor cumulatie dienen alle afzonderlijke bronsoorten eerst omgerekend te worden naar wegverkeerslawaai, alvorens gecumuleerd kan worden.

Uit de beoordeling blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting voor beide afzonderlijke bronnen zorgt voor een toename van meer dan 1 dB. De hoogste toename is 3 dB. Hierbij moet vermeld worden dat de cumulatie is bepaald voor de situatie zonder maatregelen en waarbij ook de gevels met een hogere geluidbelasting dan de maximale ontheffingswaarde in de beoordeling zijn betrokken. Op basis van de klasse indeling in tabel 2.4 wordt deze hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting als zeer slecht beoordeeld.

In bijlage 7 is het overzicht van de cumulatie voor ieder afzonderlijk toetspunt weergegeven.

4.5. Toets gemeentelijk geluidbeleid

Voor een deel van het planlocatie Snellerpoort is woningbouw alleen mogelijk als hogere waarde waarden worden vastgesteld. De gemeente Woerden heeft beleid met betrekking tot hogere grenswaarden vastgesteld (zie hoofdstuk 2). In dit beleid zijn voorwaarden geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting. In deze paragraaf wordt aan deze voorwaarden getoetst.

Toetsing maximale ontheffingswaarde voor weg- en railverkeerslawaai (inspanningsverplichting)

Als inspanningsverplichting is geformuleerd dat de gemeente voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde plus 10 dB verleent. Dit geldt voor onderhavig plan. Aan de volgende gemeentelijke maximale ontheffingswaarden wordt derhalve getoetst:

- Wegverkeerslawaai: maximaal 58 dB
- Railverkeerslawaai: maximaal 65 dB

Wegverkeerslawaai

- Er wordt zonder het nemen van maatregelen niet voldaan aan de gemeentelijke maximale ontheffingswaarde van 58 dB. Op de eerstelijnsbebouwing van Snellerpoort is de geluidbelasting maximaal 59 dB.
- Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Beneluxlaan is noodzakelijk om aan de gemeentelijke maximale ontheffingswaarde van 58 dB te voldoen.

Railverkeerslawaai

Toetsing onderzoeksresultaten spoorlijn

- Er wordt zonder het nemen van maatregelen niet voldaan aan de gemeentelijke maximale ontheffingswaarde van 65 dB. Op de gehele eerstelijnsbebouwing van Snellerpoort is de geluidbelasting hoger dan 65 dB.
- Het plaatsen van een geluidscherm van 2,5 meter hoogte langs het spoor verlaagt de geluidbelasting tot maximaal 68 dB op de hogere bouwlagen. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder (68 dB) maar de gemeentelijke waarde van 65 dB wordt nog overschreden.

Mogelijke oplossingsrichtingen:

- Om aan de maximale ontheffingswaarde te kunnen voldoen is een geluidscherm van 8 meter hoog noodzakelijk langs het spoor. Bij deze schermhoogte wordt ook op de hoogste bouwlaag langs het spoor voldaan aan een geluidbelasting van 65 dB. Voor de woningen kunnen dan hogere waarden aangevraagd worden.
- De gevels in de eerstelijnsbebouwing langs het spoor uitvoeren als een dove gevel. Dit is zowel mogelijk in de situatie zonder andere maatregelen als in de situatie met een scherm van 2,5 meter hoog. De bouwlagen waarop de geluidbelasting hoger is dan 65 dB dienen dan doof uitgevoerd te worden. Bij woningen met een dove gevel is het aanvragen van hogere waarde niet van toepassing voor die betreffende gevel. Wel zal dit nodig zijn voor de zijgevels.

Toetsing aan het volumebeleid (inspanningsverplichting)

Het bestemmingsplan Snellerpoort betreft een bestemmingsplan met grote flexibiliteit en waarbij meer dan 100 woningen kunnen worden gerealiseerd. Als inspanningsverplichting is geformuleerd dat er per type geluidbron maximaal 15% van de nieuw te bouwen woningen een geluidniveau mag hebben dat hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor die bron.

Het volumebeleid is bij bestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen niet van toepassing omdat hier maximaal 100 woningen worden gerealiseerd.

In Snellerpoort worden maximaal 800 woningen mogelijk gemaakt. Dat betekent dat er voor maximaal 120 nieuwe woningen een hogere waarden ten gevolge van het railverkeerslawaaï en voor maximaal 120 nieuwe woningen hogere waarden ten gevolge van het wegverkeerslawaaï aangevraagd kan worden.

Het aantal hogere waarden die benodigd zijn voor railverkeerslawaaï zijn maatgevend boven wegverkeerslawaaï. Uit de berekeningen van railverkeerslawaaï blijkt dat zowel in de situatie zonder scherm langs het spoor als met een scherm van 2,5 meter hoog langs het spoor, voor een groot aantal woningen hogere waarden nodig zijn. Ondanks de gemeentelijke terughoudendheid voor het toepassen van dove gevels, kan hier niet aan worden ontkomen om aan het volumebeleid te kunnen voldoen.

Verder dient bij de uitwerking van de bestemmingsplannen rekening te worden gehouden met de volgende voorwaarden uit het geluidbeleid:

- Eén geluidluwe gevel per woning (eis). Op deze gevel dient de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï te zijn.
- De woningindeling, waarbij de woning per etage minimaal één verblijfsruimte heeft aan de zijde van de geluidluwe gevel.
- De buitenruimte. Indien de woning beschikt over één of meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan e geluidluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is dan dient het geluidniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger te zijn dan bij de geluidluwe gevel.
- De geluidabsorberende plafonds bij balkons /loggia's indien deze worden gerealiseerd (eis) Bij de balkons/ loggia's dienen dan onder de balkons weerbestendige geluidabsorptie te worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels;
- De benodigde gevelisolatie dient gebaseerd te worden op de gecumuleerde geluidbelasting. Hierbij dient voldaan te worden aan de binnenwaarde van 33 dB volgens het Bouwbesluit.

Dit dient bij het ontwerp van de bouwblokken nader onderzocht te worden.

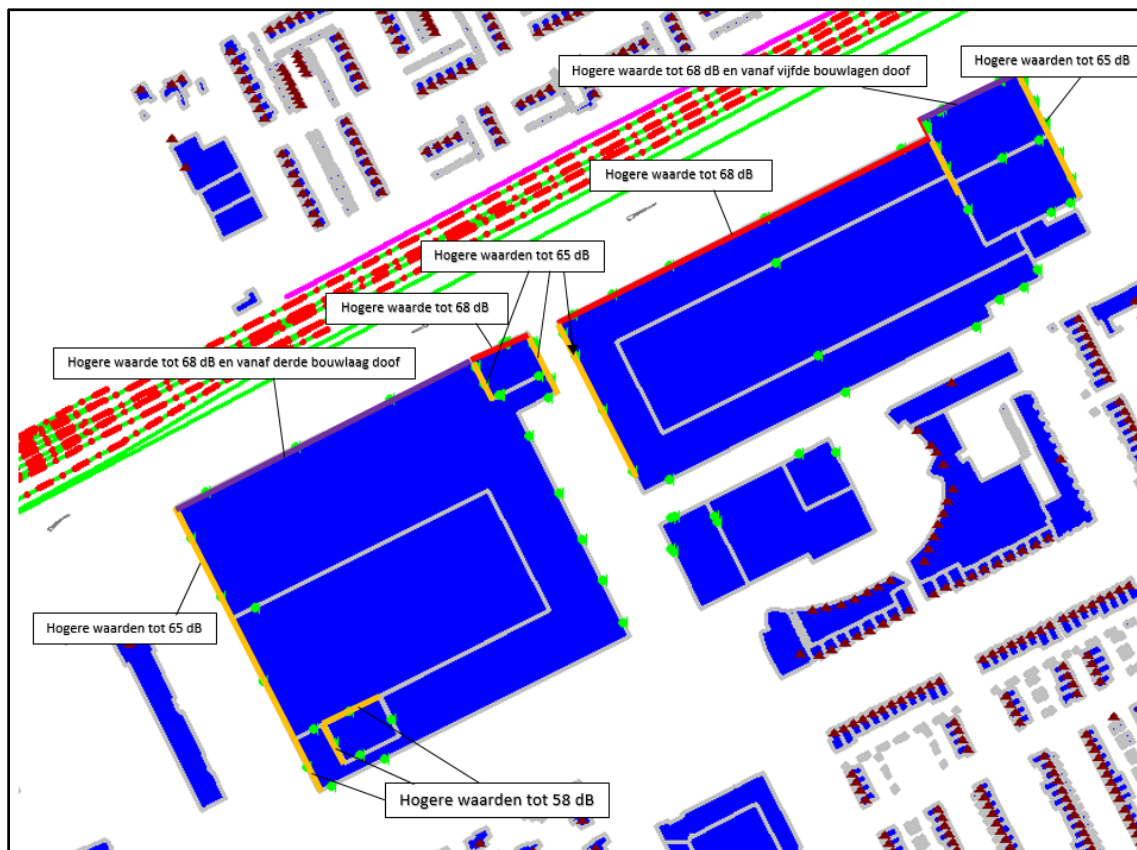
4.6. Samenvattende conclusie toetsing

Railverkeerslawaaï

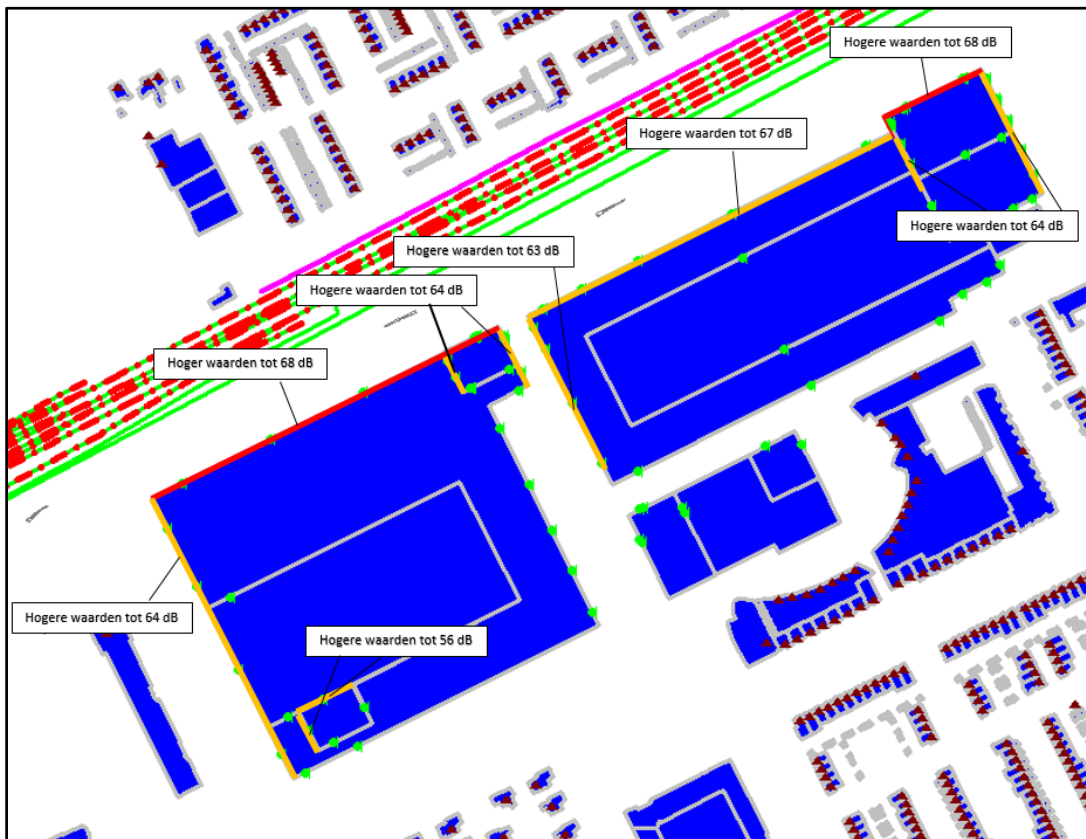
De resultaten van de toetsing aan de Wet geluidhinder en aan het gemeentelijk beleid alsook de mogelijk maatregelen zijn in onderstaande tabellen en figuren samengevat.

Tabel 4.4 Samenvattende toetsing railverkeerslawaai Snellerpoort

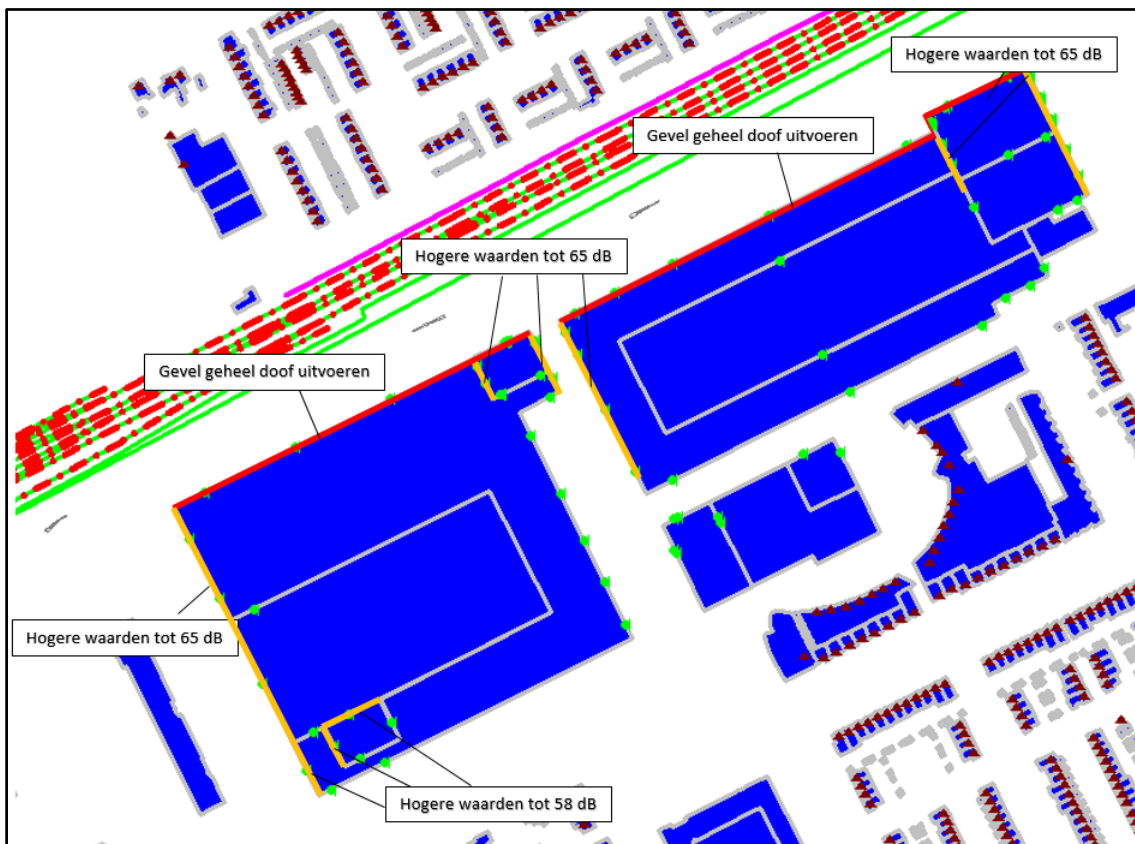
Toetsingskader	Voorwaarden	Eis/ inspanning	Maatregel			
			Geen (fig 4.4)	Scherms 2,5m hoog (fig 4.5)	Eerstelijnsbebouwing als dovegevel (fig 4.6)	Scherms 2,5m en deels dovegevel (fig 4.7)
Gemeentelijk beleid	Geluidluwe gevel	< 55 dB	Nog aantonen	Nog aantonen	Nog aantonen	Nog aantonen
	Maximale ontheffingswaarde	65 dB	nee	Nee	ja	Ja, als eerste lijnsbebouwing deel doof
	Volumebeleid	Maximaal 120 woningen hogere waarde	Nee	nee	ja	Naar verwachting niet, ondanks eerste lijnsbebouwing deels doof
Wet geluidhinder	Maximale ontheffingswaarde	68 dB	nee	ja	Ja	ja



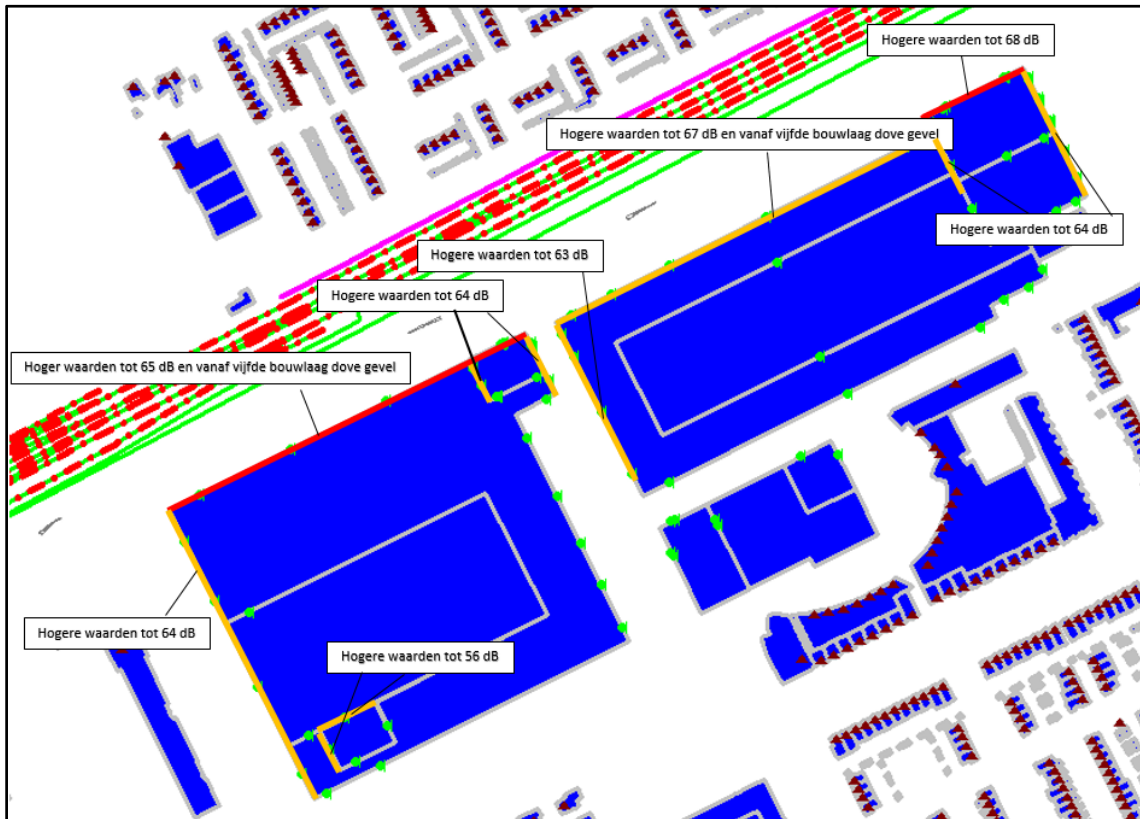
Figuur 4.4 Hogere waarde railverkeer zonder maatregelen



Figuur 4.5 Hogere waarden railverkeer met scherm 2,5 meter hoog



Figuur 4.6 Hogere waarden railverkeer met eerstelijnsbebouwing als dove gevel



Figuur 4.7 Hogere waarden railverkeer met scherm 2,5 meter en deels dove gevels

Wegverkeerslawaai

De resultaten van de toetsing aan de Wet geluidhinder en aan het gemeentelijk beleid alsook de mogelijk maatregelen zijn in onderstaande tabellen en figuren samengevat.

Tabel 4.5 Samenvattende toetsing wegverkeerslawaai Snellerpoort

Toetsingskader	Voorwaarden	Eis/ inspanning	Maatregel		
			Geen (fig 4.8)	Dunne deklagen B (fig 4.9)	Eerstelijnsbebouwing als dove gevel
Gemeentelijk beleid	Geluidluwe gevel	< 48 dB	Nog aantonen	Nog aantonen	Nog aantonen
	Maximale ontheffingswaarde	58 dB	Nee	Nee	Ja
	Volumebeleid	Maximaal 120 woningen hogere waarde	nee	Nee	Ja
Wet geluidhinder	Maximale ontheffingswaarde	63 dB	ja	ja	Ja



Figuur 4.8 Hogere waarden Steinhagenseweg-Beneluxlaan zonder maatregelen



Figuur 5.9 Hogere waarden Steinhagenseweg-Beneluxlaan met geluidreducerend asfalt dB

Voorwaarden voor uitvoerbaarheid is het realiseren van de eerstelijnsbebouwing als twee gesloten bouwblokken aan weerszijden van de aansluiting interne ontsluitingsweg op de Beneluxlaan. Dit is om twee redenen nodig:

1. De woningen vervullen een afschermende werking voor de achtergelegen nieuwe woningen, wat nodig is om het aantal benodigde hogere waarden te beperken.
2. Het aantal benodigde hogere waarden ten gevolge van de spoorlijn en de weg nemen toe als deze afscherming ontbreekt. Er zal niet voldaan kunnen worden aan het maximale aantal van 120 hogere waarden op grond van het gemeentelijke ontheffingenbeleid.

Fasering

Deze afschermende bebouwing dient als eerste te worden gerealiseerd in de fasering, zodat tijdens de uitvoering van het achtergelegen gebied al voldaan kan worden aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Op basis van het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï voor planlocatie Snellerpoort en planlocatie Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Resultaten

Planlocatie Snellerpoort

- De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde spoorlijn overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Ook de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt overschreden op de eerstelijnsbebouwing langs de spoorlijn.
- De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Steinhagenseweg-Beneluxlaan is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.
- De geluidbelasting op de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer op de nieuwe interne ontsluitingsweg is hoger dan de richtwaarde van 48 dB. Het uitvoeren van deze weg met asfalt in plaats van klinkers reduceert de geluidbelasting met 2 á 3 dB. Dit komt ook ten gunste aan de geluidbelasting op de bestaande woningen.

Planlocatie Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen

- De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Steinhagenseweg-Beneluxlaan en de gezoneerde spoorlijn voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- De geluidbelasting op de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer op de nieuwe interne ontsluitingsweg is hoger dan de richtwaarde van 48 dB. Het uitvoeren van deze weg met asfalt in plaats van klinkers reduceert de geluidbelasting met 3 dB. Dit komt ook ten gunste aan de geluidbelasting op de bestaande woningen.

Cumulatie

De gecumuleerde geluidbelasting wordt als zeer slecht beoordeeld voor de nieuwe woningen in de eerstelijnsbebouwing langs de gezoneerde spoorweg en de gezoneerde weg.

Mogelijke maatregelen na toetsing aan de Wet geluidhinder

Een mogelijke maatregel om de geluidbelasting ten gevolge van de Steinhagenseweg en de Beneluxlaan te reduceren, is het huidige wegdektype te vervangen door/ het toepassen van het geluidreducerende asfalt dunne deklagen type B. Het laten vaststellen van hogere waarden is aanvullend nog noodzakelijk.

Er kan na het plaatsen van een geluidscherm van 2,5 meter hoog langs de spoorweg worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder. Voor de nieuwe woningen is het laten vaststellen van hogere waarden ten gevolge van het railverkeerslawaaï dan mogelijk.

Mogelijke maatregelen na toetsing aan de het gemeentelijk geluidbeleid

Om daarnaast ook aan de voorwaarden omtrent de inspanningsverplichtingen 'volumebeleid' en 'maximale ontheffingswaarde weg- en railverkeerslawaaï' uit het gemeentelijk beleid te voldoen zijn meer maatregelen noodzakelijk, zie tabel 4.4 en 4.5. Hier zal het bevoegd gezag nog een standpunt over moeten innemen.

Daarnaast dient bij de nadere uitwerking zorg te worden gedragen dat elke woning beschikt over tenminste één geluidluwe gevel met een geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde.

Benodigde hogere waarden

Het laten vaststellen van hogere waarden door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Woerden is noodzakelijk voor de planlocatie Snellerpoort, zie tabel 4.4 en 4.5. In tabel 5.1 staan de benodigde hogere waarden weergegeven

Tabel 5.1 Benodigde hogere waarden planlocatie Snellerpoort railverkeerslawaaï

Planlocatie	Bouwvlak	Geluidbron spoorweg	
		Benodigde hogere waarden	Aantal woningen
Snellerpoort	<u>West:</u>		
	noord	Afhankelijk	Pm gemeente
	west	gekozen maatregel	Pm gemeente
Snellerpoort	<u>Oost:</u>		
	noord	Afhankelijk gekozen	Pm gemeente
	west	maatregel	Pm gemeente
	oost		Pm gemeente

Tabel 5.2 Benodigde hogere waarden planlocatie Snellerpoort wegverkeerslawaaï

Planlocatie	Bouwvlak	Geluidbron	Benodigde hogere waarden	Aantal woningen
Snellerpoort	<u>West:</u>			
	noord	Beneluxlaan	Afh gekozen	Pm gemeente
	west	Beneluxlaan	maatregel	Pm gemeente
Snellerpoort	<u>Oost:</u>			
	noord	Beneluxlaan	Afhankelijk gekozen	Pm gemeente
	west	Beneluxlaan	maatregel	Pm gemeente
	oost	Beneluxlaan		Pm gemeente



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeerstelling

Bijlage 1 Verkeerstelling

Meetlocatie

Steinhagenseweg

Woerden

Tussen Gebr Grimmkade en Schumanlaan

Ri. 1 = Ri. Oost (Schumanlaan)

Ri. 2 = Ri. West (Gebr Grimmkade)

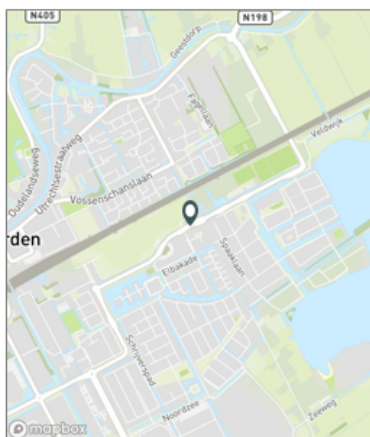
Meting

Meetperiode: 3 oktober t/m 16 oktober 2018

Methodiek: Telslangen (MetroCount)

In opdracht van: Gemeente Woerden

Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	13139	100%	11858	100%	6452	5886	6687	5972
Dag (7-19u)	10599	80.7%	9595	80.9%	5064	4650	5535	4945
Avond (19-23u)	1640	12.5%	1488	12.5%	895	809	745	678
Nacht (23-7u)	900	6.9%	775	6.5%	493	426	408	349
Ochtendspits (7-9u)	1856	14.1%	1454	12.3%	886	692	970	761
Avondspits (16-18u)	2499	19.0%	2180	18.4%	1053	962	1447	1218

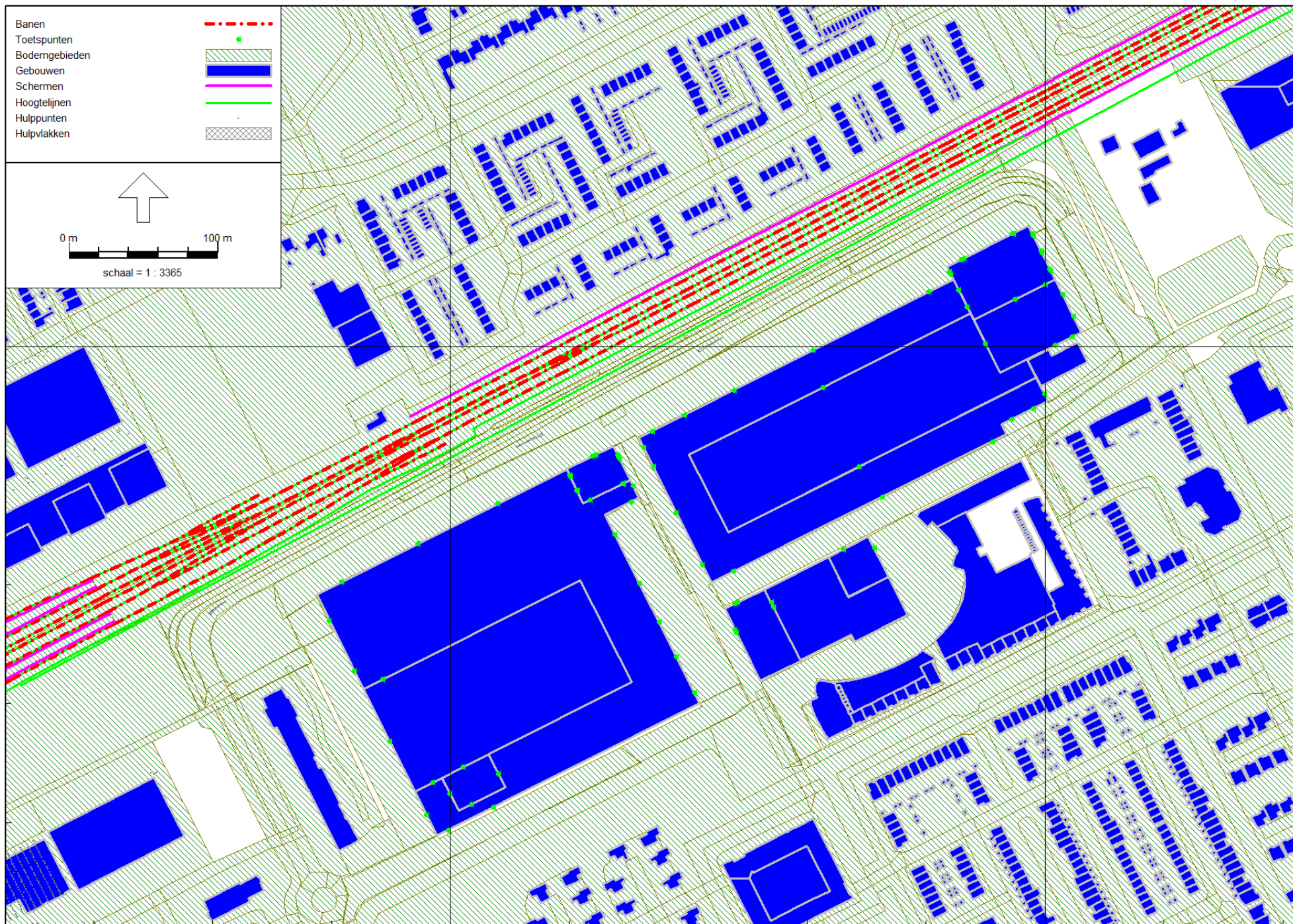
UURCIJFERS

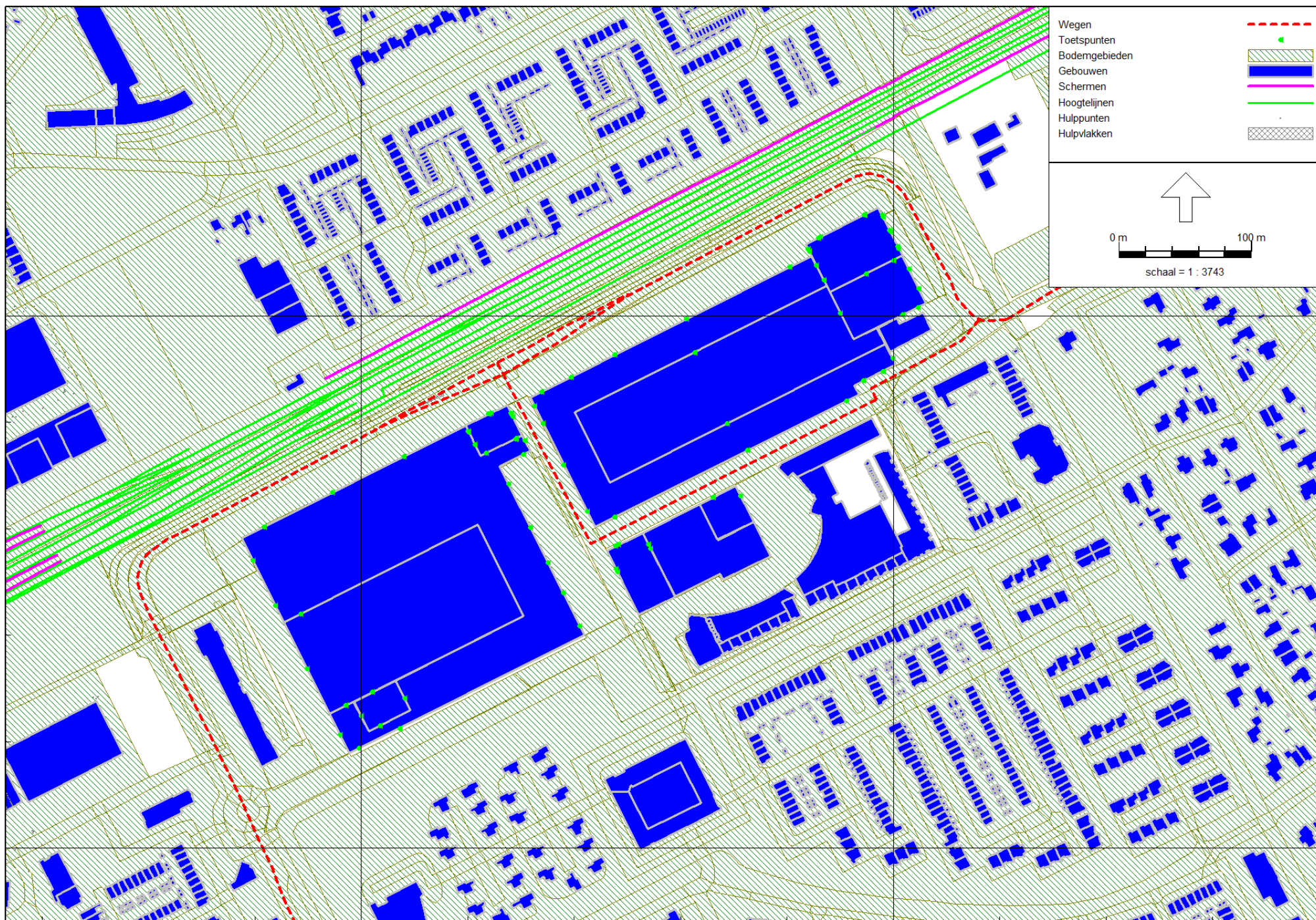
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	35	0.3%	57	0.5%	22	35	13	23
01:00 - 02:00	18	0.1%	29	0.2%	12	18	7	11
02:00 - 03:00	8	0.1%	14	0.1%	5	9	3	5
03:00 - 04:00	17	0.1%	18	0.1%	9	10	7	8
04:00 - 05:00	34	0.3%	29	0.2%	22	18	11	11
05:00 - 06:00	142	1.1%	110	0.9%	62	48	80	62
06:00 - 07:00	513	3.9%	384	3.2%	284	213	229	172
07:00 - 08:00	908	6.9%	690	5.8%	478	362	430	328
08:00 - 09:00	948	7.2%	763	6.4%	408	330	540	433
09:00 - 10:00	763	5.8%	674	5.7%	360	316	403	358
10:00 - 11:00	611	4.7%	614	5.2%	313	309	298	305
11:00 - 12:00	637	4.8%	648	5.5%	332	335	304	312
12:00 - 13:00	707	5.4%	714	6.0%	371	372	336	341
13:00 - 14:00	756	5.8%	758	6.4%	409	402	347	357
14:00 - 15:00	853	6.5%	836	7.0%	447	439	406	397
15:00 - 16:00	937	7.1%	879	7.4%	453	435	485	444
16:00 - 17:00	1215	9.2%	1072	9.0%	483	449	732	623
17:00 - 18:00	1284	9.8%	1108	9.3%	570	513	714	595
18:00 - 19:00	979	7.5%	841	7.1%	439	388	540	453
19:00 - 20:00	639	4.9%	571	4.8%	322	286	317	285
20:00 - 21:00	429	3.3%	401	3.4%	240	225	189	176
21:00 - 22:00	323	2.5%	294	2.5%	189	170	134	124
22:00 - 23:00	249	1.9%	222	1.9%	144	129	105	93
23:00 - 24:00	133	1.0%	134	1.1%	76	76	58	58

