



Gemeente Putten

Woningbouwontwikkeling Rimpeler Putten

Akoestisch onderzoek

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Putten

Woningbouwontwikkeling Rimpeler Putten

Akoestisch onderzoek

CONCEPT

Datum 22 oktober 2017
Kenmerk PTN008/Kzj/concept
Eerste versie

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Putten
Titel rapport	Woningbouwontwikkeling Rimpeler Putten Akoestisch onderzoek
Kenmerk	PTN008/Kzj/Eindconcept
Datum publicatie	22 oktober 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer T. van Nuland
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren K.D. Koopmans en J.Y. Keizer
Projectomschrijving	Werkdocument akoestisch onderzoek woningbouwontwikkeling Rimpeler te Putten
Trefwoorden	Wet geluidhinder, woningbouw, railverkeer, wegverkeer

CONCEPT

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
2 Wettelijk kader	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Railverkeerslawaaï	3
2.2.1 Zonering	3
2.2.2 Geluidscriteria	4
2.3 Wegverkeerslawaaï	4
2.3.1 Zonering	4
2.3.2 Geluidscriteria	4
2.4 Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden	5
2.5 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit	6
2.6 Gemeentelijk geluidsbeleid	6
3 Uitgangspunten	7
3.1 Rekenmethode	7
3.2 Verkeersgegevens	7
3.3 Omgevingskenmerken	9
4 Resultaten railverkeersgeluid	11
4.1 Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer	11
4.2 Geluidsreducerende maatregelen	12
5 Resultaten wegverkeersgeluid	14
5.1 Geluidsbelasting t.g.v. doorgetrokken Henslare	14
5.2 Geluidsbelasting t.g.v. Stationsstraat	16
5.3 Geluidsbelasting t.g.v. planinterne 30 km/h-wegen	17
5.4 Geluidsreducerende maatregelen	18
6 Hogere grenswaarden en voorwaarden	20
7 Resumé	23
Bijlage 1 Overzicht van de waarneempunten	
Bijlage 2 Resultaten	
Bijlage 3 Gecumuleerde geluidsbelasting	

1

Inleiding

De gemeente Putten werkt aan de realisatie van nieuwe woningen binnen plangebied Rimpeler. Het plangebied is gelegen aan de westzijde van Putten en wordt aan de noordzijde begrensd door de Stationsstraat en aan de zuidzijde door de bestaande woonwijk Bijsteren. Aan de westzijde van het plangebied wordt een nieuwe verbindingsweg doorgetrokken in het verlengde van de Henslare tot aan de Stationsstraat. Een impressie van de ligging van de locatie weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Impressie van de ontwikkellocatie Rimpeler (bron: Stedenbouwkundig plan)

De nieuwe woningbouwlocatie is gelegen binnen de geluidszone van de spoorlijn Zwolle - Amersfoort en een aantal wegen, waaronder de nieuwe verbindingsweg aan de westzijde van het plangebied. Ten behoeve van de te doorlopen ruimtelijke procedure is

een formeel akoestisch onderzoek nodig. De gemeente Putten heeft Goudappel Coffeng BV opdracht verleend voor het uitvoeren van de benodigde onderzoeken.

Leeswijzer

Het wettelijk kader rond akoestisch onderzoek is beschreven in hoofdstuk 2. De uitgangspunten zijn uiteengezet in hoofdstuk 3. De resultaten van het onderzoek railverkeersgeluid zijn gepresenteerd in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de resultaten van het onderzoek wegverkeersgeluid. In hoofdstuk 6 is ingegaan op hogere grenswaarden en de daarbij geldende voorwaarden. De rapportage sluit af met de belangrijkste bevindingen in hoofdstuk 7.

Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Het wettelijke kader met betrekking tot weg- en railverkeerslawaai wordt in beginsel gevormd door de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Hierin is vastgelegd dat zich langs wegen en spoorwegen geluidzones bevinden. Dit is de zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Naast de zonering zijn in de Wet geluidhinder voor verschillende situaties geluidscriteria vastgesteld.

In dit hoofdstuk zijn de relevante aspecten uit de Wet geluidhinder nader beschreven. In paragraaf 2.2 zijn de zonering en geluidscriteria voor railverkeerslawaai uitgewerkt. Paragraaf 2.3 gaat in op de wet- en regelgeving rond wegverkeerslawaai.

2.2 Railverkeerslawaai

2.2.1 Zonering

Voor spoorwegen zijn geluidsproductieplafonds van toepassing. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van de hoogte van het geluidsproductieplafond (artikel 1.4a Besluit geluidhinder). In tabel 2.1 zijn de geldende zonebreedtes weergegeven.

hoogte geluidsproductieplafond	breedte zone (m)
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

Tabel 2.1: Hoogte geluidsproductieplafond en breedte geluidszone

Langs de in dit onderzoek beschouwde spoorlijn Zwolle - Amersfoort geldt ter hoogte van plangebied Rimpeler een wettelijke zonebreedte van 600 m aan weerszijden van de (buitenste) spoorbaan (op basis van geluidsproductieplafond 68 dB). Deze zone is het wettelijke aandachtsgebied, waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Plangebied Rimpeler is gelegen binnen de geluidszone van de spoorlijn.

2.2.2 Geluidscriteria

Voor de nieuwe woningen geldt voor de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht. Wanneer maatregelen niet toepasbaar zijn, is ontheffing voor een hogere waarde mogelijk. De maximale ontheffingswaarde is voor railverkeer 68 dB.

2.3 Wegverkeerslawaai

2.3.1 Zonering

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Dit is de zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. In tabel 2.2 is een overzicht weergegeven van de geldende breedten van geluidszones per type weg.

aantal rijstroken	wegligging	wegligging
	binnenstedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.2: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

2.3.2 Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen, waarin akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In tabel 2.3 zijn de geluidscriteria weergegeven, waaraan in deze verschillende situaties moet worden voldaan.

woning	weg	binnenstedelijke situatie		buitenstedelijke situatie	
		voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing	voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing
nieuw	nieuw	48 dB	58 dB	48 dB	53 dB
bestaand	nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
bestaand	in reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB
nieuw	bestaand	48 dB	63 dB	48 dB	53 dB

Tabel 2.3: Situaties, zoals beschreven in de Wet geluidhinder

In voorliggende situatie is sprake van nieuwe woningen binnen de geluidszone van een nieuwe weg en binnen de geluidszone van een bestaande weg. Voor de doorgetrokken Henslare, een nieuwe weg¹, geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 58 dB. Voor de Stationsstraat, een bestaande weg, geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

30 Km/h-wegen

Er is sprake van diverse nieuwe 30 km/h-wegen binnen het plangebied. Zoals aangegeven kennen 30 km/h-wegen geen geluidszone en behoeven deze wegen daarmee geen formele toetsing aan de normen uit de Wet milieubeheer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het doorgaans wenselijk om de geluidssituatie langs 30 km/h-wegen wel in het akoestisch onderzoek te beschouwen. De normen uit de Wet geluidhinder kunnen daarbij worden gehanteerd als richtwaarden.

Indirecte planeffecten

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen kan er langs de wegen in de omgeving sprake zijn van toenemende geluidsbelastingen als gevolg van gewijzigde verkeersstromen.

2.4 Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden

In artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is vermeld dat hogere grenswaarden pas kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

¹ Voor de aanleg van de verlengde Henslare is reeds akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie voor bestaande woningen en zijn voor enkele woningen hogere waarden verleend (Gemeente Putten: "Besluit Hogere Waarden Wet geluidhinder bestemmingsplan Henslare 2 d.d. 6 januari 2015").

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen of railedempers.
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen.
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.5 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van woningen (in geval van ontheffing). In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen moet worden voldaan aan een maximale binnenwaarde van 33 dB.

2.6 Gemeentelijk geluidsbeleid

Door de Omgevingsdienst Noord-Veluwe (ODNV) is het gemeentelijke geluidsbeleid vastgelegd in de nota 'Geluidbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen'. Het doel van deze beleidsregel is om invulling te geven aan de gemeentelijke beleidsvrijheid ten aanzien van geluid en daarbij zorg te dragen voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit van de leefomgeving. Het uitgangspunt is daarbij dat toename van het aantal geluidgehinderden zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

In het geluidsbeleid zijn de voorwaarden opgenomen waaronder hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Bij de beschrijving van de resultaten in hoofdstuk 6 is nader ingegaan op deze voorwaarden.

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten voor het akoestische onderzoek beschreven. Hierbij is ingegaan op de rekenmethode, de verkeersgegevens en de omgevingskenmerken.

3.1 Rekenmethode

Voor het berekenen van de geluidsbelasting is een geluidsmodel opgesteld met het programma GeoMilieu, versie 4.30. Met dit programma zijn de geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012).

Correctie artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 RMG 2012

Op de geluidsbelasting mag een correctie worden toegepast conform artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/h geldt een correctie van -5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer gelden de volgende correcties:

- Bij een geluidsbelasting van 56 dB: -3 dB;
- Bij een geluidsbelasting van 57 dB: -4 dB;
- In overige gevallen: -2 dB.

3.2 Verkeersgegevens

Railverkeersgegevens

De brongegevens voor het railverkeer zijn ontleend aan het geluidsregister spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Uitgegaan is van de versie van 4 oktober 2017. Ten opzichte van eerdere versies van het geluidsregister is ter hoogte van Putten sprake van herziene uitgangspunten dit op basis van het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 september 2017, met kenmerk IENM/BSK-2017/192828, Hierdoor zijn de geluidsbelasting circa 3 dB lager dan bij de eerdere analyses. Het register kan worden geraadpleegd op <http://www.geluidspoor.nl>.

Wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn ontleend aan de verkeersmodelstudie Henslare II die is uitgevoerd door Grontmij d.d. 29 april 2014. In dit onderzoek zijn verschillende maatregelvarianten beschreven op de bestaande wegenstructuur om de route via de nieuwe Henslare te stimuleren. Voor de Henslare is in voorliggende situatie uitgegaan van een verkeersintensiteit van 4.500 mvt/etmaal.

Afwaardering van de Stationsstraat

Onderdeel van de plannen vormt ook de afwaardering van de Stationsstraat tot 30 km/h weg in combinatie met een vrachtverbod. Wel is in voorliggende situatie rekening gehouden met het busverkeer dat via de stationsstraat blijft rijden.

De gehanteerde verkeersgegevens zijn weergegeven in tabel 3.1. De situering van wegvakken is weergegeven in figuur 3.1.

wegvak	wekdaggemiddelde etmaalintensiteit (mvt/etm)	aandeel middelzwaar vrachtverkeer	aandeel zwaar vrachtverkeer
1. Stationsstraat	7.400	6%	4%
2. Stationsstraat	5.000	3%	1%
3. Stationsstraat	5.000	3%	1%
4. verlengde Henslare	4.500	4%	6%

Tabel 3.1: Wekdaggemiddelde etmaalintensiteit (afgerond op 100-tallen) en voertuigtypeverdeling



Figuur 3.1: Situering wegvakken

Naast de weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten en het aandeel vrachtverkeer is de verdeling over de dagperiode (7-19h), avondperiode (19-23h) en nachtperiode (23-7h) van belang. Hiervoor is uitgegaan van een uurpercentage t.o.v. het etmaal van 6,5%/h in de dagperiode, 3,8%/h in de avondperiode en 0,8%/h in de nachtperiode. Deze verkeersverdeling is ontleend aan de verkeersstellingen op de Stationsstraat uit 2015.

Voor de 30 km/h-wegen, de woonstraten binnen het plangebied, is een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen op basis van het aantal langsegelegen woningen. Hierbij is gerekend met 6 mvt/etm per woning. Voor het totale plangebied zijn dit circa 2.000 mvt/etm. Voor de hoofdroute door het plangebied is uitgegaan van 2/3-deel van dit totale aantal (circa 1.300 mvt/etm).

3.3 Omgevingskenmerken

Naast de verkeersgegevens zijn diverse omgevingskenmerken van invloed op de geluidsbelasting van zowel het weg- als railverkeerslawaaï. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de aanwezigheid van bebouwing en van akoestisch harde bodemoppervlakten. Alle relevante aspecten zijn in het geluidsmodel ingevoerd volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012) aangegeven wijze.

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.

Hoogteligging

Er is binnen het plangebied geen sprake van grote hoogteverschillen, die van invloed zijn op de geluidssituatie. Gerekend is op basis van een standaard vlak maaiveld. Voor de hoogteligging van de spoorbaan is uitgegaan van de hoogteligging op basis van het geluidsregister.

Nieuwbouw woningen

Voor de nieuwbouw woningen is uitgegaan van een hoogte van 9 meter, representatief voor een woning van drie bouwlagen (2 verdiepingen plus kap).

Spoorkenmerken

De spoorlijn Zwolle - Amersfoort is ter hoogte van het plangebied uitgevoerd met betonnen dwarsliggers met doorgelaste spoorstaven. De spoorkenmerken zijn conform het geluidsregister spoor ingevoerd. Daarnaast zijn ook de perrons (de afschermende werking daarvan) opgenomen in het geluidsmodel.

Wegdekverharding en maximum snelheid

Voor de verlengde Stationsstraat is uitgegaan van standaard asfaltverharding van dichtasfaltbeton. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/h. Voor de 30

km/h-wegen is gerekend met conventionele asfaltverharding. Alleen voor de verbinding tussen deelgebied 1 en deelgebied 2 is uitgegaan van elementenverharding in keperverband.

Voor de nieuwe Henslare wordt een asfaltverharding van het type SMA NL11B aangebracht. Deze asfaltverharding heeft een beperkte geluidsreducerende werking (circa 1 dB). Voor dit specifieke asfalttype zijn echter geen reductiefactoren van geluid bekend. Derhalve is voor de nieuwe Henslare uitgegaan van conventionele asfaltverharding.

Geluidscontouren

Middels geluidscontouren is de geluidssituatie in het plangebied per geluidsbron weergegeven. Hierbij is gerekend met een vrije-veld situatie, zonder de nieuwe bebouwing. Gerekend is op basis van een waarneemhoogte van 7,5 meter, representatief voor een woning.

Waarneempunten

Naast de geluidscontouren is tevens de geluidsbelasting op pandniveau bepaald. Op de nieuwe woningen zijn in het geluidsmodel waarneempunten aangebracht. Op deze waarneempunten is de invallende geluidsbelasting berekend op een waarneemhoogte van 1,5; 4,5 en 7,5 meter. Deze waarneemhoogten zijn representatief voor respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag. Een overzicht van de waarneempunten is weergegeven in bijlage 1.

4

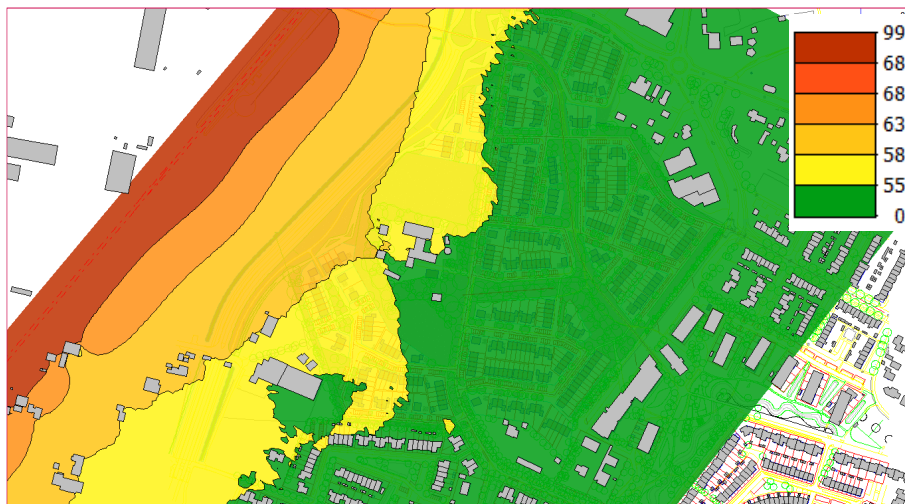
Resultaten railverkeersgeluid

4.1 Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer

Voor het railverkeer geldt in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB.

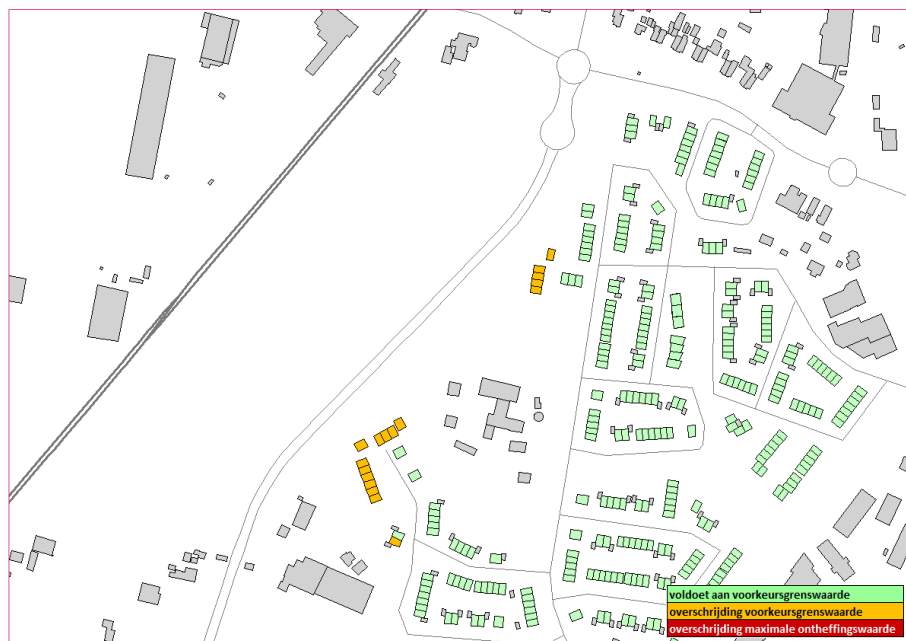
De gepresenteerde geluidscontouren en geluidsbelastingen zijn voor een maatgevende waarneemhoogte van 7,5 meter, representatief voor de tweede verdieping (derde bouwlaag). Bij de geluidscontouren is geen rekening gehouden met de afscherpende werking van de nieuwe woningen. Bij de berekeningen op woningniveau is wel rekening gehouden met het afscherpend effect van de nieuwe woningen.

Een impressie van de berekende geluidscontouren voor de vrijeveld situatie (met alleen bestaande bebouwing) zijn weergegeven in figuur 4.1. Een impressie van de geluidsbelastingen op basis van de conceptverkeveling is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.1: Geluidscontouren t.g.v. railverkeer (vrije veld zonder afscherming nieuwe woningen en zonder geluidsreducerende maatregelen)

De resultaten voor de verschillende waarneempunten zijn in tabel B2.1 van bijlage 2. Op basis van de conceptverkaveling is voor 17 woningen een overschrijding berekend van de voorkeursgrenswaarde. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 58 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt daarmee met maximaal 3 dB overschreden. Omdat sprake is van normoverschrijdingen wordt in paragraaf 4.2 nader ingegaan op de toepasbaarheid van geluidsreducerende maatregelen.



Figuur 4.2: Geluidsbelasting op woningniveau t.g.v. railverkeer (met afscherming nieuwe woningen, zonder geluidsreducerende maatregelen)

4.2 Geluidsreducerende maatregelen

Omdat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden beschouwd. De Wet geluidhinder kent de volgende prioriteit in het type te treffen maatregelen:

- Bronmaatregelen: bijvoorbeeld het aanbrengen van raildempers;
- Overdrachtsmaatregelen: bijvoorbeeld de realisatie van geluidswallen of -schermen;
- Ontvangermaatregelen: bijvoorbeeld gevelisolatie (i.c.m. hogere waarde).

Bronmaatregelen

Het toepassen van bronmaatregelen, in de vorm van raildempers, is in voorliggende situatie onvoldoende effectief. Door de aanwezigheid van wissels en de overweg zijn raildempers niet overal toepasbaar. Ook sorteren raildempers beperkt effect bij stoppend en optrekkend treinverkeer rond het station. Indien raildempers worden toegepast. Daar waar raildempers toegepast kunnen worden kan een geluidsreductie worden bereikt van

circa 2 dB. Voor de nieuwe woningen kan daarmee een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet worden weggenomen.

Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen kan gedacht worden aan de realisatie van een geluidsscherm. Bij voorkeur wordt een geluidsscherm dicht tegen de geluidsbron gerealiseerd, omdat het geluidsreducerend effect dan het grootst is. Een geluidsscherm nabij de woningen is minder wenselijk omdat het veel minder effectief is.

De gemeente Putten heeft in overleg met Prorail besloten om ter hoogte van Putten geen geluidsafschermende maatregelen te plaatsen. Dit om vanuit stedenbouwkundig oogpunt de openheid van het landschap te behouden.

Hoewel geluidsafschermende maatregelen dus geen reële optie zijn, is voor de volledigheid wel doorrekening gemaakt van de benodigde geluidsafscherming direct langs het spoor om voor alle woningen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. In dat geval is een geluidsscherm nodig met een hoogte van 2 meter en een lengte van circa 500 m. Naast dat een dergelijk geluidsscherm vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk is, is een dergelijk geluidsscherm ook niet financieel doelmatig.

De verwachting is dat in de toekomst tussen de verlengde Henslare en het spoor nog bebouwing gerealiseerd gaat worden. Dit is in de structuurschets opgenomen. Deze bebouwing zal ook een geluidsafschermend effect hebben op de nieuwe woningen. Omdat nog niet vastgelegd is of en in welke vorm de tussenliggende bebouwing gerealiseerd wordt, kan er in voorliggende situatie niet mee gerekend worden.

Hogere grenswaarden

Omdat maatregelen niet inpasbaar zijn of onvoldoende doelmatig kunnen worden geacht, dienen voor de nieuwe woningen hogere grenswaarden aangevraagd te worden. In hoofdstuk 6 is hier nader op ingegaan.