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	12416	94.5%	11291	95.2%	94.2%	95.0%	94.8%	95.5%
Middelzwaar (M)	446	3.4%	347	2.9%	3.6%	3.1%	3.2%	2.7%
Zwaar (Z)	277	2.1%	220	1.9%	2.2%	1.9%	2.1%	1.8%

Bijlage 2 Invoergegevens



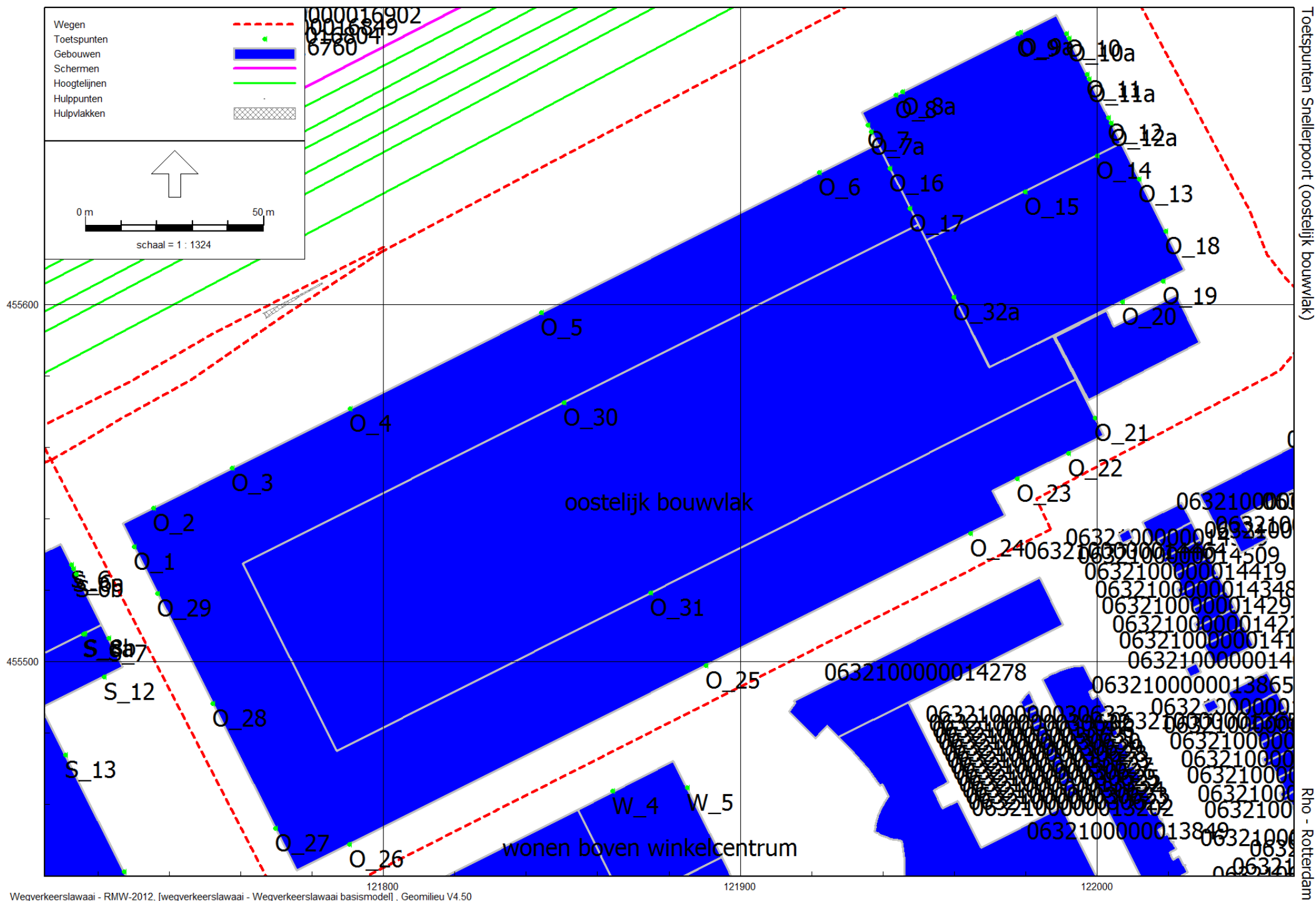


455600

455200

121600

122000



Wegen

Toetspunten

Gebouwen

Schermen

Hoogtelijnen

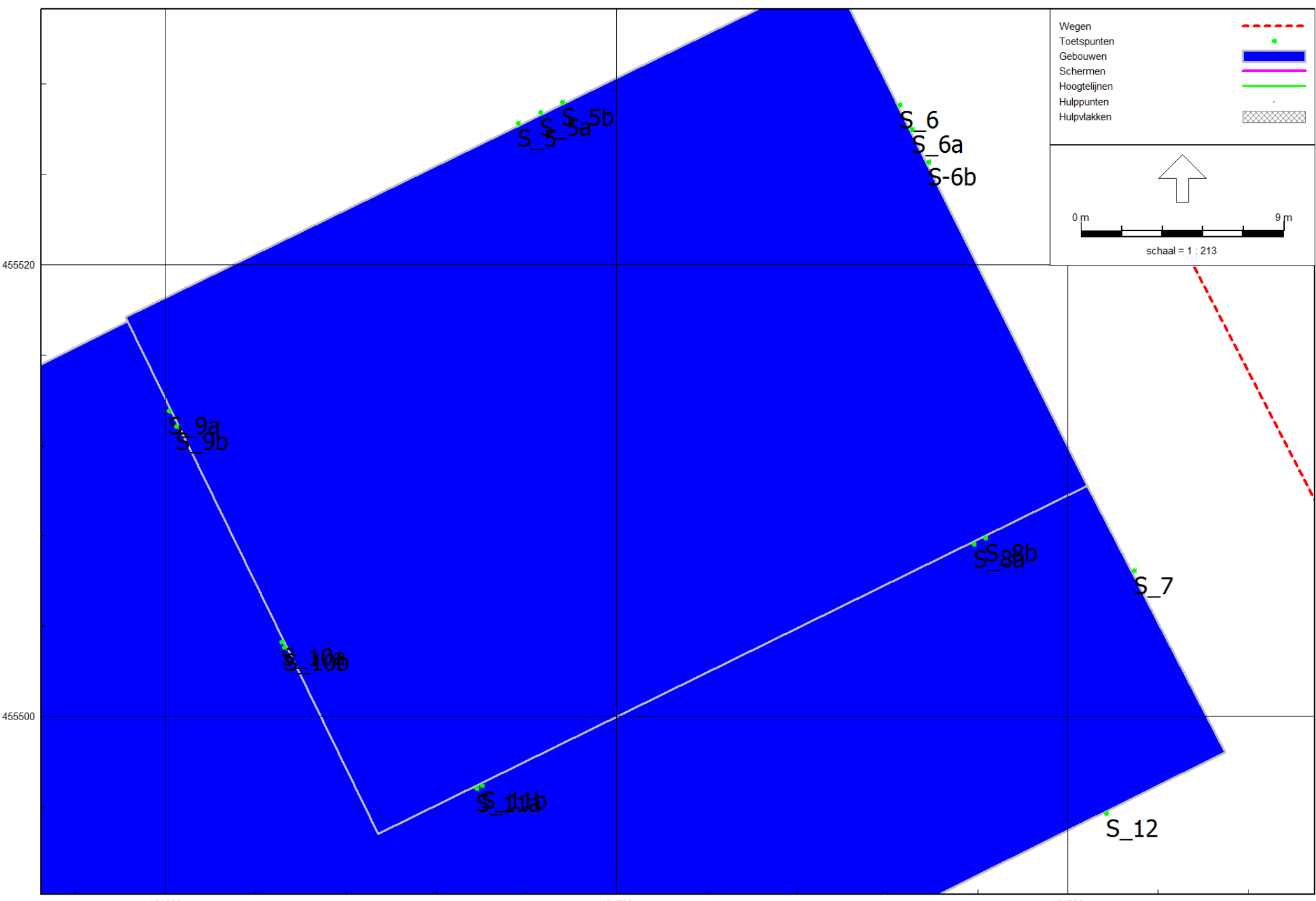
Hulppunten

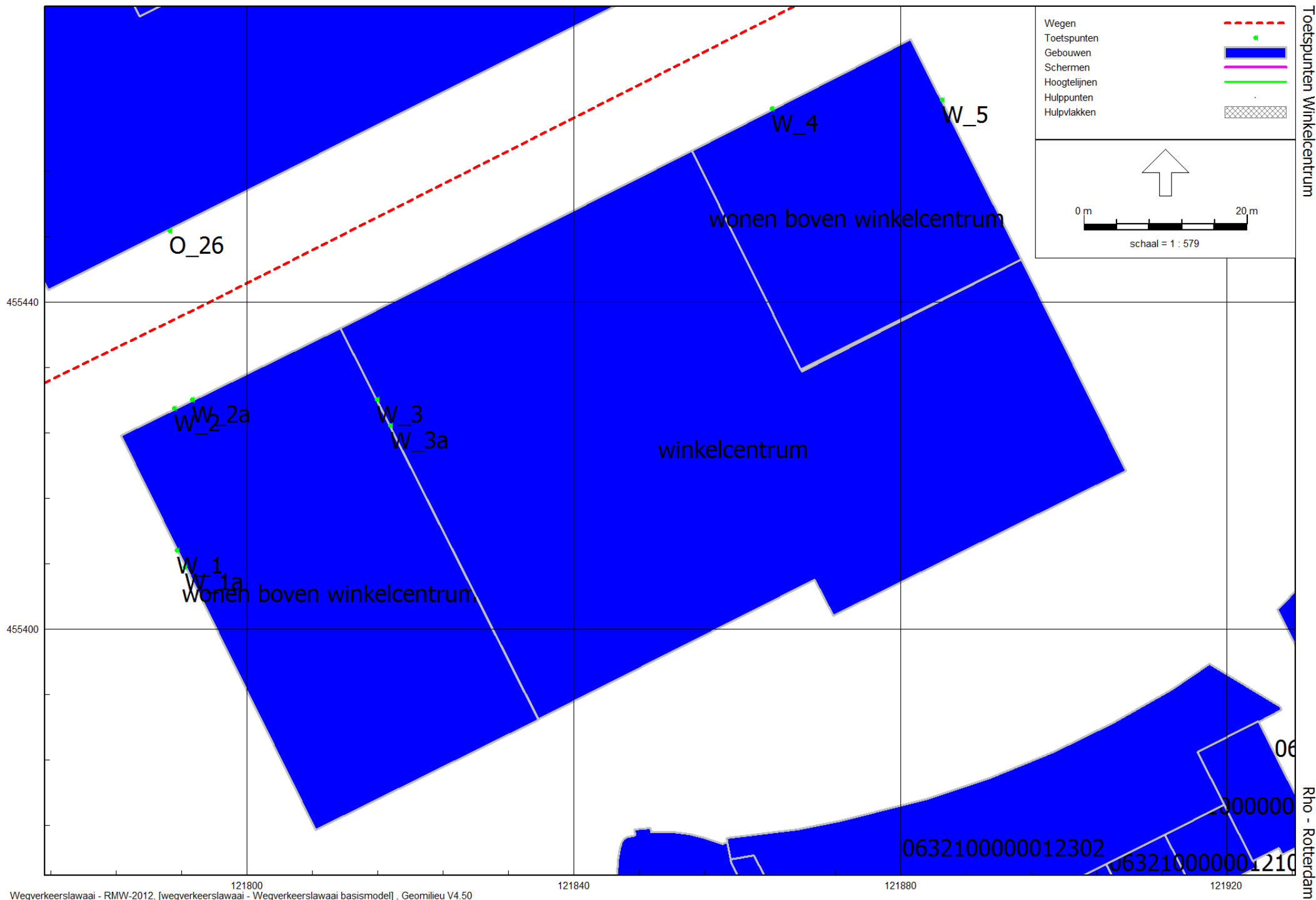
Hulpvlakken

0 m

9 m

schaal = 1 : 213





Model: Wegverkeerslawaaai basismodel
 wegverkeerslawaaai - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
Steinhagen	Steinhagenseweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
steinh	Steinhagenseweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
Beneluxlaa	Steinhagenseweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
stein	Steinhagenseweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
Beneluxln	Beneluxlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
Beneluxln	Beneluxlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
Beneluxln	Beneluxlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
Beneluxln	Beneluxlaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
intern 30	Lokale wegen binnen Snellerpoort	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
intern30	interne ontsluitingsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30

Model: Wegverkeerslawaaï basismodel
 wegverkeerslawaaï - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)
Steinhagen	50	50	50	50	50	50	50	50	50	--	14700,00	6,74	3,31	0,81	--	--
steinh	50	50	50	50	50	50	50	50	50	--	9990,00	6,74	3,13	0,81	--	--
Beneluxlaa	50	50	50	50	50	50	50	50	50	--	9990,00	6,74	3,13	0,81	--	--
stein	50	50	50	50	50	50	50	50	50	--	9990,00	6,68	3,41	0,78	--	--
Beneluxln	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14700,00	6,74	3,31	0,81	--	--
Beneluxln	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7350,00	6,74	3,31	0,81	--	--
Beneluxln	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7350,00	6,74	3,31	0,81	--	--
Beneluxln	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	14700,00	6,74	3,31	0,81	--	--
intern 30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	--	3000,00	6,54	3,76	0,81	--	--
intern30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	--	3000,00	6,54	3,76	0,81	--	--

Model: Wegverkeerslawaaï basismodel
 wegverkeerslawaaï - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)
Steinhagen	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	943,22
steinh	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	641,01
Beneluxlaa	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	641,01
stein	--	--	--	87,54	94,40	87,04	--	5,37	2,42	5,47	--	7,09	3,17	7,48	--	--	--	--	--	584,18
Beneluxln	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	943,22
Beneluxln	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	471,61
Beneluxln	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	471,61
Beneluxln	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	471,61
Beneluxln	--	--	--	95,20	95,20	95,20	--	2,90	2,90	2,90	--	1,90	1,90	1,90	--	--	--	--	--	943,22
intern 30	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	183,37
intern30	--	--	--	93,46	93,46	93,46	--	5,08	5,08	5,08	--	1,46	1,46	1,46	--	--	--	--	--	183,37

Model: Wegverkeerslawaaï basismodel
 wegverkeerslawaaï - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
Steinhagen	463,21	113,35	--	28,73	14,11	3,45	--	18,82	9,24	2,26	--	85,02	92,09	98,57	103,95
steinh	297,68	77,03	--	19,53	9,07	2,35	--	12,79	5,94	1,54	--	83,34	90,42	96,89	102,27
Beneluxlaa	297,68	77,03	--	19,53	9,07	2,35	--	12,79	5,94	1,54	--	83,34	90,42	96,89	102,27
stein	321,58	67,82	--	35,84	8,24	4,26	--	47,31	10,80	5,83	--	85,61	92,88	100,00	104,30
Beneluxln	463,21	113,35	--	28,73	14,11	3,45	--	18,82	9,24	2,26	--	85,02	92,09	98,57	103,95
Beneluxln	231,61	56,68	--	14,37	7,06	1,73	--	9,41	4,62	1,13	--	82,00	89,08	95,56	100,94
Beneluxln	231,61	56,68	--	14,37	7,06	1,73	--	9,41	4,62	1,13	--	82,00	89,08	95,56	100,94
Beneluxln	231,61	56,68	--	14,37	7,06	1,73	--	9,41	4,62	1,13	--	82,00	89,08	95,56	100,94
Beneluxln	463,21	113,35	--	28,73	14,11	3,45	--	18,82	9,24	2,26	--	85,02	92,09	98,57	103,95
intern 30	105,42	22,71	--	9,97	5,73	1,23	--	2,86	1,65	0,35	--	86,39	91,33	99,93	97,76
intern30	105,42	22,71	--	9,97	5,73	1,23	--	2,86	1,65	0,35	--	86,39	91,33	99,93	97,76

Model: Wegverkeerslawaaï basismodel
 wegverkeerslawaaï - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	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
Steinhagen	110,10	106,67	99,91	90,36	81,93	89,00	95,48	100,86	107,01	103,58	96,82	87,28	75,81	82,89
steinh	108,42	104,99	98,24	88,69	80,01	87,08	93,56	98,94	105,09	101,66	94,90	85,35	74,14	81,21
Beneluxlaa	108,42	104,99	98,24	88,69	80,01	87,08	93,56	98,94	105,09	101,66	94,90	85,35	74,14	81,21
stein	109,18	105,85	99,19	90,83	80,84	87,86	94,44	99,79	105,62	102,19	95,45	86,10	76,40	83,67
Beneluxln	110,10	106,67	99,91	90,36	81,93	89,00	95,48	100,86	107,01	103,58	96,82	87,28	75,81	82,89
Beneluxln	107,09	103,66	96,90	87,35	78,92	85,99	92,47	97,85	104,00	100,57	93,81	84,27	72,80	79,88
Beneluxln	107,09	103,66	96,90	87,35	78,92	85,99	92,47	97,85	104,00	100,57	93,81	84,27	72,80	79,88
Beneluxln	107,09	103,66	96,90	87,35	78,92	85,99	92,47	97,85	104,00	100,57	93,81	84,27	72,80	79,88
Beneluxln	110,10	106,67	99,91	90,36	81,93	89,00	95,48	100,86	107,01	103,58	96,82	87,28	75,81	82,89
intern 30	100,83	94,43	89,40	84,96	83,99	88,93	97,52	95,35	98,43	92,03	86,99	82,56	77,32	82,26
intern30	100,83	94,43	89,40	84,96	83,99	88,93	97,52	95,35	98,43	92,03	86,99	82,56	77,32	82,26

Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 wegverkeerslawaaiberekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaiberekeningen 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	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Steinhagen	89,37	94,74	100,89	97,46	90,71	81,16	--	--	--	--	--	--	--	--
steinh	87,69	93,07	99,22	95,79	89,03	79,48	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxlaa	87,69	93,07	99,22	95,79	89,03	79,48	--	--	--	--	--	--	--	--
stein	90,82	95,08	99,90	96,58	89,92	81,61	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxln	89,37	94,74	100,89	97,46	90,71	81,16	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxln	86,36	91,73	97,88	94,45	87,70	78,15	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxln	86,36	91,73	97,88	94,45	87,70	78,15	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxln	86,36	91,73	97,88	94,45	87,70	78,15	--	--	--	--	--	--	--	--
Beneluxln	89,37	94,74	100,89	97,46	90,71	81,16	--	--	--	--	--	--	--	--
intern 30	90,86	88,69	91,76	85,36	80,33	75,89	--	--	--	--	--	--	--	--
intern30	90,86	88,69	91,76	85,36	80,33	75,89	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 wegverkeerslawaaiberekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaiberekeningen RMW-2012

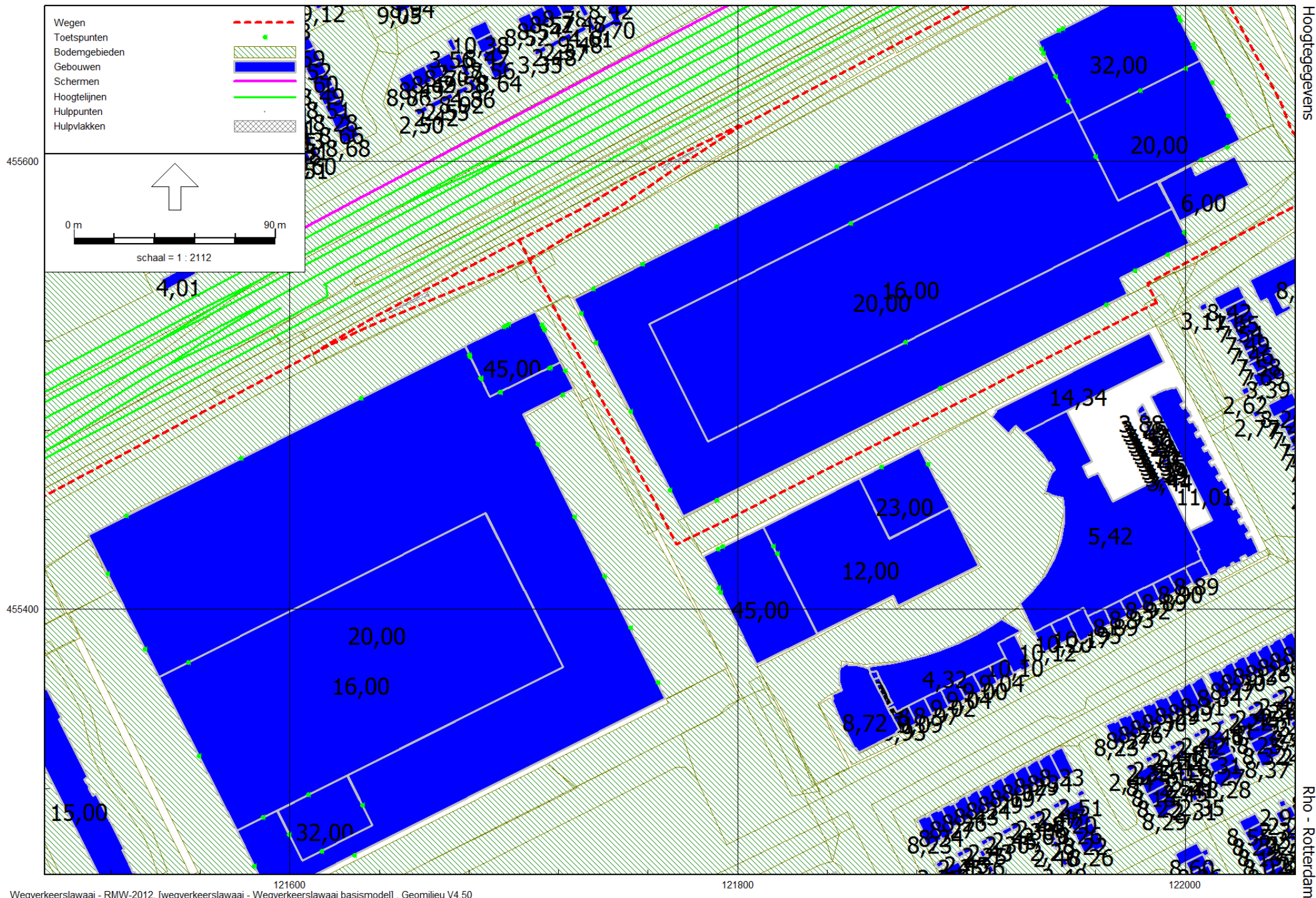
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
S_18		-0,60	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_19		-0,61	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_21		-0,56	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	14,00	--	Ja
S_1		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_2		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_4		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_5		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_6		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_1		-0,53	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_2		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_3		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_5		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_6		-0,46	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_22		-0,33	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_23		-0,25	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_21		-0,40	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_25		-0,57	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_17		-0,60	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_14		-0,56	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_12		-0,54	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_16		-0,59	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_6a		-0,52	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S-6b		-0,52	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
S_5a		-0,52	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S_5b		-0,52	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
W_4		-0,58	Relatief	13,00	16,00	19,00	22,00	--	--	Ja
S_15		-0,58	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_13		-0,55	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
W_1a		-0,59	Relatief	31,00	34,00	37,00	40,00	43,00	--	Ja
S_23		-0,57	Relatief	18,00	--	--	--	--	--	Ja
O_27		-0,57	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_29		-0,53	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_7		-0,45	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_24		-0,14	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_26		-0,57	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_22		-0,54	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_4		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja

Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 wegverkeerslawaaiberekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaiberekeningen RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
S_8a		-0,53	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S_7		-0,53	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_28		-0,55	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_3		-0,52	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
W_1		-0,59	Relatief	13,00	16,00	19,00	22,00	25,00	28,00	Ja
S_8b		-0,53	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
S_9a		-0,52	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S_9b		-0,52	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
S_10a		-0,53	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S_10b		-0,53	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
S_11a		-0,53	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	34,00	37,00	Ja
S_11b		-0,53	Relatief	40,00	43,00	--	--	--	--	Ja
S_20a		-0,59	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
S_24		-0,64	Relatief	18,00	--	--	--	--	--	Ja
S_25		-0,59	Relatief	18,00	22,00	25,00	28,00	31,00	--	Ja
S_26		-0,63	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
S_27		-0,60	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
S_28		-0,59	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_7a		-0,45	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_8		-0,44	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_8a		-0,44	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_9		-0,42	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_9a		-0,42	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_10		-0,41	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_10a		-0,41	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_11		-0,41	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_11a		-0,41	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_12		-0,42	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_12a		-0,42	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_13		-0,42	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_14		-0,42	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_15		-0,43	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_16		-0,45	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_17		-0,45	Relatief	22,00	25,00	28,00	31,00	--	--	Ja
O_18		-0,42	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_19		-0,42	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja
O_20		-0,43	Relatief	1,50	5,00	8,00	11,00	15,00	18,00	Ja

Model: Wegverkeerslawaaï basismodel
 wegverkeerslawaaï - Berekeningen BP Rho
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
O_30		-0,54	Relatief	18,00	--	--	--	--	--	Ja
O_31		-0,56	Relatief	18,00	--	--	--	--	--	Ja
O_32a		-0,46	Relatief	18,00	--	--	--	--	--	Ja
W_2		-0,58	Relatief	13,00	16,00	19,00	22,00	25,00	28,00	Ja
W_2a		-0,58	Relatief	31,00	34,00	37,00	40,00	43,00	--	Ja
W_3		-0,59	Relatief	13,00	16,00	19,00	22,00	25,00	28,00	Ja
W_3a		-0,59	Relatief	31,00	34,00	37,00	40,00	43,00	--	Ja
W_5		-0,59	Relatief	13,00	16,00	19,00	22,00	--	--	Ja