5

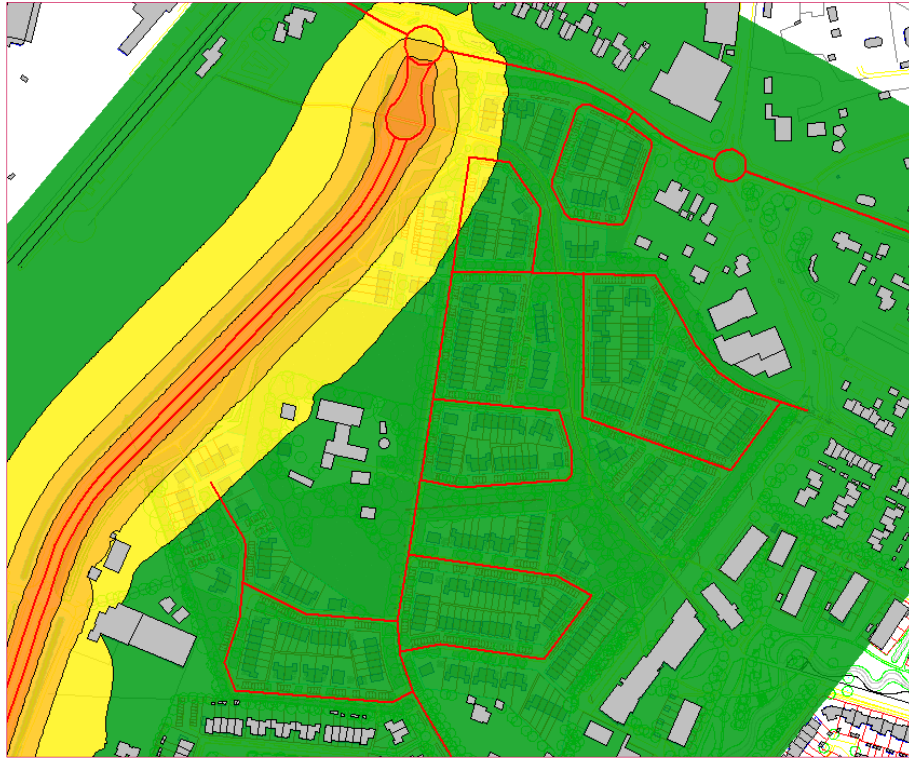
Resultaten wegverkeersgeluid

5.1 Geluidsbelasting t.g.v. doorgetrokken Henslare

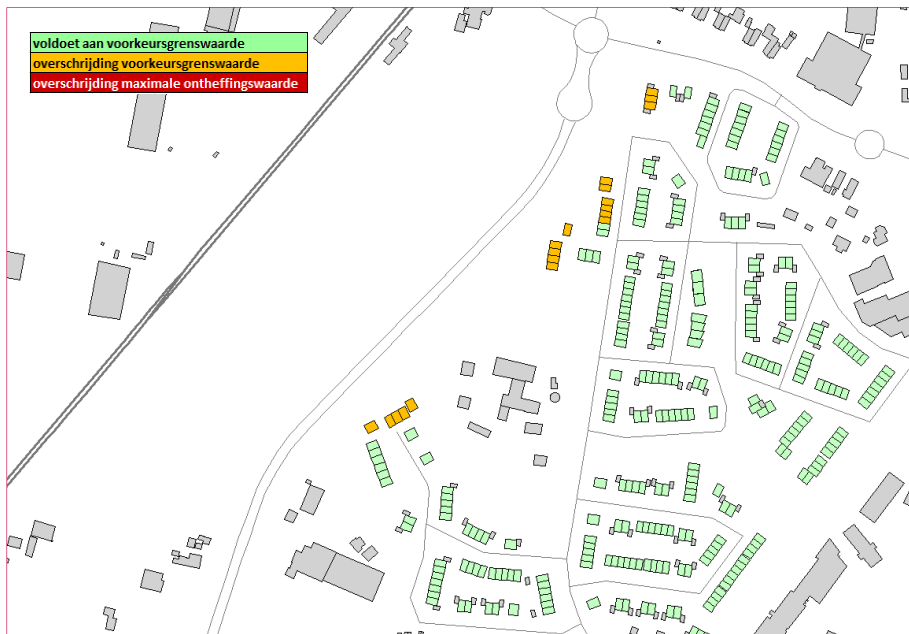
Er is in deze situatie van nieuwe woningen langs een nieuwe weg. Er geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 58 dB. Op basis van de conceptverkaveling is voor 19 woningen een geluidsbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 52 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee met maximaal 4 dB overschreden. Van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 58 dB is in voorliggende situatie geen sprake.

Een impressie van de geluidscontouren in de vrije veld situatie is weergegeven in figuur 5.1. Een impressie van de geluidsbelastingen op woningniveau is weergegeven in figuur 5.2.

Een overzicht van de berekende geluidsbelasting per waarneempunt is weergegeven in tabel B2.1 van bijlage 2. Omdat sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, is in paragraaf 5.4 ingegaan op de toepasbaarheid van geluidsreducerende maatregelen.



Figuur 5.1: Geluidscontouren vrije veld t.g.v. verlengde Henslare (incl. correctie art. 110g Wgh.)



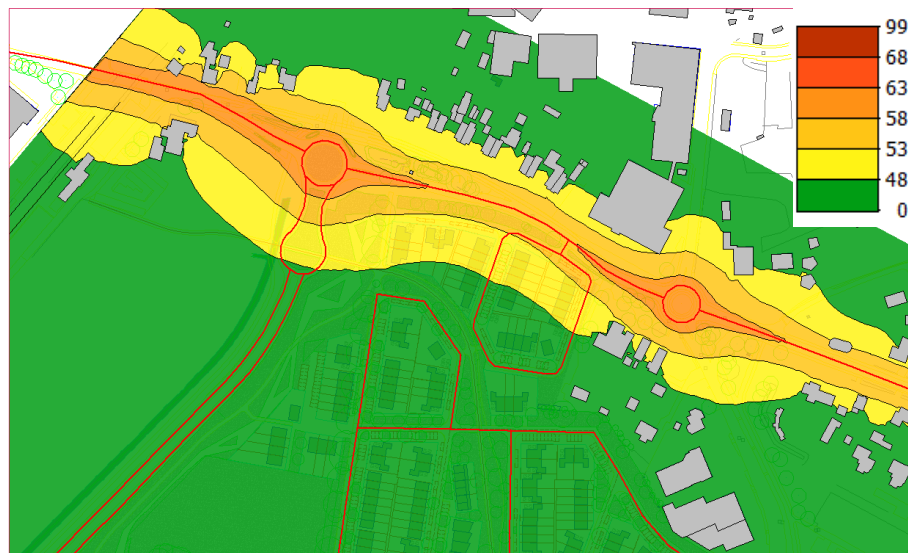
Figuur 5.2: Geluidsbelasting t.g.v. verlengde Henslare (incl. correctie art. 110g Wgh.)

5.2 Geluidsbelasting t.g.v. Stationsstraat

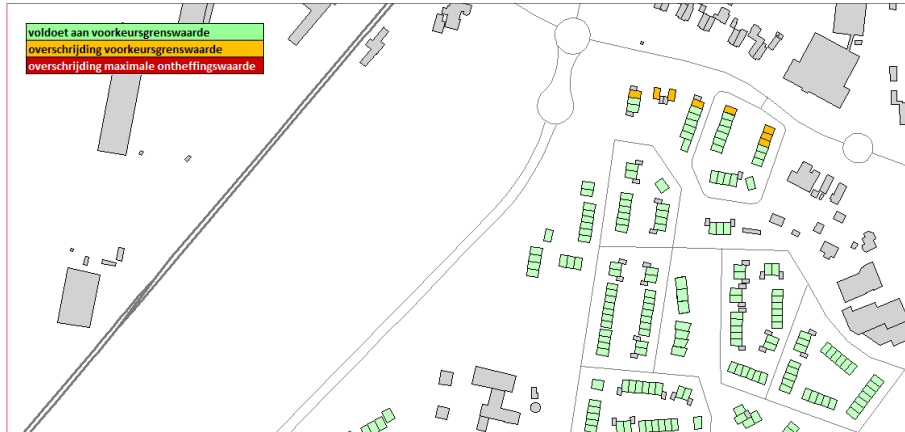
De Stationsstraat wordt afgewaardeerd naar een weg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Wettelijk gezien heeft de weg daarmee geen formele geluidszone meer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel van belang om de geluidssituatie te beschouwen en te beoordelen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij is de relatie gelegd met de grenswaarden die ook van toepassing zijn bij gezoneerde wegen. Daarbij is voor de vergelijkbaarheid van de resultaten tevens de correctie toegepast van artikel 110g van de Wet geluidhinder om de relatie te kunnen leggen met de grenswaarden die van toepassing zijn bij gezoneerde wegen.

Voor 8 woningen is een geluidsbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 53 dB. Een impressie van de berekende geluidscontouren is weergegeven in figuur 4.3. De geluidsbelasting op woningniveau is gepresenteerd in figuur 5.4. De berekende geluidsbelastingen voor de verschillende waarneempunten zijn weergegeven in tabel B2.1 van bijlage 2.

In paragraaf 5.4 is ingegaan op de toepasbaarheid van geluidsreducerende maatregelen. Omdat de Stationsstraat wordt afgewaardeerd naar een weg met een maximum snelheid van 30 km/h, is het vaststellen van hogere grenswaarden in voorliggende situatie niet mogelijk.



Figuur 5.3: Geluidscontouren vrije veld t.g.v. Stationsstraat (incl. correctie art. 110g Wgh.)



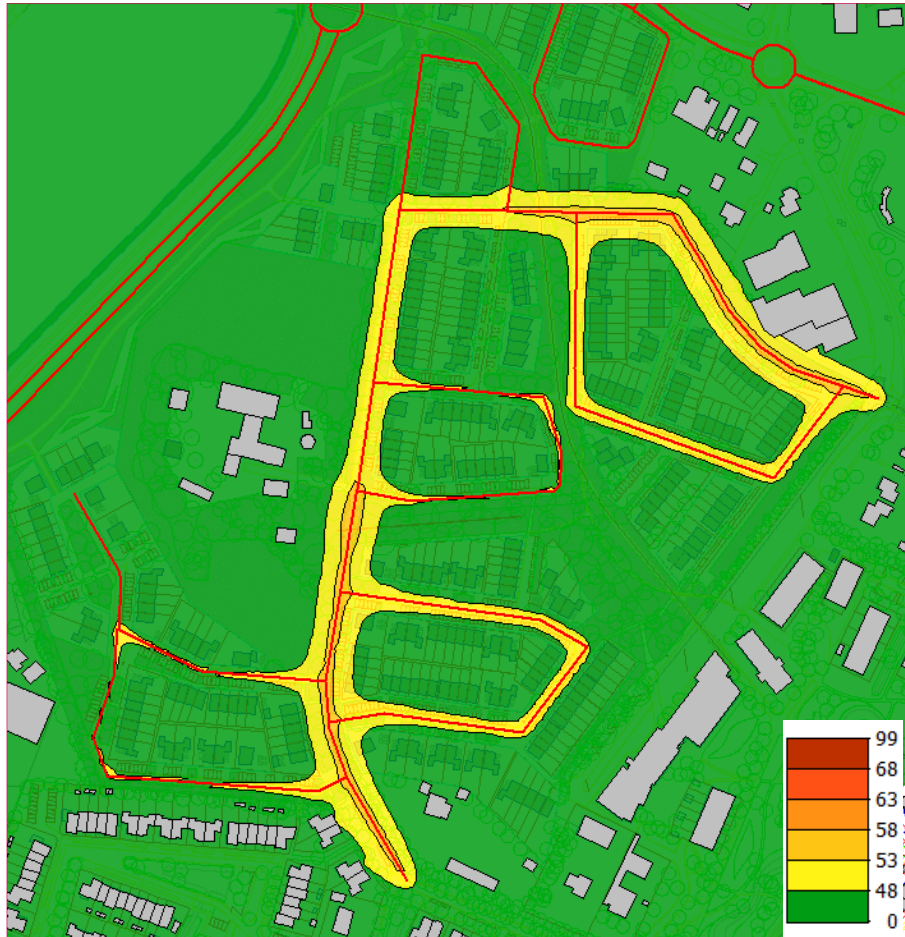
Figuur 5.4: Geluidsbelasting t.g.v. Stationsstraat (incl. correctie art. 110g Wgh.)

5.3 Geluidsbelasting t.g.v. planinterne 30 km/h-wegen

Voor 30 km/h-wegen gelden geen normen uit de Wet geluidhinder, omdat 30 km/h-wegen geen geluidszone kennen en daarmee geen sprake is van formele toetsing aan de normen uit de Wet. Wel kunnen de normen uit de Wet gehanteerd worden als richtwaarde. Er is in deze situatie van nieuwe woningen langs nieuwe wegen. Er geldt in het geval van formele toetsing een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 58 dB. Er kan echter geen hogere waarde worden aangevraagd voor situaties ten gevolge van 30 km/h-wegen.

Voor een enkele woning is een geluidsbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 49 dB. Daarbij is voor de planinterne wegen uitgegaan van asfaltverharding om te streven naar een zo gunstig mogelijk geluidsklimaat.

De berekende geluidsbelastingen zijn weergegeven in tabel B2.1 van bijlage 2. De berekende geluidsbelastingen dienen als indicatief beschouwd te worden. Dit omdat de exacte verkeersverdeling op de woonstraten (nog) niet bekend en de inrichting van het plangebied nog verder uitgewerkt dient te worden. Op de planinterne wegen is alleen bestemmingsverkeer van de nieuwe woningen aanwezig. Hierdoor ontstaat geen onacceptabel hoge geluidsbelasting. Een impressie van de geluidscontouren (voor een maatgevende waarneemhoogte van 4,5 m) is weergegeven in figuur 5.5.



Figuur 5.5: Geluidscontouren t.g.v. 30 km/h-wegen (incl. correctie art. 110g Wgh.)

5.4 Geluidsreducerende maatregelen

Ten gevolge van de nieuwe Henslare zijn overschrijdingen berekend van de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 4 dB. Ten gevolge van de Stationsstraat zijn geluidsbelastingen berekend die maximaal 5 dB hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Hierna is ingegaan op de mogelijke geluidsreducerende maatregelen.

Mogelijke bronmaatregelen

Met geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting worden gereduceerd met circa 3 dB. Op de nieuwe Henslare wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht met een beperkte geluidsreducerende werking (circa 1 dB). Geluidsreducerend asfalt met een hogere geluidsreductie is mogelijk maar daarmee kan niet voor alle woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden voorkomen.

Het toepassen van geluidsreducerend asfalt sorteert daarmee onvoldoende effect om voor alle nieuwe woningen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Op de Stationsstraat is het toepassen van een geluidsreducerende asfaltverharding lastig inpasbaar ter hoogte van de rotonde. Dit in verband met de te beperkte slijtvastheid van een dergelijke asfaltverharding. Daarnaast is geluidsreducerend asfalt minder effectief bij een maximum snelheid van 30 km/h omdat het motorgeluid in veel gevallen maatgevend is.

Mogelijke overdrachtsmaatregelen

Om voor alle woningen en alle verdiepingen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde is een geluidswal nodig met een forse omvang op korte afstand van de weg waar nu het fietspad in getekend is. Hoe verder de geluidswal van de weg af komt te liggen hoe hoger deze dient te worden uitgevoerd.

Strak langs de weg is een geluidswal nodig met een hoogte van circa 3 m. Een dergelijke geluidswal is in voorliggende situatie vanuit Stedenbouwkundig oogpunt niet inpasbaar. Aandachtspunt daarbij is ook de sociale veiligheid op het fietspad wat in dat geval mogelijk achter de geluidswal gerealiseerd dient te worden. Daarnaast is voor een dergelijke geluidswal veel ruimte nodig voor het benodigde talud aan weerszijden van de geluidswal.

Een geluidswal met een beperkte hoogte in combinatie met groen tussen de weg en de woningen is mogelijk wel reëel te achten. Daarbij kan gedacht worden aan een hoogte van circa 1,5 m. In dat geval kan voor de nieuwe woningen op begane grond-niveau alsmede het tuinniveau worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Henslare.

Overdrachtsmaatregelen tussen de Stationsstraat en de nieuwe woningen zijn niet reëel te achten door de beperkte ruimte en het stedelijke karakter van het gebied.

Omdat geluidsreducerende maatregelen niet inpasbaar danwel onvoldoende effectief zijn, dienen voor de nieuwe woningen hogere grenswaarden te worden aangevraagd. In hoofdstuk 6 is hier nader op ingegaan.

6

Hogere grenswaarden en voorwaarden

Uit de hoofdstukken 4 en 5 blijkt dat ten gevolge van het railverkeer en het wegverkeer voor een beperkt aantal woningen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde berekend. Omdat geluidsreducerende maatregelen niet of maar beperkt gerealiseerd kunnen worden, dienen voor een aantal nieuwe woningen hogere grenswaarden aangevraagd te worden.

In het geluidsbeleid van de Omgevingsdienst Noord Veluwe is een aantal voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden om over te kunnen tot het aanvragen van hogere grenswaarden. De gemeente streeft naar een goed woonklimaat voor haar burgers. Het uitgangspunt is daarbij toename van het aantal geluidgehinderden zoveel mogelijk te voorkomen. Ten aanzien van het verlenen van hogere waarden, hanteert de gemeente de uitgangspunten zoals vermeld in tabel 6.1.

WEGVERKEER		
Gevelbelasting (dB)	Beleid	Hogere waarden
≤ 48	Ambitie	Niet nodig
49 – 53	Bijzonder	Mogelijk, mits ...
54 – 57	Uitzonderlijk	Ongewenst, maar ...
58 – 63	Zeer uitzonderlijk	Niet mogelijk, tenzij ...
> 63	Niet toegestaan	Niet toegestaan
SPOORWEGLAWAAI		
Gevelbelasting (dB)	Beleid	Hogere waarden
≤ 55	Ambitie	Niet nodig
56 - 62	Bijzonder	Mogelijk, mits ...
63 - 68	Uitzonderlijk	Ongewenst, maar ...
> 68	Niet toegestaan	Niet toegestaan

Tabel 6.1 Uitgangspunten verlenen hogere waarden (beoordeling per bron)

In tabel 6.1 is aangegeven per gezoneerde geluidsbron hoeveel overschrijdingen berekend zijn en hoe dit zich verhoudt tot het geluidsbeleid.

Geluidsbron	Maximale geluidsbelasting	Omvang	Beleid
Railverkeer	58 dB	Voor 17 woningen is een overschrijding berekend. Voor de overige 300 woningen wordt voldaan aan de ambitie	Bijzonder, hogere waarden mogelijk mits...
Wegverkeer Henslare	52 dB	Voor 19 woningen is een overschrijding berekend. Voor de overige 298 woningen wordt voldaan aan de ambitie	Bijzonder, hogere waarden mogelijk mits...

Tabel 6.2: Berekende geluidsbelastingen in relatie met gemeentelijk geluidsbeleid

Voor een relatief beperkt aantal woningen is op basis van de conceptverkaveling een hogere grenswaarde nodig. Hogere waarden zijn mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals weergegeven in tabel 6.3.

HOGERE WAARDE	EISEN WONING	BRONMAATREGELN	OVERDRACHTS-MAATREGELN	ONTVANGER
Niet nodig	<ul style="list-style-type: none"> Geen maatregelen of randvoorwaarden 	<ul style="list-style-type: none"> Geen afweging 	<ul style="list-style-type: none"> Geen afweging 	<ul style="list-style-type: none"> Geen afweging
Mogelijk, mits ...	<ul style="list-style-type: none"> Woning beschikt minimaal over 1 geluidsluwe gevel Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte 	<ul style="list-style-type: none"> Bronmaatregelen afwegen Toepassen stiller wegdek bij groot onderhoud overwegen 	<ul style="list-style-type: none"> Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied) 	<ul style="list-style-type: none"> Bij rail- en industrielawaai gevelmaatregelen in het kader van Bouwbesluit (eisen binnenwaarde)
Ongewenst, maar ...	<ul style="list-style-type: none"> Bij appartementen minimaal 1 verblijfsruimte situeren aan geluidluwe zijde Bij eengezinswoning minimaal 3 verblijfsruimten aan geluidluwe zijde situeren Minimaal 1 geluidsluwe gevel per woning Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte 	<ul style="list-style-type: none"> Afweging bronmaatregelen Toepassen stiller wegdek bij groot onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> Afscherming overwegen Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied) 	<ul style="list-style-type: none"> Gevelmaatregelen geluiddempende (mechanische) ventilatie
Niet mogelijk, tenzij ...	<ul style="list-style-type: none"> Bij appartementen minimaal 1 verblijfsruimte situeren aan geluidluwe zijde Bij eengezinswoning minimaal 3 verblijfsruimten aan geluidluwe zijde situeren Woning beschikt over een geluidsluwe buitenruimte 	<ul style="list-style-type: none"> Uitgebreide motivatie Bronmaatregelen nadrukkelijk voorkeur Toepassen stiller wegdek Verkeersmaatregelen nemen 	<ul style="list-style-type: none"> Aandacht voor geluidaspect bij stedenbouwkundig ontwerp (afstand vergroten, afscherming achterliggend gebied) Geluidscherm/wal indien inpasbaar 	<ul style="list-style-type: none"> Gevelmaatregelen, geluiddempende (mechanische) ventilatie Lucht en contactisolatie tussen woningen/ appartementen wordt met minimaal 1 geluidklasse aangescherpt Niet akoestische compensatie toepassen (extra groen, speelplekken, enz.)
Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Tabel 6.3: eisen bij verlenen hogere waarden (bron geluidbeleid)

Bij de nadere uitwerking dient er voor gezorgd te worden dat alle woningen beschikken over een geluidsluwe zijde. Op basis van de conceptverkaveling is dat reeds het geval. Daarnaast mag er geen sprake zijn van uitzonderlijk hoge gecumuleerde geluidsbelastingen die in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet aanvaardbaar zijn. In tabel B3.1 van bijlage 3 is de gecumuleerde geluidsbelasting weergegeven. In voorliggende situatie is geen sprake van een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelastingen.

Benodigde hogere grenswaarden

Voor de woningbouwontwikkeling dienen hogere grenswaarden aangevraagd te worden ten gevolge van het railverkeer en de nieuwe Henslare. De exacte situering van de nieuwe woningen is op dit moment echter nog niet bekend en op basis van het stedenbouwkundig plan is beoordeeld of er sprake is van een acceptabele geluidssituatie en of voldaan kan worden aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

Omdat de exacte invulling nog niet bekend is, wordt geadviseerd om een algemene ontheffing hogere grenswaarden van het plangebied Rimpeler vast te stellen en bij de nadere uitwerking te monitoren of voldaan wordt aan deze hogere grenswaarden en deze ook vast te leggen bij het kadaster. Daarnaast is het van belang om voor de nieuwe woningen te voldoen aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

De gemeente Putten werkt aan de realisatie van nieuwe woningen binnen plangebied Rimpeler. Het plangebied is gelegen aan de westzijde van Putten en wordt aan de noordzijde begrensd door de Stationsstraat en aan de zuidzijde door de bestaande woonwijk Bijsteren. Aan de westzijde van het plangebied wordt een nieuwe verbindingsweg doorgetrokken in het verlengde van de Henslare tot aan de Stationsstraat.

De nieuwe woningbouwlocatie is gelegen binnen de geluidszone van de spoorlijn Zwolle – Amersfoort en een aantal wegen waaronder de nieuwe verbindingsweg aan de westzijde van het plangebied. Ten behoeve van de te doorlopen ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek nodig. De uitgangspunten en resultaten van dit akoestisch onderzoek zijn in voorliggende rapportage beschreven.

Resultaten railverkeer

Ten gevolge van het railverkeer is voor 17 woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 58 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt daarmee met maximaal 3 dB overschreden.

Resultaten wegverkeer

Ten gevolge van het verkeer op de Henslare is voor 19 woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee met maximaal 4 dB overschreden. Ten gevolge van het verkeer op de Stationsstraat (die wordt afgewaardeerd tot een 30 km/h weg) is een maximale geluidsbelasting berekend van 53 dB. De geluidsbelasting is daarmee 5 dB hoger dan de (in gezoneerde situaties geldende) voorkeursgrenswaarde.

Hogere grenswaarden en voorwaarden

Voor de woningbouwontwikkeling dienen hogere grenswaarden aangevraagd te worden ten gevolge van het railverkeer en de nieuwe Henslare. De exacte situering van de nieuwe woningen is op dit moment echter nog niet bekend en op basis van het

stedenbouwkundig plan is beoordeeld of er sprake is van een acceptabele geluidssituatie en of voldaan kan worden aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

Omdat de exacte invulling nog niet bekend is, wordt geadviseerd om een algemene ontheffing hogere grenswaarden van het plangebied Rimpeler vast te stellen en bij de nadere uitwerking te monitoren of voldaan wordt aan deze hogere grenswaarden en deze ook vast te leggen bij het kadaster. Daarnaast is het van belang om voor de nieuwe woningen te voldoen aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Bijlage 1

Overzicht van de waarneempunten

Toetspunten
Gebouwen

0 m 50 m
schaal = 1 : 1312



Bijlage 2

Resultaten

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
001_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
001_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
001_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
002_A	1,5	46	< 40	< 40	41
002_B	4,5	49	< 40	< 40	41
002_C	7,5	50	< 40	< 40	41
003_A	1,5	50	< 40	< 40	41
003_B	4,5	52	< 40	< 40	41
003_C	7,5	54	< 40	< 40	41
075_A	1,5	46	< 40	< 40	45
075_B	4,5	47	< 40	< 40	45
075_C	7,5	51	< 40	< 40	44
076_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
076_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
076_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
077_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
077_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
077_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
078_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
078_B	4,5	40	< 40	< 40	44
078_C	7,5	45	< 40	< 40	44
079_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
079_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
079_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
080_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
080_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
080_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
082_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
082_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
082_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
083_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
083_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
083_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
084_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
084_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44
084_C	7,5	44	< 40	< 40	44
085_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
085_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
085_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
086_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
086_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
086_C	7,5	44	< 40	< 40	43
087_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
087_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
087_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
088_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
088_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44
088_C	7,5	46	< 40	< 40	44
089_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
089_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
089_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
090_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
090_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
090_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
090_B	4,5	41	< 40	< 40	44
090_C	7,5	43	< 40	< 40	43
090_C	7,5	46	< 40	< 40	44
091_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
091_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
091_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
092_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
092_B	4,5	42	< 40	< 40	45
092_C	7,5	47	< 40	< 40	44
093_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
093_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
093_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
094_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
094_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
094_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
095_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
095_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
095_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
096_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
096_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
096_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
097_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
097_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
097_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
098_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
098_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
098_C	7,5	42	< 40	< 40	43
099_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
099_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
099_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
100_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
100_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
100_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
101_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
101_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
101_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
102_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
102_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
102_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
103_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
103_B	4,5	43	< 40	< 40	45
103_C	7,5	48	< 40	< 40	45
104_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
104_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
104_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
105_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
105_B	4,5	43	< 40	< 40	44
105_C	7,5	48	< 40	< 40	44
106_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
106_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
106_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
107_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
107_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
107_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
108_A	1,5	40	< 40	< 40	44
108_B	4,5	43	< 40	< 40	45
108_C	7,5	47	< 40	< 40	44
109_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
109_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
109_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
110_A	1,5	45	< 40	< 40	44
110_B	4,5	46	< 40	< 40	44
110_C	7,5	50	< 40	< 40	44
111_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
111_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
111_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
112_A	1,5	46	< 40	< 40	44
112_B	4,5	47	< 40	< 40	44
112_C	7,5	51	< 40	< 40	44
113_A	1,5	46	< 40	< 40	44
113_B	4,5	47	< 40	< 40	45
113_C	7,5	51	< 40	< 40	44
114_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
114_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
114_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
115_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
115_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
115_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
116_A	1,5	50	< 40	< 40	49
116_B	4,5	51	40	< 40	49
116_C	7,5	52	41	< 40	48
117_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
117_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
117_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
118_A	1,5	51	< 40	< 40	49
118_B	4,5	52	40	< 40	49
118_C	7,5	53	41	< 40	48
119_A	1,5	52	< 40	< 40	48
119_B	4,5	53	40	< 40	49
119_C	7,5	54	41	< 40	48
120_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
120_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
120_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
121_A	1,5	52	< 40	< 40	48
121_B	4,5	53	40	< 40	49
121_C	7,5	54	41	< 40	48
122_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
122_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
122_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
123_A	1,5	51	< 40	< 40	48
123_B	4,5	52	40	< 40	49
123_C	7,5	53	41	< 40	48
124_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
124_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
124_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
125_A	1,5	42	< 40	< 40	44
125_B	4,5	44	< 40	< 40	44
125_C	7,5	48	< 40	< 40	44
126_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
126_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
126_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
127_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
127_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
127_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
128_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
128_B	4,5	42	< 40	< 40	44
128_C	7,5	47	< 40	< 40	44
129_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
129_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
129_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
130_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
130_B	4,5	43	< 40	< 40	44
130_C	7,5	47	< 40	< 40	44
131_A	1,5	41	< 40	< 40	44
131_B	4,5	44	< 40	< 40	44
131_C	7,5	48	< 40	< 40	44
132_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
132_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
132_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
133_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
133_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
133_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
134_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
134_B	4,5	40	< 40	< 40	44
134_C	7,5	46	< 40	< 40	44
135_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
135_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
135_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
136_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
136_B	4,5	42	< 40	< 40	44
136_C	7,5	47	< 40	< 40	43
137_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
137_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
137_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
138_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
138_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
138_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
139_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
139_B	4,5	42	< 40	< 40	44
139_C	7,5	47	< 40	< 40	43
140_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
140_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
140_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
141_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
141_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
141_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
142_A	1,5	44	< 40	< 40	42
142_B	4,5	44	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
142_C	7,5	47	< 40	< 40	43
143_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
143_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
143_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
144_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
144_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
144_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
145_A	1,5	44	< 40	< 40	43
145_B	4,5	44	< 40	< 40	43
145_C	7,5	47	< 40	< 40	43
146_A	1,5	41	< 40	< 40	41
146_B	4,5	44	< 40	< 40	41
146_C	7,5	47	< 40	< 40	41
147_A	1,5	43	< 40	< 40	45
147_B	4,5	46	< 40	< 40	46
147_C	7,5	49	< 40	< 40	46
148_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
148_B	4,5	40	< 40	< 40	43
148_C	7,5	44	< 40	< 40	43
149_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
149_B	4,5	45	< 40	< 40	42
149_C	7,5	49	< 40	< 40	43
150_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
150_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
150_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
151_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
151_B	4,5	41	< 40	< 40	43
151_C	7,5	47	< 40	< 40	43
152_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
152_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
152_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
153_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
153_B	4,5	42	< 40	< 40	40
153_C	7,5	46	< 40	< 40	41
154_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
154_B	4,5	42	< 40	< 40	43
154_C	7,5	47	< 40	< 40	43
155_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
155_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
155_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
156_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
156_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
156_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
157_A	1,5	46	< 40	< 40	42
157_B	4,5	49	< 40	< 40	43
157_C	7,5	51	< 40	< 40	43
158_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
158_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
158_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
159_A	1,5	41	< 40	< 40	40
159_B	4,5	45	< 40	< 40	40
159_C	7,5	49	< 40	< 40	40
160_A	1,5	42	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
160_B	4,5	45	< 40	< 40	44
160_C	7,5	50	< 40	< 40	43
161_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
161_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
161_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
162_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
162_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
162_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
163_A	1,5	42	< 40	< 40	43
163_B	4,5	44	< 40	< 40	43
163_C	7,5	50	< 40	< 40	43
164_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
164_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
164_C	7,5	49	< 40	< 40	40
165_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
165_B	4,5	41	< 40	< 40	40
165_C	7,5	46	< 40	< 40	41
166_A	1,5	43	< 40	< 40	46
166_B	4,5	45	< 40	< 40	46
166_C	7,5	49	< 40	< 40	46
167_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
167_B	4,5	41	< 40	< 40	41
167_C	7,5	45	< 40	< 40	42
168_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
168_B	4,5	41	< 40	< 40	43
168_C	7,5	45	< 40	< 40	44
169_A	1,5	43	< 40	< 40	47
169_B	4,5	45	< 40	< 40	47
169_C	7,5	49	< 40	< 40	47
170_A	1,5	44	< 40	< 40	48
170_B	4,5	45	< 40	< 40	48
170_C	7,5	48	< 40	< 40	48
171_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
171_B	4,5	42	< 40	< 40	41
171_C	7,5	48	< 40	< 40	40
172_A	1,5	42	< 40	< 40	47
172_B	4,5	44	< 40	< 40	46
172_C	7,5	48	< 40	< 40	46
173_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
173_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
173_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
174_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
174_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
174_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
175_A	1,5	42	< 40	< 40	47
175_B	4,5	44	< 40	< 40	47
175_C	7,5	48	< 40	< 40	46
176_A	1,5	43	< 40	< 40	43
176_B	4,5	44	< 40	< 40	43
176_C	7,5	47	< 40	< 40	43
177_A	1,5	54	49	< 40	< 40
177_B	4,5	55	51	< 40	< 40
177_C	7,5	55	51	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
178_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
178_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
178_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
179_A	1,5	50	44	< 40	< 40
179_B	4,5	51	45	< 40	< 40
179_C	7,5	52	46	< 40	< 40
180_A	1,5	54	49	< 40	< 40
180_B	4,5	55	51	< 40	< 40
180_C	7,5	55	51	< 40	< 40
181_A	1,5	52	47	< 40	< 40
181_B	4,5	53	49	< 40	< 40
181_C	7,5	53	49	40,68	< 40
182_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
182_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
182_C	7,5	48	40	< 40	< 40
183_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
183_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
183_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
184_A	1,5	44	< 40	< 40	42
184_B	4,5	47	< 40	< 40	43
184_C	7,5	50	< 40	< 40	43
185_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
185_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
185_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
186_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
186_B	4,5	42	< 40	< 40	41
186_C	7,5	46	< 40	< 40	41
187_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
187_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
187_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
188_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
188_B	4,5	41	< 40	< 40	44
188_C	7,5	46	< 40	< 40	44
189_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
189_B	4,5	41	< 40	< 40	44
189_C	7,5	46	< 40	< 40	44
190_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
190_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
190_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
191_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
191_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
191_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
192_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
192_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
192_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
193_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
193_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
193_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
194_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
194_B	4,5	43	< 40	< 40	45
194_C	7,5	48	< 40	< 40	45
195_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
195_B	4,5	42	< 40	< 40	45

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
195_C	7,5	48	< 40	< 40	45
196_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
196_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
196_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
197_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
197_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
197_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
198_A	1,5	43	< 40	< 40	43
198_B	4,5	45	< 40	< 40	44
198_C	7,5	49	< 40	< 40	44
199_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
199_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
199_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
200_A	1,5	51	< 40	< 40	49
200_B	4,5	52	< 40	< 40	49
200_C	7,5	53	40	< 40	48
201_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
201_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
201_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
202_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
202_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
202_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
203_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
203_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
203_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
204_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
204_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
204_C	7,5	43	< 40	< 40	42
205_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
205_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
205_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
206_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
206_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
206_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
207_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
207_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
207_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
208_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
208_B	4,5	42	< 40	< 40	42
208_C	7,5	46	< 40	< 40	42
209_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
209_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45
209_C	7,5	44	< 40	< 40	45
210_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
210_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
210_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
211_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
211_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
211_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
212_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
212_B	4,5	43	< 40	< 40	43
212_C	7,5	47	< 40	< 40	43
213_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
213_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
213_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
214_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
214_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
214_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
215_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
215_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
215_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
216_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
216_B	4,5	43	< 40	< 40	43
216_C	7,5	48	< 40	< 40	42
217_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
217_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
217_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
218_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
218_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
218_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
219_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
219_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
219_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
220_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
220_B	4,5	44	< 40	< 40	40
220_C	7,5	49	< 40	< 40	40
221_A	1,5	46	< 40	< 40	44
221_B	4,5	47	< 40	< 40	44
221_C	7,5	50	< 40	< 40	44
222_A	1,5	45	< 40	< 40	45
222_B	4,5	47	< 40	< 40	45
222_C	7,5	50	< 40	< 40	45
223_A	1,5	44	< 40	< 40	46
223_B	4,5	46	< 40	< 40	46
223_C	7,5	49	< 40	< 40	45
224_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
224_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
224_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
225_A	1,5	42	< 40	< 40	44
225_B	4,5	46	< 40	< 40	45
225_C	7,5	49	< 40	< 40	44
226_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
226_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
226_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
227_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
227_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
227_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
228_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
228_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
228_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
229_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
229_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
229_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
230_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
230_B	4,5	42	< 40	< 40	44
230_C	7,5	46	< 40	< 40	44

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
231_A	1,5	52	< 40	< 40	48
231_B	4,5	53	< 40	< 40	49
231_C	7,5	54	41	< 40	48
232_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
232_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
232_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
233_A	1,5	48	< 40	< 40	41
233_B	4,5	49	< 40	< 40	41
233_C	7,5	50	< 40	< 40	40
234_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
234_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
234_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
235_A	1,5	45	< 40	< 40	44
235_B	4,5	45	< 40	< 40	44
235_C	7,5	48	< 40	< 40	44
236_A	1,5	44	< 40	< 40	44
236_B	4,5	45	< 40	< 40	44
236_C	7,5	48	< 40	< 40	44
237_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
237_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
237_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
238_A	1,5	44	< 40	< 40	44
238_B	4,5	45	< 40	< 40	44
238_C	7,5	48	< 40	< 40	44
239_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
239_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
239_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
240_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
240_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
240_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
241_A	1,5	43	< 40	< 40	42
241_B	4,5	45	< 40	< 40	43
241_C	7,5	47	< 40	< 40	43
242_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
242_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
242_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
243_A	1,5	43	< 40	< 40	42
243_B	4,5	46	< 40	< 40	43
243_C	7,5	48	< 40	< 40	42
244_A	1,5	43	< 40	< 40	42
244_B	4,5	45	< 40	< 40	42
244_C	7,5	48	< 40	< 40	42
245_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
245_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
245_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
246_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
246_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
246_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
247_A	1,5	41	< 40	< 40	45
247_B	4,5	42	< 40	< 40	45
247_C	7,5	45	< 40	< 40	44
248_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
248_B	4,5	42	< 40	< 40	45

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
248_C	7,5	47	< 40	< 40	45
249_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
249_B	4,5	42	< 40	< 40	41
249_C	7,5	46	< 40	< 40	41
250_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
250_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45
250_C	7,5	44	< 40	< 40	45
251_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
251_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
251_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
252_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
252_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45
252_C	7,5	44	< 40	< 40	45
253_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
253_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
253_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
254_A	1,5	41	< 40	< 40	46
254_B	4,5	43	< 40	< 40	46
254_C	7,5	47	< 40	< 40	45
255_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
255_B	4,5	41	< 40	< 40	43
255_C	7,5	46	< 40	< 40	43
256_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
256_B	4,5	41	< 40	< 40	45
256_C	7,5	47	< 40	< 40	45
257_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
257_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
257_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
258_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
258_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
258_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
259_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
259_B	4,5	43	< 40	< 40	45
259_C	7,5	46	< 40	< 40	44
260_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
260_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
260_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
261_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
261_B	4,5	41	< 40	< 40	45
261_C	7,5	47	< 40	< 40	45
262_A	1,5	41	< 40	41,53	< 40
262_B	4,5	44	< 40	43,44	< 40
262_C	7,5	47	< 40	43,9	< 40
263_A	1,5	44	< 40	45,96	41
263_B	4,5	46	< 40	47,49	41
263_C	7,5	47	< 40	47,85	40
264_A	1,5	43	< 40	47,15	41
264_B	4,5	45	< 40	48,46	41
264_C	7,5	47	< 40	48,75	< 40
265_A	1,5	41	< 40	42,79	< 40
265_B	4,5	44	< 40	44,57	< 40
265_C	7,5	47	< 40	44,93	< 40
266_A	1,5	42	< 40	48,65	41

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
266_B	4,5	45	< 40	49,61	41
266_C	7,5	47	< 40	49,76	< 40
267_A	1,5	42	< 40	44,48	< 40
267_B	4,5	44	< 40	46,02	< 40
267_C	7,5	47	< 40	46,3	< 40
268_A	1,5	43	< 40	< 40	42
268_B	4,5	45	< 40	< 40	42
268_C	7,5	48	< 40	< 40	42
269_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
269_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
269_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
270_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
270_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45
270_C	7,5	44	< 40	< 40	45
271_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
271_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
271_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
272_A	1,5	44	< 40	40,32	< 40
272_B	4,5	46	< 40	42,27	< 40
272_C	7,5	48	< 40	42,87	< 40
273_A	1,5	44	< 40	44,78	41
273_B	4,5	46	< 40	46,5	41
273_C	7,5	47	< 40	47	40
274_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
274_B	4,5	41	< 40	< 40	45
274_C	7,5	46	< 40	< 40	45
275_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
275_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
275_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
276_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
276_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
276_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
277_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
277_B	4,5	41	< 40	< 40	45
277_C	7,5	47	< 40	< 40	45
278_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
278_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
278_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
279_A	1,5	40	< 40	< 40	40
279_B	4,5	43	< 40	< 40	41
279_C	7,5	47	< 40	< 40	41
280_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
280_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
280_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
281_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
281_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
281_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
282_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
282_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
282_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
283_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
283_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
283_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
284_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
284_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
284_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
285_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
285_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
285_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
286_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
286_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
286_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
287_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
287_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
287_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
288_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
288_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
288_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
289_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
289_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
289_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
290_A	1,5	40	< 40	< 40	45
290_B	4,5	43	< 40	< 40	45
290_C	7,5	47	< 40	< 40	45
291_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
291_B	4,5	42	< 40	< 40	40
291_C	7,5	47	< 40	< 40	40
292_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
292_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
292_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
293_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
293_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
293_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
294_A	1,5	45	< 40	< 40	44
294_B	4,5	45	< 40	< 40	44
294_C	7,5	48	< 40	< 40	44
295_A	1,5	44	< 40	< 40	44
295_B	4,5	44	< 40	< 40	44
295_C	7,5	47	< 40	< 40	44
296_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
296_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
296_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
297_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
297_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
297_C	7,5	42	< 40	< 40	40
298_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
298_B	4,5	41	< 40	< 40	41
298_C	7,5	47	< 40	< 40	41
299_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
299_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
299_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
300_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
300_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45
300_C	7,5	44	< 40	< 40	45
301_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
301_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
301_C	7,5	45	< 40	< 40	45
302_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
302_B	4,5	43	< 40	< 40	42
302_C	7,5	48	< 40	< 40	41
303_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
303_B	4,5	42	< 40	< 40	45
303_C	7,5	47	< 40	< 40	44
304_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
304_B	4,5	42	< 40	< 40	45
304_C	7,5	48	< 40	< 40	45
305_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
305_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
305_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
306_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
306_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
306_C	7,5	41	< 40	< 40	< 40
307_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
307_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
307_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
308_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
308_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
308_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
309_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
309_B	4,5	41	< 40	< 40	45
309_C	7,5	47	< 40	< 40	45
310_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46
310_B	4,5	42	< 40	< 40	46
310_C	7,5	45	< 40	< 40	45
311_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
311_B	4,5	41	< 40	< 40	45
311_C	7,5	46	< 40	< 40	45
312_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
312_B	4,5	42	< 40	< 40	48
312_C	7,5	45	< 40	< 40	48
313_A	1,5	41	< 40	< 40	44
313_B	4,5	42	< 40	< 40	44
313_C	7,5	46	< 40	< 40	43
314_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
314_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
314_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
315_A	1,5	41	< 40	< 40	45
315_B	4,5	42	< 40	< 40	45
315_C	7,5	45	< 40	< 40	44
316_A	1,5	43	< 40	< 40	42
316_B	4,5	45	< 40	< 40	42
316_C	7,5	49	< 40	< 40	42
317_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
317_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
317_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
318_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
318_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
318_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
319_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
319_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
319_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
320_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
320_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
320_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
321_A	1,5	44	< 40	< 40	42
321_B	4,5	44	< 40	< 40	43
321_C	7,5	47	< 40	< 40	43
322_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
322_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
322_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
323_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
323_B	4,5	47	< 40	41,25	< 40
323_C	7,5	49	< 40	42,07	< 40
324_A	1,5	42	< 40	43,55	41
324_B	4,5	44	< 40	45,38	41
324_C	7,5	46	< 40	45,96	41
325_A	1,5	41	< 40	50,47	41
325_B	4,5	44	< 40	51,01	41
325_C	7,5	48	< 40	51,05	< 40
326_A	1,5	47	< 40	46,5	< 40
326_B	4,5	48	< 40	47,61	< 40
326_C	7,5	49	< 40	47,8	< 40
327_A	1,5	46	< 40	52,81	41
327_B	4,5	48	< 40	53,32	41
327_C	7,5	48	< 40	53,32	40
328_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
328_B	4,5	41	< 40	< 40	44
328_C	7,5	44	< 40	< 40	44
329_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
329_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
329_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
330_A	1,5	41	< 40	< 40	42
330_B	4,5	44	< 40	< 40	42
330_C	7,5	48	< 40	< 40	42
331_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
331_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
331_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
332_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
332_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
332_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
333_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
333_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
333_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
334_A	1,5	41	< 40	< 40	41
334_B	4,5	44	< 40	< 40	41
334_C	7,5	48	< 40	< 40	41
335_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
335_B	4,5	41	< 40	< 40	44
335_C	7,5	45	< 40	< 40	43
336_A	1,5	44	< 40	< 40	42
336_B	4,5	46	< 40	< 40	42
336_C	7,5	48	< 40	< 40	42

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
337_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
337_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
337_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
338_A	1,5	55	48	< 40	< 40
338_B	4,5	56	50	< 40	< 40
338_C	7,5	56	51	< 40	< 40
339_A	1,5	50	41	< 40	< 40
339_B	4,5	51	42	< 40	< 40
339_C	7,5	52	43	< 40	< 40
340_A	1,5	52	44	< 40	< 40
340_B	4,5	53	46	< 40	< 40
340_C	7,5	53	47	< 40	< 40
341_A	1,5	55	50	< 40	< 40
341_B	4,5	56	52	< 40	< 40
341_C	7,5	56	52	< 40	< 40
342_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
342_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
342_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
343_A	1,5	46	< 40	< 40	48
343_B	4,5	49	< 40	< 40	48
343_C	7,5	51	< 40	< 40	48
344_A	1,5	47	< 40	< 40	48
344_B	4,5	49	< 40	< 40	48
344_C	7,5	51	< 40	< 40	48
345_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
345_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
345_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
346_A	1,5	46	< 40	< 40	48
346_B	4,5	49	< 40	< 40	48
346_C	7,5	51	< 40	< 40	48
347_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
347_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
347_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
348_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
348_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
348_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
349_A	1,5	50	< 40	< 40	48
349_B	4,5	52	< 40	< 40	49
349_C	7,5	54	< 40	< 40	48
350_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
350_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
350_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
351_A	1,5	50	< 40	< 40	49
351_B	4,5	51	< 40	< 40	49
351_C	7,5	53	< 40	< 40	48
352_A	1,5	50	< 40	< 40	49
352_B	4,5	51	< 40	< 40	49
352_C	7,5	54	< 40	< 40	49
353_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
353_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
353_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
354_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
354_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
354_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
355_A	1,5	48	41	< 40	41
355_B	4,5	49	43	< 40	42
355_C	7,5	51	44	< 40	42
356_A	1,5	44	< 40	< 40	43
356_B	4,5	46	40	< 40	43
356_C	7,5	49	41	< 40	43
357_A	1,5	40	< 40	< 40	41
357_B	4,5	43	< 40	< 40	42
357_C	7,5	46	< 40	< 40	43
358_A	1,5	47	40	< 40	42
358_B	4,5	48	41	< 40	43
358_C	7,5	50	43	< 40	43
359_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
359_B	4,5	44	< 40	< 40	40
359_C	7,5	47	< 40	< 40	41
360_A	1,5	53	< 40	< 40	48
360_B	4,5	54	< 40	< 40	49
360_C	7,5	55	41	< 40	48
361_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
361_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
361_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
362_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
362_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
362_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
363_A	1,5	53	< 40	< 40	48
363_B	4,5	54	40	< 40	49
363_C	7,5	55	41	< 40	48
364_A	1,5	50	42	< 40	40
364_B	4,5	51	44	< 40	41
364_C	7,5	52	45	< 40	41
365_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
365_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
365_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
366_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
366_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
366_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
367_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
367_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
367_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
368_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
368_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
368_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
369_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
369_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
369_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
370_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
370_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
370_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
371_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
371_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
371_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
372_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
372_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
372_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
373_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
373_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
373_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
374_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
374_B	4,5	41	< 40	< 40	44
374_C	7,5	47	< 40	< 40	43
375_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
375_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
375_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
376_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
376_B	4,5	41	< 40	< 40	43
376_C	7,5	47	< 40	< 40	43
377_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
377_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
377_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
378_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
378_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
378_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
379_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
379_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
379_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
380_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
380_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
380_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
381_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
381_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
381_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
382_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
382_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
382_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
383_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
383_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
383_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
384_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
384_B	4,5	42	< 40	< 40	49
384_C	7,5	45	< 40	< 40	48
385_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
385_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
385_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
386_A	1,5	< 40	< 40	< 40	49
386_B	4,5	43	< 40	< 40	49
386_C	7,5	45	< 40	< 40	48
387_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
387_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
387_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
388_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
388_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
388_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
389_A	1,5	42	< 40	< 40	48
389_B	4,5	44	< 40	< 40	49
389_C	7,5	46	< 40	< 40	48