Bijlage 3 Resultaten wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_1_A			1,50	51,9	48,9	42,7	52,6
0_1_B			5,00	53,4	50,4	44,2	54,1
0_1_C			8,00	53,6	50,5	44,4	54,2
0_1_D			11,00	53,6	50,5	44,4	54,2
0_1_E			15,00	53,4	50,4	44,2	54,1
0_1_F			18,00	53,3	50,2	44,1	53,9
0_10_A			1,50	57,9	54,8	48,7	58,6
0_10_B			5,00	58,5	55,4	49,3	59,2
0_10_C			8,00	58,4	55,3	49,2	59,0
0_10_D			11,00	58,2	55,1	49,0	58,8
0_10_E			15,00	57,7	54,6	48,5	58,4
0_10_F			18,00	57,3	54,2	48,1	57,9
0_10a_A			22,00	56,8	53,7	47,6	57,4
0_10a_B			25,00	56,4	53,3	47,2	57,0
0_10a_C			28,00	56,0	52,9	46,8	56,6
0_10a_D			31,00	55,6	52,5	46,4	56,2
0_11_A			1,50	57,5	54,4	48,3	58,1
0_11_B			5,00	58,3	55,2	49,1	58,9
0_11_C			8,00	58,2	55,1	49,0	58,8
0_11_D			11,00	58,0	54,9	48,8	58,6
0_11_E			15,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_11_F			18,00	57,3	54,1	48,0	57,9
0_11a_A			22,00	56,7	53,6	47,5	57,4
0_11a_B			25,00	56,4	53,3	47,2	57,0
0_11a_C			28,00	56,0	52,9	46,8	56,6
0_11a_D			31,00	55,6	52,5	46,4	56,3
0_12_A			1,50	57,3	54,2	48,1	57,9
0_12_B			5,00	58,2	55,1	49,0	58,8
0_12_C			8,00	58,1	55,0	48,9	58,7
0_12_D			11,00	57,9	54,8	48,7	58,6
0_12_E			15,00	57,6	54,5	48,4	58,2
0_12_F			18,00	57,2	54,1	48,0	57,9
0_12a_A			22,00	56,7	53,6	47,5	57,4
0_12a_B			25,00	56,4	53,3	47,2	57,0
0_12a_C			28,00	56,0	52,9	46,8	56,6
0_12a_D			31,00	55,6	52,5	46,4	56,3
0_13_A			1,50	57,2	54,1	48,0	57,9
0_13_B			5,00	58,1	55,0	48,9	58,8
0_13_C			8,00	58,1	55,0	48,9	58,8
0_13_D			11,00	58,0	54,9	48,8	58,6
0_13_E			15,00	57,6	54,5	48,4	58,2
0_13_F			18,00	57,2	54,1	48,0	57,9
0_14_A			22,00	44,5	41,2	35,3	45,1
0_14_B			25,00	48,3	45,1	39,1	49,0
0_14_C			28,00	52,3	49,2	43,1	52,9
0_14_D			31,00	52,1	49,0	42,9	52,8
0_15_A			22,00	37,8	34,5	28,6	38,4
0_15_B			25,00	41,7	38,4	32,5	42,3
0_15_C			28,00	43,9	40,6	34,7	44,5
0_15_D			31,00	44,7	41,4	35,5	45,3
0_16_A			22,00	41,7	38,6	32,5	42,3
0_16_B			25,00	51,1	48,0	41,9	51,7
0_16_C			28,00	51,8	48,7	42,6	52,4
0_16_D			31,00	51,7	48,6	42,5	52,3
0_17_A			22,00	36,7	33,6	27,5	37,3
0_17_B			25,00	37,0	33,9	27,8	37,6
0_17_C			28,00	42,0	38,9	32,8	42,6
0_17_D			31,00	48,4	45,3	39,2	49,0
0_18_A			1,50	57,3	54,3	48,1	58,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_18_B			5,00	58,2	55,1	49,0	58,9
0_18_C			8,00	58,2	55,1	49,0	58,9
0_18_D			11,00	58,1	55,0	48,9	58,7
0_18_E			15,00	57,7	54,6	48,5	58,4
0_18_F			18,00	57,4	54,3	48,2	58,0
0_19_A			1,50	52,6	49,5	43,4	53,2
0_19_B			5,00	53,9	50,8	44,7	54,5
0_19_C			8,00	54,2	51,1	45,0	54,8
0_19_D			11,00	54,3	51,2	45,1	55,0
0_19_E			15,00	54,1	51,0	44,9	54,8
0_19_F			18,00	53,9	50,8	44,7	54,5
0_2_A			1,50	56,8	53,7	47,6	57,5
0_2_B			5,00	58,0	54,9	48,8	58,6
0_2_C			8,00	58,0	55,0	48,8	58,7
0_2_D			11,00	58,0	54,9	48,8	58,6
0_2_E			15,00	57,8	54,7	48,6	58,4
0_2_F			18,00	57,6	54,5	48,4	58,2
0_20_A			1,50	48,3	45,1	39,1	48,9
0_20_B			5,00	50,0	46,8	40,8	50,6
0_20_C			8,00	51,5	48,4	42,3	52,1
0_20_D			11,00	52,7	49,6	43,5	53,3
0_20_E			15,00	52,8	49,6	43,6	53,4
0_20_F			18,00	52,5	49,4	43,3	53,1
0_21_A			1,50	49,2	46,0	40,0	49,8
0_21_B			5,00	50,4	47,2	41,2	51,0
0_21_C			8,00	50,7	47,5	41,5	51,3
0_21_D			11,00	51,3	48,2	42,1	52,0
0_21_E			15,00	51,4	48,3	42,2	52,1
0_21_F			18,00	51,1	48,0	41,9	51,8
0_22_A			1,50	46,4	43,1	37,2	47,0
0_22_B			5,00	47,0	43,8	37,8	47,6
0_22_C			8,00	47,8	44,6	38,6	48,4
0_22_D			11,00	48,4	45,1	39,2	49,0
0_22_E			15,00	47,8	44,6	38,6	48,4
0_22_F			18,00	46,6	43,3	37,4	47,2
0_23_A			1,50	45,3	42,0	36,1	45,9
0_23_B			5,00	45,8	42,6	36,6	46,4
0_23_C			8,00	46,6	43,4	37,4	47,2
0_23_D			11,00	47,3	44,1	38,1	48,0
0_23_E			15,00	46,8	43,5	37,6	47,4
0_23_F			18,00	45,5	42,2	36,3	46,1
0_24_A			1,50	39,3	36,0	30,1	39,9
0_24_B			5,00	39,4	36,2	30,2	40,0
0_24_C			8,00	40,0	36,7	30,8	40,6
0_24_D			11,00	40,7	37,5	31,5	41,3
0_24_E			15,00	28,0	24,8	18,8	28,6
0_24_F			18,00	21,4	18,4	12,2	22,1
0_25_A			1,50	34,9	31,8	25,7	35,5
0_25_B			5,00	34,2	31,1	25,0	34,9
0_25_C			8,00	34,0	30,9	24,8	34,7
0_25_D			11,00	34,5	31,4	25,3	35,1
0_25_E			15,00	35,2	32,1	26,0	35,8
0_25_F			18,00	35,6	32,5	26,4	36,2
0_26_A			1,50	34,2	30,9	25,0	34,8
0_26_B			5,00	33,9	30,6	24,7	34,5
0_26_C			8,00	33,7	30,5	24,5	34,3
0_26_D			11,00	33,5	30,3	24,3	34,1
0_26_E			15,00	33,7	30,4	24,5	34,3
0_26_F			18,00	34,0	30,8	24,8	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_27_A			1,50	38,4	35,3	29,2	39,1
0_27_B			5,00	39,4	36,3	30,2	40,0
0_27_C			8,00	40,2	37,1	31,0	40,8
0_27_D			11,00	41,0	37,9	31,8	41,7
0_27_E			15,00	41,3	38,2	32,1	41,9
0_27_F			18,00	41,3	38,2	32,1	41,9
0_28_A			1,50	43,1	40,0	33,9	43,8
0_28_B			5,00	44,5	41,5	35,3	45,2
0_28_C			8,00	45,6	42,5	36,4	46,3
0_28_D			11,00	45,8	42,7	36,6	46,4
0_28_E			15,00	45,8	42,7	36,6	46,4
0_28_F			18,00	45,8	42,7	36,6	46,4
0_29_A			1,50	48,6	45,6	39,4	49,3
0_29_B			5,00	50,5	47,5	41,3	51,2
0_29_C			8,00	50,8	47,7	41,6	51,5
0_29_D			11,00	50,8	47,7	41,6	51,4
0_29_E			15,00	50,7	47,6	41,5	51,3
0_29_F			18,00	50,6	47,5	41,4	51,3
0_3_A			1,50	56,6	53,5	47,4	57,2
0_3_B			5,00	57,8	54,7	48,6	58,4
0_3_C			8,00	57,8	54,8	48,6	58,5
0_3_D			11,00	57,8	54,7	48,6	58,4
0_3_E			15,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_3_F			18,00	57,5	54,4	48,2	58,1
0_30_A			18,00	27,7	24,5	18,5	28,4
0_31_A			18,00	30,9	27,7	21,7	31,5
0_32a_A			18,00	30,6	27,4	21,4	31,2
0_4_A			1,50	55,9	52,9	46,7	56,6
0_4_B			5,00	57,3	54,2	48,1	57,9
0_4_C			8,00	57,4	54,3	48,2	58,0
0_4_D			11,00	57,4	54,3	48,2	58,0
0_4_E			15,00	57,3	54,2	48,1	57,9
0_4_F			18,00	57,1	54,0	47,9	57,8
0_5_A			1,50	55,3	52,2	46,1	56,0
0_5_B			5,00	56,7	53,7	47,5	57,4
0_5_C			8,00	56,9	53,8	47,7	57,5
0_5_D			11,00	56,9	53,8	47,7	57,5
0_5_E			15,00	56,8	53,7	47,6	57,4
0_5_F			18,00	56,7	53,6	47,5	57,3
0_6_A			1,50	54,9	51,8	45,7	55,5
0_6_B			5,00	56,3	53,3	47,1	57,0
0_6_C			8,00	56,5	53,4	47,3	57,1
0_6_D			11,00	56,5	53,4	47,3	57,1
0_6_E			15,00	56,4	53,3	47,2	57,0
0_6_F			18,00	56,3	53,2	47,1	56,9
0_7_A			1,50	54,8	51,7	45,6	55,4
0_7_B			5,00	56,1	53,0	46,9	56,8
0_7_C			8,00	56,2	53,1	47,0	56,9
0_7_D			11,00	56,2	53,1	47,0	56,9
0_7_E			15,00	56,1	53,0	46,9	56,8
0_7_F			18,00	56,0	52,9	46,8	56,7
0_7a_A			22,00	54,4	51,3	45,2	55,1
0_7a_B			25,00	53,2	50,2	44,0	53,9
0_7a_C			28,00	53,0	49,9	43,8	53,7
0_7a_D			31,00	52,8	49,7	43,6	53,5
0_8_A			1,50	56,4	53,3	47,2	57,0
0_8_B			5,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_8_C			8,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_8_D			11,00	57,5	54,4	48,3	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
O_8_E			15,00	57,3	54,2	48,0	57,9
O_8_F			18,00	57,0	54,0	47,8	57,7
O_8a_A			22,00	56,6	53,5	47,4	57,3
O_8a_B			25,00	56,3	53,3	47,1	57,0
O_8a_C			28,00	56,1	53,0	46,9	56,7
O_8a_D			31,00	55,8	52,7	46,6	56,4
O_9_A			1,50	56,8	53,7	47,5	57,4
O_9_B			5,00	57,8	54,7	48,6	58,5
O_9_C			8,00	57,8	54,7	48,6	58,4
O_9_D			11,00	57,6	54,5	48,4	58,2
O_9_E			15,00	57,3	54,2	48,1	58,0
O_9_F			18,00	57,1	54,0	47,9	57,7
O_9a_A			22,00	56,6	53,5	47,4	57,3
O_9a_B			25,00	56,3	53,2	47,1	56,9
O_9a_C			28,00	56,0	52,9	46,8	56,6
O_9a_D			31,00	55,6	52,5	46,4	56,3
S_1_A			1,50	51,2	48,2	42,0	51,9
S_1_B			5,00	53,0	49,9	43,8	53,6
S_1_C			8,00	53,3	50,3	44,1	54,0
S_1_D			11,00	53,3	50,2	44,1	53,9
S_1_E			15,00	53,2	50,1	44,0	53,8
S_1_F			18,00	53,1	50,0	43,9	53,7
S_10a_A			22,00	35,6	32,5	26,4	36,2
S_10a_B			25,00	37,0	34,0	27,8	37,7
S_10a_C			28,00	41,5	38,4	32,3	42,2
S_10a_D			31,00	49,0	45,9	39,8	49,7
S_10a_E			34,00	51,2	48,2	42,0	51,9
S_10a_F			37,00	51,3	48,2	42,1	51,9
S_10b_A			40,00	51,1	48,0	41,9	51,8
S_10b_B			43,00	50,9	47,9	41,7	51,6
S_11a_A			22,00	29,8	26,7	20,6	30,5
S_11a_B			25,00	30,0	26,9	20,8	30,7
S_11a_C			28,00	30,7	27,5	21,5	31,3
S_11a_D			31,00	32,4	29,2	23,2	33,0
S_11a_E			34,00	33,2	30,0	24,0	33,8
S_11a_F			37,00	34,0	30,9	24,8	34,7
S_11b_A			40,00	35,2	32,0	26,0	35,8
S_11b_B			43,00	36,1	32,9	26,9	36,7
S_12_A			1,50	22,1	19,0	12,9	22,7
S_12_B			5,00	22,9	19,8	13,7	23,5
S_12_C			8,00	23,3	20,1	14,1	23,9
S_12_D			11,00	23,8	20,7	14,6	24,5
S_12_E			15,00	25,1	21,9	15,9	25,7
S_12_F			18,00	27,0	23,8	17,8	27,6
S_13_A			1,50	25,5	22,4	16,3	26,1
S_13_B			5,00	26,6	23,5	17,4	27,2
S_13_C			8,00	27,3	24,2	18,1	27,9
S_13_D			11,00	28,0	24,8	18,7	28,6
S_13_E			15,00	28,9	25,7	19,7	29,5
S_13_F			18,00	29,9	26,8	20,7	30,5
S_14_A			1,50	34,2	31,1	25,0	34,9
S_14_B			5,00	35,4	32,3	26,2	36,0
S_14_C			8,00	36,2	33,1	27,0	36,8
S_14_D			11,00	36,9	33,8	27,7	37,6
S_14_E			15,00	37,4	34,3	28,2	38,0
S_14_F			18,00	37,5	34,4	28,3	38,1
S_15_A			1,50	37,4	34,1	28,2	38,0
S_15_B			5,00	37,7	34,5	28,5	38,4
S_15_C			8,00	38,0	34,8	28,8	38,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_15_D			11,00	38,3	35,1	29,1	38,9
S_15_E			15,00	38,7	35,5	29,5	39,3
S_15_F			18,00	38,7	35,5	29,5	39,3
S_16_A			1,50	33,8	30,7	24,6	34,5
S_16_B			5,00	34,5	31,4	25,2	35,1
S_16_C			8,00	34,9	31,9	25,7	35,6
S_16_D			11,00	35,5	32,4	26,3	36,1
S_16_E			15,00	36,4	33,3	27,2	37,0
S_16_F			18,00	36,9	33,8	27,7	37,6
S_17_A			1,50	32,9	29,9	23,7	33,6
S_17_B			5,00	33,7	30,6	24,5	34,3
S_17_C			8,00	33,9	30,8	24,6	34,5
S_17_D			11,00	34,1	31,0	24,9	34,8
S_17_E			15,00	34,7	31,6	25,5	35,3
S_17_F			18,00	35,2	32,1	26,0	35,8
S_18_A			1,50	43,0	39,9	33,8	43,7
S_18_B			5,00	43,3	40,2	34,1	43,9
S_18_C			8,00	43,7	40,7	34,5	44,4
S_18_D			11,00	44,3	41,2	35,1	45,0
S_18_E			15,00	44,9	41,9	35,7	45,6
S_18_F			18,00	45,2	42,1	36,0	45,8
S_19_A			1,50	44,6	41,5	35,4	45,3
S_19_B			5,00	45,3	42,2	36,1	45,9
S_19_C			8,00	46,0	42,9	36,8	46,7
S_19_D			11,00	46,6	43,5	37,4	47,3
S_19_E			15,00	47,0	43,9	37,8	47,6
S_19_F			18,00	47,1	44,0	37,9	47,7
S_2_A			1,50	57,9	54,8	48,7	58,6
S_2_B			5,00	58,8	55,8	49,6	59,5
S_2_C			8,00	58,8	55,7	49,6	59,5
S_2_D			11,00	58,7	55,6	49,5	59,3
S_2_E			15,00	58,4	55,3	49,2	59,0
S_2_F			18,00	58,1	55,0	48,9	58,7
S_20a_A			1,50	46,7	43,6	37,5	47,3
S_20a_B			5,00	47,3	44,2	38,1	47,9
S_20a_C			8,00	48,1	45,0	38,9	48,7
S_20a_D			11,00	48,5	45,4	39,3	49,1
S_20a_E			15,00	48,8	45,7	39,6	49,5
S_20a_F			18,00	49,0	45,9	39,8	49,6
S_21_A			1,50	44,4	41,3	35,2	45,0
S_21_B			5,00	44,6	41,5	35,4	45,3
S_21_C			8,00	45,2	42,1	36,0	45,9
S_21_D			11,00	45,9	42,8	36,7	46,5
S_21_E			14,00	46,4	43,4	37,2	47,1
S_22_A			1,50	47,2	44,1	38,0	47,8
S_22_B			5,00	48,5	45,4	39,3	49,1
S_22_C			8,00	49,5	46,4	40,3	50,1
S_22_D			11,00	49,7	46,6	40,5	50,3
S_22_E			15,00	49,7	46,6	40,5	50,3
S_22_F			18,00	49,6	46,6	40,4	50,3
S_23_A			18,00	37,9	34,8	28,7	38,6
S_24_A			18,00	36,3	33,3	27,1	37,0
S_25_A			18,00	33,1	30,0	23,9	33,7
S_25_B			22,00	38,6	35,5	29,4	39,3
S_25_C			25,00	39,8	36,7	30,6	40,4
S_25_D			28,00	39,9	36,8	30,7	40,5
S_25_E			31,00	39,0	35,9	29,8	39,6
S_26_A			22,00	41,5	38,4	32,3	42,1
S_26_B			25,00	46,3	43,2	37,1	47,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_26_C			28,00	47,1	44,0	37,9	47,8
S_26_D			31,00	47,1	44,0	37,9	47,7
S_27_A			22,00	41,8	38,7	32,6	42,4
S_27_B			25,00	44,4	41,3	35,2	45,1
S_27_C			28,00	45,3	42,2	36,1	45,9
S_27_D			31,00	45,4	42,3	36,2	46,0
S_28_A			22,00	25,0	21,9	15,8	25,6
S_28_B			25,00	26,9	23,8	17,7	27,5
S_28_C			28,00	28,0	24,9	18,8	28,7
S_28_D			31,00	28,2	25,1	19,0	28,8
S_3_A			1,50	57,7	54,7	48,5	58,4
S_3_B			5,00	58,7	55,6	49,5	59,4
S_3_C			8,00	58,7	55,7	49,5	59,4
S_3_D			11,00	58,6	55,5	49,4	59,3
S_3_E			15,00	58,4	55,3	49,2	59,0
S_3_F			18,00	58,1	55,0	48,9	58,8
S_4_A			1,50	57,4	54,3	48,2	58,1
S_4_B			5,00	58,5	55,4	49,3	59,1
S_4_C			8,00	58,5	55,4	49,3	59,2
S_4_D			11,00	58,5	55,4	49,3	59,1
S_4_E			15,00	58,2	55,1	49,0	58,9
S_4_F			18,00	58,0	54,9	48,8	58,7
S_5_A			1,50	57,7	54,6	48,5	58,3
S_5_B			5,00	58,6	55,5	49,4	59,3
S_5_C			8,00	58,7	55,6	49,5	59,3
S_5_D			11,00	58,5	55,5	49,3	59,2
S_5_E			15,00	58,3	55,2	49,1	58,9
S_5_F			18,00	58,1	55,0	48,9	58,7
S_5a_A			22,00	57,7	54,6	48,5	58,3
S_5a_B			25,00	57,4	54,3	48,2	58,1
S_5a_C			28,00	57,1	54,1	47,9	57,8
S_5a_D			31,00	56,9	53,8	47,7	57,5
S_5a_E			34,00	56,6	53,5	47,4	57,2
S_5a_F			37,00	56,3	53,2	47,1	56,9
S_5b_A			40,00	56,0	52,9	46,8	56,7
S_5b_B			43,00	55,8	52,7	46,6	56,4
S_6_A			1,50	53,0	49,9	43,8	53,6
S_6_B			5,00	54,3	51,2	45,1	54,9
S_6_C			8,00	54,4	51,3	45,2	55,1
S_6_D			11,00	54,4	51,3	45,2	55,0
S_6_E			15,00	54,3	51,2	45,0	54,9
S_6_F			18,00	54,1	51,0	44,9	54,7
S_6a_A			22,00	53,7	50,6	44,5	54,3
S_6a_B			25,00	53,5	50,4	44,3	54,1
S_6a_C			28,00	53,3	50,2	44,1	53,9
S_6a_D			31,00	53,1	50,0	43,9	53,7
S_6a_E			34,00	52,8	49,8	43,6	53,5
S_6a_F			37,00	52,6	49,5	43,4	53,3
S_7_A			1,50	47,6	44,5	38,4	48,2
S_7_B			5,00	49,5	46,4	40,3	50,1
S_7_C			8,00	49,9	46,8	40,7	50,5
S_7_D			11,00	49,8	46,8	40,6	50,5
S_7_E			15,00	49,8	46,7	40,6	50,4
S_7_F			18,00	49,7	46,6	40,5	50,3
S_8a_A			22,00	29,8	26,6	20,6	30,5
S_8a_B			25,00	30,7	27,5	21,5	31,3
S_8a_C			28,00	31,0	27,8	21,8	31,7
S_8a_D			31,00	32,2	29,0	23,0	32,8
S_8a_E			34,00	33,8	30,6	24,6	34,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt Omschrijving					
S_8a_F	37,00	35,0	31,8	25,8	35,6
S_8b_A	40,00	35,5	32,3	26,3	36,1
S_8b_B	43,00	35,9	32,7	26,7	36,5
S_9a_A	22,00	44,6	41,5	35,4	45,2
S_9a_B	25,00	53,6	50,5	44,4	54,2
S_9a_C	28,00	53,4	50,3	44,2	54,1
S_9a_D	31,00	53,2	50,1	44,0	53,8
S_9a_E	34,00	53,0	49,9	43,8	53,6
S_9a_F	37,00	52,7	49,6	43,5	53,4
S_9b_A	40,00	52,4	49,3	43,2	53,0
S_9b_B	43,00	52,2	49,1	43,0	52,8
S-6b_A	40,00	52,3	49,2	43,1	52,9
S-6b_B	43,00	52,1	49,0	42,9	52,7
W_1_A	13,00	35,7	32,6	26,5	36,3
W_1_B	16,00	36,2	33,2	27,0	36,9
W_1_C	19,00	36,5	33,4	27,3	37,1
W_1_D	22,00	36,7	33,6	27,5	37,3
W_1_E	25,00	37,3	34,2	28,1	38,0
W_1_F	28,00	37,9	34,8	28,7	38,6
W_1a_A	31,00	38,1	35,1	28,9	38,8
W_1a_B	34,00	38,5	35,4	29,3	39,2
W_1a_C	37,00	38,6	35,5	29,4	39,2
W_1a_D	40,00	38,6	35,5	29,4	39,3
W_1a_E	43,00	38,6	35,6	29,4	39,3
W_2_A	13,00	37,5	34,2	28,3	38,1
W_2_B	16,00	37,6	34,3	28,4	38,2
W_2_C	19,00	37,7	34,4	28,5	38,3
W_2_D	22,00	37,4	34,2	28,2	38,0
W_2_E	25,00	37,9	34,7	28,7	38,5
W_2_F	28,00	39,1	35,9	29,9	39,7
W_2a_A	31,00	39,3	36,1	30,1	39,9
W_2a_B	34,00	39,8	36,6	30,6	40,4
W_2a_C	37,00	40,2	37,0	31,0	40,8
W_2a_D	40,00	40,3	37,1	31,1	40,9
W_2a_E	43,00	40,4	37,2	31,2	41,0
W_3_A	13,00	24,1	20,9	14,9	24,7
W_3_B	16,00	24,6	21,4	15,4	25,2
W_3_C	19,00	25,8	22,6	16,6	26,4
W_3_D	22,00	27,9	24,7	18,7	28,5
W_3_E	25,00	32,9	29,7	23,7	33,5
W_3_F	28,00	36,5	33,2	27,3	37,1
W_3a_A	31,00	37,7	34,4	28,5	38,3
W_3a_B	34,00	38,1	34,9	28,9	38,7
W_3a_C	37,00	38,5	35,3	29,3	39,1
W_3a_D	40,00	38,9	35,7	29,7	39,5
W_3a_E	43,00	39,1	35,9	29,9	39,7
W_4_A	13,00	39,2	35,9	30,0	39,8
W_4_B	16,00	39,4	36,1	30,2	40,0
W_4_C	19,00	39,7	36,4	30,5	40,3
W_4_D	22,00	39,9	36,6	30,7	40,5
W_5_A	13,00	30,6	27,4	21,4	31,2
W_5_B	16,00	34,5	31,3	25,3	35,1
W_5_C	19,00	38,9	35,7	29,7	39,5
W_5_D	22,00	39,8	36,6	30,6	40,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_1_A			1,50	55,9	53,5	46,8	56,8
0_1_B			5,00	55,9	53,5	46,8	56,7
0_1_C			8,00	55,3	52,9	46,2	56,2
0_1_D			11,00	54,6	52,2	45,6	55,5
0_1_E			15,00	53,7	51,3	44,7	54,6
0_1_F			18,00	53,0	50,6	43,9	53,9
0_10_A			1,50	32,2	29,8	23,1	33,0
0_10_B			5,00	33,0	30,6	23,9	33,9
0_10_C			8,00	33,9	31,5	24,8	34,8
0_10_D			11,00	34,7	32,3	25,6	35,5
0_10_E			15,00	34,7	32,3	25,6	35,6
0_10_F			18,00	34,7	32,3	25,6	35,5
0_10a_A			22,00	34,7	32,3	25,6	35,5
0_10a_B			25,00	34,6	32,2	25,6	35,5
0_10a_C			28,00	34,6	32,2	25,5	35,4
0_10a_D			31,00	34,5	32,1	25,5	35,4
0_11_A			1,50	33,4	31,0	24,3	34,3
0_11_B			5,00	34,5	32,1	25,5	35,4
0_11_C			8,00	35,6	33,1	26,5	36,4
0_11_D			11,00	36,0	33,6	26,9	36,8
0_11_E			15,00	36,1	33,7	27,0	36,9
0_11_F			18,00	36,1	33,7	27,0	36,9
0_11a_A			22,00	36,0	33,6	26,9	36,8
0_11a_B			25,00	35,9	33,5	26,9	36,8
0_11a_C			28,00	35,9	33,5	26,8	36,7
0_11a_D			31,00	35,8	33,4	26,7	36,7
0_12_A			1,50	34,4	32,0	25,4	35,3
0_12_B			5,00	36,0	33,6	27,0	36,9
0_12_C			8,00	37,1	34,7	28,0	38,0
0_12_D			11,00	37,3	34,9	28,2	38,1
0_12_E			15,00	37,2	34,8	28,2	38,1
0_12_F			18,00	37,2	34,8	28,1	38,0
0_12a_A			22,00	37,2	34,8	28,2	38,1
0_12a_B			25,00	37,2	34,8	28,1	38,0
0_12a_C			28,00	37,1	34,7	28,0	37,9
0_12a_D			31,00	37,0	34,6	27,9	37,8
0_13_A			1,50	37,1	34,7	28,1	38,0
0_13_B			5,00	39,1	36,7	30,0	39,9
0_13_C			8,00	39,6	37,2	30,5	40,5
0_13_D			11,00	39,7	37,3	30,6	40,6
0_13_E			15,00	39,6	37,2	30,5	40,5
0_13_F			18,00	39,5	37,1	30,5	40,4
0_14_A			22,00	28,5	26,1	19,5	29,4
0_14_B			25,00	31,6	29,2	22,5	32,4
0_14_C			28,00	34,7	32,3	25,7	35,6
0_14_D			31,00	36,9	34,5	27,9	37,8
0_15_A			22,00	27,2	24,8	18,1	28,1
0_15_B			25,00	28,6	26,2	19,5	29,4
0_15_C			28,00	31,2	28,8	22,2	32,1
0_15_D			31,00	34,2	31,8	25,2	35,1
0_16_A			22,00	22,0	19,6	13,0	22,9
0_16_B			25,00	24,6	22,2	15,5	25,5
0_16_C			28,00	25,7	23,3	16,6	26,6
0_16_D			31,00	26,9	24,5	17,8	27,7
0_17_A			22,00	22,0	19,6	12,9	22,8
0_17_B			25,00	23,2	20,7	14,1	24,0
0_17_C			28,00	22,8	20,4	13,7	23,6
0_17_D			31,00	24,1	21,7	15,0	24,9
0_18_A			1,50	39,6	37,2	30,6	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_18_B		5,00	41,7	39,3	32,7	42,6
0_18_C		8,00	41,9	39,5	32,8	42,7
0_18_D		11,00	41,8	39,4	32,8	42,7
0_18_E		15,00	41,7	39,3	32,6	42,5
0_18_F		18,00	41,5	39,1	32,5	42,4
0_19_A		1,50	40,1	37,7	31,0	41,0
0_19_B		5,00	42,5	40,1	33,4	43,3
0_19_C		8,00	44,3	41,9	35,3	45,2
0_19_D		11,00	45,9	43,5	36,9	46,8
0_19_E		15,00	47,2	44,8	38,2	48,1
0_19_F		18,00	47,4	45,0	38,3	48,2
0_2_A		1,50	48,0	45,6	38,9	48,9
0_2_B		5,00	48,3	45,9	39,3	49,2
0_2_C		8,00	48,1	45,7	39,0	48,9
0_2_D		11,00	47,7	45,3	38,7	48,6
0_2_E		15,00	47,2	44,8	38,1	48,0
0_2_F		18,00	46,7	44,3	37,6	47,5
0_20_A		1,50	28,6	26,2	19,5	29,5
0_20_B		5,00	35,7	33,3	26,6	36,5
0_20_C		8,00	40,4	38,0	31,4	41,3
0_20_D		11,00	44,4	42,0	35,3	45,2
0_20_E		15,00	47,1	44,7	38,0	47,9
0_20_F		18,00	47,3	44,9	38,3	48,2
0_21_A		1,50	52,2	49,8	43,1	53,1
0_21_B		5,00	52,6	50,2	43,6	53,5
0_21_C		8,00	51,2	48,8	42,1	52,0
0_21_D		11,00	50,6	48,2	41,6	51,5
0_21_E		15,00	49,9	47,5	40,9	50,8
0_21_F		18,00	49,5	47,1	40,4	50,3
0_22_A		1,50	57,6	55,2	48,5	58,5
0_22_B		5,00	57,2	54,8	48,2	58,1
0_22_C		8,00	56,4	54,0	47,3	57,2
0_22_D		11,00	55,5	53,1	46,4	56,3
0_22_E		15,00	54,4	52,0	45,4	55,3
0_22_F		18,00	53,7	51,3	44,6	54,5
0_23_A		1,50	56,4	54,0	47,3	57,2
0_23_B		5,00	56,2	53,8	47,2	57,1
0_23_C		8,00	55,7	53,2	46,6	56,5
0_23_D		11,00	55,0	52,6	45,9	55,8
0_23_E		15,00	54,1	51,7	45,0	54,9
0_23_F		18,00	53,4	51,0	44,3	54,2
0_24_A		1,50	56,3	53,9	47,3	57,2
0_24_B		5,00	56,2	53,8	47,1	57,0
0_24_C		8,00	55,6	53,2	46,5	56,5
0_24_D		11,00	54,9	52,5	45,8	55,8
0_24_E		15,00	54,0	51,6	44,9	54,8
0_24_F		18,00	53,4	50,9	44,3	54,2
0_25_A		1,50	56,0	53,6	47,0	56,9
0_25_B		5,00	56,0	53,6	47,0	56,9
0_25_C		8,00	55,5	53,1	46,5	56,4
0_25_D		11,00	54,9	52,5	45,8	55,8
0_25_E		15,00	54,1	51,7	45,0	54,9
0_25_F		18,00	53,5	51,1	44,4	54,3
0_26_A		1,50	56,1	53,7	47,0	56,9
0_26_B		5,00	56,1	53,7	47,0	57,0
0_26_C		8,00	55,6	53,2	46,6	56,5
0_26_D		11,00	55,1	52,7	46,0	55,9
0_26_E		15,00	54,3	51,9	45,2	55,1
0_26_F		18,00	53,7	51,3	44,6	54,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_27_A		1,50	56,4	54,0	47,4	57,3
0_27_B		5,00	56,1	53,7	47,0	56,9
0_27_C		8,00	55,3	52,9	46,2	56,2
0_27_D		11,00	54,5	52,1	45,4	55,3
0_27_E		15,00	53,4	51,0	44,3	54,2
0_27_F		18,00	52,6	50,2	43,5	53,5
0_28_A		1,50	56,1	53,7	47,1	57,0
0_28_B		5,00	56,0	53,6	46,9	56,8
0_28_C		8,00	55,3	52,9	46,2	56,2
0_28_D		11,00	54,6	52,2	45,5	55,4
0_28_E		15,00	53,6	51,2	44,5	54,4
0_28_F		18,00	52,9	50,5	43,8	53,8
0_29_A		1,50	56,1	53,7	47,0	57,0
0_29_B		5,00	56,1	53,7	47,0	56,9
0_29_C		8,00	55,5	53,1	46,4	56,4
0_29_D		11,00	54,8	52,4	45,8	55,7
0_29_E		15,00	53,9	51,5	44,9	54,8
0_29_F		18,00	53,3	50,8	44,2	54,1
0_3_A		1,50	40,9	38,5	31,8	41,8
0_3_B		5,00	42,9	40,5	33,8	43,7
0_3_C		8,00	42,8	40,4	33,8	43,7
0_3_D		11,00	42,8	40,4	33,7	43,6
0_3_E		15,00	42,7	40,3	33,6	43,5
0_3_F		18,00	42,4	40,0	33,3	43,2
0_30_A		18,00	24,4	22,0	15,3	25,3
0_31_A		18,00	18,9	16,4	9,8	19,7
0_32a_A		18,00	23,5	21,1	14,5	24,4
0_4_A		1,50	35,6	33,1	26,5	36,4
0_4_B		5,00	37,2	34,8	28,1	38,0
0_4_C		8,00	38,1	35,7	29,1	39,0
0_4_D		11,00	38,1	35,7	29,1	39,0
0_4_E		15,00	38,1	35,7	29,0	38,9
0_4_F		18,00	37,9	35,5	28,8	38,7
0_5_A		1,50	32,5	30,1	23,4	33,3
0_5_B		5,00	32,2	29,7	23,1	33,0
0_5_C		8,00	32,8	30,4	23,7	33,7
0_5_D		11,00	33,5	31,1	24,4	34,3
0_5_E		15,00	34,2	31,8	25,2	35,1
0_5_F		18,00	34,0	31,6	25,0	34,9
0_6_A		1,50	29,8	27,3	20,7	30,6
0_6_B		5,00	29,0	26,6	19,9	29,8
0_6_C		8,00	28,6	26,2	19,5	29,4
0_6_D		11,00	29,0	26,6	19,9	29,8
0_6_E		15,00	29,5	27,1	20,5	30,4
0_6_F		18,00	30,0	27,6	20,9	30,8
0_7_A		1,50	30,1	27,7	21,1	31,0
0_7_B		5,00	29,5	27,1	20,4	30,3
0_7_C		8,00	29,0	26,6	20,0	29,9
0_7_D		11,00	29,5	27,1	20,4	30,3
0_7_E		15,00	30,1	27,7	21,0	30,9
0_7_F		18,00	30,5	28,1	21,4	31,3
0_7a_A		22,00	30,5	28,1	21,4	31,3
0_7a_B		25,00	29,6	27,2	20,5	30,4
0_7a_C		28,00	28,9	26,5	19,9	29,8
0_7a_D		31,00	29,0	26,6	19,9	29,8
0_8_A		1,50	25,8	23,4	16,7	26,6
0_8_B		5,00	25,2	22,8	16,1	26,0
0_8_C		8,00	24,6	22,2	15,6	25,5
0_8_D		11,00	25,0	22,6	15,9	25,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt Omschrijving					
O_8_E	15,00	25,4	23,0	16,3	26,2
O_8_F	18,00	25,8	23,3	16,7	26,6
O_8a_A	22,00	26,1	23,7	17,1	27,0
O_8a_B	25,00	26,2	23,8	17,1	27,0
O_8a_C	28,00	26,2	23,8	17,1	27,0
O_8a_D	31,00	26,2	23,8	17,1	27,0
O_9_A	1,50	24,7	22,3	15,7	25,6
O_9_B	5,00	24,5	22,1	15,4	25,3
O_9_C	8,00	24,1	21,7	15,0	24,9
O_9_D	11,00	24,2	21,8	15,2	25,1
O_9_E	15,00	24,2	21,8	15,1	25,0
O_9_F	18,00	24,5	22,1	15,4	25,3
O_9a_A	22,00	24,3	21,9	15,2	25,1
O_9a_B	25,00	24,6	22,2	15,6	25,5
O_9a_C	28,00	25,0	22,6	15,9	25,8
O_9a_D	31,00	25,1	22,7	16,0	25,9
S_1_A	1,50	-3,7	-6,1	-12,8	-2,9
S_1_B	5,00	-3,2	-5,6	-12,3	-2,4
S_1_C	8,00	-3,1	-5,5	-12,1	-2,2
S_1_D	11,00	-3,0	-5,4	-12,1	-2,2
S_1_E	15,00	-9,2	-11,6	-18,3	-8,4
S_1_F	18,00	--	--	--	--
S_10a_A	22,00	3,5	1,1	-5,5	4,4
S_10a_B	25,00	-1,7	-4,1	-10,8	-0,9
S_10a_C	28,00	-10,3	-12,7	-19,3	-9,4
S_10a_D	31,00	-16,9	-19,3	-26,0	-16,1
S_10a_E	34,00	--	--	--	--
S_10a_F	37,00	--	--	--	--
S_10b_A	40,00	--	--	--	--
S_10b_B	43,00	--	--	--	--
S_11a_A	22,00	31,2	28,8	22,1	32,0
S_11a_B	25,00	36,8	34,4	27,7	37,6
S_11a_C	28,00	39,0	36,6	30,0	39,9
S_11a_D	31,00	40,0	37,5	30,9	40,8
S_11a_E	34,00	40,4	38,0	31,4	41,3
S_11a_F	37,00	40,7	38,3	31,6	41,6
S_11b_A	40,00	41,0	38,6	32,0	41,9
S_11b_B	43,00	41,3	38,9	32,2	42,1
S_12_A	1,50	49,8	47,4	40,7	50,7
S_12_B	5,00	50,7	48,3	41,6	51,5
S_12_C	8,00	50,6	48,2	41,5	51,4
S_12_D	11,00	50,2	47,8	41,2	51,1
S_12_E	15,00	49,7	47,3	40,7	50,6
S_12_F	18,00	49,3	46,9	40,3	50,2
S_13_A	1,50	44,8	42,4	35,8	45,7
S_13_B	5,00	47,1	44,7	38,0	47,9
S_13_C	8,00	47,3	44,9	38,2	48,1
S_13_D	11,00	47,2	44,8	38,2	48,1
S_13_E	15,00	47,1	44,7	38,0	47,9
S_13_F	18,00	46,9	44,5	37,8	47,7
S_14_A	1,50	45,1	42,7	36,1	46,0
S_14_B	5,00	47,4	45,0	38,3	48,2
S_14_C	8,00	47,7	45,3	38,6	48,5
S_14_D	11,00	47,7	45,2	38,6	48,5
S_14_E	15,00	47,5	45,1	38,4	48,3
S_14_F	18,00	47,3	44,9	38,3	48,2
S_15_A	1,50	45,2	42,8	36,1	46,1
S_15_B	5,00	47,3	44,9	38,2	48,1
S_15_C	8,00	47,7	45,3	38,6	48,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt Omschrijving					
S_15_D	11,00	48,0	45,5	38,9	48,8
S_15_E	15,00	48,0	45,6	38,9	48,9
S_15_F	18,00	47,9	45,5	38,9	48,8
S_16_A	1,50	41,6	39,2	32,6	42,5
S_16_B	5,00	44,0	41,6	34,9	44,8
S_16_C	8,00	44,6	42,2	35,5	45,5
S_16_D	11,00	44,8	42,4	35,7	45,6
S_16_E	15,00	44,8	42,4	35,7	45,6
S_16_F	18,00	44,7	42,3	35,7	45,6
S_17_A	1,50	37,9	35,5	28,8	38,7
S_17_B	5,00	40,0	37,6	31,0	40,9
S_17_C	8,00	41,0	38,6	31,9	41,8
S_17_D	11,00	41,3	38,9	32,2	42,2
S_17_E	15,00	41,5	39,1	32,4	42,3
S_17_F	18,00	41,5	39,1	32,4	42,4
S_18_A	1,50	10,8	8,3	1,7	11,6
S_18_B	5,00	12,2	9,8	3,1	13,1
S_18_C	8,00	13,2	10,8	4,2	14,1
S_18_D	11,00	16,5	14,1	7,4	17,3
S_18_E	15,00	5,1	2,7	-4,0	6,0
S_18_F	18,00	4,9	2,5	-4,2	5,7
S_19_A	1,50	8,2	5,8	-0,9	9,0
S_19_B	5,00	9,4	6,9	0,3	10,2
S_19_C	8,00	9,6	7,2	0,6	10,5
S_19_D	11,00	8,8	6,4	-0,3	9,6
S_19_E	15,00	6,8	4,4	-2,2	7,7
S_19_F	18,00	6,8	4,4	-2,3	7,6
S_2_A	1,50	27,3	24,9	18,2	28,1
S_2_B	5,00	26,8	24,4	17,7	27,7
S_2_C	8,00	26,8	24,4	17,7	27,6
S_2_D	11,00	27,2	24,8	18,2	28,1
S_2_E	15,00	27,9	25,5	18,8	28,7
S_2_F	18,00	28,3	25,9	19,3	29,2
S_20a_A	1,50	11,7	9,3	2,6	12,5
S_20a_B	5,00	12,4	10,0	3,3	13,2
S_20a_C	8,00	12,7	10,3	3,7	13,6
S_20a_D	11,00	12,4	10,0	3,3	13,3
S_20a_E	15,00	11,9	9,5	2,9	12,8
S_20a_F	18,00	8,1	5,7	-1,0	9,0
S_21_A	1,50	11,7	9,3	2,6	12,5
S_21_B	5,00	12,4	10,0	3,3	13,2
S_21_C	8,00	12,7	10,3	3,7	13,6
S_21_D	11,00	12,8	10,4	3,8	13,7
S_21_E	14,00	12,9	10,5	3,8	13,8
S_22_A	1,50	12,8	10,4	3,7	13,6
S_22_B	5,00	13,5	11,1	4,5	14,4
S_22_C	8,00	13,8	11,4	4,7	14,6
S_22_D	11,00	12,5	10,1	3,4	13,3
S_22_E	15,00	11,4	9,0	2,3	12,2
S_22_F	18,00	2,4	0,0	-6,7	3,3
S_23_A	18,00	16,7	14,3	7,6	17,6
S_24_A	18,00	19,5	17,1	10,4	20,3
S_25_A	18,00	20,6	18,2	11,5	21,4
S_25_B	22,00	22,1	19,7	13,1	23,0
S_25_C	25,00	24,2	21,8	15,1	25,0
S_25_D	28,00	26,6	24,1	17,5	27,4
S_25_E	31,00	28,3	25,9	19,2	29,1
S_26_A	22,00	-2,6	-5,0	-11,7	-1,8
S_26_B	25,00	-2,5	-4,9	-11,6	-1,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt Omschrijving					
S_26_C	28,00	-2,3	-4,7	-11,4	-1,5
S_26_D	31,00	--	--	--	--
S_27_A	22,00	4,4	2,0	-4,7	5,2
S_27_B	25,00	--	--	--	--
S_27_C	28,00	--	--	--	--
S_27_D	31,00	--	--	--	--
S_28_A	22,00	19,9	17,5	10,8	20,8
S_28_B	25,00	20,7	18,3	11,7	21,6
S_28_C	28,00	21,8	19,4	12,7	22,6
S_28_D	31,00	23,2	20,8	14,2	24,1
S_3_A	1,50	30,6	28,2	21,5	31,4
S_3_B	5,00	29,9	27,5	20,9	30,8
S_3_C	8,00	30,6	28,2	21,6	31,5
S_3_D	11,00	31,4	28,9	22,3	32,2
S_3_E	15,00	32,2	29,8	23,1	33,0
S_3_F	18,00	31,9	29,5	22,9	32,8
S_4_A	1,50	33,7	31,3	24,6	34,5
S_4_B	5,00	34,9	32,5	25,8	35,8
S_4_C	8,00	36,0	33,6	26,9	36,8
S_4_D	11,00	36,3	33,9	27,2	37,2
S_4_E	15,00	36,5	34,1	27,4	37,3
S_4_F	18,00	36,5	34,1	27,4	37,3
S_5_A	1,50	46,8	44,4	37,7	47,6
S_5_B	5,00	47,3	44,9	38,2	48,1
S_5_C	8,00	47,1	44,7	38,0	47,9
S_5_D	11,00	46,8	44,4	37,7	47,6
S_5_E	15,00	46,3	43,9	37,2	47,1
S_5_F	18,00	45,9	43,5	36,8	46,7
S_5a_A	22,00	45,4	43,0	36,4	46,3
S_5a_B	25,00	44,9	42,5	35,9	45,8
S_5a_C	28,00	44,5	42,0	35,4	45,3
S_5a_D	31,00	44,0	41,6	34,9	44,8
S_5a_E	34,00	43,5	41,1	34,4	44,3
S_5a_F	37,00	43,0	40,6	33,9	43,9
S_5b_A	40,00	42,6	40,2	33,6	43,5
S_5b_B	43,00	42,2	39,8	33,1	43,0
S_6_A	1,50	56,8	54,4	47,7	57,6
S_6_B	5,00	56,6	54,2	47,5	57,4
S_6_C	8,00	55,8	53,4	46,8	56,7
S_6_D	11,00	55,1	52,7	46,0	55,9
S_6_E	15,00	54,1	51,7	45,0	54,9
S_6_F	18,00	53,4	51,0	44,3	54,2
S_6a_A	22,00	52,6	50,2	43,5	53,4
S_6a_B	25,00	52,0	49,6	42,9	52,9
S_6a_C	28,00	51,5	49,1	42,4	52,3
S_6a_D	31,00	51,0	48,6	41,9	51,8
S_6a_E	34,00	50,5	48,1	41,4	51,3
S_6a_F	37,00	50,0	47,6	41,0	50,9
S_7_A	1,50	56,8	54,4	47,7	57,6
S_7_B	5,00	56,7	54,3	47,6	57,5
S_7_C	8,00	56,1	53,6	47,0	56,9
S_7_D	11,00	55,3	52,9	46,3	56,2
S_7_E	15,00	54,4	52,0	45,4	55,3
S_7_F	18,00	53,8	51,4	44,7	54,6
S_8a_A	22,00	36,6	34,2	27,5	37,4
S_8a_B	25,00	44,0	41,6	34,9	44,8
S_8a_C	28,00	45,7	43,3	36,6	46,5
S_8a_D	31,00	45,8	43,4	36,7	46,7
S_8a_E	34,00	46,3	43,9	37,2	47,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaibasismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt Omschrijving					
S_8a_F	37,00	46,7	44,2	37,6	47,5
S_8b_A	40,00	46,6	44,2	37,5	47,4
S_8b_B	43,00	46,3	43,9	37,2	47,1
S_9a_A	22,00	-3,2	-5,6	-12,2	-2,3
S_9a_B	25,00	-3,0	-5,4	-12,1	-2,2
S_9a_C	28,00	-7,6	-10,0	-16,7	-6,8
S_9a_D	31,00	-17,2	-19,6	-26,2	-16,3
S_9a_E	34,00	--	--	--	--
S_9a_F	37,00	--	--	--	--
S_9b_A	40,00	--	--	--	--
S_9b_B	43,00	--	--	--	--
S-6b_A	40,00	49,7	47,3	40,6	50,5
S-6b_B	43,00	49,3	46,9	40,2	50,1
W_1_A	13,00	47,5	45,1	38,4	48,3
W_1_B	16,00	47,3	44,9	38,2	48,2
W_1_C	19,00	47,1	44,7	38,0	47,9
W_1_D	22,00	46,9	44,4	37,8	47,7
W_1_E	25,00	46,6	44,2	37,5	47,4
W_1_F	28,00	46,3	43,9	37,3	47,2
W_1a_A	31,00	45,7	43,3	36,6	46,5
W_1a_B	34,00	45,4	43,0	36,3	46,3
W_1a_C	37,00	45,1	42,7	36,0	46,0
W_1a_D	40,00	44,9	42,5	35,8	45,7
W_1a_E	43,00	44,6	42,2	35,5	45,4
W_2_A	13,00	54,5	52,1	45,4	55,3
W_2_B	16,00	53,9	51,5	44,8	54,7
W_2_C	19,00	53,3	50,9	44,3	54,2
W_2_D	22,00	52,8	50,4	43,8	53,7
W_2_E	25,00	52,3	49,9	43,3	53,2
W_2_F	28,00	51,8	49,4	42,8	52,7
W_2a_A	31,00	51,4	49,0	42,3	52,3
W_2a_B	34,00	51,0	48,6	41,9	51,9
W_2a_C	37,00	50,6	48,2	41,6	51,5
W_2a_D	40,00	50,4	48,0	41,3	51,2
W_2a_E	43,00	50,1	47,7	41,1	51,0
W_3_A	13,00	35,6	33,2	26,5	36,4
W_3_B	16,00	41,6	39,2	32,6	42,5
W_3_C	19,00	44,5	42,1	35,4	45,3
W_3_D	22,00	45,5	43,1	36,4	46,4
W_3_E	25,00	46,8	44,4	37,8	47,7
W_3_F	28,00	47,3	44,9	38,2	48,1
W_3a_A	31,00	46,2	43,8	37,1	47,0
W_3a_B	34,00	46,3	43,9	37,3	47,2
W_3a_C	37,00	46,2	43,8	37,2	47,1
W_3a_D	40,00	46,0	43,6	36,9	46,8
W_3a_E	43,00	45,8	43,4	36,7	46,6
W_4_A	13,00	54,9	52,5	45,8	55,7
W_4_B	16,00	54,4	51,9	45,3	55,2
W_4_C	19,00	53,8	51,4	44,8	54,7
W_4_D	22,00	53,4	51,0	44,3	54,2
W_5_A	13,00	50,4	48,0	41,3	51,2
W_5_B	16,00	50,0	47,6	41,0	50,9
W_5_C	19,00	49,8	47,3	40,7	50,6
W_5_D	22,00	49,5	47,1	40,4	50,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Resultaten railverkeer