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
390_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
390_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
390_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
391_A	1,5	40	< 40	< 40	49
391_B	4,5	43	< 40	< 40	49
391_C	7,5	46	< 40	< 40	48
392_A	1,5	44	< 40	< 40	43
392_B	4,5	47	< 40	< 40	43
392_C	7,5	50	< 40	< 40	43
393_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
393_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
393_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
394_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
394_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
394_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
395_A	1,5	45	< 40	< 40	43
395_B	4,5	48	< 40	< 40	43
395_C	7,5	50	< 40	< 40	43
396_A	1,5	46	< 40	< 40	42
396_B	4,5	49	< 40	< 40	43
396_C	7,5	51	< 40	< 40	43
397_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
397_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
397_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
398_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
398_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
398_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
399_A	1,5	46	< 40	< 40	43
399_B	4,5	49	< 40	< 40	43
399_C	7,5	51	< 40	< 40	43
400_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
400_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
400_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
401_A	1,5	47	< 40	< 40	43
401_B	4,5	49	< 40	< 40	43
401_C	7,5	51	< 40	< 40	43
402_A	1,5	53	46	< 40	< 40
402_B	4,5	54	48	< 40	< 40
402_C	7,5	54	48	< 40	< 40
403_A	1,5	43	< 40	< 40	47
403_B	4,5	44	< 40	< 40	47
403_C	7,5	47	< 40	< 40	47
404_A	1,5	45	< 40	< 40	43
404_B	4,5	47	< 40	< 40	44
404_C	7,5	49	< 40	< 40	44
405_A	1,5	54	47	< 40	< 40
405_B	4,5	55	49	< 40	< 40
405_C	7,5	55	49	< 40	< 40
406_A	1,5	41	< 40	< 40	45
406_B	4,5	43	< 40	< 40	46
406_C	7,5	47	< 40	< 40	46
407_A	1,5	54	47	< 40	< 40
407_B	4,5	55	48	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
407_C	7,5	55	49	< 40	< 40
408_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
408_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
408_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
409_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
409_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
409_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
410_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
410_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
410_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
411_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
411_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
411_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
412_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
412_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
412_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
413_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
413_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
413_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
414_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
414_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
414_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
415_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
415_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
415_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
416_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
416_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
416_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
417_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
417_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
417_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
418_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
418_B	4,5	45	< 40	< 40	40
418_C	7,5	50	< 40	< 40	41
419_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
419_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
419_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
420_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
420_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
420_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
421_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
421_B	4,5	45	< 40	< 40	40
421_C	7,5	50	< 40	< 40	40
422_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
422_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
422_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
423_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
423_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
423_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
424_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
424_B	4,5	45	< 40	< 40	40
424_C	7,5	50	< 40	< 40	40
425_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
425_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
425_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
426_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
426_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
426_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
427_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
427_B	4,5	45	< 40	< 40	41
427_C	7,5	50	< 40	< 40	41
428_A	1,5	46	< 40	< 40	40
428_B	4,5	48	< 40	< 40	41
428_C	7,5	51	< 40	< 40	41
429_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
429_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
429_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
454_A	1,5	44	< 40	< 40	44
454_B	4,5	45	< 40	< 40	45
454_C	7,5	48	< 40	< 40	45
455_A	1,5	54	47	< 40	< 40
455_B	4,5	55	49	< 40	< 40
455_C	7,5	55	49	< 40	< 40
456_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
456_B	4,5	41	< 40	< 40	44
456_C	7,5	43	< 40	< 40	44
457_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
457_B	4,5	43	< 40	< 40	48
457_C	7,5	48	< 40	< 40	48
458_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
458_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
458_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
459_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
459_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
459_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
460_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
460_B	4,5	42	< 40	< 40	48
460_C	7,5	47	< 40	< 40	48
461_A	1,5	42	< 40	< 40	44
461_B	4,5	45	< 40	< 40	44
461_C	7,5	49	< 40	< 40	44
462_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
462_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
462_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
463_A	1,5	54	45	< 40	< 40
463_B	4,5	54	47	40,18	< 40
463_C	7,5	54	48	40,91	< 40
464_A	1,5	53	45	40,56	< 40
464_B	4,5	52	45	41,04	< 40
464_C	7,5	52	46	41,95	< 40
465_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
465_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
465_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
466_A	1,5	53	45	< 40	< 40
466_B	4,5	54	46	< 40	< 40
466_C	7,5	54	47	40,03	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
467_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
467_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
467_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
468_A	1,5	45	< 40	< 40	42
468_B	4,5	48	< 40	< 40	42
468_C	7,5	51	< 40	< 40	42
469_A	1,5	43	< 40	< 40	44
469_B	4,5	47	< 40	< 40	44
469_C	7,5	50	< 40	< 40	44
470_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
470_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
470_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
471_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
471_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
471_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
472_A	1,5	45	< 40	< 40	44
472_B	4,5	47	< 40	< 40	44
472_C	7,5	50	< 40	< 40	44
473_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
473_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
473_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
474_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
474_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
474_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
475_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
475_B	4,5	42	< 40	< 40	45
475_C	7,5	48	< 40	< 40	44
476_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
476_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
476_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
477_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
477_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
477_C	7,5	44	< 40	< 40	41
478_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
478_B	4,5	42	< 40	< 40	45
478_C	7,5	48	< 40	< 40	45
479_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
479_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
479_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
480_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
480_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
480_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
481_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
481_B	4,5	41	< 40	< 40	43
481_C	7,5	46	< 40	< 40	43
482_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
482_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
482_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
483_A	1,5	54	< 40	< 40	< 40
483_B	4,5	55	41	< 40	< 40
483_C	7,5	56	42	< 40	< 40
484_A	1,5	42	< 40	< 40	42
484_B	4,5	44	< 40	< 40	42

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
484_C	7,5	47	< 40	< 40	42
485_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
485_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
485_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
486_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
486_B	4,5	53	< 40	< 40	< 40
486_C	7,5	54	< 40	< 40	< 40
487_A	1,5	46	< 40	< 40	43
487_B	4,5	47	< 40	< 40	43
487_C	7,5	49	< 40	< 40	43
488_A	1,5	53	< 40	< 40	< 40
488_B	4,5	55	41	< 40	< 40
488_C	7,5	55	42	< 40	< 40
489_A	1,5	42	< 40	< 40	45
489_B	4,5	44	< 40	< 40	44
489_C	7,5	48	< 40	< 40	44
490_A	1,5	41	< 40	< 40	48
490_B	4,5	44	< 40	< 40	48
490_C	7,5	47	< 40	< 40	48
491_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
491_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
491_C	7,5	46	< 40	< 40	41
492_A	1,5	46	< 40	47,5	< 40
492_B	4,5	53	44	50,16	< 40
492_C	7,5	53	45	50,47	< 40
493_A	1,5	50	< 40	44,89	< 40
493_B	4,5	50	< 40	46,29	< 40
493_C	7,5	51	40	46,72	< 40
494_A	1,5	54	48	46,4	< 40
494_B	4,5	54	49	47,91	< 40
494_C	7,5	54	50	48,28	< 40
495_A	1,5	54	48	44,93	< 40
495_B	4,5	54	50	46,38	< 40
495_C	7,5	55	50	46,94	< 40
496_A	1,5	49	< 40	40,53	< 40
496_B	4,5	50	< 40	42,56	< 40
496_C	7,5	51	< 40	43,15	< 40
497_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
497_B	4,5	52	46	< 40	< 40
497_C	7,5	52	47	< 40	< 40
498_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
498_B	4,5	46	< 40	40,82	< 40
498_C	7,5	48	< 40	42,07	< 40
499_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
499_B	4,5	43	< 40	41,51	< 40
499_C	7,5	45	< 40	42,64	< 40
500_A	1,5	43	< 40	< 40	41
500_B	4,5	45	< 40	< 40	41
500_C	7,5	47	< 40	< 40	42
501_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
501_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
501_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
502_A	1,5	42	< 40	42,52	40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
502_B	4,5	44	< 40	44,3	40
502_C	7,5	47	< 40	44,64	< 40
503_A	1,5	42	< 40	44,03	< 40
503_B	4,5	44	< 40	45,7	< 40
503_C	7,5	47	< 40	45,96	< 40
504_A	1,5	40	< 40	45,67	< 40
504_B	4,5	43	< 40	47,09	< 40
504_C	7,5	46	< 40	47,3	< 40
505_A	1,5	46	< 40	43,94	40
505_B	4,5	47	< 40	45,55	40
505_C	7,5	49	< 40	45,89	< 40
506_A	1,5	44	< 40	40,32	40
506_B	4,5	45	< 40	42,15	41
506_C	7,5	48	< 40	42,67	40
507_A	1,5	< 40	< 40	41,7	< 40
507_B	4,5	43	< 40	43,6	< 40
507_C	7,5	46	< 40	44,05	< 40
508_A	1,5	44	< 40	42,83	< 40
508_B	4,5	46	< 40	44,65	< 40
508_C	7,5	47	< 40	44,99	< 40
509_A	1,5	41	< 40	41,25	40
509_B	4,5	44	< 40	43,16	40
509_C	7,5	47	< 40	43,55	40
510_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
510_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
510_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
511_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
511_B	4,5	41	< 40	< 40	43
511_C	7,5	45	< 40	< 40	43
512_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
512_B	4,5	47	< 40	< 40	41
512_C	7,5	49	< 40	< 40	41
513_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
513_B	4,5	41	< 40	< 40	44
513_C	7,5	46	< 40	< 40	44
514_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
514_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
514_C	7,5	52	< 40	< 40	40
515_A	1,5	41	< 40	< 40	43
515_B	4,5	45	< 40	< 40	44
515_C	7,5	50	< 40	< 40	44
516_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
516_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
516_C	7,5	52	< 40	< 40	< 40
517_A	1,5	41	< 40	< 40	43
517_B	4,5	45	< 40	< 40	44
517_C	7,5	50	< 40	< 40	44
518_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
518_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
518_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
519_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
519_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
519_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
520_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
520_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
520_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
521_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
521_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
521_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
522_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
522_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
522_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
523_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
523_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
523_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
524_A	1,5	43	< 40	< 40	46
524_B	4,5	45	< 40	< 40	47
524_C	7,5	48	< 40	< 40	47
525_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
525_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
525_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
526_A	1,5	41	< 40	< 40	46
526_B	4,5	44	< 40	< 40	47
526_C	7,5	47	< 40	< 40	47
527_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
527_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
527_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
528_A	1,5	48	< 40	< 40	40
528_B	4,5	51	< 40	< 40	41
528_C	7,5	52	< 40	< 40	40
529_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
529_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
529_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
530_A	1,5	49	< 40	< 40	41
530_B	4,5	51	< 40	< 40	41
530_C	7,5	52	< 40	< 40	41
531_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
531_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
531_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
532_A	1,5	49	41	40,25	< 40
532_B	4,5	51	42	42,03	< 40
532_C	7,5	52	43	42,46	< 40
533_A	1,5	41	< 40	40,94	42
533_B	4,5	43	< 40	42,87	42
533_C	7,5	47	< 40	43,47	41
534_A	1,5	48	41	41,81	< 40
534_B	4,5	50	42	43,62	< 40
534_C	7,5	51	43	43,87	< 40
535_A	1,5	45	< 40	41,93	42
535_B	4,5	46	< 40	43,81	42
535_C	7,5	48	< 40	44,27	41
536_A	1,5	50	42	< 40	< 40
536_B	4,5	51	42	40,82	< 40
536_C	7,5	52	43	41,5	< 40
537_A	1,5	41	< 40	< 40	42
537_B	4,5	43	< 40	41,6	42

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
537_C	7,5	47	< 40	42,4	41
538_A	1,5	48	< 40	43,41	< 40
538_B	4,5	49	40	45,09	< 40
538_C	7,5	50	41	45,37	< 40
539_A	1,5	45	< 40	43,3	42
539_B	4,5	46	< 40	45,03	42
539_C	7,5	48	< 40	45,41	41
540_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46
540_B	4,5	44	< 40	< 40	47
540_C	7,5	47	< 40	< 40	46
541_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
541_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
541_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
542_A	1,5	43	< 40	< 40	40
542_B	4,5	45	< 40	41,02	41
542_C	7,5	48	< 40	41,78	40
543_A	1,5	43	< 40	40,76	< 40
543_B	4,5	45	< 40	42,66	< 40
543_C	7,5	47	< 40	43,29	< 40
544_A	1,5	51	42	< 40	< 40
544_B	4,5	52	43	40,14	< 40
544_C	7,5	53	44	41,12	< 40
545_A	1,5	40	< 40	< 40	42
545_B	4,5	43	< 40	40,65	42
545_C	7,5	46	< 40	41,66	41
546_A	1,5	41	< 40	< 40	46
546_B	4,5	44	< 40	< 40	46
546_C	7,5	48	< 40	< 40	45
547_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
547_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
547_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
548_A	1,5	41	< 40	< 40	46
548_B	4,5	44	< 40	< 40	46
548_C	7,5	48	< 40	< 40	45
549_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
549_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
549_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
550_A	1,5	42	< 40	< 40	46
550_B	4,5	45	< 40	< 40	46
550_C	7,5	49	< 40	< 40	45
551_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
551_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
551_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
552_A	1,5	50	< 40	< 40	44
552_B	4,5	51	< 40	< 40	44
552_C	7,5	52	< 40	< 40	43
553_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
553_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
553_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
554_A	1,5	50	< 40	< 40	44
554_B	4,5	50	< 40	< 40	44
554_C	7,5	52	< 40	< 40	43
555_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
555_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
555_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
556_A	1,5	49	< 40	< 40	44
556_B	4,5	50	< 40	< 40	44
556_C	7,5	51	< 40	< 40	43
557_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
557_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
557_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
558_A	1,5	49	< 40	< 40	44
558_B	4,5	50	< 40	< 40	44
558_C	7,5	51	< 40	< 40	43
559_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
559_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
559_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
560_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
560_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
560_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
561_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
561_B	4,5	41	< 40	< 40	42
561_C	7,5	45	< 40	< 40	42
562_A	1,5	44	< 40	< 40	46
562_B	4,5	46	< 40	< 40	47
562_C	7,5	48	< 40	< 40	47
563_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
563_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
563_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
564_A	1,5	48	< 40	< 40	42
564_B	4,5	50	< 40	< 40	42
564_C	7,5	52	< 40	< 40	41
565_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
565_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
565_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
566_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
566_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
566_C	7,5	49	< 40	40,87	< 40
567_A	1,5	42	< 40	< 40	40
567_B	4,5	44	< 40	< 40	41
567_C	7,5	47	< 40	< 40	41
568_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
568_B	4,5	48	< 40	40,57	< 40
568_C	7,5	49	< 40	41,85	< 40
569_A	1,5	43	< 40	< 40	40
569_B	4,5	44	< 40	< 40	41
569_C	7,5	47	< 40	< 40	41
570_A	1,5	51	< 40	< 40	41
570_B	4,5	53	< 40	< 40	41
570_C	7,5	54	< 40	< 40	41
571_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
571_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
571_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
572_A	1,5	51	< 40	< 40	41
572_B	4,5	53	< 40	< 40	41
572_C	7,5	54	< 40	< 40	41