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_1_A		1,50	59,5	58,1	54,0	62,1
0_1_B		5,00	60,8	59,5	55,4	63,5
0_1_C		8,00	61,8	60,5	56,4	64,5
0_1_D		11,00	62,1	60,7	56,6	64,7
0_1_E		15,00	62,1	60,8	56,7	64,8
0_1_F		18,00	62,1	60,8	56,7	64,8
0_10_A		1,50	49,1	47,8	44,0	51,9
0_10_B		5,00	53,5	52,3	48,5	56,4
0_10_C		8,00	57,5	56,2	52,2	60,2
0_10_D		11,00	59,2	57,9	53,9	61,9
0_10_E		15,00	60,4	59,1	55,0	63,1
0_10_F		18,00	60,9	59,5	55,5	63,5
0_10a_A		22,00	61,3	60,0	55,9	63,9
0_10a_B		25,00	61,6	60,2	56,1	64,2
0_10a_C		28,00	61,7	60,4	56,3	64,4
0_10a_D		31,00	61,8	60,5	56,4	64,5
0_11_A		1,50	48,9	47,7	43,8	51,8
0_11_B		5,00	52,2	51,0	47,2	55,1
0_11_C		8,00	55,7	54,5	50,5	58,5
0_11_D		11,00	57,7	56,4	52,3	60,4
0_11_E		15,00	59,1	57,7	53,7	61,7
0_11_F		18,00	59,7	58,4	54,3	62,4
0_11a_A		22,00	60,0	58,7	54,7	62,7
0_11a_B		25,00	60,4	59,1	55,0	63,1
0_11a_C		28,00	60,6	59,3	55,2	63,2
0_11a_D		31,00	60,8	59,4	55,3	63,4
0_12_A		1,50	48,7	47,4	43,6	51,5
0_12_B		5,00	51,1	49,8	46,0	53,9
0_12_C		8,00	54,3	53,0	49,1	57,1
0_12_D		11,00	56,3	55,0	51,0	59,0
0_12_E		15,00	57,9	56,6	52,5	60,6
0_12_F		18,00	58,5	57,2	53,1	61,2
0_12a_A		22,00	59,0	57,6	53,6	61,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_12a_B		25,00	59,2	57,9	53,9	61,9
0_12a_C		28,00	59,6	58,3	54,2	62,2
0_12a_D		31,00	59,7	58,4	54,3	62,4
0_13_A		1,50	48,1	46,9	43,0	50,9
0_13_B		5,00	49,8	48,6	44,7	52,7
0_13_C		8,00	52,2	51,0	47,1	55,1
0_13_D		11,00	54,2	53,0	49,0	57,0
0_13_E		15,00	56,1	54,8	50,7	58,8
0_13_F		18,00	56,9	55,6	51,6	59,6
0_14_A		22,00	36,9	35,6	31,8	39,7
0_14_B		25,00	37,9	36,6	32,7	40,7
0_14_C		28,00	37,4	36,1	32,1	40,1
0_14_D		31,00	32,5	31,2	27,4	35,3
0_15_A		22,00	37,1	35,9	32,1	40,0
0_15_B		25,00	38,1	36,8	33,0	40,9
0_15_C		28,00	36,4	35,1	31,1	39,2
0_15_D		31,00	36,0	34,7	30,7	38,7
0_16_A		22,00	59,0	57,6	53,5	61,6
0_16_B		25,00	61,9	60,5	56,4	64,5
0_16_C		28,00	61,8	60,5	56,4	64,5
0_16_D		31,00	61,8	60,4	56,3	64,4
0_17_A		22,00	49,1	47,8	43,9	51,9
0_17_B		25,00	58,5	57,2	53,1	61,2
0_17_C		28,00	60,9	59,6	55,5	63,6
0_17_D		31,00	60,9	59,6	55,5	63,6
0_18_A		1,50	48,0	46,8	42,8	50,8
0_18_B		5,00	49,3	48,1	44,2	52,2
0_18_C		8,00	51,2	50,0	46,2	54,1
0_18_D		11,00	53,0	51,7	47,8	55,8
0_18_E		15,00	54,7	53,4	49,3	57,4
0_18_F		18,00	55,6	54,3	50,3	58,3
0_19_A		1,50	38,5	37,2	33,3	41,3
0_19_B		5,00	41,3	40,0	36,2	44,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_19_C		8,00	41,7	40,4	36,7	44,6
0_19_D		11,00	33,9	32,6	28,9	36,8
0_19_E		15,00	28,7	27,5	23,7	31,6
0_19_F		18,00	25,6	24,3	20,6	28,5
0_2_A		1,50	62,9	61,6	57,5	65,6
0_2_B		5,00	64,5	63,2	59,1	67,2
0_2_C		8,00	65,4	64,1	60,0	68,1
0_2_D		11,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_2_E		15,00	65,6	64,2	60,1	68,2
0_2_F		18,00	65,6	64,2	60,1	68,2
0_20_A		1,50	36,4	35,2	31,2	39,2
0_20_B		5,00	40,9	39,6	35,8	43,7
0_20_C		8,00	41,3	40,1	36,3	44,2
0_20_D		11,00	35,1	33,9	30,2	38,1
0_20_E		15,00	29,6	28,4	24,7	32,5
0_20_F		18,00	27,5	26,3	22,6	30,5
0_21_A		1,50	39,1	37,8	33,9	41,9
0_21_B		5,00	40,7	39,4	35,6	43,5
0_21_C		8,00	42,2	40,9	37,1	45,0
0_21_D		11,00	39,8	38,6	34,7	42,6
0_21_E		15,00	40,2	38,9	34,9	42,9
0_21_F		18,00	41,1	39,9	35,9	43,9
0_22_A		1,50	37,0	35,8	32,0	39,9
0_22_B		5,00	38,6	37,4	33,6	41,5
0_22_C		8,00	40,1	38,9	35,2	43,0
0_22_D		11,00	35,3	34,1	30,4	38,2
0_22_E		15,00	25,6	24,3	20,4	28,4
0_22_F		18,00	--	--	--	--
0_23_A		1,50	37,7	36,4	32,6	40,5
0_23_B		5,00	39,9	38,7	34,9	42,8
0_23_C		8,00	41,3	40,0	36,3	44,2
0_23_D		11,00	34,8	33,6	29,9	37,8
0_23_E		15,00	21,4	20,1	16,1	24,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_23_F		18,00	8,4	7,2	3,6	11,4
0_24_A		1,50	35,6	34,3	30,4	38,4
0_24_B		5,00	37,5	36,3	32,4	40,4
0_24_C		8,00	39,0	37,7	33,9	41,8
0_24_D		11,00	36,3	35,0	31,2	39,1
0_24_E		15,00	22,2	21,0	17,2	25,1
0_24_F		18,00	21,5	20,2	16,4	24,3
0_25_A		1,50	33,4	32,2	28,4	36,3
0_25_B		5,00	34,3	33,1	29,3	37,2
0_25_C		8,00	34,5	33,2	29,5	37,4
0_25_D		11,00	34,9	33,6	29,9	37,8
0_25_E		15,00	30,5	29,2	25,5	33,4
0_25_F		18,00	27,3	26,0	22,3	30,2
0_26_A		1,50	33,0	31,7	27,8	35,8
0_26_B		5,00	33,8	32,5	28,6	36,6
0_26_C		8,00	34,6	33,3	29,5	37,4
0_26_D		11,00	35,1	33,9	30,1	38,0
0_26_E		15,00	34,1	32,8	29,1	37,0
0_26_F		18,00	35,4	34,2	30,4	38,3
0_27_A		1,50	51,7	50,4	46,3	54,4
0_27_B		5,00	51,0	49,6	45,5	53,6
0_27_C		8,00	51,5	50,1	46,1	54,1
0_27_D		11,00	52,1	50,8	46,7	54,8
0_27_E		15,00	52,9	51,6	47,5	55,6
0_27_F		18,00	53,2	51,9	47,8	55,9
0_28_A		1,50	55,6	54,2	50,1	58,2
0_28_B		5,00	55,3	54,0	49,9	58,0
0_28_C		8,00	56,1	54,8	50,7	58,8
0_28_D		11,00	56,9	55,5	51,5	59,5
0_28_E		15,00	57,3	56,0	51,9	60,0
0_28_F		18,00	57,3	56,0	51,9	60,0
0_29_A		1,50	58,4	57,0	52,9	61,0
0_29_B		5,00	59,2	57,9	53,8	61,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_29_C		8,00	60,2	58,9	54,8	62,9
0_29_D		11,00	60,7	59,4	55,3	63,4
0_29_E		15,00	60,8	59,4	55,3	63,4
0_29_F		18,00	60,8	59,4	55,3	63,4
0_3_A		1,50	62,9	61,6	57,5	65,6
0_3_B		5,00	64,4	63,1	59,0	67,1
0_3_C		8,00	65,4	64,0	60,0	68,0
0_3_D		11,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_3_E		15,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_3_F		18,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_30_A		18,00	37,5	36,2	32,5	40,4
0_31_A		18,00	40,6	39,4	35,6	43,5
0_32a_A		18,00	40,9	39,7	35,9	43,8
0_4_A		1,50	62,9	61,6	57,5	65,5
0_4_B		5,00	64,4	63,1	59,0	67,1
0_4_C		8,00	65,3	64,0	59,9	68,0
0_4_D		11,00	65,5	64,2	60,1	68,1
0_4_E		15,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_4_F		18,00	65,5	64,2	60,1	68,2
0_5_A		1,50	62,8	61,5	57,4	65,5
0_5_B		5,00	64,3	63,0	58,9	67,0
0_5_C		8,00	65,3	63,9	59,8	67,9
0_5_D		11,00	65,4	64,1	60,0	68,1
0_5_E		15,00	65,5	64,1	60,0	68,1
0_5_F		18,00	65,5	64,1	60,0	68,1
0_6_A		1,50	62,6	61,3	57,2	65,3
0_6_B		5,00	64,1	62,8	58,7	66,8
0_6_C		8,00	65,1	63,8	59,7	67,8
0_6_D		11,00	65,3	64,0	59,8	67,9
0_6_E		15,00	65,3	64,0	59,9	68,0
0_6_F		18,00	65,3	64,0	59,9	68,0
0_7_A		1,50	62,5	61,1	57,0	65,1
0_7_B		5,00	63,9	62,6	58,5	66,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
O_7_C		8,00	64,8	63,5	59,4	67,5
O_7_D		11,00	65,0	63,7	59,6	67,7
O_7_E		15,00	65,0	63,7	59,6	67,7
O_7_F		18,00	65,0	63,7	59,6	67,7
O_7a_A		22,00	62,6	61,3	57,2	65,3
O_7a_B		25,00	62,6	61,3	57,2	65,2
O_7a_C		28,00	62,5	61,2	57,1	65,2
O_7a_D		31,00	62,4	61,1	56,9	65,0
O_8_A		1,50	63,1	61,7	57,6	65,7
O_8_B		5,00	64,9	63,6	59,5	67,6
O_8_C		8,00	65,7	64,4	60,3	68,4
O_8_D		11,00	65,8	64,5	60,4	68,5
O_8_E		15,00	65,9	64,6	60,5	68,5
O_8_F		18,00	65,9	64,6	60,5	68,6
O_8a_A		22,00	65,9	64,6	60,4	68,5
O_8a_B		25,00	65,8	64,5	60,4	68,5
O_8a_C		28,00	65,8	64,5	60,3	68,4
O_8a_D		31,00	65,7	64,4	60,2	68,3
O_9_A		1,50	61,5	60,2	56,1	64,2
O_9_B		5,00	63,5	62,2	58,1	66,2
O_9_C		8,00	64,7	63,3	59,2	67,3
O_9_D		11,00	65,1	63,7	59,6	67,7
O_9_E		15,00	65,3	64,0	59,9	68,0
O_9_F		18,00	65,5	64,2	60,1	68,2
O_9a_A		22,00	65,6	64,3	60,1	68,2
O_9a_B		25,00	65,6	64,3	60,2	68,3
O_9a_C		28,00	65,6	64,3	60,2	68,3
O_9a_D		31,00	65,6	64,2	60,1	68,2
S_1_A		1,50	59,6	58,2	54,2	62,2
S_1_B		5,00	60,9	59,6	55,5	63,6
S_1_C		8,00	61,8	60,5	56,4	64,5
S_1_D		11,00	62,1	60,7	56,7	64,7
S_1_E		15,00	62,1	60,8	56,7	64,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_1_F		18,00	62,1	60,8	56,7	64,8
S_10a_A		22,00	51,0	49,7	45,8	53,8
S_10a_B		25,00	60,4	59,0	54,9	63,0
S_10a_C		28,00	61,6	60,2	56,1	64,2
S_10a_D		31,00	61,5	60,1	56,1	64,1
S_10a_E		34,00	61,4	60,0	55,9	64,0
S_10a_F		37,00	61,3	59,9	55,8	63,9
S_10b_A		40,00	61,2	59,8	55,7	63,8
S_10b_B		43,00	61,1	59,7	55,7	63,7
S_11a_A		22,00	38,2	36,9	33,2	41,1
S_11a_B		25,00	39,6	38,3	34,5	42,4
S_11a_C		28,00	40,5	39,2	35,4	43,3
S_11a_D		31,00	39,7	38,4	34,6	42,5
S_11a_E		34,00	39,3	38,0	34,2	42,1
S_11a_F		37,00	39,6	38,4	34,6	42,5
S_11b_A		40,00	39,9	38,6	34,9	42,8
S_11b_B		43,00	40,2	38,9	35,1	43,0
S_12_A		1,50	33,6	32,3	28,2	36,3
S_12_B		5,00	34,1	32,8	28,9	36,9
S_12_C		8,00	34,4	33,1	29,2	37,2
S_12_D		11,00	34,7	33,4	29,6	37,5
S_12_E		15,00	35,2	33,9	30,1	38,1
S_12_F		18,00	32,7	31,5	27,8	35,6
S_13_A		1,50	36,5	35,1	31,1	39,1
S_13_B		5,00	36,8	35,5	31,5	39,5
S_13_C		8,00	38,0	36,7	32,7	40,8
S_13_D		11,00	38,4	37,1	33,1	41,1
S_13_E		15,00	39,1	37,8	33,8	41,8
S_13_F		18,00	37,8	36,5	32,6	40,5
S_14_A		1,50	46,6	45,3	41,1	49,2
S_14_B		5,00	46,3	44,9	40,9	48,9
S_14_C		8,00	46,8	45,4	41,4	49,4
S_14_D		11,00	47,3	46,0	41,9	50,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_14_E		15,00	47,9	46,6	42,5	50,6
S_14_F		18,00	48,3	47,0	42,9	51,0
S_15_A		1,50	46,7	45,3	41,2	49,3
S_15_B		5,00	46,4	45,1	41,0	49,1
S_15_C		8,00	46,6	45,3	41,2	49,3
S_15_D		11,00	47,2	45,8	41,8	49,8
S_15_E		15,00	47,7	46,4	42,3	50,4
S_15_F		18,00	48,3	46,9	42,9	50,9
S_16_A		1,50	46,5	45,2	41,0	49,1
S_16_B		5,00	46,4	45,1	41,0	49,1
S_16_C		8,00	46,4	45,1	41,1	49,1
S_16_D		11,00	46,9	45,6	41,5	49,6
S_16_E		15,00	47,2	45,8	41,8	49,8
S_16_F		18,00	47,7	46,3	42,3	50,3
S_17_A		1,50	45,0	43,7	39,5	47,6
S_17_B		5,00	45,1	43,7	39,7	47,7
S_17_C		8,00	45,0	43,7	39,6	47,7
S_17_D		11,00	45,5	44,1	40,1	48,2
S_17_E		15,00	45,4	44,1	40,0	48,1
S_17_F		18,00	45,8	44,5	40,5	48,5
S_18_A		1,50	39,3	38,0	34,2	42,2
S_18_B		5,00	40,1	38,9	35,1	43,0
S_18_C		8,00	40,7	39,4	35,7	43,6
S_18_D		11,00	40,6	39,3	35,5	43,4
S_18_E		15,00	38,7	37,4	33,6	41,6
S_18_F		18,00	38,9	37,6	33,8	41,8
S_19_A		1,50	41,4	40,1	36,1	44,1
S_19_B		5,00	41,7	40,4	36,5	44,5
S_19_C		8,00	41,7	40,4	36,5	44,5
S_19_D		11,00	41,5	40,2	36,3	44,3
S_19_E		15,00	40,7	39,3	35,4	43,4
S_19_F		18,00	40,9	39,6	35,7	43,7
S_2_A		1,50	63,6	62,3	58,2	66,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_2_B		5,00	65,6	64,2	60,2	68,2
S_2_C		8,00	66,2	64,8	60,8	68,9
S_2_D		11,00	66,3	64,9	60,9	68,9
S_2_E		15,00	66,2	64,9	60,8	68,9
S_2_F		18,00	66,2	64,8	60,8	68,8
S_20a_A		1,50	53,1	51,8	47,7	55,8
S_20a_B		5,00	52,8	51,4	47,4	55,4
S_20a_C		8,00	52,7	51,3	47,3	55,3
S_20a_D		11,00	53,1	51,7	47,7	55,7
S_20a_E		15,00	53,9	52,5	48,5	56,6
S_20a_F		18,00	55,0	53,7	49,7	57,7
S_21_A		1,50	55,5	54,2	50,1	58,2
S_21_B		5,00	55,2	53,9	49,8	57,9
S_21_C		8,00	55,5	54,2	50,1	58,2
S_21_D		11,00	56,1	54,7	50,7	58,7
S_21_E		14,00	56,6	55,3	51,2	59,3
S_22_A		1,50	58,2	56,8	52,8	60,8
S_22_B		5,00	58,4	57,0	53,0	61,0
S_22_C		8,00	59,1	57,7	53,7	61,7
S_22_D		11,00	59,7	58,4	54,3	62,4
S_22_E		15,00	60,1	58,8	54,7	62,8
S_22_F		18,00	60,2	58,9	54,8	62,9
S_23_A		18,00	35,6	34,3	30,5	38,4
S_24_A		18,00	52,4	51,1	47,1	55,1
S_25_A		18,00	48,9	47,6	43,7	51,6
S_25_B		22,00	52,4	51,1	47,1	55,1
S_25_C		25,00	53,3	52,0	48,0	56,0
S_25_D		28,00	53,4	52,1	48,1	56,1
S_25_E		31,00	53,9	52,6	48,6	56,6
S_26_A		22,00	53,6	52,3	48,3	56,3
S_26_B		25,00	54,6	53,2	49,2	57,3
S_26_C		28,00	54,8	53,4	49,4	57,5
S_26_D		31,00	55,0	53,6	49,6	57,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_27_A		22,00	38,4	37,1	33,3	41,3
S_27_B		25,00	39,5	38,2	34,4	42,3
S_27_C		28,00	40,4	39,1	35,2	43,2
S_27_D		31,00	41,4	40,1	36,3	44,2
S_28_A		22,00	37,8	36,6	32,8	40,7
S_28_B		25,00	37,6	36,3	32,6	40,5
S_28_C		28,00	38,2	37,0	33,2	41,1
S_28_D		31,00	40,7	39,4	35,5	43,5
S_3_A		1,50	63,5	62,1	58,0	66,1
S_3_B		5,00	65,4	64,0	60,0	68,0
S_3_C		8,00	66,1	64,7	60,7	68,7
S_3_D		11,00	66,2	64,9	60,8	68,9
S_3_E		15,00	66,2	64,8	60,7	68,8
S_3_F		18,00	66,1	64,7	60,6	68,7
S_4_A		1,50	63,1	61,8	57,7	65,8
S_4_B		5,00	64,9	63,6	59,5	67,6
S_4_C		8,00	65,8	64,4	60,4	68,4
S_4_D		11,00	65,9	64,5	60,5	68,5
S_4_E		15,00	65,9	64,5	60,5	68,5
S_4_F		18,00	65,8	64,5	60,4	68,5
S_5_A		1,50	63,2	61,8	57,7	65,8
S_5_B		5,00	64,9	63,5	59,5	67,5
S_5_C		8,00	65,7	64,4	60,3	68,4
S_5_D		11,00	65,8	64,5	60,4	68,5
S_5_E		15,00	65,8	64,5	60,4	68,5
S_5_F		18,00	65,8	64,5	60,4	68,5
S_5a_A		22,00	65,8	64,4	60,3	68,4
S_5a_B		25,00	65,7	64,3	60,3	68,3
S_5a_C		28,00	65,6	64,2	60,2	68,2
S_5a_D		31,00	65,5	64,1	60,0	68,1
S_5a_E		34,00	65,3	64,0	59,9	68,0
S_5a_F		37,00	65,2	63,9	59,8	67,9
S_5b_A		40,00	65,1	63,8	59,7	67,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_5b_B		43,00	65,0	63,6	59,6	67,6
S_6_A		1,50	59,7	58,3	54,3	62,3
S_6_B		5,00	61,1	59,8	55,7	63,8
S_6_C		8,00	62,1	60,7	56,7	64,7
S_6_D		11,00	62,2	60,9	56,8	64,9
S_6_E		15,00	62,3	60,9	56,9	64,9
S_6_F		18,00	62,3	61,0	56,9	64,9
S_6a_A		22,00	62,2	60,9	56,8	64,9
S_6a_B		25,00	62,2	60,9	56,8	64,8
S_6a_C		28,00	62,1	60,8	56,7	64,8
S_6a_D		31,00	62,1	60,7	56,6	64,7
S_6a_E		34,00	61,9	60,6	56,5	64,5
S_6a_F		37,00	61,8	60,4	56,3	64,4
S_7_A		1,50	58,0	56,7	52,6	60,7
S_7_B		5,00	58,7	57,3	53,3	61,3
S_7_C		8,00	59,7	58,3	54,3	62,3
S_7_D		11,00	60,3	58,9	54,8	62,9
S_7_E		15,00	60,3	59,0	54,9	63,0
S_7_F		18,00	60,3	59,0	54,9	63,0
S_8a_A		22,00	37,6	36,4	32,6	40,5
S_8a_B		25,00	38,9	37,7	33,9	41,8
S_8a_C		28,00	39,4	38,2	34,4	42,3
S_8a_D		31,00	37,5	36,2	32,4	40,3
S_8a_E		34,00	36,4	35,1	31,4	39,3
S_8a_F		37,00	36,6	35,3	31,6	39,5
S_8b_A		40,00	36,8	35,6	31,8	39,7
S_8b_B		43,00	37,2	35,9	32,1	40,0
S_9a_A		22,00	62,2	60,8	56,7	64,8
S_9a_B		25,00	62,4	61,0	57,0	65,0
S_9a_C		28,00	62,3	61,0	56,9	65,0
S_9a_D		31,00	62,2	60,9	56,8	64,9
S_9a_E		34,00	62,1	60,7	56,6	64,7
S_9a_F		37,00	62,0	60,6	56,5	64,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_9b_A			40,00	61,8	60,5	56,4	64,5
S_9b_B			43,00	61,7	60,4	56,3	64,4
S-6b_A			40,00	61,6	60,2	56,1	64,2
S-6b_B			43,00	61,5	60,1	56,0	64,1
W_1_A			13,00	47,3	45,9	41,9	49,9
W_1_B			16,00	47,8	46,4	42,4	50,4
W_1_C			19,00	48,3	47,0	42,9	51,0
W_1_D			22,00	48,8	47,4	43,4	51,5
W_1_E			25,00	48,9	47,5	43,5	51,6
W_1_F			28,00	49,1	47,7	43,7	51,8
W_1a_A			31,00	49,3	48,0	43,9	52,0
W_1a_B			34,00	49,4	48,0	44,0	52,0
W_1a_C			37,00	49,4	48,1	44,1	52,1
W_1a_D			40,00	49,5	48,2	44,1	52,2
W_1a_E			43,00	49,7	48,3	44,3	52,4
W_2_A			13,00	37,3	36,0	32,3	40,2
W_2_B			16,00	38,6	37,4	33,6	41,5
W_2_C			19,00	40,4	39,2	35,4	43,3
W_2_D			22,00	42,7	41,5	37,7	45,6
W_2_E			25,00	47,6	46,3	42,3	50,3
W_2_F			28,00	49,4	48,1	44,0	52,1
W_2a_A			31,00	50,0	48,7	44,7	52,7
W_2a_B			34,00	50,3	49,0	45,0	53,0
W_2a_C			37,00	50,8	49,5	45,5	53,6
W_2a_D			40,00	51,5	50,2	46,2	54,2
W_2a_E			43,00	52,3	51,0	47,0	55,0
W_3_A			13,00	33,7	32,4	28,7	36,6
W_3_B			16,00	34,8	33,5	29,8	37,7
W_3_C			19,00	36,3	35,0	31,3	39,2
W_3_D			22,00	37,3	36,0	32,3	40,2
W_3_E			25,00	38,1	36,9	33,1	41,0
W_3_F			28,00	38,9	37,7	33,9	41,8
W_3a_A			31,00	39,8	38,6	34,8	42,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W_3a_B		34,00	40,7	39,5	35,7	43,6
W_3a_C		37,00	41,7	40,4	36,7	44,6
W_3a_D		40,00	42,9	41,6	37,8	45,8
W_3a_E		43,00	44,4	43,1	39,3	47,2
W_4_A		13,00	37,3	36,1	32,3	40,2
W_4_B		16,00	38,5	37,3	33,5	41,4
W_4_C		19,00	40,1	38,9	35,2	43,0
W_4_D		22,00	41,5	40,2	36,5	44,4
W_5_A		13,00	35,3	34,1	30,3	38,2
W_5_B		16,00	35,5	34,3	30,5	38,4
W_5_C		19,00	36,6	35,3	31,6	39,5
W_5_D		22,00	37,7	36,4	32,7	40,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Resultaten maatregelen wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
O_1_A		1,50	51,7	48,6	42,5	52,3
O_1_B		5,00	53,3	50,2	44,1	53,9
O_1_C		8,00	53,4	50,3	44,2	54,0
O_1_D		11,00	53,3	50,2	44,1	54,0
O_1_E		15,00	53,2	50,1	44,0	53,8
O_1_F		18,00	53,0	49,9	43,8	53,6
O_10_A		1,50	54,7	51,6	45,4	55,3
O_10_B		5,00	55,4	52,3	46,2	56,0
O_10_C		8,00	55,3	52,2	46,1	56,0
O_10_D		11,00	55,2	52,1	46,0	55,8
O_10_E		15,00	54,8	51,7	45,6	55,4
O_10_F		18,00	54,4	51,3	45,2	55,1
O_10a_A		22,00	54,0	50,9	44,8	54,6
O_10a_B		25,00	53,6	50,5	44,4	54,3
O_10a_C		28,00	53,3	50,2	44,1	53,9
O_10a_D		31,00	52,9	49,8	43,7	53,6
O_11_A		1,50	54,3	51,2	45,1	55,0
O_11_B		5,00	55,3	52,2	46,1	55,9
O_11_C		8,00	55,3	52,2	46,1	55,9
O_11_D		11,00	55,2	52,0	45,9	55,8
O_11_E		15,00	54,9	51,7	45,7	55,5
O_11_F		18,00	54,5	51,4	45,3	55,2
O_11a_A		22,00	54,1	51,0	44,9	54,8
O_11a_B		25,00	53,8	50,7	44,6	54,4
O_11a_C		28,00	53,5	50,3	44,3	54,1
O_11a_D		31,00	53,1	50,0	43,9	53,8
O_12_A		1,50	54,3	51,2	45,1	55,0
O_12_B		5,00	55,4	52,3	46,2	56,0
O_12_C		8,00	55,4	52,3	46,2	56,1
O_12_D		11,00	55,3	52,2	46,1	55,9
O_12_E		15,00	55,0	51,9	45,8	55,7
O_12_F		18,00	54,7	51,6	45,5	55,4
O_12a_A		22,00	54,4	51,2	45,1	55,0
O_12a_B		25,00	54,0	50,9	44,8	54,7
O_12a_C		28,00	53,7	50,6	44,5	54,4
O_12a_D		31,00	53,4	50,3	44,2	54,1
O_13_A		1,50	54,9	51,8	45,7	55,5
O_13_B		5,00	56,0	52,9	46,8	56,6
O_13_C		8,00	56,0	52,9	46,8	56,7
O_13_D		11,00	55,9	52,8	46,7	56,6
O_13_E		15,00	55,6	52,5	46,4	56,3
O_13_F		18,00	55,3	52,2	46,1	56,0
O_14_A		22,00	44,4	41,1	35,2	45,0
O_14_B		25,00	48,0	44,8	38,8	48,7
O_14_C		28,00	51,1	48,0	41,9	51,7
O_14_D		31,00	51,0	47,9	41,8	51,7
O_15_A		22,00	37,7	34,4	28,5	38,3
O_15_B		25,00	41,6	38,3	32,4	42,2
O_15_C		28,00	43,9	40,6	34,7	44,5
O_15_D		31,00	44,7	41,4	35,5	45,3
O_16_A		22,00	39,2	36,1	30,0	39,9
O_16_B		25,00	47,7	44,6	38,5	48,4
O_16_C		28,00	48,7	45,6	39,5	49,4
O_16_D		31,00	48,7	45,6	39,5	49,3
O_17_A		22,00	34,3	31,1	25,1	34,9
O_17_B		25,00	35,3	32,2	26,1	36,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_17_C		28,00	39,7	36,6	30,5	40,3
0_17_D		31,00	45,2	42,2	36,0	45,9
0_18_A		1,50	56,0	52,9	46,8	56,7
0_18_B		5,00	56,9	53,8	47,7	57,6
0_18_C		8,00	56,9	53,8	47,7	57,6
0_18_D		11,00	56,8	53,7	47,6	57,4
0_18_E		15,00	56,5	53,4	47,3	57,1
0_18_F		18,00	56,1	53,0	46,9	56,8
0_19_A		1,50	52,6	49,5	43,4	53,2
0_19_B		5,00	53,9	50,8	44,7	54,5
0_19_C		8,00	54,1	51,0	44,9	54,8
0_19_D		11,00	54,3	51,1	45,1	54,9
0_19_E		15,00	54,1	51,0	44,9	54,8
0_19_F		18,00	53,9	50,8	44,7	54,5
0_2_A		1,50	56,4	53,3	47,2	57,1
0_2_B		5,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_2_C		8,00	57,6	54,5	48,4	58,3
0_2_D		11,00	57,5	54,4	48,3	58,1
0_2_E		15,00	57,3	54,2	48,1	57,9
0_2_F		18,00	57,0	54,0	47,8	57,7
0_20_A		1,50	48,3	45,1	39,1	48,9
0_20_B		5,00	49,9	46,8	40,7	50,6
0_20_C		8,00	51,4	48,2	42,2	52,0
0_20_D		11,00	52,6	49,5	43,4	53,2
0_20_E		15,00	52,8	49,6	43,6	53,4
0_20_F		18,00	52,5	49,4	43,3	53,1
0_21_A		1,50	49,1	45,9	39,9	49,7
0_21_B		5,00	50,3	47,2	41,1	50,9
0_21_C		8,00	50,6	47,4	41,4	51,2
0_21_D		11,00	51,2	48,1	42,0	51,9
0_21_E		15,00	51,4	48,2	42,2	52,0
0_21_F		18,00	51,1	47,9	41,9	51,7
0_22_A		1,50	46,3	43,1	37,1	46,9
0_22_B		5,00	46,9	43,7	37,7	47,5
0_22_C		8,00	47,7	44,5	38,5	48,4
0_22_D		11,00	48,3	45,1	39,1	48,9
0_22_E		15,00	47,8	44,6	38,6	48,4
0_22_F		18,00	46,6	43,3	37,4	47,2
0_23_A		1,50	45,3	42,1	36,1	45,9
0_23_B		5,00	45,9	42,7	36,7	46,5
0_23_C		8,00	46,6	43,4	37,4	47,2
0_23_D		11,00	47,4	44,2	38,2	48,0
0_23_E		15,00	46,8	43,5	37,6	47,4
0_23_F		18,00	45,5	42,2	36,3	46,1
0_24_A		1,50	39,2	36,0	30,0	39,9
0_24_B		5,00	39,4	36,1	30,2	40,0
0_24_C		8,00	40,0	36,7	30,8	40,6
0_24_D		11,00	40,7	37,4	31,5	41,3
0_24_E		15,00	27,8	24,5	18,6	28,4
0_24_F		18,00	21,4	18,3	12,2	22,0
0_25_A		1,50	34,7	31,6	25,5	35,3
0_25_B		5,00	34,0	30,9	24,8	34,7
0_25_C		8,00	33,9	30,9	24,7	34,6
0_25_D		11,00	34,4	31,3	25,2	35,0
0_25_E		15,00	35,1	32,0	25,9	35,8
0_25_F		18,00	35,5	32,4	26,3	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_26_A		1,50	34,1	30,8	24,9	34,7
0_26_B		5,00	33,8	30,6	24,6	34,4
0_26_C		8,00	33,6	30,4	24,4	34,3
0_26_D		11,00	33,4	30,2	24,2	34,1
0_26_E		15,00	33,6	30,4	24,4	34,2
0_26_F		18,00	33,9	30,7	24,7	34,5
0_27_A		1,50	38,4	35,3	29,2	39,0
0_27_B		5,00	39,4	36,3	30,2	40,0
0_27_C		8,00	40,2	37,1	31,0	40,8
0_27_D		11,00	41,0	37,9	31,8	41,6
0_27_E		15,00	41,2	38,1	32,0	41,9
0_27_F		18,00	41,2	38,2	32,0	41,9
0_28_A		1,50	43,1	40,0	33,9	43,8
0_28_B		5,00	44,5	41,4	35,3	45,2
0_28_C		8,00	45,6	42,5	36,4	46,3
0_28_D		11,00	45,8	42,7	36,6	46,4
0_28_E		15,00	45,8	42,7	36,6	46,4
0_28_F		18,00	45,7	42,7	36,5	46,4
0_29_A		1,50	48,6	45,6	39,4	49,3
0_29_B		5,00	50,5	47,4	41,3	51,2
0_29_C		8,00	50,8	47,7	41,6	51,4
0_29_D		11,00	50,8	47,7	41,6	51,4
0_29_E		15,00	50,7	47,6	41,5	51,3
0_29_F		18,00	50,6	47,5	41,4	51,2
0_3_A		1,50	56,0	52,9	46,8	56,6
0_3_B		5,00	57,2	54,1	48,0	57,8
0_3_C		8,00	57,2	54,2	48,0	57,9
0_3_D		11,00	57,1	54,1	47,9	57,8
0_3_E		15,00	56,9	53,8	47,7	57,6
0_3_F		18,00	56,7	53,6	47,5	57,4
0_30_A		18,00	27,2	24,0	18,0	27,8
0_31_A		18,00	30,0	26,8	20,8	30,7
0_32a_A		18,00	29,7	26,5	20,5	30,3
0_4_A		1,50	54,4	51,3	45,2	55,0
0_4_B		5,00	55,8	52,7	46,6	56,4
0_4_C		8,00	55,9	52,8	46,7	56,5
0_4_D		11,00	55,9	52,8	46,7	56,5
0_4_E		15,00	55,7	52,6	46,5	56,4
0_4_F		18,00	55,6	52,5	46,4	56,2
0_5_A		1,50	52,4	49,3	43,2	53,1
0_5_B		5,00	53,8	50,7	44,6	54,5
0_5_C		8,00	54,1	51,0	44,9	54,7
0_5_D		11,00	54,1	51,0	44,9	54,7
0_5_E		15,00	54,0	50,9	44,8	54,7
0_5_F		18,00	53,9	50,8	44,7	54,6
0_6_A		1,50	51,8	48,7	42,6	52,4
0_6_B		5,00	53,2	50,1	44,0	53,8
0_6_C		8,00	53,3	50,2	44,1	53,9
0_6_D		11,00	53,3	50,2	44,1	53,9
0_6_E		15,00	53,2	50,2	44,0	53,9
0_6_F		18,00	53,2	50,1	44,0	53,8
0_7_A		1,50	51,7	48,6	42,5	52,3
0_7_B		5,00	52,9	49,8	43,7	53,6
0_7_C		8,00	53,0	50,0	43,8	53,7
0_7_D		11,00	53,1	50,0	43,9	53,7
0_7_E		15,00	53,0	49,9	43,8	53,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_7_F		18,00	52,9	49,8	43,7	53,6
0_7a_A		22,00	51,4	48,3	42,2	52,1
0_7a_B		25,00	50,2	47,1	41,0	50,8
0_7a_C		28,00	50,0	46,9	40,8	50,6
0_7a_D		31,00	49,8	46,7	40,6	50,4
0_8_A		1,50	53,0	49,9	43,8	53,6
0_8_B		5,00	54,3	51,2	45,1	54,9
0_8_C		8,00	54,3	51,2	45,1	54,9
0_8_D		11,00	54,2	51,1	45,0	54,8
0_8_E		15,00	53,9	50,9	44,7	54,6
0_8_F		18,00	53,7	50,7	44,5	54,4
0_8a_A		22,00	53,3	50,3	44,1	54,0
0_8a_B		25,00	53,1	50,0	43,9	53,7
0_8a_C		28,00	52,8	49,7	43,6	53,5
0_8a_D		31,00	52,5	49,5	43,3	53,2
0_9_A		1,50	53,4	50,3	44,1	54,0
0_9_B		5,00	54,5	51,4	45,3	55,1
0_9_C		8,00	54,4	51,3	45,2	55,1
0_9_D		11,00	54,3	51,2	45,1	54,9
0_9_E		15,00	54,0	50,9	44,8	54,6
0_9_F		18,00	53,7	50,6	44,5	54,4
0_9a_A		22,00	53,3	50,2	44,1	54,0
0_9a_B		25,00	53,0	49,9	43,8	53,6
0_9a_C		28,00	52,7	49,6	43,5	53,3
0_9a_D		31,00	52,3	49,3	43,1	53,0
S_1_A		1,50	47,9	44,8	38,7	48,6
S_1_B		5,00	49,7	46,6	40,5	50,3
S_1_C		8,00	50,0	47,0	40,8	50,7
S_1_D		11,00	50,0	46,9	40,8	50,6
S_1_E		15,00	49,9	46,8	40,7	50,5
S_1_F		18,00	49,8	46,7	40,6	50,4
S_10a_A		22,00	33,9	30,8	24,7	34,6
S_10a_B		25,00	35,3	32,2	26,1	35,9
S_10a_C		28,00	39,3	36,2	30,1	40,0
S_10a_D		31,00	46,0	43,0	36,8	46,7
S_10a_E		34,00	48,5	45,4	39,3	49,1
S_10a_F		37,00	48,6	45,5	39,4	49,3
S_10b_A		40,00	48,5	45,4	39,2	49,1
S_10b_B		43,00	48,3	45,2	39,1	48,9
S_11a_A		22,00	29,0	25,9	19,8	29,7
S_11a_B		25,00	29,3	26,1	20,1	29,9
S_11a_C		28,00	29,5	26,2	20,2	30,1
S_11a_D		31,00	30,9	27,7	21,7	31,6
S_11a_E		34,00	31,9	28,7	22,7	32,5
S_11a_F		37,00	32,9	29,7	23,7	33,5
S_11b_A		40,00	34,3	31,0	25,1	34,9
S_11b_B		43,00	34,9	31,7	25,7	35,5
S_12_A		1,50	21,1	18,0	11,9	21,7
S_12_B		5,00	22,1	18,9	12,9	22,7
S_12_C		8,00	22,5	19,4	13,3	23,1
S_12_D		11,00	23,1	20,0	13,9	23,7
S_12_E		15,00	24,4	21,3	15,2	25,1
S_12_F		18,00	26,4	23,2	17,2	27,0
S_13_A		1,50	24,7	21,6	15,5	25,3
S_13_B		5,00	25,9	22,8	16,7	26,6
S_13_C		8,00	26,7	23,6	17,5	27,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaï basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_13_D		11,00	27,4	24,3	18,2	28,0
S_13_E		15,00	28,3	25,2	19,1	28,9
S_13_F		18,00	29,3	26,2	20,1	30,0
S_14_A		1,50	34,1	31,1	24,9	34,8
S_14_B		5,00	35,3	32,2	26,1	35,9
S_14_C		8,00	36,1	33,0	26,9	36,7
S_14_D		11,00	36,9	33,8	27,7	37,5
S_14_E		15,00	37,3	34,2	28,1	38,0
S_14_F		18,00	37,4	34,3	28,2	38,1
S_15_A		1,50	37,3	34,1	28,1	37,9
S_15_B		5,00	37,7	34,5	28,5	38,3
S_15_C		8,00	38,0	34,8	28,8	38,6
S_15_D		11,00	38,2	35,0	29,0	38,8
S_15_E		15,00	38,7	35,5	29,5	39,3
S_15_F		18,00	38,6	35,5	29,4	39,3
S_16_A		1,50	33,8	30,7	24,6	34,4
S_16_B		5,00	34,4	31,3	25,2	35,0
S_16_C		8,00	34,9	31,8	25,7	35,5
S_16_D		11,00	35,5	32,4	26,3	36,1
S_16_E		15,00	36,3	33,2	27,1	37,0
S_16_F		18,00	36,9	33,8	27,7	37,5
S_17_A		1,50	32,7	29,6	23,5	33,3
S_17_B		5,00	33,4	30,3	24,2	34,0
S_17_C		8,00	33,6	30,5	24,4	34,2
S_17_D		11,00	33,9	30,8	24,7	34,5
S_17_E		15,00	34,4	31,3	25,2	35,1
S_17_F		18,00	35,0	31,9	25,8	35,6
S_18_A		1,50	41,9	38,8	32,7	42,5
S_18_B		5,00	42,0	38,9	32,8	42,6
S_18_C		8,00	42,5	39,4	33,3	43,1
S_18_D		11,00	43,1	40,0	33,9	43,7
S_18_E		15,00	43,8	40,7	34,6	44,4
S_18_F		18,00	44,0	41,0	34,8	44,7
S_19_A		1,50	43,4	40,3	34,2	44,1
S_19_B		5,00	44,0	40,9	34,8	44,6
S_19_C		8,00	44,7	41,6	35,5	45,4
S_19_D		11,00	45,4	42,3	36,2	46,0
S_19_E		15,00	45,8	42,7	36,6	46,4
S_19_F		18,00	45,9	42,8	36,7	46,5
S_2_A		1,50	54,7	51,6	45,5	55,4
S_2_B		5,00	55,6	52,5	46,4	56,3
S_2_C		8,00	55,6	52,5	46,4	56,3
S_2_D		11,00	55,5	52,4	46,3	56,1
S_2_E		15,00	55,2	52,1	46,0	55,8
S_2_F		18,00	54,9	51,9	45,7	55,6
S_20a_A		1,50	44,6	41,5	35,4	45,2
S_20a_B		5,00	45,1	42,0	35,9	45,8
S_20a_C		8,00	45,9	42,8	36,7	46,5
S_20a_D		11,00	46,4	43,3	37,2	47,0
S_20a_E		15,00	46,8	43,7	37,6	47,4
S_20a_F		18,00	46,9	43,8	37,7	47,5
S_21_A		1,50	42,3	39,2	33,1	42,9
S_21_B		5,00	42,5	39,4	33,3	43,1
S_21_C		8,00	43,0	39,9	33,8	43,7
S_21_D		11,00	43,7	40,6	34,5	44,3
S_21_E		14,00	44,2	41,1	35,0	44,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_22_A		1,50	44,1	41,0	34,9	44,7
S_22_B		5,00	45,3	42,3	36,1	46,0
S_22_C		8,00	46,3	43,2	37,1	47,0
S_22_D		11,00	46,5	43,4	37,3	47,2
S_22_E		15,00	46,5	43,4	37,3	47,2
S_22_F		18,00	46,5	43,4	37,3	47,2
S_23_A		18,00	37,3	34,2	28,1	37,9
S_24_A		18,00	33,3	30,2	24,1	33,9
S_25_A		18,00	31,2	28,1	22,0	31,9
S_25_B		22,00	36,0	32,9	26,7	36,6
S_25_C		25,00	36,9	33,8	27,7	37,5
S_25_D		28,00	36,5	33,4	27,3	37,1
S_25_E		31,00	35,8	32,7	26,6	36,4
S_26_A		22,00	39,3	36,2	30,1	40,0
S_26_B		25,00	44,4	41,3	35,2	45,0
S_26_C		28,00	45,2	42,1	36,0	45,8
S_26_D		31,00	45,2	42,1	36,0	45,8
S_27_A		22,00	41,3	38,2	32,1	42,0
S_27_B		25,00	43,7	40,6	34,5	44,3
S_27_C		28,00	44,1	41,0	34,9	44,7
S_27_D		31,00	44,2	41,1	35,0	44,8
S_28_A		22,00	23,3	20,2	14,1	23,9
S_28_B		25,00	24,7	21,6	15,5	25,3
S_28_C		28,00	25,6	22,5	16,4	26,2
S_28_D		31,00	25,8	22,7	16,6	26,4
S_3_A		1,50	54,7	51,6	45,5	55,3
S_3_B		5,00	55,6	52,5	46,4	56,3
S_3_C		8,00	55,7	52,6	46,5	56,3
S_3_D		11,00	55,6	52,5	46,4	56,2
S_3_E		15,00	55,4	52,3	46,1	56,0
S_3_F		18,00	55,1	52,0	45,9	55,8
S_4_A		1,50	54,7	51,6	45,5	55,4
S_4_B		5,00	55,8	52,8	46,6	56,5
S_4_C		8,00	55,9	52,9	46,7	56,6
S_4_D		11,00	55,9	52,8	46,7	56,5
S_4_E		15,00	55,7	52,6	46,5	56,3
S_4_F		18,00	55,5	52,4	46,3	56,2
S_5_A		1,50	57,2	54,1	48,0	57,8
S_5_B		5,00	58,1	55,0	48,9	58,8
S_5_C		8,00	58,1	55,0	48,9	58,7
S_5_D		11,00	57,9	54,9	48,7	58,6
S_5_E		15,00	57,7	54,6	48,5	58,3
S_5_F		18,00	57,4	54,3	48,2	58,0
S_5a_A		22,00	57,0	53,9	47,8	57,6
S_5a_B		25,00	56,7	53,6	47,5	57,3
S_5a_C		28,00	56,4	53,3	47,1	57,0
S_5a_D		31,00	56,0	52,9	46,8	56,7
S_5a_E		34,00	55,7	52,6	46,5	56,4
S_5a_F		37,00	55,4	52,3	46,2	56,0
S_5b_A		40,00	55,1	52,0	45,9	55,7
S_5b_B		43,00	54,8	51,7	45,6	55,4
S_6_A		1,50	52,7	49,6	43,5	53,3
S_6_B		5,00	54,1	51,0	44,9	54,7
S_6_C		8,00	54,1	51,1	44,9	54,8
S_6_D		11,00	54,1	51,0	44,9	54,7
S_6_E		15,00	53,9	50,8	44,7	54,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_6_F		18,00	53,7	50,6	44,5	54,4
S_6a_A		22,00	53,3	50,2	44,1	53,9
S_6a_B		25,00	53,0	49,9	43,8	53,7
S_6a_C		28,00	52,8	49,7	43,6	53,4
S_6a_D		31,00	52,6	49,5	43,4	53,2
S_6a_E		34,00	52,3	49,2	43,1	53,0
S_6a_F		37,00	52,1	49,0	42,9	52,7
S_7_A		1,50	47,6	44,5	38,4	48,2
S_7_B		5,00	49,5	46,4	40,3	50,1
S_7_C		8,00	49,9	46,8	40,7	50,5
S_7_D		11,00	49,8	46,7	40,6	50,5
S_7_E		15,00	49,7	46,6	40,5	50,4
S_7_F		18,00	49,7	46,6	40,5	50,3
S_8a_A		22,00	29,3	26,1	20,1	29,9
S_8a_B		25,00	30,2	27,0	21,0	30,8
S_8a_C		28,00	30,3	27,0	21,1	30,9
S_8a_D		31,00	31,4	28,1	22,2	32,0
S_8a_E		34,00	33,0	29,8	23,8	33,6
S_8a_F		37,00	34,3	31,1	25,1	35,0
S_8b_A		40,00	34,9	31,7	25,7	35,5
S_8b_B		43,00	35,3	32,0	26,1	35,9
S_9a_A		22,00	42,5	39,4	33,2	43,1
S_9a_B		25,00	51,2	48,1	42,0	51,8
S_9a_C		28,00	51,0	48,0	41,8	51,7
S_9a_D		31,00	50,8	47,7	41,6	51,4
S_9a_E		34,00	50,5	47,4	41,3	51,2
S_9a_F		37,00	50,3	47,2	41,1	50,9
S_9b_A		40,00	49,9	46,8	40,7	50,5
S_9b_B		43,00	49,6	46,6	40,4	50,3
S-6b_A		40,00	51,7	48,6	42,5	52,3
S-6b_B		43,00	51,5	48,4	42,3	52,1
W_1_A		13,00	35,6	32,5	26,4	36,3
W_1_B		16,00	36,2	33,1	27,0	36,8
W_1_C		19,00	36,4	33,3	27,2	37,0
W_1_D		22,00	36,6	33,5	27,4	37,3
W_1_E		25,00	37,2	34,2	28,0	37,9
W_1_F		28,00	37,8	34,7	28,6	38,4
W_1a_A		31,00	38,0	34,9	28,8	38,6
W_1a_B		34,00	38,2	35,1	29,0	38,8
W_1a_C		37,00	38,2	35,1	28,9	38,8
W_1a_D		40,00	38,2	35,1	29,0	38,8
W_1a_E		43,00	38,2	35,1	29,0	38,8
W_2_A		13,00	37,4	34,1	28,2	38,0
W_2_B		16,00	37,5	34,2	28,3	38,1
W_2_C		19,00	37,7	34,4	28,5	38,3
W_2_D		22,00	37,3	34,0	28,1	37,9
W_2_E		25,00	37,7	34,5	28,5	38,4
W_2_F		28,00	38,9	35,7	29,7	39,5
W_2a_A		31,00	39,1	35,9	29,9	39,7
W_2a_B		34,00	39,6	36,4	30,4	40,2
W_2a_C		37,00	40,0	36,8	30,8	40,6
W_2a_D		40,00	40,1	36,9	30,9	40,7
W_2a_E		43,00	40,2	37,0	31,0	40,8
W_3_A		13,00	23,2	20,0	14,0	23,8
W_3_B		16,00	23,7	20,5	14,5	24,3
W_3_C		19,00	25,0	21,8	15,8	25,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaï basismodel met asfaltmaateregelen
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Beneluxlaan-Steinhagenseweg
 Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W_3_D		22,00	27,4	24,1	18,2	28,0
W_3_E		25,00	32,6	29,3	23,4	33,2
W_3_F		28,00	36,3	33,0	27,1	36,9
W_3a_A		31,00	37,5	34,2	28,3	38,1
W_3a_B		34,00	37,9	34,7	28,7	38,5
W_3a_C		37,00	38,4	35,1	29,2	39,0
W_3a_D		40,00	38,8	35,5	29,6	39,4
W_3a_E		43,00	39,0	35,7	29,8	39,6
W_4_A		13,00	39,2	35,9	30,0	39,8
W_4_B		16,00	39,3	36,1	30,1	39,9
W_4_C		19,00	39,6	36,3	30,4	40,2
W_4_D		22,00	39,8	36,6	30,6	40,4
W_5_A		13,00	30,4	27,2	21,2	31,0
W_5_B		16,00	34,4	31,2	25,2	35,0
W_5_C		19,00	38,9	35,6	29,7	39,5
W_5_D		22,00	39,8	36,6	30,6	40,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
O_1_A		1,50	53,1	50,7	44,0	53,9
O_1_B		5,00	53,0	50,6	44,0	53,9
O_1_C		8,00	52,4	50,0	43,4	53,3
O_1_D		11,00	51,8	49,4	42,7	52,6
O_1_E		15,00	50,9	48,5	41,8	51,7
O_1_F		18,00	50,1	47,7	41,1	51,0
O_10_A		1,50	29,4	27,0	20,3	30,2
O_10_B		5,00	30,2	27,8	21,1	31,0
O_10_C		8,00	31,1	28,7	22,0	31,9
O_10_D		11,00	31,8	29,4	22,8	32,7
O_10_E		15,00	31,9	29,5	22,8	32,7
O_10_F		18,00	31,8	29,4	22,7	32,7
O_10a_A		22,00	31,9	29,5	22,8	32,7
O_10a_B		25,00	31,8	29,4	22,7	32,7
O_10a_C		28,00	31,8	29,3	22,7	32,6
O_10a_D		31,00	31,7	29,3	22,6	32,5
O_11_A		1,50	30,6	28,2	21,6	31,5
O_11_B		5,00	31,7	29,3	22,6	32,6
O_11_C		8,00	32,7	30,3	23,6	33,6
O_11_D		11,00	33,1	30,7	24,1	34,0
O_11_E		15,00	33,3	30,9	24,2	34,1
O_11_F		18,00	33,2	30,8	24,1	34,1
O_11a_A		22,00	33,1	30,7	24,1	34,0
O_11a_B		25,00	33,1	30,7	24,0	33,9
O_11a_C		28,00	33,0	30,6	23,9	33,9
O_11a_D		31,00	32,9	30,5	23,9	33,8
O_12_A		1,50	31,7	29,3	22,6	32,5
O_12_B		5,00	33,2	30,8	24,1	34,1
O_12_C		8,00	34,3	31,9	25,2	35,1
O_12_D		11,00	34,4	32,0	25,3	35,3
O_12_E		15,00	34,4	32,0	25,3	35,2
O_12_F		18,00	34,3	31,9	25,3	35,2
O_12a_A		22,00	34,4	32,0	25,3	35,2
O_12a_B		25,00	34,3	31,9	25,2	35,2
O_12a_C		28,00	34,2	31,8	25,1	35,1
O_12a_D		31,00	34,1	31,7	25,1	35,0
O_13_A		1,50	34,4	32,0	25,3	35,2
O_13_B		5,00	36,3	33,9	27,2	37,1
O_13_C		8,00	36,8	34,4	27,7	37,6
O_13_D		11,00	36,8	34,4	27,8	37,7
O_13_E		15,00	36,8	34,4	27,7	37,6
O_13_F		18,00	36,7	34,3	27,6	37,5
O_14_A		22,00	23,7	21,3	14,6	24,5
O_14_B		25,00	28,0	25,6	19,0	28,9
O_14_C		28,00	31,8	29,4	22,7	32,7
O_14_D		31,00	34,3	31,9	25,2	35,2
O_15_A		22,00	22,2	19,8	13,1	23,1
O_15_B		25,00	23,9	21,5	14,8	24,7
O_15_C		28,00	27,5	25,1	18,5	28,4
O_15_D		31,00	31,5	29,1	22,5	32,4
O_16_A		22,00	17,5	15,1	8,4	18,3
O_16_B		25,00	21,1	18,7	12,0	21,9
O_16_C		28,00	22,2	19,8	13,1	23,1
O_16_D		31,00	23,4	21,0	14,3	24,2
O_17_A		22,00	17,3	14,9	8,2	18,2
O_17_B		25,00	18,8	16,4	9,8	19,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaï basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_17_C		28,00	18,0	15,6	8,9	18,9
0_17_D		31,00	19,8	17,4	10,8	20,7
0_18_A		1,50	37,0	34,6	27,9	37,8
0_18_B		5,00	38,9	36,5	29,9	39,8
0_18_C		8,00	39,0	36,6	30,0	39,9
0_18_D		11,00	39,0	36,6	29,9	39,9
0_18_E		15,00	38,9	36,5	29,8	39,7
0_18_F		18,00	38,7	36,3	29,7	39,6
0_19_A		1,50	37,4	35,0	28,3	38,2
0_19_B		5,00	39,5	37,1	30,4	40,3
0_19_C		8,00	41,5	39,1	32,5	42,4
0_19_D		11,00	43,4	41,0	34,4	44,3
0_19_E		15,00	44,6	42,2	35,6	45,5
0_19_F		18,00	44,6	42,2	35,5	45,4
0_2_A		1,50	45,2	42,8	36,1	46,0
0_2_B		5,00	45,5	43,1	36,4	46,3
0_2_C		8,00	45,2	42,8	36,1	46,1
0_2_D		11,00	44,9	42,5	35,8	45,7
0_2_E		15,00	44,3	41,9	35,2	45,1
0_2_F		18,00	43,8	41,4	34,7	44,6
0_20_A		1,50	23,6	21,2	14,5	24,4
0_20_B		5,00	31,0	28,6	21,9	31,8
0_20_C		8,00	37,4	35,0	28,4	38,3
0_20_D		11,00	42,2	39,8	33,1	43,0
0_20_E		15,00	44,6	42,2	35,5	45,4
0_20_F		18,00	44,6	42,2	35,5	45,4
0_21_A		1,50	49,3	46,9	40,2	50,1
0_21_B		5,00	49,7	47,3	40,6	50,5
0_21_C		8,00	48,2	45,8	39,1	49,1
0_21_D		11,00	47,7	45,3	38,6	48,5
0_21_E		15,00	47,0	44,6	37,9	47,8
0_21_F		18,00	46,6	44,2	37,5	47,4
0_22_A		1,50	54,6	52,2	45,6	55,5
0_22_B		5,00	54,2	51,8	45,2	55,1
0_22_C		8,00	53,4	51,0	44,3	54,2
0_22_D		11,00	52,5	50,1	43,4	53,3
0_22_E		15,00	51,4	49,0	42,4	52,3
0_22_F		18,00	50,7	48,3	41,6	51,5
0_23_A		1,50	53,1	50,7	44,0	53,9
0_23_B		5,00	53,0	50,6	43,9	53,9
0_23_C		8,00	52,5	50,1	43,4	53,3
0_23_D		11,00	51,9	49,4	42,8	52,7
0_23_E		15,00	51,0	48,6	41,9	51,8
0_23_F		18,00	50,3	47,9	41,2	51,2
0_24_A		1,50	53,5	51,1	44,5	54,4
0_24_B		5,00	53,4	51,0	44,3	54,2
0_24_C		8,00	52,8	50,4	43,7	53,6
0_24_D		11,00	52,1	49,7	43,0	53,0
0_24_E		15,00	51,2	48,8	42,1	52,0
0_24_F		18,00	50,5	48,1	41,5	51,4
0_25_A		1,50	53,2	50,8	44,1	54,0
0_25_B		5,00	53,1	50,7	44,1	54,0
0_25_C		8,00	52,6	50,2	43,6	53,5
0_25_D		11,00	52,0	49,6	42,9	52,9
0_25_E		15,00	51,2	48,8	42,1	52,0
0_25_F		18,00	50,6	48,2	41,5	51,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaï basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_26_A		1,50	53,2	50,8	44,2	54,1
0_26_B		5,00	53,3	50,9	44,2	54,1
0_26_C		8,00	52,8	50,4	43,7	53,6
0_26_D		11,00	52,2	49,8	43,1	53,0
0_26_E		15,00	51,4	49,0	42,3	52,2
0_26_F		18,00	50,8	48,4	41,7	51,7
0_27_A		1,50	53,6	51,2	44,5	54,4
0_27_B		5,00	53,2	50,8	44,1	54,0
0_27_C		8,00	52,4	50,0	43,4	53,3
0_27_D		11,00	51,6	49,2	42,5	52,4
0_27_E		15,00	50,5	48,1	41,4	51,3
0_27_F		18,00	49,7	47,3	40,6	50,6
0_28_A		1,50	53,3	50,9	44,2	54,1
0_28_B		5,00	53,1	50,7	44,0	53,9
0_28_C		8,00	52,4	50,0	43,4	53,3
0_28_D		11,00	51,7	49,3	42,6	52,5
0_28_E		15,00	50,7	48,3	41,6	51,5
0_28_F		18,00	50,0	47,6	41,0	50,9
0_29_A		1,50	53,3	50,9	44,2	54,1
0_29_B		5,00	53,2	50,8	44,2	54,1
0_29_C		8,00	52,6	50,2	43,6	53,5
0_29_D		11,00	52,0	49,6	42,9	52,8
0_29_E		15,00	51,1	48,7	42,0	51,9
0_29_F		18,00	50,4	48,0	41,3	51,2
0_3_A		1,50	38,0	35,6	29,0	38,9
0_3_B		5,00	40,0	37,6	30,9	40,8
0_3_C		8,00	39,9	37,5	30,9	40,8
0_3_D		11,00	39,9	37,5	30,8	40,7
0_3_E		15,00	39,8	37,4	30,7	40,6
0_3_F		18,00	39,5	37,1	30,4	40,3
0_30_A		18,00	19,8	17,4	10,8	20,7
0_31_A		18,00	14,7	12,3	5,6	15,5
0_32a_A		18,00	19,1	16,7	10,0	19,9
0_4_A		1,50	32,6	30,2	23,5	33,4
0_4_B		5,00	34,2	31,8	25,1	35,0
0_4_C		8,00	35,1	32,7	26,1	36,0
0_4_D		11,00	35,1	32,7	26,0	36,0
0_4_E		15,00	35,1	32,7	26,0	35,9
0_4_F		18,00	34,9	32,5	25,8	35,7
0_5_A		1,50	29,3	26,9	20,3	30,2
0_5_B		5,00	29,0	26,6	20,0	29,9
0_5_C		8,00	29,7	27,3	20,6	30,5
0_5_D		11,00	30,4	27,9	21,3	31,2
0_5_E		15,00	31,1	28,7	22,0	32,0
0_5_F		18,00	30,9	28,5	21,9	31,8
0_6_A		1,50	26,4	24,0	17,3	27,3
0_6_B		5,00	25,6	23,2	16,6	26,5
0_6_C		8,00	25,2	22,8	16,2	26,1
0_6_D		11,00	25,6	23,2	16,6	26,5
0_6_E		15,00	26,2	23,8	17,1	27,0
0_6_F		18,00	26,6	24,2	17,6	27,5
0_7_A		1,50	26,8	24,4	17,7	27,6
0_7_B		5,00	26,1	23,7	17,0	26,9
0_7_C		8,00	25,7	23,3	16,6	26,5
0_7_D		11,00	26,1	23,7	17,0	26,9
0_7_E		15,00	26,7	24,3	17,6	27,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaï basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_7_F		18,00	27,1	24,7	18,0	27,9
0_7a_A		22,00	27,1	24,7	18,0	27,9
0_7a_B		25,00	26,1	23,7	17,0	27,0
0_7a_C		28,00	25,5	23,0	16,4	26,3
0_7a_D		31,00	25,5	23,1	16,4	26,3
0_8_A		1,50	22,4	20,0	13,3	23,2
0_8_B		5,00	21,7	19,3	12,7	22,6
0_8_C		8,00	21,2	18,8	12,1	22,1
0_8_D		11,00	21,6	19,2	12,5	22,4
0_8_E		15,00	22,0	19,6	12,9	22,9
0_8_F		18,00	22,4	20,0	13,3	23,2
0_8a_A		22,00	22,8	20,3	13,7	23,6
0_8a_B		25,00	22,8	20,4	13,7	23,7
0_8a_C		28,00	22,8	20,4	13,8	23,7
0_8a_D		31,00	22,8	20,4	13,8	23,7
0_9_A		1,50	21,3	18,9	12,2	22,2
0_9_B		5,00	21,0	18,6	12,0	21,9
0_9_C		8,00	20,6	18,2	11,6	21,5
0_9_D		11,00	20,8	18,4	11,7	21,6
0_9_E		15,00	20,7	18,3	11,6	21,5
0_9_F		18,00	21,0	18,6	11,9	21,8
0_9a_A		22,00	20,9	18,4	11,8	21,7
0_9a_B		25,00	21,2	18,8	12,1	22,0
0_9a_C		28,00	21,5	19,1	12,5	22,4
0_9a_D		31,00	21,6	19,2	12,6	22,5
S_1_A		1,50	-9,8	-12,2	-18,9	-9,0
S_1_B		5,00	-9,3	-11,7	-18,4	-8,5
S_1_C		8,00	-9,2	-11,6	-18,3	-8,4
S_1_D		11,00	-9,2	-11,6	-18,2	-8,3
S_1_E		15,00	-15,6	-18,0	-24,7	-14,7
S_1_F		18,00	--	--	--	--
S_10a_A		22,00	-2,2	-4,6	-11,3	-1,4
S_10a_B		25,00	-7,3	-9,7	-16,4	-6,5
S_10a_C		28,00	-16,3	-18,7	-25,4	-15,4
S_10a_D		31,00	-22,2	-24,6	-31,2	-21,3
S_10a_E		34,00	--	--	--	--
S_10a_F		37,00	--	--	--	--
S_10b_A		40,00	--	--	--	--
S_10b_B		43,00	--	--	--	--
S_11a_A		22,00	27,2	24,8	18,2	28,1
S_11a_B		25,00	34,4	32,0	25,4	35,3
S_11a_C		28,00	36,7	34,3	27,6	37,5
S_11a_D		31,00	37,5	35,1	28,4	38,4
S_11a_E		34,00	38,0	35,6	28,9	38,8
S_11a_F		37,00	38,2	35,8	29,1	39,1
S_11b_A		40,00	38,6	36,2	29,5	39,4
S_11b_B		43,00	38,9	36,5	29,8	39,7
S_12_A		1,50	47,3	44,9	38,3	48,2
S_12_B		5,00	48,1	45,7	39,0	48,9
S_12_C		8,00	47,9	45,5	38,8	48,8
S_12_D		11,00	47,6	45,2	38,5	48,4
S_12_E		15,00	47,1	44,7	38,0	47,9
S_12_F		18,00	46,6	44,2	37,6	47,5
S_13_A		1,50	42,8	40,4	33,7	43,7
S_13_B		5,00	44,8	42,4	35,7	45,6
S_13_C		8,00	44,9	42,5	35,8	45,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_13_D		11,00	44,8	42,4	35,8	45,7
S_13_E		15,00	44,6	42,2	35,6	45,5
S_13_F		18,00	44,5	42,1	35,4	45,3
S_14_A		1,50	43,1	40,7	34,0	43,9
S_14_B		5,00	45,1	42,7	36,0	45,9
S_14_C		8,00	45,2	42,8	36,2	46,1
S_14_D		11,00	45,2	42,8	36,1	46,0
S_14_E		15,00	45,0	42,6	36,0	45,9
S_14_F		18,00	44,9	42,5	35,8	45,7
S_15_A		1,50	43,0	40,6	33,9	43,8
S_15_B		5,00	44,7	42,3	35,7	45,6
S_15_C		8,00	45,1	42,7	36,0	45,9
S_15_D		11,00	45,3	42,9	36,2	46,1
S_15_E		15,00	45,3	42,9	36,2	46,2
S_15_F		18,00	45,2	42,8	36,1	46,1
S_16_A		1,50	39,6	37,2	30,5	40,4
S_16_B		5,00	41,6	39,2	32,5	42,5
S_16_C		8,00	42,1	39,7	33,1	43,0
S_16_D		11,00	42,3	39,9	33,2	43,1
S_16_E		15,00	42,2	39,8	33,2	43,1
S_16_F		18,00	42,2	39,8	33,1	43,0
S_17_A		1,50	35,8	33,4	26,8	36,7
S_17_B		5,00	37,6	35,2	28,6	38,5
S_17_C		8,00	38,4	36,0	29,4	39,3
S_17_D		11,00	38,7	36,3	29,7	39,6
S_17_E		15,00	38,9	36,5	29,8	39,7
S_17_F		18,00	38,9	36,5	29,8	39,7
S_18_A		1,50	6,0	3,6	-3,1	6,8
S_18_B		5,00	7,5	5,1	-1,6	8,4
S_18_C		8,00	9,0	6,6	-0,1	9,8
S_18_D		11,00	13,9	11,5	4,8	14,7
S_18_E		15,00	-0,7	-3,1	-9,8	0,2
S_18_F		18,00	-0,9	-3,3	-10,0	0,0
S_19_A		1,50	2,9	0,5	-6,2	3,8
S_19_B		5,00	4,0	1,5	-5,1	4,8
S_19_C		8,00	4,2	1,8	-4,9	5,0
S_19_D		11,00	3,0	0,6	-6,1	3,9
S_19_E		15,00	0,9	-1,5	-8,2	1,8
S_19_F		18,00	0,9	-1,5	-8,2	1,8
S_2_A		1,50	24,2	21,7	15,1	25,0
S_2_B		5,00	23,5	21,1	14,4	24,4
S_2_C		8,00	23,5	21,0	14,4	24,3
S_2_D		11,00	23,9	21,5	14,9	24,8
S_2_E		15,00	24,5	22,1	15,5	25,4
S_2_F		18,00	25,0	22,6	16,0	25,9
S_20a_A		1,50	6,1	3,7	-3,0	7,0
S_20a_B		5,00	6,7	4,3	-2,4	7,6
S_20a_C		8,00	7,0	4,6	-2,1	7,9
S_20a_D		11,00	6,7	4,3	-2,4	7,5
S_20a_E		15,00	6,2	3,8	-2,9	7,1
S_20a_F		18,00	2,3	-0,1	-6,8	3,1
S_21_A		1,50	6,3	3,9	-2,8	7,1
S_21_B		5,00	6,9	4,5	-2,2	7,8
S_21_C		8,00	7,3	4,9	-1,8	8,1
S_21_D		11,00	7,3	4,9	-1,7	8,2
S_21_E		14,00	7,5	5,1	-1,6	8,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_22_A		1,50	7,2	4,8	-1,9	8,0
S_22_B		5,00	7,9	5,5	-1,2	8,8
S_22_C		8,00	8,1	5,7	-0,9	9,0
S_22_D		11,00	6,9	4,5	-2,2	7,7
S_22_E		15,00	6,0	3,6	-3,1	6,8
S_22_F		18,00	-3,5	-5,9	-12,5	-2,6
S_23_A		18,00	11,4	9,0	2,3	12,2
S_24_A		18,00	14,2	11,8	5,1	15,0
S_25_A		18,00	15,4	13,0	6,3	16,2
S_25_B		22,00	17,1	14,7	8,0	17,9
S_25_C		25,00	19,7	17,3	10,7	20,6
S_25_D		28,00	22,7	20,3	13,7	23,6
S_25_E		31,00	24,7	22,3	15,6	25,5
S_26_A		22,00	-8,4	-10,8	-17,5	-7,6
S_26_B		25,00	-8,2	-10,6	-17,3	-7,3
S_26_C		28,00	-8,0	-10,4	-17,1	-7,1
S_26_D		31,00	--	--	--	--
S_27_A		22,00	-1,4	-3,8	-10,5	-0,6
S_27_B		25,00	--	--	--	--
S_27_C		28,00	--	--	--	--
S_27_D		31,00	--	--	--	--
S_28_A		22,00	14,9	12,5	5,8	15,7
S_28_B		25,00	15,7	13,3	6,7	16,6
S_28_C		28,00	16,9	14,5	7,8	17,7
S_28_D		31,00	18,8	16,4	9,7	19,6
S_3_A		1,50	27,4	25,0	18,3	28,2
S_3_B		5,00	26,8	24,4	17,7	27,6
S_3_C		8,00	27,5	25,1	18,4	28,3
S_3_D		11,00	28,2	25,8	19,1	29,0
S_3_E		15,00	29,0	26,6	19,9	29,9
S_3_F		18,00	28,7	26,3	19,6	29,6
S_4_A		1,50	30,5	28,1	21,5	31,4
S_4_B		5,00	31,8	29,4	22,8	32,7
S_4_C		8,00	32,9	30,5	23,8	33,8
S_4_D		11,00	33,2	30,8	24,2	34,1
S_4_E		15,00	33,5	31,1	24,4	34,3
S_4_F		18,00	33,5	31,1	24,4	34,3
S_5_A		1,50	43,8	41,4	34,8	44,7
S_5_B		5,00	44,3	41,9	35,3	45,2
S_5_C		8,00	44,2	41,8	35,1	45,0
S_5_D		11,00	43,9	41,5	34,8	44,7
S_5_E		15,00	43,4	41,0	34,3	44,2
S_5_F		18,00	42,9	40,5	33,9	43,8
S_5a_A		22,00	42,5	40,1	33,4	43,3
S_5a_B		25,00	42,0	39,6	32,9	42,9
S_5a_C		28,00	41,5	39,1	32,4	42,4
S_5a_D		31,00	41,0	38,6	31,9	41,9
S_5a_E		34,00	40,5	38,1	31,5	41,4
S_5a_F		37,00	40,1	37,7	31,0	40,9
S_5b_A		40,00	39,7	37,3	30,6	40,5
S_5b_B		43,00	39,2	36,8	30,2	40,1
S_6_A		1,50	53,9	51,5	44,9	54,8
S_6_B		5,00	53,7	51,3	44,6	54,5
S_6_C		8,00	53,0	50,6	43,9	53,8
S_6_D		11,00	52,2	49,8	43,1	53,0
S_6_E		15,00	51,2	48,8	42,1	52,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai basismodel met asfaltmaateregelen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
 Groepsreductie: Ja