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
573_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
573_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
573_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
574_A	1,5	51	< 40	< 40	41
574_B	4,5	53	< 40	< 40	41
574_C	7,5	54	< 40	< 40	41
575_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
575_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
575_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
576_A	1,5	50	< 40	< 40	41
576_B	4,5	53	< 40	< 40	42
576_C	7,5	53	< 40	< 40	41
577_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
577_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
577_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
578_A	1,5	50	< 40	< 40	41
578_B	4,5	53	< 40	< 40	41
578_C	7,5	54	< 40	< 40	41
579_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
579_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
579_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
580_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
580_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
580_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
581_A	1,5	46	< 40	< 40	43
581_B	4,5	47	< 40	< 40	43
581_C	7,5	49	40	< 40	41
582_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
582_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
582_C	7,5	49	41	< 40	< 40
583_A	1,5	49	40	< 40	< 40
583_B	4,5	50	41	< 40	< 40
583_C	7,5	52	42	< 40	< 40
584_A	1,5	53	44	< 40	< 40
584_B	4,5	54	46	< 40	< 40
584_C	7,5	54	46	< 40	< 40
585_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
585_B	4,5	50	< 40	< 40	< 40
585_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
586_A	1,5	55	43	< 40	< 40
586_B	4,5	55	45	< 40	< 40
586_C	7,5	55	45	< 40	< 40
587_A	1,5	57	48	< 40	< 40
587_B	4,5	58	50	< 40	< 40
587_C	7,5	58	51	< 40	< 40
588_A	1,5	58	50	< 40	< 40
588_B	4,5	58	52	< 40	< 40
588_C	7,5	58	52	< 40	< 40
589_A	1,5	51	45	< 40	< 40
589_B	4,5	52	47	< 40	< 40
589_C	7,5	52	47	< 40	< 40
590_A	1,5	53	42	< 40	< 40
590_B	4,5	54	44	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
590_C	7,5	54	45	< 40	< 40
591_A	1,5	57	48	< 40	< 40
591_B	4,5	58	50	< 40	< 40
591_C	7,5	58	50	< 40	< 40
592_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
592_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
592_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
593_A	1,5	49	< 40	< 40	43
593_B	4,5	50	< 40	< 40	42
593_C	7,5	51	< 40	< 40	41
594_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
594_B	4,5	49	41	< 40	< 40
594_C	7,5	51	42	< 40	< 40
595_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
595_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
595_C	7,5	50	40	< 40	< 40
596_A	1,5	56	46	< 40	< 40
596_B	4,5	56	47	< 40	< 40
596_C	7,5	56	48	< 40	< 40
597_A	1,5	57	49	< 40	< 40
597_B	4,5	58	50	< 40	< 40
597_C	7,5	58	51	< 40	< 40
598_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
598_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
598_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
599_A	1,5	57	49	< 40	< 40
599_B	4,5	58	50	< 40	< 40
599_C	7,5	58	51	< 40	< 40
600_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
600_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
600_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
601_A	1,5	57	49	< 40	< 40
601_B	4,5	58	50	< 40	< 40
601_C	7,5	58	51	< 40	< 40
602_A	1,5	52	41	< 40	< 40
602_B	4,5	53	43	< 40	< 40
602_C	7,5	53	44	< 40	< 40
603_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
603_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
603_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
604_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
604_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
604_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
605_A	1,5	56	43	< 40	< 40
605_B	4,5	56	44	< 40	< 40
605_C	7,5	56	45	< 40	< 40
606_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
606_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
606_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
607_A	1,5	56	43	< 40	< 40
607_B	4,5	57	45	< 40	< 40
607_C	7,5	56	46	< 40	< 40
608_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
608_B	4,5	50	< 40	< 40	< 40
608_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
609_A	1,5	56	44	< 40	< 40
609_B	4,5	57	46	< 40	< 40
609_C	7,5	56	47	< 40	< 40
610_A	1,5	50	< 40	< 40	< 40
610_B	4,5	51	< 40	< 40	< 40
610_C	7,5	52	40	< 40	< 40
611_A	1,5	56	45	< 40	< 40
611_B	4,5	57	46	< 40	< 40
611_C	7,5	57	47	< 40	< 40
612_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
612_B	4,5	50	< 40	< 40	< 40
612_C	7,5	51	41	< 40	< 40
613_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
613_B	4,5	48	41	< 40	< 40
613_C	7,5	50	42	< 40	< 40
614_A	1,5	57	46	< 40	< 40
614_B	4,5	57	48	< 40	< 40
614_C	7,5	57	49	< 40	< 40
615_A	1,5	57	46	< 40	< 40
615_B	4,5	57	48	< 40	< 40
615_C	7,5	57	48	< 40	< 40
616_A	1,5	57	45	< 40	< 40
616_B	4,5	57	47	< 40	< 40
616_C	7,5	57	48	< 40	< 40
617_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
617_B	4,5	49	40	< 40	< 40
617_C	7,5	50	41	< 40	< 40
618_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
618_B	4,5	40	< 40	< 40	42
618_C	7,5	45	< 40	< 40	42
619_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
619_B	4,5	42	< 40	< 40	44
619_C	7,5	48	< 40	< 40	43
620_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
620_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
620_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
621_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
621_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
621_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
622_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
622_B	4,5	42	< 40	< 40	43
622_C	7,5	47	< 40	< 40	43
623_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
623_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
623_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
624_A	1,5	49	< 40	46	40
624_B	4,5	50	< 40	47,2	40
624_C	7,5	51	< 40	47,41	< 40
625_A	1,5	50	< 40	50,43	40
625_B	4,5	51	< 40	51,33	< 40
625_C	7,5	51	< 40	51,42	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
626_A	1,5	40	< 40	47,67	< 40
626_B	4,5	43	< 40	48,64	< 40
626_C	7,5	46	< 40	48,77	< 40
627_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
627_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
627_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
628_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
628_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
628_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
629_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
629_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
629_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
630_A	1,5	44	< 40	< 40	43
630_B	4,5	48	< 40	< 40	43
630_C	7,5	48	< 40	< 40	42
631_A	1,5	50	< 40	< 40	43
631_B	4,5	52	< 40	< 40	43
631_C	7,5	52	< 40	< 40	42
632_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
632_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
632_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
633_A	1,5	55	49	< 40	< 40
633_B	4,5	56	51	< 40	< 40
633_C	7,5	56	51	< 40	< 40
634_A	1,5	55	48	< 40	< 40
634_B	4,5	56	50	< 40	< 40
634_C	7,5	56	51	< 40	< 40
635_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
635_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
635_C	7,5	49	< 40	< 40	40
636_A	1,5	41	< 40	< 40	40
636_B	4,5	44	< 40	< 40	40
636_C	7,5	49	< 40	< 40	40
637_A	1,5	42	< 40	< 40	43
637_B	4,5	45	< 40	< 40	44
637_C	7,5	50	< 40	< 40	44
638_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
638_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
638_C	7,5	52	< 40	< 40	< 40
639_A	1,5	55	48	< 40	< 40
639_B	4,5	56	49	< 40	< 40
639_C	7,5	56	50	< 40	< 40
640_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
640_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
640_C	7,5	50	40	< 40	40
641_A	1,5	52	43	< 40	< 40
641_B	4,5	52	44	< 40	< 40
641_C	7,5	52	44	< 40	< 40
642_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
642_B	4,5	47	< 40	< 40	41
642_C	7,5	48	< 40	< 40	42
643_A	1,5	49	42	< 40	< 40
643_B	4,5	50	43	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
643_C	7,5	51	44	< 40	< 40
644_A	1,5	50	44	< 40	40
644_B	4,5	51	45	< 40	41
644_C	7,5	52	46	< 40	42
645_A	1,5	47	< 40	< 40	43
645_B	4,5	47	< 40	< 40	44
645_C	7,5	49	40	< 40	44
646_A	1,5	50	43	< 40	44
646_B	4,5	51	44	< 40	45
646_C	7,5	52	45	< 40	45
647_A	1,5	46	< 40	< 40	48
647_B	4,5	46	< 40	< 40	48
647_C	7,5	48	< 40	< 40	48
648_A	1,5	50	< 40	< 40	< 40
648_B	4,5	51	40	< 40	< 40
648_C	7,5	51	42	< 40	< 40
649_A	1,5	51	41	< 40	< 40
649_B	4,5	52	42	< 40	< 40
649_C	7,5	53	44	< 40	< 40
650_A	1,5	41	< 40	< 40	42
650_B	4,5	43	< 40	< 40	42
650_C	7,5	46	< 40	40,18	41
651_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
651_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
651_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
652_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
652_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
652_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
653_A	1,5	42	< 40	< 40	40
653_B	4,5	44	< 40	< 40	41
653_C	7,5	48	< 40	40,92	40
654_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
654_B	4,5	43	< 40	41,76	< 40
654_C	7,5	45	< 40	42,67	< 40
655_A	1,5	49	< 40	43,09	< 40
655_B	4,5	51	< 40	44,97	< 40
655_C	7,5	52	< 40	45,67	< 40
656_A	1,5	54	48	45,63	< 40
656_B	4,5	54	50	47,12	< 40
656_C	7,5	54	50	47,59	< 40
657_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
657_B	4,5	42	< 40	< 40	48
657_C	7,5	47	< 40	< 40	48
658_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
658_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
658_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
659_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
659_B	4,5	41	< 40	< 40	43
659_C	7,5	44	< 40	< 40	43
660_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
660_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
660_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
661_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
661_B	4,5	42	< 40	< 40	45
661_C	7,5	43	< 40	< 40	45
662_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
662_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
662_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
663_A	1,5	46	< 40	< 40	45
663_B	4,5	50	< 40	< 40	45
663_C	7,5	50	< 40	< 40	44
664_A	1,5	45	< 40	< 40	41
664_B	4,5	50	< 40	< 40	40
664_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
665_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
665_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
665_C	7,5	49	< 40	40,2	< 40
666_A	1,5	42	< 40	< 40	41
666_B	4,5	43	< 40	< 40	41
666_C	7,5	46	< 40	< 40	41
667_A	1,5	48	< 40	< 40	40
667_B	4,5	50	< 40	< 40	41
667_C	7,5	51	< 40	< 40	41
668_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
668_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
668_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
669_A	1,5	43	< 40	< 40	40
669_B	4,5	45	< 40	< 40	41
669_C	7,5	48	< 40	< 40	41
670_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
670_B	4,5	47	< 40	40,83	< 40
670_C	7,5	49	< 40	42,13	< 40
671_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
671_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
671_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
672_A	1,5	46	< 40	< 40	43
672_B	4,5	49	< 40	< 40	44
672_C	7,5	51	< 40	< 40	44
673_A	1,5	43	< 40	< 40	46
673_B	4,5	46	< 40	< 40	47
673_C	7,5	49	< 40	< 40	47
674_A	1,5	42	< 40	< 40	43
674_B	4,5	45	< 40	< 40	43
674_C	7,5	50	< 40	< 40	43
675_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
675_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
675_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
676_A	1,5	41	< 40	< 40	46
676_B	4,5	43	< 40	< 40	46
676_C	7,5	48	< 40	< 40	46
677_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
677_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
677_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
678_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
678_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
678_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
679_A	1,5	42	< 40	< 40	40
679_B	4,5	43	< 40	< 40	42
679_C	7,5	48	< 40	< 40	42
681_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
681_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
681_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
682_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
682_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
682_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
683_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
683_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
683_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
684_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
684_B	4,5	43	< 40	< 40	42
684_C	7,5	48	< 40	< 40	42
687_A	1,5	42	< 40	< 40	43
687_B	4,5	45	< 40	< 40	45
687_C	7,5	48	< 40	< 40	45
688_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
688_B	4,5	43	< 40	< 40	40
688_C	7,5	48	< 40	< 40	41
689_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
689_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
689_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
691_A	1,5	41	< 40	< 40	41
691_B	4,5	43	< 40	< 40	43
691_C	7,5	47	< 40	< 40	43
693_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
693_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
693_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
694_A	1,5	40	< 40	< 40	43
694_B	4,5	44	< 40	< 40	43
694_C	7,5	48	< 40	< 40	43
695_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
695_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44
695_C	7,5	44	< 40	< 40	43
696_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
696_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
696_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
697_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
697_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
697_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
698_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
698_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
698_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
699_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
699_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
699_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
700_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
700_B	4,5	41	< 40	< 40	43
700_C	7,5	45	< 40	< 40	43
701_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
701_B	4,5	42	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
701_C	7,5	45	< 40	< 40	43
723_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
723_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
723_C	7,5	50	41	< 40	< 40
724_A	1,5	55	49	< 40	< 40
724_B	4,5	56	51	< 40	< 40
724_C	7,5	56	51	< 40	< 40
725_A	1,5	49	< 40	< 40	< 40
725_B	4,5	50	< 40	< 40	< 40
725_C	7,5	51	41	< 40	< 40
726_A	1,5	56	48	< 40	< 40
726_B	4,5	56	50	< 40	< 40
726_C	7,5	56	50	< 40	< 40
727_A	1,5	50	44	< 40	42
727_B	4,5	51	45	< 40	43
727_C	7,5	52	46	< 40	43
728_A	1,5	46	< 40	< 40	42
728_B	4,5	47	< 40	< 40	43
728_C	7,5	48	< 40	< 40	43
729_A	1,5	42	< 40	< 40	48
729_B	4,5	44	< 40	< 40	49
729_C	7,5	46	< 40	< 40	48
730_A	1,5	46	41	< 40	46
730_B	4,5	47	42	< 40	46
730_C	7,5	49	43	< 40	46
731_A	1,5	53	46	< 40	< 40
731_B	4,5	54	47	< 40	< 40
731_C	7,5	54	48	< 40	< 40
732_A	1,5	54	47	< 40	< 40
732_B	4,5	55	49	< 40	< 40
732_C	7,5	55	50	< 40	< 40
733_A	1,5	51	44	< 40	< 40
733_B	4,5	52	45	< 40	< 40
733_C	7,5	53	46	< 40	< 40
734_A	1,5	47	< 40	< 40	42
734_B	4,5	48	< 40	< 40	43
734_C	7,5	49	< 40	< 40	43
735_A	1,5	50	43	< 40	< 40
735_B	4,5	51	44	< 40	41
735_C	7,5	52	46	< 40	41
736_A	1,5	49	42	< 40	< 40
736_B	4,5	50	44	< 40	< 40
736_C	7,5	51	45	< 40	< 40
737_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
737_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
737_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
738_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
738_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
738_C	7,5	51	41	< 40	< 40
739_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
739_B	4,5	45	< 40	< 40	40
739_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
740_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
740_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
740_C	7,5	47	< 40	< 40	40
741_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
741_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
741_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
742_A	1,5	53	< 40	< 40	48
742_B	4,5	54	< 40	< 40	49
742_C	7,5	54	41	< 40	48
743_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
743_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
743_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
744_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
744_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
744_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
745_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
745_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
745_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
746_A	1,5	48	< 40	< 40	46
746_B	4,5	49	< 40	< 40	46
746_C	7,5	52	< 40	< 40	46
747_A	1,5	53	< 40	< 40	48
747_B	4,5	54	< 40	< 40	49
747_C	7,5	55	40	< 40	48
748_A	1,5	52	< 40	< 40	45
748_B	4,5	53	< 40	< 40	46
748_C	7,5	53	< 40	< 40	45
749_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
749_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
749_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
750_A	1,5	41	< 40	< 40	43
750_B	4,5	43	< 40	< 40	43
750_C	7,5	49	< 40	< 40	43
751_A	1,5	52	< 40	< 40	48
751_B	4,5	53	< 40	< 40	49
751_C	7,5	54	< 40	< 40	48
752_A	1,5	51	< 40	< 40	48
752_B	4,5	52	< 40	< 40	49
752_C	7,5	54	< 40	< 40	48
753_A	1,5	51	< 40	< 40	43
753_B	4,5	53	< 40	< 40	43
753_C	7,5	54	< 40	< 40	43
754_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
754_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
754_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
755_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
755_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
755_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
756_A	1,5	44	< 40	< 40	46
756_B	4,5	45	< 40	< 40	47
756_C	7,5	48	< 40	< 40	46
757_A	1,5	49	< 40	< 40	49
757_B	4,5	51	< 40	< 40	49
757_C	7,5	53	< 40	< 40	49

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
758_A	1,5	47	< 40	< 40	44
758_B	4,5	49	< 40	< 40	44
758_C	7,5	52	< 40	< 40	44
759_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
759_B	4,5	44	< 40	< 40	40
759_C	7,5	48	< 40	< 40	40
760_A	1,5	43	< 40	< 40	45
760_B	4,5	46	< 40	< 40	46
760_C	7,5	50	< 40	< 40	46
761_A	1,5	46	< 40	< 40	48
761_B	4,5	49	< 40	< 40	48
761_C	7,5	53	< 40	< 40	48
762_A	1,5	44	< 40	< 40	46
762_B	4,5	48	< 40	< 40	46
762_C	7,5	51	< 40	< 40	46
763_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
763_B	4,5	43	< 40	< 40	40
763_C	7,5	47	< 40	< 40	40
764_A	1,5	41	< 40	< 40	43
764_B	4,5	43	< 40	< 40	43
764_C	7,5	49	< 40	< 40	43
765_A	1,5	46	< 40	< 40	48
765_B	4,5	49	< 40	< 40	48
765_C	7,5	52	< 40	< 40	48
766_A	1,5	46	< 40	< 40	48
766_B	4,5	49	< 40	< 40	48
766_C	7,5	52	< 40	< 40	48
767_A	1,5	46	< 40	< 40	43
767_B	4,5	48	< 40	< 40	43
767_C	7,5	51	< 40	< 40	43
768_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
768_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
768_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
769_A	1,5	42	< 40	< 40	40
769_B	4,5	43	< 40	< 40	41
769_C	7,5	47	< 40	< 40	41
770_A	1,5	44	< 40	< 40	46
770_B	4,5	46	< 40	< 40	47
770_C	7,5	49	< 40	< 40	46
771_A	1,5	46	< 40	< 40	49
771_B	4,5	48	< 40	< 40	49
771_C	7,5	51	< 40	< 40	48
772_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
772_B	4,5	41	< 40	< 40	44
772_C	7,5	47	< 40	< 40	44
773_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
773_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
773_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
774_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
774_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
774_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
775_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
775_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
775_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
776_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
776_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
776_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
777_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
777_B	4,5	41	< 40	< 40	43
777_C	7,5	47	< 40	< 40	43
778_A	1,5	45	< 40	< 40	42
778_B	4,5	47	< 40	< 40	43
778_C	7,5	50	< 40	< 40	43
779_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
779_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
779_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
780_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
780_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
780_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
781_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
781_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
781_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
782_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
782_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
782_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
783_A	1,5	43	< 40	< 40	42
783_B	4,5	47	< 40	< 40	43
783_C	7,5	50	< 40	< 40	43
784_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
784_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
784_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
785_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
785_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
785_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
786_A	1,5	45	< 40	< 40	42
786_B	4,5	48	< 40	< 40	43
786_C	7,5	50	< 40	< 40	43
787_A	1,5	45	< 40	< 40	43
787_B	4,5	47	< 40	< 40	44
787_C	7,5	50	< 40	< 40	44
788_A	1,5	42	< 40	< 40	40
788_B	4,5	44	< 40	< 40	41
788_C	7,5	48	< 40	< 40	41
789_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
789_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
789_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
790_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
790_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
790_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
791_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
791_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
791_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
792_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
792_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
792_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
793_A	1,5	43	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
793_B	4,5	46	< 40	< 40	43
793_C	7,5	50	< 40	< 40	43
794_A	1,5	44	< 40	< 40	46
794_B	4,5	47	< 40	< 40	46
794_C	7,5	49	< 40	< 40	46
795_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
795_B	4,5	41	< 40	< 40	41
795_C	7,5	46	< 40	< 40	41
796_A	1,5	41	< 40	< 40	43
796_B	4,5	43	< 40	< 40	44
796_C	7,5	48	< 40	< 40	44
797_A	1,5	44	< 40	< 40	48
797_B	4,5	47	< 40	< 40	48
797_C	7,5	50	< 40	< 40	48
798_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
798_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
798_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
799_A	1,5	46	< 40	< 40	45
799_B	4,5	50	< 40	< 40	45
799_C	7,5	50	< 40	< 40	44
800_A	1,5	45	< 40	< 40	45
800_B	4,5	49	< 40	< 40	45
800_C	7,5	49	< 40	< 40	44
801_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
801_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
801_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
802_A	1,5	47	< 40	< 40	40
802_B	4,5	50	< 40	< 40	40
802_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
803_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
803_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
803_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40
804_A	1,5	43	< 40	< 40	47
804_B	4,5	47	< 40	< 40	46
804_C	7,5	50	< 40	< 40	45
805_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
805_B	4,5	42	< 40	< 40	40
805_C	7,5	48	< 40	< 40	40
806_A	1,5	43	< 40	< 40	44
806_B	4,5	45	< 40	< 40	44
806_C	7,5	50	< 40	< 40	44
807_A	1,5	41	< 40	< 40	40
807_B	4,5	44	< 40	< 40	41
807_C	7,5	49	< 40	< 40	41
808_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
808_B	4,5	47	< 40	< 40	< 40
808_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
809_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
809_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
809_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
810_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
810_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
810_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
811_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
811_B	4,5	42	< 40	< 40	40
811_C	7,5	48	< 40	< 40	40
812_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
812_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
812_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
813_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
813_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
813_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
814_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
814_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
814_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
815_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
815_B	4,5	42	< 40	< 40	44
815_C	7,5	46	< 40	< 40	44
816_A	1,5	43	< 40	< 40	48
816_B	4,5	45	< 40	< 40	48
816_C	7,5	47	< 40	< 40	48
817_A	1,5	46	< 40	< 40	44
817_B	4,5	47	< 40	< 40	45
817_C	7,5	49	40	< 40	45
818_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48
818_B	4,5	41	< 40	< 40	48
818_C	7,5	44	< 40	< 40	48
819_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
819_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
819_C	7,5	45	< 40	< 40	43
820_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
820_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
820_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
821_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
821_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
821_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
822_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
822_B	4,5	43	< 40	< 40	43
822_C	7,5	46	< 40	< 40	43
823_A	1,5	41	< 40	< 40	48
823_B	4,5	43	< 40	< 40	48
823_C	7,5	47	< 40	< 40	48
824_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
824_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
824_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
825_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
825_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
825_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
826_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
826_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
826_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
827_A	1,5	43	< 40	< 40	40
827_B	4,5	43	< 40	< 40	41
827_C	7,5	47	< 40	< 40	40
828_A	1,5	44	< 40	< 40	44
828_B	4,5	45	< 40	< 40	44

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
828_C	7,5	48	< 40	< 40	44
829_A	1,5	41	< 40	< 40	41
829_B	4,5	43	< 40	< 40	41
829_C	7,5	46	< 40	< 40	41
830_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
830_B	4,5	42	< 40	< 40	41
830_C	7,5	46	< 40	< 40	41
831_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
831_B	4,5	41	< 40	< 40	43
831_C	7,5	44	< 40	< 40	43
832_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
832_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
832_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
833_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
833_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
833_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
834_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
834_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
834_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
835_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
835_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
835_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
836_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
836_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
836_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
837_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
837_B	4,5	40	< 40	< 40	< 40
837_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
838_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
838_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
838_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
839_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
839_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
839_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
840_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
840_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
840_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
841_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
841_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
841_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
842_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
842_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
842_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
843_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
843_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
843_C	7,5	43	< 40	< 40	< 40
844_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
844_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
844_C	7,5	50	41	< 40	< 40
845_A	1,5	51	< 40	46,05	< 40
845_B	4,5	52	41	47,44	< 40
845_C	7,5	53	43	47,83	< 40
846_A	1,5	52	< 40	49,81	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
846_B	4,5	53	40	50,97	< 40
846_C	7,5	53	41	51,16	< 40
847_A	1,5	48	< 40	46,59	< 40
847_B	4,5	49	< 40	46,85	< 40
847_C	7,5	50	< 40	47,06	< 40
848_A	1,5	49	< 40	45,99	< 40
848_B	4,5	49	< 40	46,53	< 40
848_C	7,5	50	< 40	46,81	< 40
849_A	1,5	51	< 40	49,85	< 40
849_B	4,5	52	40	50,88	< 40
849_C	7,5	52	41	51,01	< 40
850_A	1,5	46	< 40	45,81	< 40
850_B	4,5	46	< 40	46,82	< 40
850_C	7,5	48	< 40	47,1	< 40
851_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
851_B	4,5	48	42	< 40	< 40
851_C	7,5	50	43	< 40	< 40
852_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
852_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
852_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
853_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
853_B	4,5	42	< 40	< 40	43
853_C	7,5	44	< 40	< 40	43
854_A	1,5	46	< 40	< 40	< 40
854_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
854_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
855_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
855_B	4,5	45	< 40	< 40	42
855_C	7,5	49	< 40	< 40	43
856_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
856_B	4,5	41	< 40	< 40	45
856_C	7,5	46	< 40	< 40	45
857_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47
857_B	4,5	42	< 40	< 40	47
857_C	7,5	46	< 40	< 40	47
858_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
858_B	4,5	44	< 40	< 40	42
858_C	7,5	47	< 40	< 40	43
859_A	1,5	50	< 40	< 40	49
859_B	4,5	51	< 40	< 40	49
859_C	7,5	52	40	< 40	48
860_A	1,5	49	< 40	< 40	48
860_B	4,5	48	< 40	< 40	48
860_C	7,5	50	< 40	< 40	48
861_A	1,5	49	< 40	< 40	44
861_B	4,5	49	< 40	< 40	43
861_C	7,5	50	< 40	< 40	43
862_A	1,5	49	< 40	< 40	49
862_B	4,5	50	< 40	< 40	49
862_C	7,5	51	< 40	< 40	48
863_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
863_B	4,5	44	< 40	< 40	41
863_C	7,5	47	< 40	< 40	42

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
864_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
864_B	4,5	47	< 40	< 40	40
864_C	7,5	50	< 40	< 40	42
865_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
865_B	4,5	41	< 40	< 40	41
865_C	7,5	45	< 40	< 40	42
866_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
866_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
866_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
867_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
867_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
867_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
868_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
868_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
868_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
869_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
869_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
869_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
870_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
870_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
870_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
871_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
871_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
871_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
872_A	1,5	41	< 40	< 40	41
872_B	4,5	48	< 40	< 40	42
872_C	7,5	50	< 40	< 40	42
873_A	1,5	52	< 40	< 40	41
873_B	4,5	52	< 40	< 40	42
873_C	7,5	53	< 40	< 40	42
874_A	1,5	51	< 40	< 40	44
874_B	4,5	51	< 40	< 40	44
874_C	7,5	52	< 40	< 40	44
875_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
875_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
875_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
876_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
876_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40
876_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
877_A	1,5	49	< 40	< 40	44
877_B	4,5	49	< 40	< 40	44
877_C	7,5	51	< 40	< 40	43
878_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
878_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
878_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
879_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
879_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40
879_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
880_A	1,5	42	< 40	< 40	44
880_B	4,5	44	< 40	< 40	44
880_C	7,5	47	< 40	< 40	43
881_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40
881_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
881_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
882_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40
882_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
882_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40
883_A	1,5	42	< 40	< 40	44
883_B	4,5	44	< 40	< 40	44
883_C	7,5	47	< 40	< 40	44
884_A	1,5	41	< 40	< 40	43
884_B	4,5	42	< 40	< 40	43
884_C	7,5	46	< 40	< 40	43
885_A	1,5	40	< 40	< 40	41
885_B	4,5	43	< 40	< 40	41
885_C	7,5	49	< 40	< 40	40
886_A	1,5	41	< 40	< 40	46
886_B	4,5	44	< 40	< 40	46
886_C	7,5	48	< 40	< 40	45
887_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
887_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
887_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
888_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
888_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
888_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
889_A	1,5	42	< 40	< 40	46
889_B	4,5	45	< 40	< 40	46
889_C	7,5	49	< 40	< 40	45
890_A	1,5	41	< 40	< 40	41
890_B	4,5	43	< 40	< 40	41
890_C	7,5	48	< 40	< 40	41
891_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
891_B	4,5	42	< 40	< 40	41
891_C	7,5	47	< 40	< 40	41
892_A	1,5	42	< 40	< 40	48
892_B	4,5	45	< 40	< 40	49
892_C	7,5	48	< 40	< 40	48
893_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47
893_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47
893_C	7,5	44	< 40	< 40	47
894_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
894_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
894_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
895_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
895_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
895_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
896_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
896_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
896_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
897_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
897_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
897_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
898_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
898_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
898_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
899_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
899_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
899_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
900_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
900_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
900_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
901_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
901_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
901_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
902_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
902_B	4,5	41	< 40	< 40	40
902_C	7,5	45	< 40	< 40	41
903_A	1,5	46	< 40	48,2	< 40
903_B	4,5	52	< 40	50,02	< 40
903_C	7,5	52	< 40	50,26	< 40
904_A	1,5	42	< 40	44,92	42
904_B	4,5	46	< 40	46,51	42
904_C	7,5	47	< 40	46,76	41
905_A	1,5	50	< 40	44,86	< 40
905_B	4,5	50	< 40	46,34	< 40
905_C	7,5	51	40	46,64	< 40
906_A	1,5	45	< 40	< 40	< 40
906_B	4,5	49	< 40	< 40	41
906_C	7,5	52	< 40	< 40	41
907_A	1,5	41	< 40	< 40	44
907_B	4,5	44	< 40	< 40	44
907_C	7,5	50	< 40	< 40	44
908_A	1,5	43	< 40	< 40	42
908_B	4,5	48	< 40	< 40	43
908_C	7,5	52	< 40	< 40	43
909_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
909_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
909_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
910_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
910_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
910_C	7,5	44	< 40	< 40	< 40
911_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
911_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
911_C	7,5	45	< 40	< 40	< 40
912_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
912_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
912_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
913_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
913_B	4,5	41	< 40	< 40	43
913_C	7,5	46	< 40	< 40	43
914_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
914_B	4,5	41	< 40	< 40	< 40
914_C	7,5	42	< 40	< 40	< 40
915_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
915_B	4,5	42	< 40	< 40	43
915_C	7,5	47	< 40	< 40	43
916_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
916_B	4,5	42	< 40	< 40	44
916_C	7,5	47	< 40	< 40	43