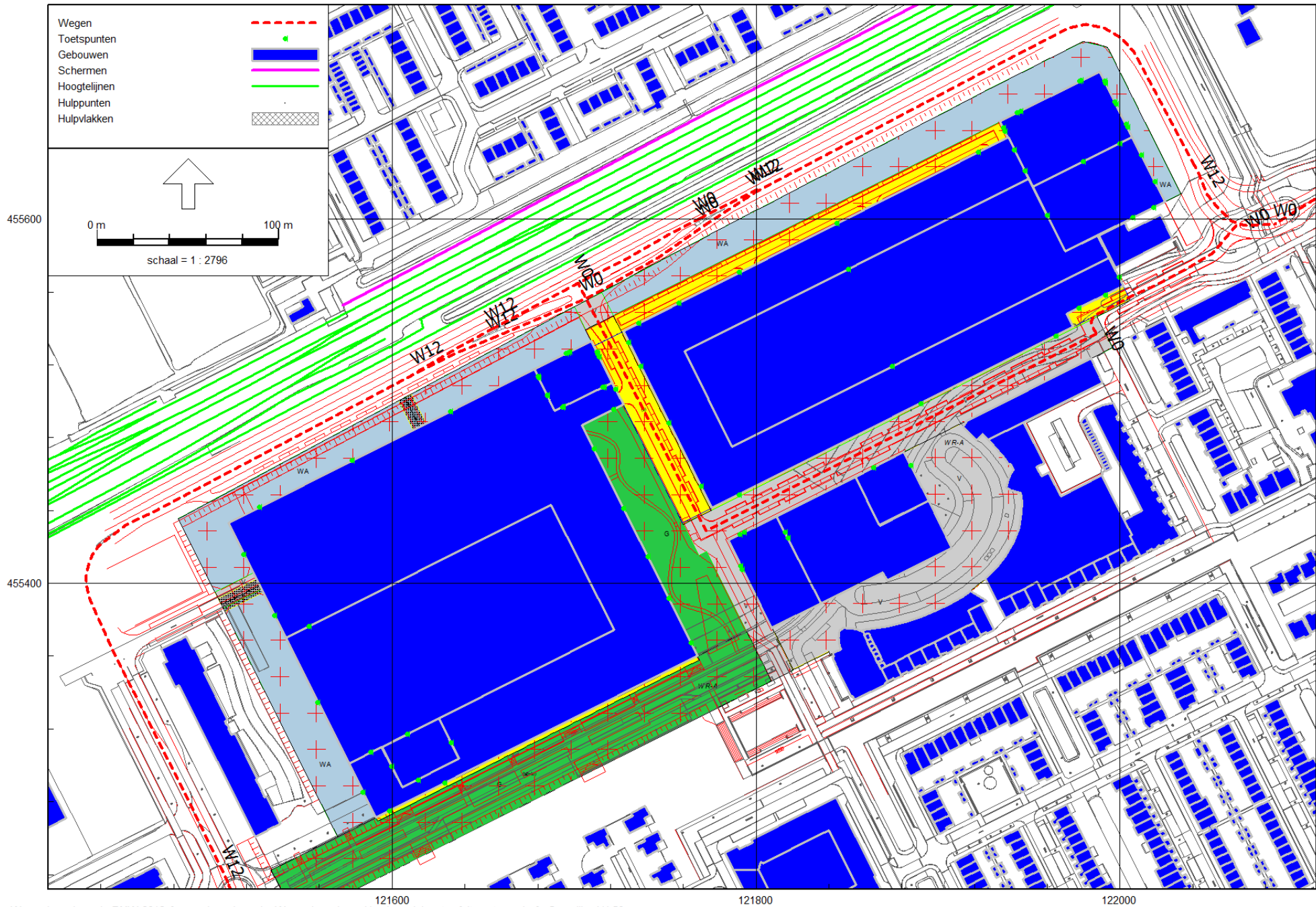
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_6_F		18,00	50,5	48,1	41,4	51,3
S_6a_A		22,00	49,7	47,3	40,6	50,5
S_6a_B		25,00	49,1	46,7	40,0	49,9
S_6a_C		28,00	48,5	46,1	39,5	49,4
S_6a_D		31,00	48,0	45,6	39,0	48,9
S_6a_E		34,00	47,6	45,2	38,5	48,4
S_6a_F		37,00	47,1	44,7	38,0	48,0
S_7_A		1,50	53,9	51,5	44,8	54,8
S_7_B		5,00	53,8	51,4	44,7	54,7
S_7_C		8,00	53,2	50,8	44,1	54,0
S_7_D		11,00	52,5	50,1	43,4	53,3
S_7_E		15,00	51,5	49,1	42,5	52,4
S_7_F		18,00	50,9	48,5	41,8	51,7
S_8a_A		22,00	32,4	30,0	23,3	33,2
S_8a_B		25,00	41,6	39,2	32,5	42,5
S_8a_C		28,00	42,9	40,5	33,8	43,7
S_8a_D		31,00	43,0	40,6	33,9	43,8
S_8a_E		34,00	43,6	41,2	34,6	44,5
S_8a_F		37,00	44,0	41,6	34,9	44,9
S_8b_A		40,00	43,8	41,4	34,8	44,7
S_8b_B		43,00	43,5	41,1	34,4	44,3
S_9a_A		22,00	-8,6	-11,0	-17,7	-7,8
S_9a_B		25,00	-8,5	-10,9	-17,5	-7,6
S_9a_C		28,00	-12,8	-15,2	-21,8	-11,9
S_9a_D		31,00	-22,3	-24,7	-31,4	-21,5
S_9a_E		34,00	--	--	--	--
S_9a_F		37,00	--	--	--	--
S_9b_A		40,00	--	--	--	--
S_9b_B		43,00	--	--	--	--
S-6b_A		40,00	46,7	44,3	37,7	47,6
S-6b_B		43,00	46,3	43,9	37,3	47,2
W_1_A		13,00	44,6	42,2	35,5	45,4
W_1_B		16,00	44,4	42,0	35,3	45,3
W_1_C		19,00	44,2	41,8	35,1	45,0
W_1_D		22,00	43,9	41,5	34,9	44,8
W_1_E		25,00	43,7	41,3	34,6	44,5
W_1_F		28,00	43,4	41,0	34,4	44,3
W_1a_A		31,00	42,8	40,4	33,7	43,6
W_1a_B		34,00	42,5	40,1	33,4	43,3
W_1a_C		37,00	42,2	39,8	33,1	43,0
W_1a_D		40,00	41,9	39,5	32,9	42,8
W_1a_E		43,00	41,6	39,2	32,6	42,5
W_2_A		13,00	51,6	49,2	42,5	52,5
W_2_B		16,00	51,0	48,6	41,9	51,9
W_2_C		19,00	50,5	48,1	41,4	51,3
W_2_D		22,00	49,9	47,5	40,9	50,8
W_2_E		25,00	49,4	47,0	40,4	50,3
W_2_F		28,00	48,9	46,5	39,9	49,8
W_2a_A		31,00	48,5	46,1	39,4	49,3
W_2a_B		34,00	48,1	45,7	39,0	48,9
W_2a_C		37,00	47,7	45,3	38,6	48,6
W_2a_D		40,00	47,5	45,1	38,4	48,3
W_2a_E		43,00	47,3	44,9	38,2	48,1
W_3_A		13,00	30,9	28,5	21,9	31,8
W_3_B		16,00	39,0	36,6	29,9	39,8
W_3_C		19,00	41,6	39,2	32,5	42,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaaibasismodel met asfaltmaateregelen
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: wegen Snellerpoort 30 km/uur
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W_3_D		22,00	42,7	40,3	33,6	43,5
W_3_E		25,00	44,5	42,1	35,4	45,3
W_3_F		28,00	44,7	42,3	35,6	45,5
W_3a_A		31,00	43,7	41,3	34,7	44,6
W_3a_B		34,00	43,7	41,3	34,6	44,5
W_3a_C		37,00	43,5	41,1	34,5	44,4
W_3a_D		40,00	43,2	40,8	34,1	44,1
W_3a_E		43,00	43,0	40,6	33,9	43,9
W_4_A		13,00	52,0	49,6	42,9	52,9
W_4_B		16,00	51,5	49,1	42,4	52,3
W_4_C		19,00	50,9	48,5	41,9	51,8
W_4_D		22,00	50,5	48,1	41,4	51,3
W_5_A		13,00	47,4	45,0	38,4	48,3
W_5_B		16,00	47,1	44,7	38,1	48,0
W_5_C		19,00	46,8	44,4	37,7	47,7
W_5_D		22,00	46,5	44,1	37,5	47,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 6 Resultaten maatregelen railverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_1_A		1,50	48,4	47,1	43,4	51,3
0_1_B		5,00	52,0	50,7	46,9	54,8
0_1_C		8,00	56,0	54,7	50,8	58,8
0_1_D		11,00	58,3	56,9	53,0	61,0
0_1_E		15,00	59,8	58,5	54,5	62,5
0_1_F		18,00	60,4	59,1	55,0	63,1
0_10_A		1,50	49,0	47,8	44,0	51,9
0_10_B		5,00	53,5	52,3	48,5	56,4
0_10_C		8,00	57,6	56,3	52,2	60,3
0_10_D		11,00	59,2	57,9	53,9	61,9
0_10_E		15,00	60,4	59,1	55,0	63,1
0_10_F		18,00	60,9	59,6	55,5	63,6
0_10a_A		22,00	61,3	60,0	55,9	64,0
0_10a_B		25,00	61,6	60,3	56,2	64,3
0_10a_C		28,00	61,7	60,4	56,3	64,4
0_10a_D		31,00	61,8	60,5	56,4	64,5
0_11_A		1,50	48,5	47,2	43,4	51,3
0_11_B		5,00	52,1	50,8	47,0	54,9
0_11_C		8,00	55,7	54,4	50,5	58,5
0_11_D		11,00	57,7	56,4	52,4	60,4
0_11_E		15,00	59,1	57,8	53,7	61,8
0_11_F		18,00	59,7	58,4	54,3	62,4
0_11a_A		22,00	60,1	58,8	54,7	62,8
0_11a_B		25,00	60,4	59,1	55,0	63,1
0_11a_C		28,00	60,6	59,3	55,2	63,3
0_11a_D		31,00	60,8	59,5	55,4	63,4
0_12_A		1,50	47,9	46,7	42,8	50,8
0_12_B		5,00	50,7	49,5	45,6	53,6
0_12_C		8,00	54,1	52,9	49,0	57,0
0_12_D		11,00	56,4	55,1	51,0	59,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_12_E		15,00	57,9	56,6	52,5	60,6
0_12_F		18,00	58,6	57,2	53,2	61,2
0_12a_A		22,00	59,0	57,7	53,6	61,6
0_12a_B		25,00	59,3	58,0	53,9	62,0
0_12a_C		28,00	59,6	58,3	54,2	62,3
0_12a_D		31,00	59,7	58,4	54,3	62,4
0_13_A		1,50	47,3	46,1	42,3	50,2
0_13_B		5,00	49,4	48,1	44,3	52,2
0_13_C		8,00	52,0	50,8	47,0	54,9
0_13_D		11,00	54,2	53,0	49,0	57,0
0_13_E		15,00	56,1	54,8	50,7	58,8
0_13_F		18,00	56,9	55,6	51,6	59,7
0_14_A		22,00	36,9	35,6	31,8	39,7
0_14_B		25,00	37,9	36,6	32,7	40,7
0_14_C		28,00	37,4	36,1	32,1	40,1
0_14_D		31,00	32,5	31,2	27,4	35,3
0_15_A		22,00	37,1	35,9	32,1	40,0
0_15_B		25,00	38,1	36,8	33,0	40,9
0_15_C		28,00	36,4	35,1	31,1	39,1
0_15_D		31,00	36,0	34,7	30,7	38,7
0_16_A		22,00	58,2	56,9	52,8	60,9
0_16_B		25,00	60,7	59,3	55,2	63,3
0_16_C		28,00	60,8	59,5	55,4	63,5
0_16_D		31,00	60,8	59,5	55,4	63,5
0_17_A		22,00	49,1	47,8	43,9	51,9
0_17_B		25,00	58,1	56,8	52,7	60,8
0_17_C		28,00	59,7	58,4	54,3	62,4
0_17_D		31,00	59,9	58,6	54,5	62,5
0_18_A		1,50	46,8	45,6	41,8	49,7
0_18_B		5,00	48,5	47,2	43,4	51,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_18_C		8,00	50,7	49,5	45,7	53,6
0_18_D		11,00	52,8	51,5	47,6	55,6
0_18_E		15,00	54,7	53,4	49,3	57,4
0_18_F		18,00	55,6	54,3	50,3	58,3
0_19_A		1,50	38,5	37,2	33,3	41,3
0_19_B		5,00	41,3	40,0	36,2	44,1
0_19_C		8,00	41,7	40,4	36,7	44,6
0_19_D		11,00	33,9	32,6	28,9	36,8
0_19_E		15,00	28,7	27,5	23,7	31,6
0_19_F		18,00	25,6	24,3	20,6	28,5
0_2_A		1,50	51,6	50,3	46,5	54,5
0_2_B		5,00	55,7	54,4	50,7	58,6
0_2_C		8,00	59,9	58,6	54,7	62,7
0_2_D		11,00	62,1	60,8	56,8	64,8
0_2_E		15,00	63,6	62,2	58,2	66,2
0_2_F		18,00	64,1	62,8	58,7	66,8
0_20_A		1,50	36,4	35,2	31,2	39,2
0_20_B		5,00	40,9	39,6	35,8	43,7
0_20_C		8,00	41,3	40,1	36,3	44,2
0_20_D		11,00	35,1	33,9	30,2	38,1
0_20_E		15,00	29,6	28,4	24,7	32,5
0_20_F		18,00	27,5	26,3	22,6	30,5
0_21_A		1,50	39,1	37,8	33,9	41,9
0_21_B		5,00	40,7	39,4	35,6	43,5
0_21_C		8,00	42,0	40,8	36,9	44,9
0_21_D		11,00	39,5	38,3	34,4	42,4
0_21_E		15,00	39,9	38,6	34,6	42,6
0_21_F		18,00	40,9	39,6	35,7	43,7
0_22_A		1,50	37,0	35,8	32,0	39,9
0_22_B		5,00	38,6	37,4	33,6	41,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_22_C		8,00	40,1	38,9	35,2	43,0
0_22_D		11,00	35,3	34,1	30,4	38,2
0_22_E		15,00	25,6	24,3	20,4	28,4
0_22_F		18,00	--	--	--	--
0_23_A		1,50	37,7	36,4	32,6	40,5
0_23_B		5,00	39,9	38,7	34,9	42,8
0_23_C		8,00	41,3	40,0	36,3	44,2
0_23_D		11,00	34,8	33,6	29,9	37,8
0_23_E		15,00	21,4	20,1	16,1	24,1
0_23_F		18,00	8,4	7,2	3,6	11,4
0_24_A		1,50	35,6	34,3	30,4	38,4
0_24_B		5,00	37,5	36,3	32,4	40,4
0_24_C		8,00	39,0	37,7	33,9	41,8
0_24_D		11,00	36,3	35,0	31,2	39,1
0_24_E		15,00	22,2	21,0	17,2	25,1
0_24_F		18,00	21,5	20,2	16,4	24,3
0_25_A		1,50	33,4	32,2	28,4	36,3
0_25_B		5,00	34,3	33,1	29,3	37,2
0_25_C		8,00	34,5	33,2	29,5	37,4
0_25_D		11,00	34,9	33,6	29,9	37,8
0_25_E		15,00	30,5	29,2	25,5	33,4
0_25_F		18,00	27,3	26,0	22,3	30,2
0_26_A		1,50	33,0	31,7	27,8	35,8
0_26_B		5,00	33,7	32,5	28,6	36,6
0_26_C		8,00	34,5	33,2	29,4	37,4
0_26_D		11,00	35,0	33,7	29,9	37,8
0_26_E		15,00	34,1	32,8	29,1	37,0
0_26_F		18,00	35,4	34,2	30,4	38,3
0_27_A		1,50	40,7	39,5	35,7	43,6
0_27_B		5,00	41,0	39,7	36,0	43,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_27_C		8,00	42,3	41,0	37,3	45,2
0_27_D		11,00	44,3	43,0	39,3	47,2
0_27_E		15,00	47,2	45,9	42,0	50,0
0_27_F		18,00	48,4	47,0	43,1	51,1
0_28_A		1,50	44,2	43,0	39,2	47,1
0_28_B		5,00	45,2	44,0	40,2	48,1
0_28_C		8,00	47,6	46,3	42,6	50,5
0_28_D		11,00	50,6	49,3	45,4	53,4
0_28_E		15,00	52,9	51,6	47,6	55,6
0_28_F		18,00	53,9	52,5	48,6	56,6
0_29_A		1,50	47,2	45,9	42,2	50,1
0_29_B		5,00	49,7	48,4	44,7	52,6
0_29_C		8,00	53,4	52,1	48,3	56,2
0_29_D		11,00	55,9	54,6	50,6	58,6
0_29_E		15,00	57,8	56,5	52,5	60,5
0_29_F		18,00	58,6	57,3	53,2	61,3
0_3_A		1,50	51,6	50,3	46,6	54,5
0_3_B		5,00	55,7	54,4	50,6	58,5
0_3_C		8,00	59,9	58,6	54,7	62,7
0_3_D		11,00	62,1	60,8	56,8	64,8
0_3_E		15,00	63,5	62,2	58,1	66,2
0_3_F		18,00	64,1	62,7	58,7	66,7
0_30_A		18,00	37,5	36,2	32,5	40,4
0_31_A		18,00	40,6	39,4	35,6	43,5
0_32a_A		18,00	40,9	39,7	35,9	43,8
0_4_A		1,50	51,6	50,3	46,5	54,4
0_4_B		5,00	55,6	54,4	50,6	58,5
0_4_C		8,00	59,9	58,6	54,7	62,7
0_4_D		11,00	62,0	60,7	56,7	64,7
0_4_E		15,00	63,5	62,1	58,1	66,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
0_4_F		18,00	64,0	62,7	58,6	66,7
0_5_A		1,50	51,5	50,3	46,5	54,4
0_5_B		5,00	55,6	54,3	50,6	58,5
0_5_C		8,00	59,8	58,5	54,6	62,6
0_5_D		11,00	61,8	60,5	56,5	64,6
0_5_E		15,00	63,4	62,0	58,0	66,0
0_5_F		18,00	63,8	62,5	58,5	66,5
0_6_A		1,50	51,2	50,0	46,2	54,1
0_6_B		5,00	55,1	53,9	50,1	58,0
0_6_C		8,00	59,4	58,1	54,2	62,2
0_6_D		11,00	61,4	60,1	56,1	64,1
0_6_E		15,00	63,0	61,7	57,6	65,7
0_6_F		18,00	63,5	62,2	58,1	66,2
0_7_A		1,50	50,9	49,6	45,8	53,7
0_7_B		5,00	54,9	53,6	49,9	57,8
0_7_C		8,00	59,2	57,9	53,9	61,9
0_7_D		11,00	61,2	59,9	55,8	63,9
0_7_E		15,00	62,7	61,4	57,3	65,4
0_7_F		18,00	63,2	61,9	57,8	65,9
0_7a_A		22,00	61,4	60,1	56,1	64,1
0_7a_B		25,00	61,6	60,2	56,2	64,2
0_7a_C		28,00	61,8	60,4	56,3	64,4
0_7a_D		31,00	61,8	60,5	56,4	64,5
0_8_A		1,50	51,6	50,3	46,5	54,4
0_8_B		5,00	56,3	55,1	51,3	59,2
0_8_C		8,00	60,6	59,3	55,4	63,4
0_8_D		11,00	62,6	61,3	57,2	65,3
0_8_E		15,00	64,0	62,6	58,6	66,6
0_8_F		18,00	64,4	63,1	59,0	67,1
0_8a_A		22,00	64,9	63,6	59,5	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
O_8a_B		25,00	65,1	63,8	59,7	67,8
O_8a_C		28,00	65,3	63,9	59,9	67,9
O_8a_D		31,00	65,3	64,0	59,9	68,0
O_9_A		1,50	51,7	50,4	46,6	54,5
O_9_B		5,00	56,5	55,3	51,5	59,4
O_9_C		8,00	60,8	59,5	55,5	63,5
O_9_D		11,00	62,6	61,3	57,3	65,3
O_9_E		15,00	63,9	62,6	58,5	66,6
O_9_F		18,00	64,4	63,1	59,0	67,1
O_9a_A		22,00	64,9	63,6	59,5	67,6
O_9a_B		25,00	65,1	63,8	59,7	67,8
O_9a_C		28,00	65,3	63,9	59,9	67,9
O_9a_D		31,00	65,3	64,0	59,9	68,0
S_1_A		1,50	49,2	47,9	44,1	52,1
S_1_B		5,00	54,2	53,0	49,1	57,1
S_1_C		8,00	57,9	56,6	52,6	60,7
S_1_D		11,00	59,7	58,3	54,3	62,3
S_1_E		15,00	60,6	59,3	55,2	63,3
S_1_F		18,00	60,9	59,6	55,5	63,6
S_10a_A		22,00	51,0	49,7	45,8	53,8
S_10a_B		25,00	59,9	58,5	54,4	62,5
S_10a_C		28,00	60,8	59,5	55,4	63,5
S_10a_D		31,00	60,8	59,5	55,4	63,5
S_10a_E		34,00	60,9	59,5	55,5	63,6
S_10a_F		37,00	60,9	59,5	55,5	63,5
S_10b_A		40,00	60,9	59,5	55,5	63,6
S_10b_B		43,00	60,9	59,6	55,5	63,6
S_11a_A		22,00	37,7	36,4	32,7	40,6
S_11a_B		25,00	38,7	37,5	33,7	41,6
S_11a_C		28,00	39,4	38,1	34,4	42,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_11a_D		31,00	38,1	36,8	33,0	41,0
S_11a_E		34,00	38,1	36,8	33,0	41,0
S_11a_F		37,00	38,4	37,2	33,4	41,3
S_11b_A		40,00	38,8	37,5	33,7	41,6
S_11b_B		43,00	39,1	37,8	34,0	42,0
S_12_A		1,50	28,9	27,6	23,7	31,7
S_12_B		5,00	29,9	28,6	24,8	32,7
S_12_C		8,00	30,6	29,4	25,6	33,5
S_12_D		11,00	31,5	30,2	26,5	34,4
S_12_E		15,00	32,6	31,3	27,7	35,5
S_12_F		18,00	32,7	31,5	27,8	35,6
S_13_A		1,50	34,6	33,3	29,2	37,3
S_13_B		5,00	34,8	33,5	29,5	37,6
S_13_C		8,00	35,4	34,1	30,2	38,2
S_13_D		11,00	36,1	34,8	30,8	38,8
S_13_E		15,00	37,2	35,9	32,0	40,0
S_13_F		18,00	37,8	36,5	32,6	40,5
S_14_A		1,50	36,8	35,5	31,6	39,5
S_14_B		5,00	37,8	36,5	32,7	40,6
S_14_C		8,00	39,0	37,7	34,0	41,9
S_14_D		11,00	40,7	39,4	35,6	43,6
S_14_E		15,00	42,8	41,5	37,7	45,6
S_14_F		18,00	44,2	42,9	39,0	47,0
S_15_A		1,50	36,3	35,0	31,2	39,1
S_15_B		5,00	37,6	36,3	32,5	40,4
S_15_C		8,00	38,3	37,0	33,3	41,2
S_15_D		11,00	39,8	38,6	34,9	42,7
S_15_E		15,00	42,1	40,8	36,9	44,9
S_15_F		18,00	43,4	42,1	38,2	46,2
S_16_A		1,50	36,0	34,8	30,9	38,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_16_B		5,00	37,5	36,2	32,4	40,3
S_16_C		8,00	38,0	36,7	33,0	40,9
S_16_D		11,00	39,2	37,9	34,2	42,1
S_16_E		15,00	40,8	39,5	35,7	43,6
S_16_F		18,00	42,3	41,0	37,1	45,1
S_17_A		1,50	35,0	33,7	29,9	37,8
S_17_B		5,00	36,5	35,3	31,5	39,4
S_17_C		8,00	36,9	35,6	31,9	39,8
S_17_D		11,00	37,6	36,4	32,6	40,5
S_17_E		15,00	38,5	37,3	33,6	41,4
S_17_F		18,00	40,1	38,8	35,0	42,9
S_18_A		1,50	34,7	33,4	29,7	37,6
S_18_B		5,00	36,2	35,0	31,3	39,2
S_18_C		8,00	36,9	35,7	32,0	39,9
S_18_D		11,00	36,8	35,6	31,8	39,7
S_18_E		15,00	34,4	33,1	29,5	37,3
S_18_F		18,00	34,9	33,7	30,0	37,9
S_19_A		1,50	34,1	32,9	29,1	37,0
S_19_B		5,00	35,7	34,4	30,7	38,6
S_19_C		8,00	36,4	35,1	31,5	39,3
S_19_D		11,00	36,2	35,0	31,3	39,1
S_19_E		15,00	34,1	32,9	29,3	37,1
S_19_F		18,00	35,0	33,8	30,1	38,0
S_2_A		1,50	51,2	49,9	46,2	54,1
S_2_B		5,00	57,9	56,6	52,8	60,7
S_2_C		8,00	62,4	61,1	57,1	65,1
S_2_D		11,00	64,1	62,8	58,7	66,8
S_2_E		15,00	64,9	63,5	59,5	67,6
S_2_F		18,00	65,1	63,8	59,8	67,8
S_20a_A		1,50	45,4	44,1	40,3	48,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_20a_B		5,00	46,4	45,1	41,2	49,2
S_20a_C		8,00	47,0	45,7	41,9	49,8
S_20a_D		11,00	48,3	47,0	43,2	51,1
S_20a_E		15,00	50,5	49,2	45,2	53,2
S_20a_F		18,00	52,5	51,2	47,2	55,2
S_21_A		1,50	48,0	46,7	42,9	50,8
S_21_B		5,00	49,2	47,9	44,0	52,0
S_21_C		8,00	50,3	49,0	45,2	53,1
S_21_D		11,00	52,1	50,8	46,8	54,8
S_21_E		14,00	53,4	52,1	48,1	56,1
S_22_A		1,50	49,7	48,4	44,6	52,6
S_22_B		5,00	52,1	50,8	47,0	54,9
S_22_C		8,00	54,6	53,3	49,3	57,3
S_22_D		11,00	56,5	55,1	51,1	59,2
S_22_E		15,00	58,0	56,6	52,6	60,6
S_22_F		18,00	58,6	57,2	53,1	61,2
S_23_A		18,00	35,4	34,1	30,3	38,2
S_24_A		18,00	51,5	50,2	46,2	54,2
S_25_A		18,00	48,5	47,2	43,3	51,3
S_25_B		22,00	51,2	49,8	45,9	53,9
S_25_C		25,00	51,9	50,6	46,6	54,6
S_25_D		28,00	52,2	50,9	46,9	55,0
S_25_E		31,00	52,9	51,6	47,6	55,6
S_26_A		22,00	52,2	50,9	46,9	54,9
S_26_B		25,00	53,0	51,6	47,7	55,7
S_26_C		28,00	53,2	51,9	47,9	55,9
S_26_D		31,00	53,6	52,3	48,3	56,3
S_27_A		22,00	34,6	33,4	29,7	37,6
S_27_B		25,00	35,6	34,3	30,6	38,5
S_27_C		28,00	36,6	35,4	31,7	39,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_27_D		31,00	38,1	36,9	33,1	41,0
S_28_A		22,00	37,8	36,5	32,8	40,7
S_28_B		25,00	37,5	36,3	32,6	40,5
S_28_C		28,00	38,2	36,9	33,2	41,1
S_28_D		31,00	40,6	39,4	35,5	43,5
S_3_A		1,50	51,5	50,2	46,5	54,4
S_3_B		5,00	57,8	56,5	52,7	60,6
S_3_C		8,00	62,3	60,9	56,9	65,0
S_3_D		11,00	64,0	62,6	58,6	66,7
S_3_E		15,00	64,9	63,6	59,5	67,6
S_3_F		18,00	65,3	63,9	59,9	68,0
S_4_A		1,50	51,4	50,2	46,4	54,3
S_4_B		5,00	57,4	56,1	52,3	60,2
S_4_C		8,00	61,8	60,5	56,5	64,5
S_4_D		11,00	63,6	62,3	58,3	66,3
S_4_E		15,00	64,7	63,4	59,4	67,4
S_4_F		18,00	65,1	63,8	59,7	67,8
S_5_A		1,50	51,5	50,2	46,5	54,4
S_5_B		5,00	56,1	54,8	51,0	59,0
S_5_C		8,00	60,4	59,0	55,1	63,1
S_5_D		11,00	62,6	61,3	57,3	65,3
S_5_E		15,00	63,9	62,6	58,6	66,6
S_5_F		18,00	64,4	63,1	59,0	67,1
S_5a_A		22,00	64,7	63,3	59,3	67,4
S_5a_B		25,00	64,8	63,4	59,4	67,4
S_5a_C		28,00	65,0	63,6	59,6	67,6
S_5a_D		31,00	65,0	63,7	59,6	67,7
S_5a_E		34,00	65,1	63,8	59,7	67,8
S_5a_F		37,00	65,1	63,8	59,7	67,8
S_5b_A		40,00	65,1	63,7	59,6	67,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_5b_B		43,00	65,0	63,6	59,5	67,6
S_6_A		1,50	48,4	47,2	43,4	51,3
S_6_B		5,00	52,1	50,9	47,1	55,0
S_6_C		8,00	56,4	55,1	51,2	59,2
S_6_D		11,00	58,6	57,3	53,3	61,3
S_6_E		15,00	60,2	58,8	54,8	62,9
S_6_F		18,00	60,7	59,4	55,3	63,4
S_6a_A		22,00	61,0	59,6	55,6	63,6
S_6a_B		25,00	61,1	59,8	55,8	63,8
S_6a_C		28,00	61,2	59,9	55,8	63,9
S_6a_D		31,00	61,4	60,1	56,0	64,1
S_6a_E		34,00	61,4	60,0	56,0	64,1
S_6a_F		37,00	61,5	60,1	56,1	64,1
S_7_A		1,50	46,7	45,5	41,7	49,6
S_7_B		5,00	48,9	47,6	43,9	51,8
S_7_C		8,00	52,3	51,1	47,3	55,2
S_7_D		11,00	55,1	53,8	49,8	57,8
S_7_E		15,00	57,1	55,7	51,7	59,8
S_7_F		18,00	58,0	56,7	52,6	60,7
S_8a_A		22,00	37,2	36,0	32,3	40,1
S_8a_B		25,00	38,4	37,2	33,4	41,3
S_8a_C		28,00	38,6	37,3	33,6	41,5
S_8a_D		31,00	36,2	34,9	31,1	39,0
S_8a_E		34,00	35,7	34,5	30,7	38,6
S_8a_F		37,00	36,0	34,7	31,0	38,9
S_8b_A		40,00	36,3	35,0	31,3	39,2
S_8b_B		43,00	36,6	35,4	31,6	39,5
S_9a_A		22,00	61,4	60,0	55,9	64,0
S_9a_B		25,00	61,6	60,2	56,2	64,2
S_9a_C		28,00	61,7	60,3	56,3	64,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaaï basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
S_9a_D		31,00	61,7	60,4	56,4	64,4
S_9a_E		34,00	61,8	60,4	56,4	64,4
S_9a_F		37,00	61,8	60,5	56,4	64,5
S_9b_A		40,00	61,8	60,4	56,3	64,4
S_9b_B		43,00	61,7	60,3	56,3	64,3
S-6b_A		40,00	61,4	60,1	56,0	64,1
S-6b_B		43,00	61,4	60,0	56,0	64,0
W_1_A		13,00	40,1	38,8	35,1	43,0
W_1_B		16,00	41,7	40,4	36,6	44,5
W_1_C		19,00	43,3	42,0	38,1	46,1
W_1_D		22,00	44,4	43,1	39,3	47,2
W_1_E		25,00	45,4	44,1	40,2	48,2
W_1_F		28,00	46,2	44,9	41,0	48,9
W_1a_A		31,00	47,0	45,6	41,7	49,7
W_1a_B		34,00	47,3	46,0	42,0	50,0
W_1a_C		37,00	47,6	46,3	42,3	50,4
W_1a_D		40,00	48,0	46,6	42,6	50,7
W_1a_E		43,00	48,3	47,0	43,0	51,0
W_2_A		13,00	37,3	36,0	32,3	40,2
W_2_B		16,00	38,6	37,4	33,6	41,5
W_2_C		19,00	40,5	39,2	35,5	43,4
W_2_D		22,00	42,6	41,4	37,6	45,5
W_2_E		25,00	45,7	44,4	40,5	48,5
W_2_F		28,00	47,2	45,9	42,0	50,0
W_2a_A		31,00	48,2	46,9	43,0	51,0
W_2a_B		34,00	48,8	47,5	43,5	51,5
W_2a_C		37,00	49,6	48,3	44,3	52,4
W_2a_D		40,00	50,4	49,1	45,2	53,2
W_2a_E		43,00	51,5	50,1	46,2	54,2
W_3_A		13,00	33,7	32,4	28,7	36,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeerslawaai basismodel met scherm 2,5m hoog
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W_3_B		16,00	34,8	33,5	29,8	37,7
W_3_C		19,00	36,3	35,0	31,3	39,2
W_3_D		22,00	37,2	36,0	32,3	40,2
W_3_E		25,00	38,0	36,8	33,0	40,9
W_3_F		28,00	38,8	37,5	33,8	41,7
W_3a_A		31,00	39,7	38,5	34,8	42,6
W_3a_B		34,00	40,6	39,4	35,6	43,5
W_3a_C		37,00	41,7	40,4	36,6	44,5
W_3a_D		40,00	42,9	41,6	37,8	45,7
W_3a_E		43,00	44,4	43,1	39,3	47,2
W_4_A		13,00	37,3	36,1	32,3	40,2
W_4_B		16,00	38,5	37,3	33,5	41,4
W_4_C		19,00	40,1	38,9	35,2	43,0
W_4_D		22,00	41,4	40,2	36,5	44,3
W_5_A		13,00	35,3	34,1	30,3	38,2
W_5_B		16,00	35,5	34,3	30,5	38,4
W_5_C		19,00	36,6	35,3	31,6	39,5
W_5_D		22,00	37,6	36,4	32,6	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7 Gecumuleerde geluidbelasting

Bijlage 7 Cumulatie

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB? ¹
O_1_A	1,5	63,16	62,11	57,60	64,23	63,16	1,07	0
O_1_B	5	63,6	63,50	58,93	64,87	63,60	1,27	0
O_1_C	8	63,3	64,50	59,88	64,93	63,30	1,63	1
O_1_D	11	62,89	64,71	60,07	64,72	62,89	1,83	1
O_1_E	15	62,34	64,75	60,11	64,38	62,34	2,04	1
O_1_F	18	61,91	64,76	60,12	64,12	61,91	2,21	1
O_10_A	1,5	63,57	51,94	47,94	63,69	63,57	0,12	0
O_10_B	5	64,17	56,41	52,19	64,44	64,17	0,27	0
O_10_C	8	64,05	60,23	55,82	64,66	64,05	0,61	0
O_10_D	11	63,82	61,89	57,40	64,71	63,82	0,89	0
O_10_E	15	63,4	63,09	58,54	64,63	63,40	1,23	0
O_10_F	18	62,97	63,54	58,96	64,42	62,97	1,45	0
O_10a_A	22	62,43	63,93	59,33	64,16	62,43	1,73	1
O_10a_B	25	62,04	64,21	59,60	64,00	62,04	1,96	1
O_10a_C	28	61,64	64,35	59,73	63,80	61,64	2,16	1
O_10a_D	31	61,23	64,46	59,84	63,60	61,23	2,37	1
O_11_A	1,5	63,12	51,75	47,76	63,24	63,12	0,12	0
O_11_B	5	63,92	55,08	50,93	64,13	63,92	0,21	0
O_11_C	8	63,86	58,50	54,18	64,30	63,86	0,44	0
O_11_D	11	63,67	60,39	55,97	64,35	63,67	0,68	0
O_11_E	15	63,31	61,73	57,24	64,27	63,31	0,96	0
O_11_F	18	62,92	62,36	57,84	64,09	62,92	1,17	0
O_11a_A	22	62,41	62,73	58,19	63,80	62,41	1,39	0
O_11a_B	25	62,04	63,07	58,52	63,64	62,04	1,60	1
O_11a_C	28	61,67	63,24	58,68	63,44	61,67	1,77	1
O_11a_D	31	61,3	63,41	58,84	63,25	61,30	1,95	1
O_12_A	1,5	62,95	51,52	47,54	63,07	62,95	0,12	0
O_12_B	5	63,82	53,93	49,83	63,99	63,82	0,17	0
O_12_C	8	63,77	57,08	52,83	64,11	63,77	0,34	0
O_12_D	11	63,59	59,04	54,69	64,12	63,59	0,53	0
O_12_E	15	63,24	60,57	56,14	64,01	63,24	0,77	0
O_12_F	18	62,89	61,19	56,73	63,83	62,89	0,94	0
O_12a_A	22	62,41	61,62	57,14	63,54	62,41	1,13	0
O_12a_B	25	62,05	61,93	57,43	63,34	62,05	1,29	0
O_12a_C	28	61,7	62,24	57,73	63,16	61,70	1,46	0
O_12a_D	31	61,34	62,38	57,86	62,95	61,34	1,61	1
O_13_A	1,5	62,92	50,94	46,99	63,03	62,92	0,11	0
O_13_B	5	63,83	52,67	48,64	63,96	63,83	0,13	0
O_13_C	8	63,82	55,07	50,92	64,04	63,82	0,22	0
O_13_D	11	63,67	56,99	52,74	64,01	63,67	0,34	0
O_13_E	15	63,31	58,76	54,42	63,84	63,31	0,53	0
O_13_F	18	62,93	59,64	55,26	63,62	62,93	0,69	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
O_14_A	22	50,2	39,70	36,32	50,37	50,20	0,17	0
O_14_B	25	54,05	40,66	37,23	54,14	54,05	0,09	0
O_14_C	28	57,99	40,14	36,73	58,02	57,99	0,03	0
O_14_D	31	57,89	35,33	32,16	57,90	57,89	0,01	0
O_15_A	22	43,76	40,01	36,61	44,53	43,76	0,77	0
O_15_B	25	47,48	40,94	37,49	47,90	47,48	0,42	0
O_15_C	28	49,76	39,15	35,79	49,93	49,76	0,17	0
O_15_D	31	50,7	38,72	35,38	50,83	50,70	0,13	0
O_16_A	22	47,35	61,60	57,12	57,56	57,12	0,44	0
O_16_B	25	56,71	64,50	59,88	61,58	59,88	1,71	1
O_16_C	28	57,43	64,48	59,86	61,82	59,86	1,96	1
O_16_D	31	57,31	64,39	59,77	61,72	59,77	1,95	1
O_17_A	22	42,49	51,89	47,90	48,99	47,90	1,10	0
O_17_B	25	42,79	61,17	56,71	56,88	56,71	0,17	0
O_17_C	28	47,67	63,57	58,99	59,30	58,99	0,31	0
O_17_D	31	54,03	63,58	59,00	60,20	59,00	1,20	0
O_18_A	1,5	63,06	50,82	46,88	63,16	63,06	0,10	0
O_18_B	5	63,98	52,16	48,15	64,09	63,98	0,11	0
O_18_C	8	63,97	54,09	49,99	64,14	63,97	0,17	0
O_18_D	11	63,82	55,75	51,56	64,07	63,82	0,25	0
O_18_E	15	63,48	57,36	53,09	63,86	63,48	0,38	0
O_18_F	18	63,12	58,31	53,99	63,62	63,12	0,50	0
O_19_A	1,5	58,47	41,29	37,83	58,51	58,47	0,04	0
O_19_B	5	59,86	44,14	40,53	59,91	59,86	0,05	0
O_19_C	8	60,29	44,57	40,94	60,34	60,29	0,05	0
O_19_D	11	60,58	36,78	33,54	60,59	60,58	0,01	0
O_19_E	15	60,61	31,62	28,64	60,61	60,61	0,00	0
O_19_F	18	60,44	28,48	25,66	60,44	60,44	0,00	0
O_2_A	1,5	63,03	65,59	60,91	65,11	63,03	2,08	1
O_2_B	5	64,08	67,16	62,40	66,33	64,08	2,25	1
O_2_C	8	64,12	68,07	63,27	66,72	64,12	2,60	1
O_2_D	11	64,02	68,20	63,39	66,73	64,02	2,71	1
O_2_E	15	63,8	68,22	63,41	66,62	63,80	2,82	1
O_2_F	18	63,59	68,22	63,41	66,51	63,59	2,92	1
O_20_A	1,5	53,96	39,18	35,82	54,03	53,96	0,07	0
O_20_B	5	55,76	43,72	40,13	55,88	55,76	0,12	0
O_20_C	8	57,47	44,21	40,60	57,56	57,47	0,09	0
O_20_D	11	58,96	38,07	34,77	58,98	58,96	0,02	0
O_20_E	15	59,47	32,53	29,50	59,47	59,47	0,00	0
O_20_F	18	59,35	30,45	27,53	59,35	59,35	0,00	0
O_21_A	1,5	59,74	41,88	38,39	59,77	59,74	0,03	0
O_21_B	5	60,44	43,54	39,96	60,48	60,44	0,04	0
O_21_C	8	59,7	45,03	41,38	59,76	59,70	0,06	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
O_21_D	11	59,72	42,62	39,09	59,76	59,72	0,04	0
O_21_E	15	59,47	42,91	39,36	59,51	59,47	0,04	0
O_21_F	18	59,11	43,90	40,31	59,17	59,11	0,06	0
O_22_A	1,5	63,74	39,89	36,50	63,75	63,74	0,01	0
O_22_B	5	63,44	41,48	38,01	63,45	63,44	0,01	0
O_22_C	8	62,75	43,04	39,49	62,77	62,75	0,02	0
O_22_D	11	62,06	38,24	34,93	62,07	62,06	0,01	0
O_22_E	15	61,09	28,36	25,54	61,09	61,09	0,00	0
O_22_F	18	60,25	--	#WAARDE!	#####	#WAARDE!	#####	#WAARDE!
O_23_A	1,5	62,54	40,52	37,09	62,55	62,54	0,01	0
O_23_B	5	62,44	42,83	39,29	62,46	62,44	0,02	0
O_23_C	8	61,98	44,17	40,56	62,01	61,98	0,03	0
O_23_D	11	61,48	37,75	34,46	61,49	61,48	0,01	0
O_23_E	15	60,61	24,13	21,52	60,61	60,61	0,00	0
O_23_F	18	59,85	11,38	9,41	59,85	59,85	0,00	0
O_24_A	1,5	62,26	38,41	35,09	62,27	62,26	0,01	0
O_24_B	5	62,13	40,38	36,96	62,14	62,13	0,01	0
O_24_C	8	61,56	41,84	38,35	61,58	61,56	0,02	0
O_24_D	11	60,92	39,14	35,78	60,93	60,92	0,01	0
O_24_E	15	59,85	25,11	22,45	59,85	59,85	0,00	0
O_24_F	18	59,2	24,31	21,69	59,20	59,20	0,00	0
O_25_A	1,5	61,91	36,30	33,09	61,92	61,91	0,01	0
O_25_B	5	61,9	37,20	33,94	61,91	61,90	0,01	0
O_25_C	8	61,4	37,36	34,09	61,41	61,40	0,01	0
O_25_D	11	60,79	37,76	34,47	60,80	60,79	0,01	0
O_25_E	15	59,98	33,39	30,32	59,98	59,98	0,00	0
O_25_F	18	59,41	30,16	27,25	59,41	59,41	0,00	0
O_26_A	1,5	61,94	35,80	32,61	61,95	61,94	0,01	0
O_26_B	5	61,99	36,57	33,34	62,00	61,99	0,01	0
O_26_C	8	61,51	37,44	34,17	61,52	61,51	0,01	0
O_26_D	11	60,93	38,01	34,71	60,94	60,93	0,01	0
O_26_E	15	60,14	36,98	33,73	60,15	60,14	0,01	0
O_26_F	18	59,58	38,31	34,99	59,60	59,58	0,02	0
O_27_A	1,5	62,36	54,38	50,26	62,62	62,36	0,26	0
O_27_B	5	61,99	53,60	49,52	62,23	61,99	0,24	0
O_27_C	8	61,29	54,14	50,03	61,60	61,29	0,31	0
O_27_D	11	60,5	54,76	50,62	60,93	60,50	0,43	0
O_27_E	15	59,46	55,57	51,39	60,09	59,46	0,63	0
O_27_F	18	58,74	55,85	51,66	59,52	58,74	0,78	0
O_28_A	1,5	62,17	58,18	53,87	62,77	62,17	0,60	0
O_28_B	5	62,09	57,97	53,67	62,67	62,09	0,58	0
O_28_C	8	61,58	58,75	54,41	62,34	61,58	0,76	0
O_28_D	11	60,92	59,54	55,16	61,94	60,92	1,02	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
O_28_E	15	60,06	59,98	55,58	61,38	60,06	1,32	0
O_28_F	18	59,49	59,98	55,58	60,97	59,49	1,48	0
O_29_A	1,5	62,65	61,01	56,56	63,61	62,65	0,96	0
O_29_B	5	62,96	61,88	57,39	64,02	62,96	1,06	0
O_29_C	8	62,57	62,90	58,36	63,97	62,57	1,40	0
O_29_D	11	62,07	63,36	58,79	63,74	62,07	1,67	1
O_29_E	15	61,4	63,42	58,85	63,32	61,40	1,92	1
O_29_F	18	60,92	63,42	58,85	63,02	60,92	2,10	1
O_3_A	1,5	62,32	65,57	60,89	64,67	62,32	2,35	1
O_3_B	5	63,54	67,11	62,35	66,00	63,54	2,46	1
O_3_C	8	63,62	68,04	63,24	66,44	63,62	2,82	1
O_3_D	11	63,57	68,17	63,36	66,48	63,57	2,91	1
O_3_E	15	63,4	68,19	63,38	66,40	63,40	3,00	1
O_3_F	18	63,23	68,20	63,39	66,32	63,39	2,93	1
O_30_A	18	35,08	40,36	36,94	39,12	36,94	2,18	1
O_31_A	18	36,76	43,52	39,94	41,65	39,94	1,70	1
O_32a_A	18	37,01	43,80	40,21	41,91	40,21	1,70	1
O_4_A	1,5	61,61	65,54	60,86	64,26	61,61	2,65	1
O_4_B	5	62,96	67,07	62,32	65,66	62,96	2,70	1
O_4_C	8	63,09	68,00	63,20	66,16	63,20	2,96	1
O_4_D	11	63,07	68,14	63,33	66,21	63,33	2,88	1
O_4_E	15	62,94	68,17	63,36	66,17	63,36	2,80	1
O_4_F	18	62,81	68,19	63,38	66,11	63,38	2,73	1
O_5_A	1,5	60,97	65,47	60,80	63,89	60,97	2,92	1
O_5_B	5	62,39	66,97	62,22	65,32	62,39	2,93	1
O_5_C	8	62,55	67,92	63,12	65,86	63,12	2,73	1
O_5_D	11	62,55	68,07	63,27	65,93	63,27	2,67	1
O_5_E	15	62,45	68,11	63,30	65,91	63,30	2,60	1
O_5_F	18	62,33	68,11	63,30	65,85	63,30	2,55	1
O_6_A	1,5	60,55	65,28	60,62	63,59	60,62	2,98	1
O_6_B	5	61,98	66,76	62,02	65,01	62,02	2,99	1
O_6_C	8	62,12	67,76	62,97	65,58	62,97	2,61	1
O_6_D	11	62,13	67,92	63,12	65,67	63,12	2,54	1
O_6_E	15	62,03	67,96	63,16	65,64	63,16	2,48	1
O_6_F	18	61,93	67,97	63,17	65,61	63,17	2,43	1
O_7_A	1,5	60,42	65,10	60,45	63,44	60,45	3,00	1
O_7_B	5	61,76	66,57	61,84	64,81	61,84	2,97	1
O_7_C	8	61,88	67,50	62,73	65,33	62,73	2,61	1
O_7_D	11	61,88	67,65	62,87	65,41	62,87	2,54	1
O_7_E	15	61,77	67,68	62,90	65,38	62,90	2,48	1
O_7_F	18	61,67	67,67	62,89	65,33	62,89	2,44	1
O_7a_A	22	60,06	65,28	60,62	63,36	60,62	2,74	1
O_7a_B	25	58,9	65,24	60,58	62,83	60,58	2,25	1

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB? ¹
O_7a_C	28	58,69	65,15	60,49	62,69	60,49	2,20	1
O_7a_D	31	58,48	65,03	60,38	62,54	60,38	2,16	1
O_8_A	1,5	62	65,69	61,01	64,54	62,00	2,54	1
O_8_B	5	63,25	67,58	62,80	66,04	63,25	2,79	1
O_8_C	8	63,25	68,38	63,56	66,42	63,56	2,86	1
O_8_D	11	63,13	68,49	63,67	66,42	63,67	2,75	1
O_8_E	15	62,89	68,54	63,71	66,33	63,71	2,62	1
O_8_F	18	62,67	68,56	63,73	66,24	63,73	2,51	1
O_8a_A	22	62,26	68,52	63,69	66,05	63,69	2,35	1
O_8a_B	25	61,99	68,49	63,67	65,92	63,67	2,25	1
O_8a_C	28	61,7	68,42	63,60	65,76	63,60	2,16	1
O_8a_D	31	61,42	68,32	63,50	65,60	63,50	2,09	1
O_9_A	1,5	62,39	64,15	59,54	64,21	62,39	1,82	1
O_9_B	5	63,47	66,18	61,47	65,59	63,47	2,12	1
O_9_C	8	63,42	67,32	62,55	66,02	63,42	2,60	1
O_9_D	11	63,25	67,71	62,92	66,10	63,25	2,85	1
O_9_E	15	62,96	67,99	63,19	66,09	63,19	2,90	1
O_9_F	18	62,7	68,15	63,34	66,04	63,34	2,70	1
O_9a_A	22	62,27	68,22	63,41	65,89	63,41	2,48	1
O_9a_B	25	61,94	68,25	63,44	65,76	63,44	2,33	1
O_9a_C	28	61,61	68,25	63,44	65,63	63,44	2,19	1
O_9a_D	31	61,27	68,21	63,40	65,47	63,40	2,07	1
S_1_A	1,5	56,88	62,22	57,71	60,32	57,71	2,62	1
S_1_B	5	58,62	63,60	59,02	61,83	59,02	2,81	1
S_1_C	8	58,98	64,46	59,84	62,44	59,84	2,60	1
S_1_D	11	58,93	64,73	60,09	62,56	60,09	2,47	1
S_1_E	15	58,83	64,79	60,15	62,55	60,15	2,40	1
S_1_F	18	58,72	64,78	60,14	62,50	60,14	2,36	1
S_10a_A	22	41,21	53,80	49,71	50,28	49,71	0,57	0
S_10a_B	25	42,68	63,01	58,46	58,57	58,46	0,11	0
S_10a_C	28	47,15	64,20	59,59	59,83	59,59	0,24	0
S_10a_D	31	54,67	64,14	59,53	60,76	59,53	1,23	0
S_10a_E	34	56,88	64,02	59,42	61,34	59,42	1,92	1
S_10a_F	37	56,92	63,92	59,32	61,30	59,32	1,97	1
S_10b_A	40	56,75	63,82	59,23	61,17	59,23	1,95	1
S_10b_B	43	56,58	63,74	59,15	61,06	59,15	1,91	1
S_11a_A	22	39,32	41,09	37,64	41,57	39,32	2,25	1
S_11a_B	25	43,41	42,44	38,92	44,73	43,41	1,32	0
S_11a_C	28	45,45	43,33	39,76	46,49	45,45	1,04	0
S_11a_D	31	46,47	42,54	39,01	47,19	46,47	0,72	0
S_11a_E	34	47	42,11	38,60	47,59	47,00	0,59	0
S_11a_F	37	47,37	42,49	38,97	47,96	47,37	0,59	0
S_11b_A	40	47,85	42,78	39,24	48,41	47,85	0,56	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
S_11b_B	43	48,22	43,04	39,49	48,77	48,22	0,55	0
S_12_A	1,5	55,67	36,27	33,06	55,69	55,67	0,02	0
S_12_B	5	56,54	36,89	33,65	56,56	56,54	0,02	0
S_12_C	8	56,42	37,17	33,91	56,44	56,42	0,02	0
S_12_D	11	56,1	37,52	34,24	56,13	56,10	0,03	0
S_12_E	15	55,59	38,05	34,75	55,63	55,59	0,04	0
S_12_F	18	55,19	35,63	32,45	55,21	55,19	0,02	0
S_13_A	1,5	50,72	39,13	35,77	50,86	50,72	0,14	0
S_13_B	5	52,97	39,54	36,16	53,06	52,97	0,09	0
S_13_C	8	53,18	40,75	37,31	53,29	53,18	0,11	0
S_13_D	11	53,13	41,14	37,68	53,25	53,13	0,12	0
S_13_E	15	52,96	41,82	38,33	53,11	52,96	0,15	0
S_13_F	18	52,82	40,54	37,11	52,94	52,82	0,12	0
S_14_A	1,5	51,29	49,23	45,37	52,28	51,29	0,99	0
S_14_B	5	53,49	48,93	45,08	54,08	53,49	0,59	0
S_14_C	8	53,78	49,43	45,56	54,39	53,78	0,61	0
S_14_D	11	53,83	49,99	46,09	54,51	53,83	0,68	0
S_14_E	15	53,72	50,57	46,64	54,50	53,72	0,78	0
S_14_F	18	53,59	50,97	47,02	54,45	53,59	0,86	0
S_15_A	1,5	51,68	49,30	45,44	52,61	51,68	0,93	0
S_15_B	5	53,54	49,07	45,22	54,14	53,54	0,60	0
S_15_C	8	53,97	49,31	45,44	54,54	53,97	0,57	0
S_15_D	11	54,22	49,84	45,95	54,82	54,22	0,60	0
S_15_E	15	54,31	50,38	46,46	54,97	54,31	0,66	0
S_15_F	18	54,23	50,93	46,98	54,98	54,23	0,75	0
S_16_A	1,5	48,13	49,13	45,27	49,94	48,13	1,81	1
S_16_B	5	50,27	49,08	45,23	51,45	50,27	1,18	0
S_16_C	8	50,89	49,11	45,25	51,94	50,89	1,05	0
S_16_D	11	51,1	49,59	45,71	52,20	51,10	1,10	0
S_16_E	15	51,19	49,84	45,95	52,33	51,19	1,14	0
S_16_F	18	51,2	50,33	46,41	52,45	51,20	1,25	0
S_17_A	1,5	44,9	47,63	43,85	47,42	44,90	2,52	1
S_17_B	5	46,75	47,73	43,94	48,58	46,75	1,83	1
S_17_C	8	47,56	47,67	43,89	49,11	47,56	1,55	1
S_17_D	11	47,89	48,15	44,34	49,48	47,89	1,59	1
S_17_E	15	48,1	48,07	44,27	49,60	48,10	1,50	1
S_17_F	18	48,22	48,52	44,69	49,82	48,22	1,60	1
S_18_A	1,5	48,66	42,16	38,65	49,07	48,66	0,41	0
S_18_B	5	48,92	43,00	39,45	49,38	48,92	0,46	0
S_18_C	8	49,38	43,59	40,01	49,86	49,38	0,48	0
S_18_D	11	49,98	43,44	39,87	50,38	49,98	0,40	0
S_18_E	15	50,58	41,55	38,07	50,82	50,58	0,24	0
S_18_F	18	50,8	41,75	38,26	51,04	50,80	0,24	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
S_19_A	1,5	50,25	44,11	40,50	50,69	50,25	0,44	0
S_19_B	5	50,93	44,48	40,86	51,34	50,93	0,41	0
S_19_C	8	51,66	44,51	40,88	52,01	51,66	0,35	0
S_19_D	11	52,26	44,25	40,64	52,55	52,26	0,29	0
S_19_E	15	52,6	43,40	39,83	52,82	52,60	0,22	0
S_19_F	18	52,7	43,66	40,08	52,93	52,70	0,23	0
S_2_A	1,5	63,56	66,28	61,57	65,69	63,56	2,13	1
S_2_B	5	64,47	68,22	63,41	66,98	64,47	2,51	1
S_2_C	8	64,46	68,85	64,01	67,25	64,46	2,79	1
S_2_D	11	64,31	68,92	64,07	67,20	64,31	2,89	1
S_2_E	15	64,01	68,90	64,06	67,04	64,06	2,99	1
S_2_F	18	63,74	68,83	63,99	66,88	63,99	2,89	1
S_20a_A	1,5	52,32	55,77	51,58	54,98	52,32	2,66	1
S_20a_B	5	52,93	55,44	51,27	55,19	52,93	2,26	1
S_20a_C	8	53,71	55,34	51,17	55,63	53,71	1,92	1
S_20a_D	11	54,13	55,74	51,55	56,04	54,13	1,91	1
S_20a_E	15	54,47	56,55	52,32	56,54	54,47	2,07	1
S_20a_F	18	54,6	57,73	53,44	57,07	54,60	2,47	1
S_21_A	1,5	50,02	58,20	53,89	55,38	53,89	1,49	0
S_21_B	5	50,25	57,86	53,57	55,23	53,57	1,66	1
S_21_C	8	50,87	58,20	53,89	55,65	53,89	1,76	1
S_21_D	11	51,54	58,74	54,40	56,21	54,40	1,81	1
S_21_E	14	52,09	59,28	54,92	56,74	54,92	1,82	1
S_22_A	1,5	52,79	60,82	56,38	57,96	56,38	1,58	1
S_22_B	5	54,1	61,04	56,59	58,53	56,59	1,94	1
S_22_C	8	55,11	61,74	57,25	59,32	57,25	2,07	1
S_22_D	11	55,31	62,41	57,89	59,80	57,89	1,91	1
S_22_E	15	55,3	62,80	58,26	60,04	58,26	1,78	1
S_22_F	18	55,27	62,86	58,32	60,07	58,32	1,75	1
S_23_A	18	43,58	38,42	35,10	44,16	43,58	0,58	0
S_24_A	18	42,08	55,10	50,95	51,48	50,95	0,53	0
S_25_A	18	38,99	51,64	47,66	48,21	47,66	0,55	0
S_25_B	22	44,37	55,14	50,98	51,84	50,98	0,86	0
S_25_C	25	45,56	56,02	51,82	52,74	51,82	0,92	0
S_25_D	28	45,73	56,10	51,90	52,84	51,90	0,94	0
S_25_E	31	44,99	56,61	52,38	53,11	52,38	0,73	0
S_26_A	22	47,13	56,31	52,09	53,30	52,09	1,20	0
S_26_B	25	51,96	57,28	53,02	55,53	53,02	2,51	1
S_26_C	28	52,75	57,47	53,20	55,99	53,20	2,79	1
S_26_D	31	52,7	57,67	53,39	56,07	53,39	2,68	1
S_27_A	22	47,39	41,27	37,81	47,84	47,39	0,45	0
S_27_B	25	50,06	42,32	38,80	50,37	50,06	0,31	0
S_27_C	28	50,93	43,20	39,64	51,24	50,93	0,31	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
S_27_D	31	51,01	44,22	40,61	51,39	51,01	0,38	0
S_28_A	22	31,86	40,73	37,29	38,39	37,29	1,09	0
S_28_B	25	33,51	40,49	37,07	38,65	37,07	1,59	1
S_28_C	28	34,63	41,12	37,66	39,42	37,66	1,75	1
S_28_D	31	35,06	43,48	39,91	41,14	39,91	1,23	0
S_3_A	1,5	63,39	66,11	61,40	65,52	63,39	2,13	1
S_3_B	5	64,37	68,02	63,22	66,84	64,37	2,47	1
S_3_C	8	64,38	68,74	63,90	67,16	64,38	2,78	1
S_3_D	11	64,28	68,85	64,01	67,16	64,28	2,88	1
S_3_E	15	64,01	68,83	63,99	67,01	64,01	3,00	1
S_3_F	18	63,77	68,72	63,88	66,84	63,88	2,95	1
S_4_A	1,5	63,09	65,79	61,10	65,22	63,09	2,13	1
S_4_B	5	64,16	67,60	62,82	66,55	64,16	2,39	1
S_4_C	8	64,2	68,43	63,61	66,92	64,20	2,72	1
S_4_D	11	64,11	68,54	63,71	66,93	64,11	2,82	1
S_4_E	15	63,89	68,54	63,71	66,81	63,89	2,92	1
S_4_F	18	63,68	68,48	63,66	66,68	63,68	3,00	1
S_5_A	1,5	63,68	65,80	61,11	65,59	63,68	1,91	1
S_5_B	5	64,58	67,53	62,75	66,77	64,58	2,19	1
S_5_C	8	64,6	68,36	63,54	67,11	64,60	2,51	1
S_5_D	11	64,48	68,46	63,64	67,09	64,48	2,61	1
S_5_E	15	64,22	68,46	63,64	66,95	64,22	2,73	1
S_5_F	18	63,99	68,45	63,63	66,82	63,99	2,83	1
S_5a_A	22	63,61	68,41	63,59	66,61	63,61	3,00	1
S_5a_B	25	63,31	68,34	63,52	66,43	63,52	2,91	1
S_5a_C	28	63,02	68,24	63,43	66,24	63,43	2,81	1
S_5a_D	31	62,73	68,12	63,31	66,04	63,31	2,73	1
S_5a_E	34	62,43	67,99	63,19	65,84	63,19	2,65	1
S_5a_F	37	62,15	67,86	63,07	65,64	63,07	2,58	1
S_5b_A	40	61,87	67,75	62,96	65,46	62,96	2,50	1
S_5b_B	43	61,59	67,63	62,85	65,27	62,85	2,43	1
S_6_A	1,5	64,08	62,33	57,81	65,00	64,08	0,92	0
S_6_B	5	64,35	63,76	59,17	65,50	64,35	1,15	0
S_6_C	8	63,96	64,73	60,09	65,45	63,96	1,49	0
S_6_D	11	63,5	64,90	60,26	65,18	63,50	1,68	1
S_6_E	15	62,91	64,94	60,29	64,81	62,91	1,90	1
S_6_F	18	62,49	64,94	60,29	64,54	62,49	2,05	1
S_6a_A	22	61,91	64,86	60,22	64,16	61,91	2,25	1
S_6a_B	25	61,54	64,84	60,20	63,93	61,54	2,39	1
S_6a_C	28	61,2	64,79	60,15	63,72	61,20	2,52	1
S_6a_D	31	60,86	64,70	60,07	63,49	60,86	2,63	1
S_6a_E	34	60,55	64,54	59,91	63,25	60,55	2,70	1
S_6a_F	37	60,25	64,43	59,81	63,05	60,25	2,80	1

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verschil	> 1,5 dB?¹
S_7_A	1,5	63,08	60,65	56,22	63,89	63,08	0,81	0
S_7_B	5	63,26	61,34	56,87	64,16	63,26	0,90	0
S_7_C	8	62,79	62,32	57,80	63,99	62,79	1,20	0
S_7_D	11	62,21	62,92	58,37	63,71	62,21	1,50	1
S_7_E	15	61,49	62,98	58,43	63,23	61,49	1,74	1
S_7_F	18	60,99	62,97	58,42	62,90	60,99	1,91	1
S_8a_A	22	43,23	40,53	37,10	44,18	43,23	0,95	0
S_8a_B	25	50	41,81	38,32	50,29	50,00	0,29	0
S_8a_C	28	51,66	42,29	38,78	51,88	51,66	0,22	0
S_8a_D	31	51,84	40,31	36,89	51,98	51,84	0,14	0
S_8a_E	34	52,37	39,27	35,91	52,47	52,37	0,10	0
S_8a_F	37	52,77	39,46	36,09	52,86	52,77	0,09	0
S_8b_A	40	52,75	39,71	36,32	52,85	52,75	0,10	0
S_8b_B	43	52,5	40,04	36,64	52,61	52,50	0,11	0
S_9a_A	22	50,22	64,81	60,17	60,59	60,17	0,42	0
S_9a_B	25	59,19	65,03	60,38	62,84	60,38	2,46	1
S_9a_C	28	59,05	64,96	60,31	62,74	60,31	2,42	1
S_9a_D	31	58,83	64,85	60,21	62,58	60,21	2,38	1
S_9a_E	34	58,59	64,71	60,07	62,41	60,07	2,33	1
S_9a_F	37	58,36	64,62	59,99	62,26	59,99	2,27	1
S_9b_A	40	58,03	64,46	59,84	62,04	59,84	2,20	1
S_9b_B	43	57,81	64,36	59,74	61,89	59,74	2,15	1
S-6b_A	40	59,9	64,22	59,61	62,77	59,90	2,87	1
S-6b_B	43	59,62	64,10	59,50	62,57	59,62	2,95	1
W_1_A	13	53,6	49,94	46,04	54,30	53,60	0,70	0
W_1_B	16	53,47	50,43	46,51	54,27	53,47	0,80	0
W_1_C	19	53,28	51,00	47,05	54,21	53,28	0,93	0
W_1_D	22	53,08	51,45	47,48	54,14	53,08	1,06	0
W_1_E	25	52,9	51,56	47,58	54,02	52,90	1,12	0
W_1_F	28	52,74	51,75	47,76	53,94	52,74	1,20	0
W_1a_A	31	52,22	51,99	47,99	53,61	52,22	1,39	0
W_1a_B	34	52,03	52,04	48,04	53,49	52,03	1,46	0
W_1a_C	37	51,78	52,10	48,10	53,33	51,78	1,55	1
W_1a_D	40	51,59	52,19	48,18	53,22	51,59	1,63	1
W_1a_E	43	51,37	52,35	48,33	53,12	51,37	1,75	1
W_2_A	13	60,42	40,16	36,75	60,44	60,42	0,02	0
W_2_B	16	59,83	41,52	38,04	59,86	59,83	0,03	0
W_2_C	19	59,3	43,34	39,77	59,35	59,30	0,05	0
W_2_D	22	58,79	45,60	41,92	58,88	58,79	0,09	0
W_2_E	25	58,33	50,31	46,39	58,60	58,33	0,27	0
W_2_F	28	57,9	52,07	48,07	58,33	57,90	0,43	0
W_2a_A	31	57,49	52,72	48,68	58,03	57,49	0,54	0
W_2a_B	34	57,16	53,03	48,98	57,77	57,16	0,61	0

Toetspunt	Hoogte	Lden weg	Lden spoor	L' (alleen spoor)	Cumulatie	Hoogste waarde	Verskil	> 1,5 dB? ¹
W_2a_C	37	56,84	53,55	49,47	57,57	56,84	0,73	0
W_2a_D	40	56,62	54,23	50,12	57,50	56,62	0,88	0
W_2a_E	43	56,4	55,04	50,89	57,48	56,40	1,08	0
W_3_A	13	41,68	36,59	33,36	42,28	41,68	0,60	0
W_3_B	16	47,55	37,68	34,40	47,76	47,55	0,21	0
W_3_C	19	50,38	39,19	35,83	50,53	50,38	0,15	0
W_3_D	22	51,42	40,19	36,78	51,57	51,42	0,15	0
W_3_E	25	52,85	41,03	37,58	52,98	52,85	0,13	0
W_3_F	28	53,47	41,80	38,31	53,60	53,47	0,13	0
W_3a_A	31	52,57	42,74	39,20	52,77	52,57	0,20	0
W_3a_B	34	52,75	43,59	40,01	52,98	52,75	0,23	0
W_3a_C	37	52,72	44,58	40,95	53,00	52,72	0,28	0
W_3a_D	40	52,56	45,75	42,06	52,93	52,56	0,37	0
W_3a_E	43	52,44	47,21	43,45	52,96	52,44	0,52	0
W_4_A	13	60,84	40,21	36,80	60,86	60,84	0,02	0
W_4_B	16	60,32	41,43	37,96	60,35	60,32	0,03	0
W_4_C	19	59,84	43,04	39,49	59,88	59,84	0,04	0
W_4_D	22	59,39	44,35	40,73	59,45	59,39	0,06	0
W_5_A	13	56,25	38,23	34,92	56,28	56,25	0,03	0
W_5_B	16	56,01	38,42	35,10	56,05	56,01	0,04	0
W_5_C	19	55,92	35,95	32,75	55,94	55,92	0,02	0
W_5_D	22	55,75	36,06	32,86	55,77	55,75	0,02	0

¹ 0=nee; 1=ja



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**