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
917_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
917_B	4,5	42	< 40	< 40	41
917_C	7,5	46	< 40	< 40	41
918_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
918_B	4,5	41	< 40	< 40	40
918_C	7,5	46	< 40	< 40	41
919_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
919_B	4,5	42	< 40	< 40	43
919_C	7,5	47	< 40	< 40	43
920_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
920_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
920_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
921_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
921_B	4,5	44	< 40	< 40	< 40
921_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
922_A	1,5	49	< 40	< 40	42
922_B	4,5	53	< 40	< 40	42
922_C	7,5	54	< 40	< 40	41
923_A	1,5	47	< 40	< 40	40
923_B	4,5	51	< 40	< 40	41
923_C	7,5	52	< 40	< 40	41
924_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
924_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
924_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
925_A	1,5	45	< 40	< 40	42
925_B	4,5	49	< 40	< 40	42
925_C	7,5	51	< 40	< 40	42
926_A	1,5	44	< 40	< 40	< 40
926_B	4,5	49	< 40	< 40	< 40
926_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
927_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
927_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
927_C	7,5	46	< 40	< 40	< 40
928_A	1,5	46	< 40	< 40	42
928_B	4,5	49	< 40	< 40	42
928_C	7,5	51	< 40	< 40	42
929_A	1,5	40	< 40	< 40	< 40
929_B	4,5	43	< 40	< 40	< 40
929_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40
930_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
930_B	4,5	43	< 40	< 40	42
930_C	7,5	47	< 40	< 40	42
931_A	1,5	45	< 40	< 40	45
931_B	4,5	49	< 40	< 40	45
931_C	7,5	49	< 40	< 40	44
932_A	1,5	48	< 40	< 40	< 40
932_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
932_C	7,5	51	< 40	< 40	< 40
933_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40
933_B	4,5	42	< 40	< 40	< 40
933_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40
934_A	1,5	50	< 40	< 40	< 40
934_B	4,5	52	< 40	< 40	40

Tabel B2,1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	railverkeer (dB)	Nieuwe Henslare (dB)	Stationsstraat (dB)	planinterne wegen (dB)
934_C	7,5	52	< 40	< 40	< 40
935_A	1,5	47	< 40	< 40	< 40
935_B	4,5	48	< 40	< 40	< 40
935_C	7,5	50	< 40	< 40	< 40

Tabel B2,1: Overzicht van de geluidsbelastingen (wegverkeer inclusief correctie conform artikel 110g Wgh)

Bijlage 3

Gecumuleerde geluidsbelasting

De gecumuleerde geluidsbelasting is berekend op basis van bijlage 4 van de nota geluidbeleid. De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is daarbij omgerekend naar de hinderbeleving van het wegverkeer. Daarbij is L^*_{RL} (omgerekende geluidsbelasting railverkeer) is als volgt berekend: $L^*_{RL} = 0,95 RL_{1,40}$

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
001_A	1,5	40	39	41
001_B	4,5	43	42	44
001_C	7,5	44	46	46
002_A	1,5	48	46	49
002_B	4,5	47	49	49
002_C	7,5	48	50	50
003_A	1,5	48	50	50
003_B	4,5	48	52	51
003_C	7,5	48	54	52
075_A	1,5	50	46	50
075_B	4,5	50	47	51
075_C	7,5	50	51	52
076_A	1,5	42	40	43
076_B	4,5	43	43	45
076_C	7,5	43	47	46
077_A	1,5	37	42	41
077_B	4,5	40	45	43
077_C	7,5	42	48	46
078_A	1,5	48	38	49
078_B	4,5	49	40	49
078_C	7,5	49	45	50
079_A	1,5	40	41	42
079_B	4,5	42	44	44
079_C	7,5	44	48	47
080_A	1,5	40	40	42
080_B	4,5	42	43	44
080_C	7,5	43	48	47
082_A	1,5	35	39	38
082_B	4,5	38	42	42
082_C	7,5	41	47	45
083_A	1,5	36	40	39
083_B	4,5	40	44	43
083_C	7,5	43	48	46
084_A	1,5	48	37	48
084_B	4,5	49	40	49
084_C	7,5	49	44	50
085_A	1,5	36	39	39
085_B	4,5	39	43	42
085_C	7,5	42	47	46
086_A	1,5	47	37	47
086_B	4,5	49	39	49
086_C	7,5	49	44	49
087_A	1,5	36	42	40
087_B	4,5	39	45	43
087_C	7,5	41	48	46
088_A	1,5	48	37	49
088_B	4,5	49	40	49
088_C	7,5	49	46	50
089_A	1,5	36	41	40
089_B	4,5	39	43	42
089_C	7,5	40	46	45
090_A	1,5	47	37	47
090_A	1,5	48	38	48
090_B	4,5	48	39	48
090_B	4,5	49	41	49
090_C	7,5	48	43	49
090_C	7,5	49	46	50
091_A	1,5	31	38	36
091_B	4,5	33	40	38
091_C	7,5	34	41	39
092_A	1,5	50	39	50
092_B	4,5	50	42	50
092_C	7,5	49	47	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
093_A	1,5	40	40	42
093_B	4,5	42	43	44
093_C	7,5	43	48	47
094_A	1,5	39	40	41
094_B	4,5	42	44	44
094_C	7,5	43	48	47
095_A	1,5	41	40	42
095_B	4,5	43	42	44
095_C	7,5	44	47	47
096_A	1,5	40	41	42
096_B	4,5	43	44	45
096_C	7,5	45	48	47
097_A	1,5	35	39	38
097_B	4,5	38	42	41
097_C	7,5	41	47	45
098_A	1,5	46	36	46
098_B	4,5	48	39	48
098_C	7,5	48	42	49
099_A	1,5	40	40	42
099_B	4,5	42	43	44
099_C	7,5	43	48	47
100_A	1,5	40	41	42
100_B	4,5	42	44	44
100_C	7,5	44	48	47
101_A	1,5	40	41	42
101_B	4,5	42	43	44
101_C	7,5	43	48	47
102_A	1,5	39	42	42
102_B	4,5	42	44	44
102_C	7,5	43	48	47
103_A	1,5	50	40	50
103_B	4,5	50	43	50
103_C	7,5	50	48	51
104_A	1,5	32	38	37
104_B	4,5	33	37	36
104_C	7,5	34	39	38
105_A	1,5	49	40	49
105_B	4,5	49	43	50
105_C	7,5	49	48	50
106_A	1,5	33	39	37
106_B	4,5	33	36	36
106_C	7,5	34	38	38
107_A	1,5	32	38	37
107_B	4,5	33	41	39
107_C	7,5	34	42	40
108_A	1,5	50	40	50
108_B	4,5	50	43	50
108_C	7,5	49	47	50
109_A	1,5	38	40	40
109_B	4,5	40	43	43
109_C	7,5	41	47	45
110_A	1,5	49	45	50
110_B	4,5	49	46	50
110_C	7,5	49	50	51
111_A	1,5	39	40	41
111_B	4,5	40	43	43
111_C	7,5	42	47	45
112_A	1,5	49	46	50
112_B	4,5	49	47	50
112_C	7,5	49	51	51
113_A	1,5	49	46	50
113_B	4,5	50	47	51
113_C	7,5	49	51	51

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
114_A	1,5	40	40	42
114_B	4,5	41	43	44
114_C	7,5	42	47	46
115_A	1,5	39	40	41
115_B	4,5	42	43	43
115_C	7,5	43	47	46
116_A	1,5	54	50	55
116_B	4,5	54	51	55
116_C	7,5	54	52	55
117_A	1,5	39	40	41
117_B	4,5	41	43	43
117_C	7,5	43	48	46
118_A	1,5	54	51	55
118_B	4,5	54	52	55
118_C	7,5	54	53	55
119_A	1,5	54	52	55
119_B	4,5	54	53	55
119_C	7,5	54	54	55
120_A	1,5	38	41	40
120_B	4,5	40	43	43
120_C	7,5	42	48	46
121_A	1,5	54	52	55
121_B	4,5	54	53	55
121_C	7,5	54	54	55
122_A	1,5	38	41	41
122_B	4,5	40	44	43
122_C	7,5	42	48	46
123_A	1,5	54	51	55
123_B	4,5	54	52	55
123_C	7,5	54	53	55
124_A	1,5	38	40	41
124_B	4,5	41	43	43
124_C	7,5	42	47	46
125_A	1,5	49	42	49
125_B	4,5	49	44	50
125_C	7,5	49	48	50
126_A	1,5	33	40	38
126_B	4,5	36	43	41
126_C	7,5	38	48	45
127_A	1,5	33	39	38
127_B	4,5	36	42	41
127_C	7,5	38	48	45
128_A	1,5	49	40	49
128_B	4,5	49	42	50
128_C	7,5	49	47	50
129_A	1,5	33	39	38
129_B	4,5	35	43	41
129_C	7,5	38	48	45
130_A	1,5	49	40	49
130_B	4,5	49	43	50
130_C	7,5	49	47	50
131_A	1,5	49	41	49
131_B	4,5	50	44	50
131_C	7,5	49	48	51
132_A	1,5	33	39	38
132_B	4,5	36	43	41
132_C	7,5	38	47	45
133_A	1,5	38	40	41
133_B	4,5	40	43	43
133_C	7,5	42	46	45
134_A	1,5	49	38	49
134_B	4,5	49	40	49
134_C	7,5	49	46	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
135_A	1,5	37	40	40
135_B	4,5	39	43	42
135_C	7,5	41	48	46
136_A	1,5	48	39	49
136_B	4,5	49	42	49
136_C	7,5	48	47	50
137_A	1,5	45	38	45
137_B	4,5	45	41	46
137_C	7,5	45	47	47
138_A	1,5	44	38	44
138_B	4,5	44	40	44
138_C	7,5	44	46	46
139_A	1,5	48	39	48
139_B	4,5	49	42	49
139_C	7,5	48	47	50
140_A	1,5	35	39	39
140_B	4,5	39	43	42
140_C	7,5	41	48	46
141_A	1,5	43	39	44
141_B	4,5	43	43	45
141_C	7,5	44	46	46
142_A	1,5	48	44	48
142_B	4,5	48	44	49
142_C	7,5	48	47	49
143_A	1,5	40	45	44
143_B	4,5	41	45	44
143_C	7,5	42	48	46
144_A	1,5	38	41	41
144_B	4,5	40	43	43
144_C	7,5	41	47	45
145_A	1,5	48	44	48
145_B	4,5	48	44	49
145_C	7,5	48	47	50
146_A	1,5	46	41	46
146_B	4,5	47	44	47
146_C	7,5	47	47	49
147_A	1,5	51	43	51
147_B	4,5	51	46	52
147_C	7,5	52	49	52
148_A	1,5	47	39	48
148_B	4,5	48	40	48
148_C	7,5	48	44	49
149_A	1,5	44	42	45
149_B	4,5	47	45	48
149_C	7,5	48	49	50
150_A	1,5	39	38	40
150_B	4,5	40	43	43
150_C	7,5	41	46	45
151_A	1,5	48	38	48
151_B	4,5	48	41	49
151_C	7,5	48	47	49
152_A	1,5	44	35	44
152_B	4,5	44	37	45
152_C	7,5	44	43	45
153_A	1,5	44	39	45
153_B	4,5	45	42	46
153_C	7,5	46	46	47
154_A	1,5	48	39	48
154_B	4,5	48	42	49
154_C	7,5	49	47	50
155_A	1,5	44	36	45
155_B	4,5	44	39	45
155_C	7,5	45	45	46

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
156_A	1,5	33	39	38
156_B	4,5	36	43	41
156_C	7,5	39	48	45
157_A	1,5	48	46	49
157_B	4,5	48	49	50
157_C	7,5	48	51	50
158_A	1,5	44	44	46
158_B	4,5	44	48	47
158_C	7,5	44	51	49
159_A	1,5	45	41	46
159_B	4,5	45	45	47
159_C	7,5	46	49	49
160_A	1,5	48	42	49
160_B	4,5	49	45	49
160_C	7,5	49	50	50
161_A	1,5	40	44	43
161_B	4,5	42	48	46
161_C	7,5	44	51	49
162_A	1,5	39	42	42
162_B	4,5	43	48	47
162_C	7,5	44	51	49
163_A	1,5	48	42	49
163_B	4,5	49	44	49
163_C	7,5	49	50	50
164_A	1,5	45	41	45
164_B	4,5	45	45	47
164_C	7,5	46	49	48
165_A	1,5	45	39	46
165_B	4,5	46	41	46
165_C	7,5	46	46	47
166_A	1,5	51	43	51
166_B	4,5	51	45	52
166_C	7,5	51	49	52
167_A	1,5	46	39	46
167_B	4,5	47	41	47
167_C	7,5	48	45	49
168_A	1,5	44	38	45
168_B	4,5	48	41	48
168_C	7,5	49	45	50
169_A	1,5	52	43	52
169_B	4,5	52	45	52
169_C	7,5	52	49	53
170_A	1,5	53	44	53
170_B	4,5	53	45	53
170_C	7,5	53	48	54
171_A	1,5	47	39	47
171_B	4,5	46	42	47
171_C	7,5	46	48	48
172_A	1,5	52	42	52
172_B	4,5	52	44	52
172_C	7,5	51	48	52
173_A	1,5	39	39	41
173_B	4,5	42	41	43
173_C	7,5	43	46	46
174_A	1,5	37	38	39
174_B	4,5	43	40	44
174_C	7,5	44	45	46
175_A	1,5	52	42	52
175_B	4,5	52	44	52
175_C	7,5	51	48	52
176_A	1,5	48	43	49
176_B	4,5	48	44	49
176_C	7,5	49	47	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
177_A	1,5	54	54	56
177_B	4,5	56	55	57
177_C	7,5	56	55	57
178_A	1,5	46	45	47
178_B	4,5	47	46	48
178_C	7,5	48	48	49
179_A	1,5	49	50	51
179_B	4,5	51	51	52
179_C	7,5	51	52	53
180_A	1,5	54	54	56
180_B	4,5	56	55	57
180_C	7,5	56	55	58
181_A	1,5	53	52	54
181_B	4,5	54	53	55
181_C	7,5	55	53	56
182_A	1,5	47	46	48
182_B	4,5	47	47	49
182_C	7,5	48	48	50
183_A	1,5	44	38	45
183_B	4,5	44	41	45
183_C	7,5	45	46	47
184_A	1,5	48	44	49
184_B	4,5	48	47	49
184_C	7,5	48	50	50
185_A	1,5	32	39	37
185_B	4,5	36	42	41
185_C	7,5	39	48	45
186_A	1,5	44	39	45
186_B	4,5	46	42	47
186_C	7,5	46	46	48
187_A	1,5	37	38	39
187_B	4,5	40	41	42
187_C	7,5	41	45	44
188_A	1,5	49	38	49
188_B	4,5	49	41	50
188_C	7,5	49	46	50
189_A	1,5	48	38	48
189_B	4,5	49	41	49
189_C	7,5	49	46	50
190_A	1,5	35	38	38
190_B	4,5	37	41	41
190_C	7,5	39	46	44
191_A	1,5	40	36	41
191_B	4,5	40	37	41
191_C	7,5	41	41	42
192_A	1,5	41	38	41
192_B	4,5	40	40	42
192_C	7,5	40	45	44
193_A	1,5	31	38	36
193_B	4,5	33	40	38
193_C	7,5	34	41	39
194_A	1,5	50	40	50
194_B	4,5	50	43	51
194_C	7,5	50	48	51
195_A	1,5	50	39	51
195_B	4,5	50	42	51
195_C	7,5	50	48	51
196_A	1,5	32	39	37
196_B	4,5	33	37	37
196_C	7,5	34	39	38
197_A	1,5	42	34	42
197_B	4,5	42	36	43
197_C	7,5	42	41	43

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
198_A	1,5	49	43	49
198_B	4,5	49	45	50
198_C	7,5	50	49	51
199_A	1,5	38	40	40
199_B	4,5	42	42	44
199_C	7,5	44	47	47
200_A	1,5	54	51	55
200_B	4,5	54	52	55
200_C	7,5	54	53	55
201_A	1,5	40	41	42
201_B	4,5	44	44	45
201_C	7,5	45	48	48
202_A	1,5	41	40	42
202_B	4,5	43	44	45
202_C	7,5	45	48	48
203_A	1,5	42	39	43
203_B	4,5	44	42	45
203_C	7,5	44	46	47
204_A	1,5	45	37	45
204_B	4,5	47	39	47
204_C	7,5	47	43	48
205_A	1,5	36	38	39
205_B	4,5	39	41	41
205_C	7,5	41	46	45
206_A	1,5	35	39	38
206_B	4,5	37	42	41
206_C	7,5	40	47	45
207_A	1,5	36	40	40
207_B	4,5	40	44	43
207_C	7,5	43	48	47
208_A	1,5	45	39	46
208_B	4,5	47	42	48
208_C	7,5	48	46	49
209_A	1,5	49	38	49
209_B	4,5	50	40	50
209_C	7,5	50	44	50
210_A	1,5	32	38	37
210_B	4,5	33	40	39
210_C	7,5	34	41	39
211_A	1,5	39	38	41
211_B	4,5	41	42	43
211_C	7,5	41	46	45
212_A	1,5	48	39	48
212_B	4,5	48	43	49
212_C	7,5	48	47	49
213_A	1,5	41	41	42
213_B	4,5	42	44	44
213_C	7,5	43	49	47
214_A	1,5	36	40	39
214_B	4,5	39	42	42
214_C	7,5	41	47	45
215_A	1,5	39	44	43
215_B	4,5	42	46	45
215_C	7,5	44	49	47
216_A	1,5	47	39	48
216_B	4,5	48	43	48
216_C	7,5	48	48	49
217_A	1,5	35	39	38
217_B	4,5	36	40	39
217_C	7,5	37	44	42
218_A	1,5	33	39	37
218_B	4,5	33	36	36
218_C	7,5	34	40	38

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
219_A	1,5	38	40	41
219_B	4,5	40	43	43
219_C	7,5	42	47	45
220_A	1,5	45	43	46
220_B	4,5	46	44	47
220_C	7,5	46	49	48
221_A	1,5	49	46	50
221_B	4,5	49	47	50
221_C	7,5	49	50	51
222_A	1,5	50	45	51
222_B	4,5	50	47	51
222_C	7,5	50	50	51
223_A	1,5	51	44	51
223_B	4,5	51	46	51
223_C	7,5	50	49	51
224_A	1,5	44	41	45
224_B	4,5	44	44	46
224_C	7,5	45	47	47
225_A	1,5	49	42	50
225_B	4,5	50	46	50
225_C	7,5	49	49	51
226_A	1,5	32	38	37
226_B	4,5	35	41	40
226_C	7,5	38	47	44
227_A	1,5	44	40	45
227_B	4,5	45	45	47
227_C	7,5	45	48	48
228_A	1,5	44	34	44
228_B	4,5	44	37	44
228_C	7,5	44	43	45
229_A	1,5	34	39	38
229_B	4,5	37	42	41
229_C	7,5	39	48	45
230_A	1,5	49	39	49
230_B	4,5	49	42	50
230_C	7,5	49	46	50
231_A	1,5	54	52	55
231_B	4,5	54	53	55
231_C	7,5	54	54	55
232_A	1,5	39	42	42
232_B	4,5	41	45	44
232_C	7,5	42	49	47
233_A	1,5	47	48	49
233_B	4,5	47	49	49
233_C	7,5	47	50	49
234_A	1,5	37	37	39
234_B	4,5	39	40	41
234_C	7,5	41	44	44
235_A	1,5	49	45	50
235_B	4,5	49	45	50
235_C	7,5	49	48	50
236_A	1,5	49	44	50
236_B	4,5	49	45	50
236_C	7,5	49	48	50
237_A	1,5	38	38	40
237_B	4,5	41	41	43
237_C	7,5	42	45	45
238_A	1,5	49	44	50
238_B	4,5	49	45	50
238_C	7,5	49	48	50
239_A	1,5	37	37	39
239_B	4,5	40	41	42
239_C	7,5	41	45	44

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
240_A	1,5	38	43	42
240_B	4,5	40	46	45
240_C	7,5	42	48	46
241_A	1,5	48	43	48
241_B	4,5	48	45	49
241_C	7,5	48	47	49
242_A	1,5	38	44	42
242_B	4,5	40	47	45
242_C	7,5	42	48	47
243_A	1,5	47	43	48
243_B	4,5	48	46	49
243_C	7,5	48	48	49
244_A	1,5	47	43	48
244_B	4,5	48	45	49
244_C	7,5	48	48	49
245_A	1,5	38	43	42
245_B	4,5	40	45	44
245_C	7,5	42	47	46
246_A	1,5	43	38	43
246_B	4,5	44	42	45
246_C	7,5	45	47	47
247_A	1,5	50	41	50
247_B	4,5	50	42	50
247_C	7,5	49	45	50
248_A	1,5	51	39	51
248_B	4,5	51	42	51
248_C	7,5	50	47	51
249_A	1,5	45	38	45
249_B	4,5	46	42	47
249_C	7,5	46	46	48
250_A	1,5	50	37	51
250_B	4,5	50	39	51
250_C	7,5	50	44	50
251_A	1,5	42	39	43
251_B	4,5	43	42	45
251_C	7,5	44	48	47
252_A	1,5	50	37	51
252_B	4,5	50	39	51
252_C	7,5	50	44	50
253_A	1,5	41	39	42
253_B	4,5	42	42	44
253_C	7,5	43	47	46
254_A	1,5	51	41	51
254_B	4,5	51	43	51
254_C	7,5	50	47	51
255_A	1,5	48	38	48
255_B	4,5	48	41	49
255_C	7,5	49	46	49
256_A	1,5	50	38	50
256_B	4,5	50	41	51
256_C	7,5	50	47	51
257_A	1,5	31	38	37
257_B	4,5	33	39	38
257_C	7,5	34	41	39
258_A	1,5	43	38	44
258_B	4,5	45	42	45
258_C	7,5	45	47	47
259_A	1,5	50	40	50
259_B	4,5	50	43	50
259_C	7,5	50	46	50
260_A	1,5	32	39	37
260_B	4,5	33	38	37
260_C	7,5	34	39	38

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
261_A	1,5	50	38	51
261_B	4,5	50	41	51
261_C	7,5	50	47	51
262_A	1,5	47	41	47
262_B	4,5	49	44	49
262_C	7,5	49	47	50
263_A	1,5	52	44	52
263_B	4,5	53	46	54
263_C	7,5	54	47	54
264_A	1,5	53	43	53
264_B	4,5	54	45	54
264_C	7,5	54	47	55
265_A	1,5	48	41	49
265_B	4,5	50	44	50
265_C	7,5	50	47	51
266_A	1,5	54	42	54
266_B	4,5	55	45	55
266_C	7,5	55	47	55
267_A	1,5	50	42	50
267_B	4,5	51	44	52
267_C	7,5	52	47	52
268_A	1,5	47	43	48
268_B	4,5	48	45	48
268_C	7,5	48	48	49
269_A	1,5	39	43	42
269_B	4,5	41	45	44
269_C	7,5	42	48	46
270_A	1,5	50	37	51
270_B	4,5	50	39	51
270_C	7,5	50	44	50
271_A	1,5	44	39	45
271_B	4,5	45	43	46
271_C	7,5	45	48	48
272_A	1,5	46	44	47
272_B	4,5	48	46	49
272_C	7,5	49	48	50
273_A	1,5	51	44	52
273_B	4,5	53	46	53
273_C	7,5	53	47	53
274_A	1,5	50	37	50
274_B	4,5	50	41	51
274_C	7,5	50	46	51
275_A	1,5	31	38	36
275_B	4,5	32	39	37
275_C	7,5	34	41	39
276_A	1,5	32	38	37
276_B	4,5	33	39	37
276_C	7,5	34	40	38
277_A	1,5	50	37	51
277_B	4,5	50	41	51
277_C	7,5	50	47	51
278_A	1,5	41	37	42
278_B	4,5	42	39	43
278_C	7,5	43	44	45
279_A	1,5	45	40	46
279_B	4,5	46	43	47
279_C	7,5	46	47	48
280_A	1,5	39	37	40
280_B	4,5	41	39	42
280_C	7,5	42	44	44
281_A	1,5	44	40	45
281_B	4,5	45	43	46
281_C	7,5	45	47	47

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
282_A	1,5	41	40	43
282_B	4,5	43	43	45
282_C	7,5	43	48	47
283_A	1,5	37	38	39
283_B	4,5	39	40	41
283_C	7,5	40	45	44
284_A	1,5	42	40	43
284_B	4,5	44	43	45
284_C	7,5	44	48	47
285_A	1,5	39	38	40
285_B	4,5	40	40	42
285_C	7,5	41	44	44
286_A	1,5	37	40	40
286_B	4,5	39	43	42
286_C	7,5	40	49	46
287_A	1,5	38	40	40
287_B	4,5	40	44	43
287_C	7,5	41	49	47
288_A	1,5	41	40	42
288_B	4,5	42	43	44
288_C	7,5	43	48	47
289_A	1,5	37	37	39
289_B	4,5	39	39	41
289_C	7,5	40	44	43
290_A	1,5	50	40	51
290_B	4,5	50	43	51
290_C	7,5	50	47	51
291_A	1,5	44	38	44
291_B	4,5	45	42	46
291_C	7,5	46	47	48
292_A	1,5	44	35	45
292_B	4,5	45	39	45
292_C	7,5	45	44	46
293_A	1,5	38	36	39
293_B	4,5	40	40	41
293_C	7,5	41	44	44
294_A	1,5	49	45	50
294_B	4,5	49	45	50
294_C	7,5	49	48	50
295_A	1,5	49	44	50
295_B	4,5	49	44	50
295_C	7,5	49	47	50
296_A	1,5	39	38	41
296_B	4,5	42	42	43
296_C	7,5	42	45	45
297_A	1,5	45	40	45
297_B	4,5	46	39	46
297_C	7,5	46	42	46
298_A	1,5	46	38	46
298_B	4,5	46	41	47
298_C	7,5	46	47	48
299_A	1,5	39	39	41
299_B	4,5	41	42	43
299_C	7,5	42	47	46
300_A	1,5	50	38	51
300_B	4,5	50	40	51
300_C	7,5	50	44	50
301_A	1,5	50	37	51
301_B	4,5	50	39	51
301_C	7,5	50	45	50
302_A	1,5	46	40	47
302_B	4,5	47	43	47
302_C	7,5	47	48	49

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
303_A	1,5	50	39	50
303_B	4,5	50	42	50
303_C	7,5	49	47	50
304_A	1,5	50	38	50
304_B	4,5	50	42	51
304_C	7,5	50	48	51
305_A	1,5	31	38	36
305_B	4,5	33	40	38
305_C	7,5	34	41	39
306_A	1,5	41	34	41
306_B	4,5	41	37	41
306_C	7,5	40	41	42
307_A	1,5	41	36	42
307_B	4,5	41	38	42
307_C	7,5	41	44	44
308_A	1,5	32	39	37
308_B	4,5	33	37	37
308_C	7,5	34	39	38
309_A	1,5	50	38	51
309_B	4,5	50	41	51
309_C	7,5	50	47	51
310_A	1,5	51	39	51
310_B	4,5	51	42	51
310_C	7,5	51	45	51
311_A	1,5	50	38	50
311_B	4,5	50	41	50
311_C	7,5	50	46	51
312_A	1,5	53	39	53
312_B	4,5	53	42	53
312_C	7,5	53	45	53
313_A	1,5	49	41	49
313_B	4,5	49	42	49
313_C	7,5	48	46	49
314_A	1,5	44	37	44
314_B	4,5	45	41	45
314_C	7,5	45	45	47
315_A	1,5	50	41	50
315_B	4,5	50	42	50
315_C	7,5	49	45	50
316_A	1,5	47	43	48
316_B	4,5	48	45	48
316_C	7,5	47	49	49
317_A	1,5	39	44	43
317_B	4,5	41	46	45
317_C	7,5	43	48	47
318_A	1,5	43	40	44
318_B	4,5	44	42	45
318_C	7,5	44	46	46
319_A	1,5	42	40	43
319_B	4,5	44	44	45
319_C	7,5	45	47	47
320_A	1,5	38	44	42
320_B	4,5	41	47	45
320_C	7,5	42	49	47
321_A	1,5	48	44	48
321_B	4,5	48	44	49
321_C	7,5	48	47	49
322_A	1,5	44	46	46
322_B	4,5	44	48	47
322_C	7,5	45	49	48
323_A	1,5	45	45	47
323_B	4,5	47	47	49
323_C	7,5	48	49	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
324_A	1,5	51	42	51
324_B	4,5	52	44	52
324_C	7,5	52	46	53
325_A	1,5	56	41	56
325_B	4,5	56	44	57
325_C	7,5	56	48	57
326_A	1,5	52	47	52
326_B	4,5	53	48	54
326_C	7,5	53	49	54
327_A	1,5	58	46	58
327_B	4,5	59	48	59
327_C	7,5	59	48	59
328_A	1,5	49	38	49
328_B	4,5	49	41	49
328_C	7,5	49	44	50
329_A	1,5	43	37	43
329_B	4,5	44	39	44
329_C	7,5	44	44	46
330_A	1,5	47	41	48
330_B	4,5	47	44	48
330_C	7,5	47	48	49
331_A	1,5	37	40	40
331_B	4,5	38	43	42
331_C	7,5	39	49	46
332_A	1,5	37	35	38
332_B	4,5	39	37	40
332_C	7,5	40	42	42
333_A	1,5	36	38	38
333_B	4,5	38	41	40
333_C	7,5	39	46	44
334_A	1,5	46	41	47
334_B	4,5	47	44	48
334_C	7,5	47	48	48
335_A	1,5	49	40	50
335_B	4,5	49	41	49
335_C	7,5	48	45	49
336_A	1,5	48	44	48
336_B	4,5	48	46	49
336_C	7,5	47	48	49
337_A	1,5	43	44	45
337_B	4,5	43	46	46
337_C	7,5	44	49	48
338_A	1,5	54	55	56
338_B	4,5	55	56	57
338_C	7,5	56	56	57
339_A	1,5	48	50	50
339_B	4,5	49	51	51
339_C	7,5	50	52	52
340_A	1,5	50	52	52
340_B	4,5	52	53	53
340_C	7,5	52	53	54
341_A	1,5	55	55	57
341_B	4,5	57	56	58
341_C	7,5	57	56	58
342_A	1,5	42	41	43
342_B	4,5	43	43	45
342_C	7,5	44	47	46
343_A	1,5	53	46	53
343_B	4,5	53	49	54
343_C	7,5	53	51	54
344_A	1,5	53	47	54
344_B	4,5	54	49	54
344_C	7,5	53	51	54

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
345_A	1,5	44	41	45
345_B	4,5	45	42	46
345_C	7,5	45	47	47
346_A	1,5	53	46	54
346_B	4,5	53	49	54
346_C	7,5	53	51	54
347_A	1,5	42	41	43
347_B	4,5	43	43	45
347_C	7,5	44	46	46
348_A	1,5	41	39	42
348_B	4,5	41	42	43
348_C	7,5	42	46	45
349_A	1,5	54	50	55
349_B	4,5	54	52	55
349_C	7,5	54	54	55
350_A	1,5	41	39	42
350_B	4,5	42	41	44
350_C	7,5	43	45	45
351_A	1,5	54	50	55
351_B	4,5	54	51	55
351_C	7,5	54	53	55
352_A	1,5	54	50	55
352_B	4,5	54	51	55
352_C	7,5	54	54	55
353_A	1,5	42	40	43
353_B	4,5	43	41	44
353_C	7,5	44	45	46
354_A	1,5	44	40	45
354_B	4,5	45	43	46
354_C	7,5	46	47	48
355_A	1,5	50	48	51
355_B	4,5	51	49	52
355_C	7,5	52	51	53
356_A	1,5	50	44	50
356_B	4,5	51	46	51
356_C	7,5	51	49	52
357_A	1,5	47	40	48
357_B	4,5	48	43	49
357_C	7,5	48	46	49
358_A	1,5	50	47	51
358_B	4,5	51	48	52
358_C	7,5	51	50	52
359_A	1,5	46	43	46
359_B	4,5	46	44	47
359_C	7,5	47	47	49
360_A	1,5	54	53	55
360_B	4,5	54	54	55
360_C	7,5	54	55	56
361_A	1,5	42	42	44
361_B	4,5	43	44	45
361_C	7,5	44	49	47
362_A	1,5	41	42	43
362_B	4,5	42	44	44
362_C	7,5	43	49	47
363_A	1,5	54	53	55
363_B	4,5	54	54	56
363_C	7,5	54	55	56
364_A	1,5	50	50	52
364_B	4,5	51	51	53
364_C	7,5	52	52	54
365_A	1,5	43	44	45
365_B	4,5	44	44	46
365_C	7,5	45	46	47

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
366_A	1,5	42	38	42
366_B	4,5	43	41	44
366_C	7,5	43	46	46
367_A	1,5	42	43	44
367_B	4,5	44	46	46
367_C	7,5	45	50	48
368_A	1,5	43	42	45
368_B	4,5	45	47	47
368_C	7,5	45	50	49
369_A	1,5	43	39	44
369_B	4,5	44	41	45
369_C	7,5	44	47	47
370_A	1,5	40	38	42
370_B	4,5	42	40	43
370_C	7,5	42	46	45
371_A	1,5	42	43	44
371_B	4,5	43	46	46
371_C	7,5	44	50	48
372_A	1,5	40	39	41
372_B	4,5	41	41	43
372_C	7,5	42	45	45
373_A	1,5	41	42	43
373_B	4,5	43	46	46
373_C	7,5	44	50	49
374_A	1,5	48	39	48
374_B	4,5	49	41	49
374_C	7,5	49	47	50
375_A	1,5	34	38	38
375_B	4,5	37	41	40
375_C	7,5	39	46	44
376_A	1,5	48	39	48
376_B	4,5	49	41	49
376_C	7,5	48	47	50
377_A	1,5	34	38	38
377_B	4,5	37	41	40
377_C	7,5	39	46	44
378_A	1,5	40	37	41
378_B	4,5	42	41	43
378_C	7,5	43	44	45
379_A	1,5	42	39	43
379_B	4,5	43	43	45
379_C	7,5	44	47	47
380_A	1,5	43	39	44
380_B	4,5	44	42	45
380_C	7,5	45	47	47
381_A	1,5	41	37	42
381_B	4,5	43	40	44
381_C	7,5	43	44	45
382_A	1,5	44	38	44
382_B	4,5	45	42	46
382_C	7,5	45	46	47
383_A	1,5	43	38	43
383_B	4,5	44	41	45
383_C	7,5	44	45	46
384_A	1,5	53	40	54
384_B	4,5	54	42	54
384_C	7,5	53	45	54
385_A	1,5	34	38	38
385_B	4,5	36	42	40
385_C	7,5	38	47	45
386_A	1,5	54	40	54
386_B	4,5	54	43	54
386_C	7,5	54	45	54

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
387_A	1,5	34	38	38
387_B	4,5	36	41	40
387_C	7,5	38	47	45
388_A	1,5	35	38	38
388_B	4,5	37	42	41
388_C	7,5	39	47	45
389_A	1,5	53	42	54
389_B	4,5	54	44	54
389_C	7,5	53	46	54
390_A	1,5	35	38	38
390_B	4,5	37	41	40
390_C	7,5	39	47	45
391_A	1,5	54	40	54
391_B	4,5	54	43	54
391_C	7,5	54	46	54
392_A	1,5	48	44	49
392_B	4,5	48	47	50
392_C	7,5	48	50	50
393_A	1,5	34	41	39
393_B	4,5	37	45	43
393_C	7,5	40	48	46
394_A	1,5	34	40	39
394_B	4,5	37	46	43
394_C	7,5	40	49	46
395_A	1,5	48	45	49
395_B	4,5	48	48	50
395_C	7,5	48	50	51
396_A	1,5	48	46	49
396_B	4,5	48	49	50
396_C	7,5	49	51	51
397_A	1,5	35	40	38
397_B	4,5	39	44	43
397_C	7,5	41	48	46
398_A	1,5	36	39	39
398_B	4,5	39	44	43
398_C	7,5	41	48	46
399_A	1,5	48	46	49
399_B	4,5	49	49	50
399_C	7,5	49	51	51
400_A	1,5	36	39	39
400_B	4,5	39	42	41
400_C	7,5	41	47	45
401_A	1,5	48	47	49
401_B	4,5	49	49	50
401_C	7,5	49	51	51
402_A	1,5	52	53	54
402_B	4,5	53	54	55
402_C	7,5	54	54	55
403_A	1,5	52	43	53
403_B	4,5	53	44	53
403_C	7,5	53	47	53
404_A	1,5	49	45	50
404_B	4,5	50	47	51
404_C	7,5	50	49	51
405_A	1,5	53	54	54
405_B	4,5	54	55	56
405_C	7,5	55	55	56
406_A	1,5	51	41	51
406_B	4,5	52	43	52
406_C	7,5	52	47	52
407_A	1,5	52	54	54
407_B	4,5	53	55	55
407_C	7,5	54	55	56

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
408_A	1,5	37	37	39
408_B	4,5	39	41	41
408_C	7,5	40	46	45
409_A	1,5	35	42	40
409_B	4,5	37	42	41
409_C	7,5	38	44	43
410_A	1,5	38	36	39
410_B	4,5	39	40	41
410_C	7,5	41	45	44
411_A	1,5	36	42	40
411_B	4,5	37	42	41
411_C	7,5	38	45	43
412_A	1,5	39	41	41
412_B	4,5	41	39	42
412_C	7,5	41	42	43
413_A	1,5	42	37	43
413_B	4,5	43	40	44
413_C	7,5	44	45	46
414_A	1,5	44	37	44
414_B	4,5	45	41	45
414_C	7,5	45	45	46
415_A	1,5	40	41	42
415_B	4,5	41	39	42
415_C	7,5	42	42	43
416_A	1,5	38	41	41
416_B	4,5	40	41	42
416_C	7,5	40	44	43
417_A	1,5	40	36	41
417_B	4,5	42	40	43
417_C	7,5	42	45	45
418_A	1,5	45	42	46
418_B	4,5	46	45	47
418_C	7,5	46	50	49
419_A	1,5	40	41	42
419_B	4,5	41	44	44
419_C	7,5	43	48	47
420_A	1,5	41	40	43
420_B	4,5	43	43	45
420_C	7,5	44	48	47
421_A	1,5	44	44	46
421_B	4,5	46	45	47
421_C	7,5	46	50	49
422_A	1,5	40	41	42
422_B	4,5	42	44	44
422_C	7,5	43	48	47
423_A	1,5	44	39	44
423_B	4,5	45	41	46
423_C	7,5	46	46	47
424_A	1,5	44	43	45
424_B	4,5	45	45	47
424_C	7,5	46	50	49
425_A	1,5	41	44	44
425_B	4,5	42	46	45
425_C	7,5	44	49	47
426_A	1,5	43	40	44
426_B	4,5	45	42	46
426_C	7,5	45	47	47
427_A	1,5	45	43	46
427_B	4,5	46	45	47
427_C	7,5	47	50	49
428_A	1,5	46	46	47
428_B	4,5	47	48	49
428_C	7,5	47	51	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
429_A	1,5	43	45	45
429_B	4,5	44	46	46
429_C	7,5	45	49	48
454_A	1,5	50	44	50
454_B	4,5	51	45	51
454_C	7,5	51	48	52
455_A	1,5	52	54	54
455_B	4,5	54	55	56
455_C	7,5	55	55	56
456_A	1,5	49	38	49
456_B	4,5	49	41	50
456_C	7,5	50	43	50
457_A	1,5	53	40	53
457_B	4,5	53	43	53
457_C	7,5	53	48	53
458_A	1,5	46	49	49
458_B	4,5	46	48	48
458_C	7,5	47	49	49
459_A	1,5	45	42	45
459_B	4,5	46	48	48
459_C	7,5	46	49	49
460_A	1,5	53	39	53
460_B	4,5	53	42	53
460_C	7,5	53	47	53
461_A	1,5	49	42	50
461_B	4,5	50	45	50
461_C	7,5	50	49	51
462_A	1,5	41	43	43
462_B	4,5	44	45	46
462_C	7,5	45	46	47
463_A	1,5	52	54	54
463_B	4,5	53	54	55
463_C	7,5	54	54	56
464_A	1,5	52	53	54
464_B	4,5	52	52	53
464_C	7,5	53	52	54
465_A	1,5	45	49	48
465_B	4,5	46	49	48
465_C	7,5	47	49	49
466_A	1,5	51	53	53
466_B	4,5	53	54	54
466_C	7,5	54	54	55
467_A	1,5	42	42	43
467_B	4,5	44	44	45
467_C	7,5	45	45	46
468_A	1,5	47	45	48
468_B	4,5	48	48	49
468_C	7,5	48	51	50
469_A	1,5	49	43	49
469_B	4,5	49	47	50
469_C	7,5	49	50	51
470_A	1,5	36	39	39
470_B	4,5	41	41	42
470_C	7,5	42	47	45
471_A	1,5	34	38	38
471_B	4,5	38	41	41
471_C	7,5	40	47	45
472_A	1,5	49	45	49
472_B	4,5	49	47	50
472_C	7,5	49	50	51
473_A	1,5	44	38	45
473_B	4,5	44	41	45
473_C	7,5	44	46	47

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
474_A	1,5	35	39	39
474_B	4,5	37	40	40
474_C	7,5	38	45	43
475_A	1,5	50	40	50
475_B	4,5	50	42	50
475_C	7,5	50	48	51
476_A	1,5	46	39	46
476_B	4,5	45	43	46
476_C	7,5	45	49	48
477_A	1,5	47	39	47
477_B	4,5	46	39	47
477_C	7,5	46	44	47
478_A	1,5	50	39	50
478_B	4,5	50	42	51
478_C	7,5	50	48	51
479_A	1,5	36	40	39
479_B	4,5	37	41	40
479_C	7,5	38	46	44
480_A	1,5	44	38	44
480_B	4,5	44	41	45
480_C	7,5	44	46	46
481_A	1,5	48	38	48
481_B	4,5	48	41	49
481_C	7,5	48	46	49
482_A	1,5	34	39	38
482_B	4,5	37	42	41
482_C	7,5	39	46	44
483_A	1,5	44	54	51
483_B	4,5	46	55	52
483_C	7,5	47	56	53
484_A	1,5	47	42	48
484_B	4,5	48	44	48
484_C	7,5	48	47	49
485_A	1,5	43	40	44
485_B	4,5	45	49	48
485_C	7,5	46	51	49
486_A	1,5	45	48	48
486_B	4,5	46	53	51
486_C	7,5	47	54	52
487_A	1,5	48	46	49
487_B	4,5	48	47	50
487_C	7,5	48	49	50
488_A	1,5	44	53	50
488_B	4,5	46	55	52
488_C	7,5	47	55	53
489_A	1,5	50	42	50
489_B	4,5	49	44	50
489_C	7,5	50	48	51
490_A	1,5	53	41	54
490_B	4,5	54	44	54
490_C	7,5	53	47	54
491_A	1,5	43	38	43
491_B	4,5	45	41	45
491_C	7,5	46	46	47
492_A	1,5	53	46	53
492_B	4,5	56	53	57
492_C	7,5	56	53	57
493_A	1,5	51	50	52
493_B	4,5	52	50	53
493_C	7,5	53	51	54
494_A	1,5	55	54	56
494_B	4,5	57	54	58
494_C	7,5	57	54	58

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
495_A	1,5	55	54	56
495_B	4,5	56	54	57
495_C	7,5	57	55	58
496_A	1,5	47	49	49
496_B	4,5	49	50	51
496_C	7,5	49	51	51
497_A	1,5	45	46	47
497_B	4,5	52	52	53
497_C	7,5	53	52	54
498_A	1,5	45	42	46
498_B	4,5	47	46	48
498_C	7,5	48	48	50
499_A	1,5	48	41	48
499_B	4,5	49	43	49
499_C	7,5	49	45	50
500_A	1,5	47	43	48
500_B	4,5	47	45	48
500_C	7,5	48	47	49
501_A	1,5	44	44	45
501_B	4,5	46	44	47
501_C	7,5	47	48	49
502_A	1,5	50	42	50
502_B	4,5	51	44	51
502_C	7,5	51	47	52
503_A	1,5	49	42	50
503_B	4,5	51	44	51
503_C	7,5	51	47	52
504_A	1,5	51	40	51
504_B	4,5	52	43	53
504_C	7,5	53	46	53
505_A	1,5	51	46	51
505_B	4,5	52	47	52
505_C	7,5	52	49	53
506_A	1,5	48	44	49
506_B	4,5	50	45	50
506_C	7,5	50	48	51
507_A	1,5	47	40	47
507_B	4,5	49	43	49
507_C	7,5	49	46	50
508_A	1,5	48	44	49
508_B	4,5	50	46	51
508_C	7,5	50	47	51
509_A	1,5	49	41	49
509_B	4,5	50	44	51
509_C	7,5	50	47	51
510_A	1,5	45	43	46
510_B	4,5	47	46	48
510_C	7,5	48	49	50
511_A	1,5	48	39	48
511_B	4,5	49	41	49
511_C	7,5	49	45	50
512_A	1,5	45	45	47
512_B	4,5	47	47	48
512_C	7,5	48	49	50
513_A	1,5	49	39	49
513_B	4,5	49	41	50
513_C	7,5	49	46	50
514_A	1,5	43	45	45
514_B	4,5	45	49	48
514_C	7,5	46	52	50
515_A	1,5	49	41	49
515_B	4,5	49	45	50
515_C	7,5	49	50	51

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
516_A	1,5	43	46	46
516_B	4,5	45	48	48
516_C	7,5	46	52	50
517_A	1,5	48	41	49
517_B	4,5	49	45	50
517_C	7,5	49	50	51
518_A	1,5	36	39	38
518_B	4,5	37	42	41
518_C	7,5	38	47	44
519_A	1,5	34	38	37
519_B	4,5	36	43	41
519_C	7,5	37	46	44
520_A	1,5	36	38	39
520_B	4,5	38	42	41
520_C	7,5	39	46	44
521_A	1,5	34	38	37
521_B	4,5	36	43	41
521_C	7,5	37	46	43
522_A	1,5	38	38	40
522_B	4,5	40	41	42
522_C	7,5	40	45	44
523_A	1,5	34	37	37
523_B	4,5	36	42	41
523_C	7,5	38	45	43
524_A	1,5	51	43	51
524_B	4,5	52	45	52
524_C	7,5	52	48	52
525_A	1,5	40	40	42
525_B	4,5	42	44	44
525_C	7,5	43	49	47
526_A	1,5	51	41	51
526_B	4,5	52	44	52
526_C	7,5	52	47	52
527_A	1,5	40	41	42
527_B	4,5	42	44	44
527_C	7,5	44	49	48
528_A	1,5	47	48	49
528_B	4,5	48	51	50
528_C	7,5	48	52	51
529_A	1,5	40	39	41
529_B	4,5	41	43	43
529_C	7,5	42	47	46
530_A	1,5	48	49	49
530_B	4,5	48	51	50
530_C	7,5	48	52	51
531_A	1,5	40	39	42
531_B	4,5	42	43	44
531_C	7,5	43	47	46
532_A	1,5	49	49	51
532_B	4,5	50	51	52
532_C	7,5	51	52	53
533_A	1,5	50	41	50
533_B	4,5	51	43	51
533_C	7,5	51	47	51
534_A	1,5	49	48	51
534_B	4,5	51	50	52
534_C	7,5	51	51	53
535_A	1,5	50	45	51
535_B	4,5	51	46	52
535_C	7,5	51	48	52
536_A	1,5	49	50	51
536_B	4,5	50	51	52
536_C	7,5	51	52	52

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
537_A	1,5	49	41	50
537_B	4,5	50	43	50
537_C	7,5	50	47	51
538_A	1,5	50	48	51
538_B	4,5	51	49	52
538_C	7,5	52	50	53
539_A	1,5	51	45	51
539_B	4,5	52	46	52
539_C	7,5	52	48	53
540_A	1,5	51	40	51
540_B	4,5	52	44	52
540_C	7,5	52	47	52
541_A	1,5	42	41	43
541_B	4,5	43	45	45
541_C	7,5	44	50	48
542_A	1,5	48	43	49
542_B	4,5	49	45	50
542_C	7,5	50	48	51
543_A	1,5	46	43	47
543_B	4,5	48	45	49
543_C	7,5	49	47	50
544_A	1,5	49	51	51
544_B	4,5	50	52	52
544_C	7,5	51	53	53
545_A	1,5	49	40	49
545_B	4,5	49	43	50
545_C	7,5	50	46	50
546_A	1,5	51	41	51
546_B	4,5	51	44	51
546_C	7,5	50	48	51
547_A	1,5	34	40	39
547_B	4,5	39	43	42
547_C	7,5	41	48	46
548_A	1,5	51	41	51
548_B	4,5	51	44	51
548_C	7,5	50	48	51
549_A	1,5	36	40	39
549_B	4,5	38	43	42
549_C	7,5	40	48	45
550_A	1,5	51	42	51
550_B	4,5	51	45	51
550_C	7,5	50	49	52
551_A	1,5	36	40	39
551_B	4,5	38	43	42
551_C	7,5	40	48	46
552_A	1,5	49	50	51
552_B	4,5	50	51	51
552_C	7,5	49	52	52
553_A	1,5	37	40	40
553_B	4,5	40	43	43
553_C	7,5	42	47	46
554_A	1,5	49	50	51
554_B	4,5	50	50	51
554_C	7,5	49	52	51
555_A	1,5	37	42	41
555_B	4,5	40	44	43
555_C	7,5	42	47	45
556_A	1,5	49	49	51
556_B	4,5	49	50	51
556_C	7,5	49	51	51
557_A	1,5	37	42	41
557_B	4,5	39	43	42
557_C	7,5	41	47	45

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
558_A	1,5	49	49	51
558_B	4,5	49	50	51
558_C	7,5	49	51	51
559_A	1,5	36	42	40
559_B	4,5	39	44	43
559_C	7,5	41	47	45
560_A	1,5	42	38	43
560_B	4,5	44	42	45
560_C	7,5	45	46	47
561_A	1,5	45	38	46
561_B	4,5	47	41	47
561_C	7,5	48	45	48
562_A	1,5	51	44	51
562_B	4,5	52	46	52
562_C	7,5	52	48	53
563_A	1,5	41	40	43
563_B	4,5	42	44	44
563_C	7,5	43	49	47
564_A	1,5	48	48	49
564_B	4,5	48	50	50
564_C	7,5	48	52	51
565_A	1,5	41	42	43
565_B	4,5	42	43	44
565_C	7,5	43	47	46
566_A	1,5	47	47	48
566_B	4,5	47	48	49
566_C	7,5	48	49	50
567_A	1,5	46	42	46
567_B	4,5	46	44	47
567_C	7,5	47	47	48
568_A	1,5	47	47	48
568_B	4,5	47	48	49
568_C	7,5	49	49	50
569_A	1,5	46	43	47
569_B	4,5	46	44	47
569_C	7,5	47	47	49
570_A	1,5	47	51	50
570_B	4,5	48	53	51
570_C	7,5	48	54	52
571_A	1,5	39	39	41
571_B	4,5	41	41	43
571_C	7,5	43	45	45
572_A	1,5	47	51	50
572_B	4,5	48	53	51
572_C	7,5	48	54	52
573_A	1,5	40	38	41
573_B	4,5	42	41	43
573_C	7,5	43	46	46
574_A	1,5	47	51	50
574_B	4,5	48	53	51
574_C	7,5	48	54	52
575_A	1,5	38	36	39
575_B	4,5	40	39	41
575_C	7,5	42	45	44
576_A	1,5	48	50	50
576_B	4,5	48	53	51
576_C	7,5	48	53	52
577_A	1,5	39	40	41
577_B	4,5	41	42	43
577_C	7,5	42	46	45
578_A	1,5	47	50	50
578_B	4,5	48	53	51
578_C	7,5	48	54	52

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
579_A	1,5	39	40	41
579_B	4,5	41	42	43
579_C	7,5	42	46	45
580_A	1,5	44	46	46
580_B	4,5	44	48	47
580_C	7,5	45	50	48
581_A	1,5	49	46	50
581_B	4,5	49	47	50
581_C	7,5	49	49	50
582_A	1,5	45	46	47
582_B	4,5	46	47	48
582_C	7,5	47	49	49
583_A	1,5	46	49	49
583_B	4,5	47	50	50
583_C	7,5	47	52	51
584_A	1,5	50	53	52
584_B	4,5	51	54	53
584_C	7,5	51	54	54
585_A	1,5	40	49	46
585_B	4,5	41	50	47
585_C	7,5	42	51	48
586_A	1,5	48	55	53
586_B	4,5	50	55	54
586_C	7,5	50	55	54
587_A	1,5	54	57	56
587_B	4,5	55	58	57
587_C	7,5	56	58	58
588_A	1,5	55	58	57
588_B	4,5	57	58	58
588_C	7,5	57	58	59
589_A	1,5	51	51	52
589_B	4,5	52	52	54
589_C	7,5	53	52	54
590_A	1,5	48	53	52
590_B	4,5	49	54	53
590_C	7,5	50	54	53
591_A	1,5	53	57	56
591_B	4,5	55	58	57
591_C	7,5	55	58	57
592_A	1,5	45	43	46
592_B	4,5	45	46	47
592_C	7,5	45	47	47
593_A	1,5	49	49	50
593_B	4,5	49	50	50
593_C	7,5	48	51	51
594_A	1,5	47	48	49
594_B	4,5	47	49	49
594_C	7,5	48	51	51
595_A	1,5	45	47	47
595_B	4,5	46	49	48
595_C	7,5	46	50	49
596_A	1,5	51	56	54
596_B	4,5	52	56	55
596_C	7,5	53	56	55
597_A	1,5	54	57	56
597_B	4,5	55	58	58
597_C	7,5	56	58	58
598_A	1,5	46	48	48
598_B	4,5	47	49	49
598_C	7,5	47	50	50
599_A	1,5	54	57	56
599_B	4,5	55	58	57
599_C	7,5	56	58	58

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
600_A	1,5	44	47	47
600_B	4,5	44	49	48
600_C	7,5	45	50	49
601_A	1,5	54	57	56
601_B	4,5	55	58	58
601_C	7,5	56	58	58
602_A	1,5	46	52	51
602_B	4,5	48	53	52
602_C	7,5	49	53	52
603_A	1,5	42	48	46
603_B	4,5	43	49	48
603_C	7,5	44	51	49
604_A	1,5	43	45	46
604_B	4,5	44	48	47
604_C	7,5	45	48	48
605_A	1,5	48	56	53
605_B	4,5	49	56	54
605_C	7,5	50	56	54
606_A	1,5	44	48	47
606_B	4,5	45	49	48
606_C	7,5	46	50	49
607_A	1,5	48	56	53
607_B	4,5	50	57	54
607_C	7,5	51	56	55
608_A	1,5	44	49	48
608_B	4,5	45	50	49
608_C	7,5	46	51	50
609_A	1,5	49	56	54
609_B	4,5	51	57	55
609_C	7,5	52	56	55
610_A	1,5	45	50	49
610_B	4,5	46	51	49
610_C	7,5	47	52	50
611_A	1,5	50	56	54
611_B	4,5	51	57	55
611_C	7,5	52	57	55
612_A	1,5	45	49	48
612_B	4,5	46	50	49
612_C	7,5	47	51	50
613_A	1,5	46	48	48
613_B	4,5	47	48	49
613_C	7,5	48	50	50
614_A	1,5	51	57	55
614_B	4,5	53	57	56
614_C	7,5	54	57	56
615_A	1,5	51	57	55
615_B	4,5	53	57	56
615_C	7,5	53	57	56
616_A	1,5	50	57	55
616_B	4,5	52	57	56
616_C	7,5	53	57	56
617_A	1,5	45	49	48
617_B	4,5	47	49	49
617_C	7,5	47	50	50
618_A	1,5	47	37	47
618_B	4,5	47	40	48
618_C	7,5	47	45	48
619_A	1,5	48	40	49
619_B	4,5	49	42	49
619_C	7,5	49	48	50
620_A	1,5	36	38	38
620_B	4,5	41	40	42
620_C	7,5	42	46	45

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
621_A	1,5	36	37	38
621_B	4,5	39	41	41
621_C	7,5	41	46	45
622_A	1,5	48	39	48
622_B	4,5	48	42	49
622_C	7,5	48	47	50
623_A	1,5	44	37	44
623_B	4,5	44	40	45
623_C	7,5	44	46	46
624_A	1,5	52	49	53
624_B	4,5	53	50	54
624_C	7,5	53	51	54
625_A	1,5	56	50	56
625_B	4,5	57	51	57
625_C	7,5	57	51	57
626_A	1,5	53	40	53
626_B	4,5	54	43	54
626_C	7,5	54	46	54
627_A	1,5	34	38	37
627_B	4,5	35	43	41
627_C	7,5	37	46	44
628_A	1,5	35	39	38
628_B	4,5	37	42	41
628_C	7,5	38	47	44
629_A	1,5	29	38	36
629_B	4,5	31	43	40
629_C	7,5	31	45	41
630_A	1,5	48	44	49
630_B	4,5	48	48	50
630_C	7,5	48	48	50
631_A	1,5	48	50	50
631_B	4,5	49	52	51
631_C	7,5	49	52	52
632_A	1,5	42	42	44
632_B	4,5	43	44	45
632_C	7,5	44	47	47
633_A	1,5	55	55	56
633_B	4,5	56	56	58
633_C	7,5	57	56	58
634_A	1,5	54	55	56
634_B	4,5	56	56	57
634_C	7,5	56	56	57
635_A	1,5	46	46	48
635_B	4,5	47	47	49
635_C	7,5	48	49	50
636_A	1,5	45	41	46
636_B	4,5	45	44	47
636_C	7,5	46	49	49
637_A	1,5	49	42	49
637_B	4,5	49	45	50
637_C	7,5	49	50	51
638_A	1,5	43	48	47
638_B	4,5	44	49	48
638_C	7,5	45	52	50
639_A	1,5	53	55	55
639_B	4,5	55	56	56
639_C	7,5	55	56	57
640_A	1,5	46	47	48
640_B	4,5	48	48	49
640_C	7,5	48	50	50
641_A	1,5	48	52	51
641_B	4,5	50	52	52
641_C	7,5	50	52	52

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
642_A	1,5	47	46	49
642_B	4,5	48	47	49
642_C	7,5	49	48	50
643_A	1,5	48	49	50
643_B	4,5	49	50	51
643_C	7,5	50	51	52
644_A	1,5	51	50	52
644_B	4,5	52	51	53
644_C	7,5	53	52	54
645_A	1,5	50	47	51
645_B	4,5	50	47	51
645_C	7,5	51	49	52
646_A	1,5	52	50	53
646_B	4,5	53	51	54
646_C	7,5	53	52	54
647_A	1,5	53	46	54
647_B	4,5	54	46	54
647_C	7,5	53	48	54
648_A	1,5	47	50	50
648_B	4,5	48	51	51
648_C	7,5	49	51	51
649_A	1,5	47	51	50
649_B	4,5	48	52	51
649_C	7,5	50	53	52
650_A	1,5	49	41	49
650_B	4,5	49	43	49
650_C	7,5	49	46	50
651_A	1,5	43	44	45
651_B	4,5	44	46	46
651_C	7,5	45	48	48
652_A	1,5	44	44	46
652_B	4,5	45	46	47
652_C	7,5	46	48	48
653_A	1,5	48	42	48
653_B	4,5	49	44	49
653_C	7,5	49	48	50
654_A	1,5	45	40	46
654_B	4,5	47	43	48
654_C	7,5	48	45	49
655_A	1,5	49	49	50
655_B	4,5	51	51	52
655_C	7,5	51	52	53
656_A	1,5	55	54	56
656_B	4,5	57	54	57
656_C	7,5	57	54	58
657_A	1,5	53	39	53
657_B	4,5	53	42	53
657_C	7,5	53	47	53
658_A	1,5	45	47	47
658_B	4,5	46	48	48
658_C	7,5	46	49	49
659_A	1,5	45	37	45
659_B	4,5	48	41	48
659_C	7,5	49	44	49
660_A	1,5	43	38	44
660_B	4,5	45	41	46
660_C	7,5	46	45	47
661_A	1,5	47	39	48
661_B	4,5	50	42	50
661_C	7,5	50	43	51
662_A	1,5	41	44	44
662_B	4,5	42	48	46
662_C	7,5	44	50	48

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
663_A	1,5	50	46	51
663_B	4,5	50	50	52
663_C	7,5	50	50	51
664_A	1,5	47	45	48
664_B	4,5	47	50	49
664_C	7,5	47	50	50
665_A	1,5	47	48	49
665_B	4,5	47	49	49
665_C	7,5	48	49	50
666_A	1,5	46	42	47
666_B	4,5	47	43	47
666_C	7,5	47	46	48
667_A	1,5	48	48	49
667_B	4,5	48	50	50
667_C	7,5	49	51	51
668_A	1,5	44	39	45
668_B	4,5	46	42	47
668_C	7,5	47	44	48
669_A	1,5	46	43	47
669_B	4,5	47	45	48
669_C	7,5	47	48	49
670_A	1,5	46	47	48
670_B	4,5	48	47	49
670_C	7,5	49	49	50
671_A	1,5	42	41	44
671_B	4,5	43	45	45
671_C	7,5	44	49	47
672_A	1,5	48	46	49
672_B	4,5	49	49	51
672_C	7,5	49	51	51
673_A	1,5	51	43	51
673_B	4,5	52	46	52
673_C	7,5	52	49	53
674_A	1,5	48	42	48
674_B	4,5	49	45	49
674_C	7,5	49	50	50
675_A	1,5	43	41	44
675_B	4,5	44	45	46
675_C	7,5	45	50	48
676_A	1,5	51	41	51
676_B	4,5	51	43	52
676_C	7,5	51	48	52
677_A	1,5	42	41	44
677_B	4,5	44	44	46
677_C	7,5	45	48	48
678_A	1,5	41	41	43
678_B	4,5	43	44	45
678_C	7,5	44	48	47
679_A	1,5	46	42	46
679_B	4,5	47	43	48
679_C	7,5	48	48	49
681_A	1,5	41	41	42
681_B	4,5	42	43	44
681_C	7,5	44	48	47
682_A	1,5	41	40	42
682_B	4,5	43	42	44
682_C	7,5	44	48	47
683_A	1,5	40	40	41
683_B	4,5	41	43	44
683_C	7,5	43	48	46
684_A	1,5	45	42	46
684_B	4,5	47	43	48
684_C	7,5	47	48	49

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
687_A	1,5	49	42	49
687_B	4,5	50	45	50
687_C	7,5	50	48	51
688_A	1,5	45	41	45
688_B	4,5	46	43	47
688_C	7,5	46	48	48
689_A	1,5	43	41	44
689_B	4,5	45	44	46
689_C	7,5	46	48	48
691_A	1,5	47	41	47
691_B	4,5	48	43	49
691_C	7,5	48	47	49
693_A	1,5	43	41	44
693_B	4,5	44	45	46
693_C	7,5	44	49	48
694_A	1,5	48	40	48
694_B	4,5	48	44	49
694_C	7,5	48	48	49
695_A	1,5	49	38	49
695_B	4,5	49	40	49
695_C	7,5	49	44	49
696_A	1,5	43	43	44
696_B	4,5	44	46	46
696_C	7,5	44	49	48
697_A	1,5	39	40	41
697_B	4,5	40	42	43
697_C	7,5	41	46	45
698_A	1,5	39	40	41
698_B	4,5	41	42	43
698_C	7,5	41	48	46
699_A	1,5	41	39	42
699_B	4,5	42	42	44
699_C	7,5	43	48	46
700_A	1,5	48	38	48
700_B	4,5	48	41	48
700_C	7,5	48	45	49
701_A	1,5	47	39	48
701_B	4,5	48	42	48
701_C	7,5	48	45	49
723_A	1,5	46	47	48
723_B	4,5	47	48	49
723_C	7,5	48	50	50
724_A	1,5	54	55	56
724_B	4,5	56	56	57
724_C	7,5	56	56	57
725_A	1,5	46	49	49
725_B	4,5	48	50	50
725_C	7,5	48	51	51
726_A	1,5	53	56	56
726_B	4,5	55	56	57
726_C	7,5	56	56	57
727_A	1,5	51	50	52
727_B	4,5	52	51	53
727_C	7,5	53	52	54
728_A	1,5	48	46	49
728_B	4,5	49	47	50
728_C	7,5	50	48	51
729_A	1,5	54	42	54
729_B	4,5	54	44	54
729_C	7,5	54	46	54
730_A	1,5	52	46	53
730_B	4,5	53	47	53
730_C	7,5	53	49	53

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
731_A	1,5	51	53	53
731_B	4,5	53	54	54
731_C	7,5	53	54	55
732_A	1,5	53	54	54
732_B	4,5	54	55	56
732_C	7,5	55	55	56
733_A	1,5	49	51	51
733_B	4,5	51	52	53
733_C	7,5	51	53	53
734_A	1,5	49	47	50
734_B	4,5	49	48	51
734_C	7,5	50	49	51
735_A	1,5	51	50	52
735_B	4,5	52	51	53
735_C	7,5	52	52	54
736_A	1,5	49	49	51
736_B	4,5	50	50	52
736_C	7,5	51	51	52
737_A	1,5	42	39	43
737_B	4,5	44	41	45
737_C	7,5	45	44	46
738_A	1,5	46	46	48
738_B	4,5	48	49	50
738_C	7,5	49	51	51
739_A	1,5	47	44	48
739_B	4,5	48	45	49
739_C	7,5	48	46	49
740_A	1,5	45	45	46
740_B	4,5	46	46	48
740_C	7,5	47	47	48
741_A	1,5	42	46	45
741_B	4,5	45	49	48
741_C	7,5	47	50	50
742_A	1,5	54	53	55
742_B	4,5	54	54	55
742_C	7,5	54	54	55
743_A	1,5	46	48	48
743_B	4,5	46	49	49
743_C	7,5	47	51	50
744_A	1,5	39	41	41
744_B	4,5	41	44	44
744_C	7,5	42	49	47
745_A	1,5	44	42	45
745_B	4,5	45	44	46
745_C	7,5	45	49	48
746_A	1,5	51	48	52
746_B	4,5	51	49	52
746_C	7,5	51	52	53
747_A	1,5	54	53	55
747_B	4,5	54	54	55
747_C	7,5	54	55	55
748_A	1,5	51	52	53
748_B	4,5	51	53	53
748_C	7,5	51	53	53
749_A	1,5	43	45	46
749_B	4,5	44	46	46
749_C	7,5	44	49	48
750_A	1,5	48	41	48
750_B	4,5	48	43	49
750_C	7,5	48	49	50
751_A	1,5	54	52	55
751_B	4,5	54	53	55
751_C	7,5	54	54	55

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
752_A	1,5	54	51	55
752_B	4,5	54	52	55
752_C	7,5	54	54	55
753_A	1,5	49	51	51
753_B	4,5	49	53	52
753_C	7,5	49	54	52
754_A	1,5	41	45	44
754_B	4,5	41	45	45
754_C	7,5	42	48	46
755_A	1,5	43	42	45
755_B	4,5	44	42	45
755_C	7,5	44	45	46
756_A	1,5	51	44	52
756_B	4,5	52	45	52
756_C	7,5	51	48	52
757_A	1,5	54	49	55
757_B	4,5	54	51	55
757_C	7,5	54	53	55
758_A	1,5	49	47	50
758_B	4,5	50	49	51
758_C	7,5	50	52	52
759_A	1,5	45	42	46
759_B	4,5	45	44	47
759_C	7,5	46	48	48
760_A	1,5	50	43	51
760_B	4,5	51	46	51
760_C	7,5	51	50	52
761_A	1,5	53	46	53
761_B	4,5	53	49	54
761_C	7,5	53	53	54
762_A	1,5	51	44	52
762_B	4,5	52	48	52
762_C	7,5	51	51	53
763_A	1,5	44	39	45
763_B	4,5	45	43	46
763_C	7,5	46	47	48
764_A	1,5	48	41	48
764_B	4,5	48	43	49
764_C	7,5	49	49	50
765_A	1,5	53	46	54
765_B	4,5	54	49	54
765_C	7,5	53	52	54
766_A	1,5	53	46	53
766_B	4,5	53	49	54
766_C	7,5	53	52	54
767_A	1,5	48	46	49
767_B	4,5	48	48	50
767_C	7,5	48	51	51
768_A	1,5	41	41	43
768_B	4,5	43	44	45
768_C	7,5	44	48	47
769_A	1,5	46	42	46
769_B	4,5	46	43	47
769_C	7,5	46	47	48
770_A	1,5	51	44	51
770_B	4,5	52	46	52
770_C	7,5	51	49	52
771_A	1,5	54	46	54
771_B	4,5	54	48	54
771_C	7,5	54	51	54
772_A	1,5	48	38	48
772_B	4,5	49	41	49
772_C	7,5	49	47	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
773_A	1,5	40	32	40
773_B	4,5	40	34	40
773_C	7,5	40	39	42
774_A	1,5	36	40	39
774_B	4,5	38	42	41
774_C	7,5	40	47	45
775_A	1,5	34	39	38
775_B	4,5	37	41	40
775_C	7,5	40	46	44
776_A	1,5	43	37	43
776_B	4,5	44	38	44
776_C	7,5	44	43	45
777_A	1,5	48	38	48
777_B	4,5	48	41	49
777_C	7,5	48	47	49
778_A	1,5	48	45	49
778_B	4,5	48	47	50
778_C	7,5	48	50	50
779_A	1,5	40	42	42
779_B	4,5	41	43	43
779_C	7,5	41	46	45
780_A	1,5	34	39	38
780_B	4,5	37	44	42
780_C	7,5	40	48	45
781_A	1,5	35	41	40
781_B	4,5	37	44	42
781_C	7,5	40	47	45
782_A	1,5	43	44	45
782_B	4,5	44	49	48
782_C	7,5	45	51	49
783_A	1,5	48	43	48
783_B	4,5	48	47	49
783_C	7,5	48	50	50
784_A	1,5	34	39	38
784_B	4,5	38	43	42
784_C	7,5	41	48	46
785_A	1,5	39	39	41
785_B	4,5	40	41	42
785_C	7,5	41	46	45
786_A	1,5	48	45	49
786_B	4,5	48	48	50
786_C	7,5	48	50	51
787_A	1,5	48	45	49
787_B	4,5	49	47	50
787_C	7,5	49	50	51
788_A	1,5	45	42	46
788_B	4,5	46	44	47
788_C	7,5	47	48	48
789_A	1,5	36	39	39
789_B	4,5	38	42	41
789_C	7,5	40	48	45
790_A	1,5	42	41	43
790_B	4,5	43	45	45
790_C	7,5	43	49	47
791_A	1,5	35	39	39
791_B	4,5	39	42	42
791_C	7,5	41	47	45
792_A	1,5	43	39	44
792_B	4,5	45	42	46
792_C	7,5	45	47	48
793_A	1,5	48	43	48
793_B	4,5	48	46	49
793_C	7,5	48	50	50

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
794_A	1,5	51	44	51
794_B	4,5	51	47	52
794_C	7,5	51	49	52
795_A	1,5	46	38	46
795_B	4,5	46	41	47
795_C	7,5	46	46	48
796_A	1,5	48	41	49
796_B	4,5	49	43	49
796_C	7,5	49	48	50
797_A	1,5	53	44	54
797_B	4,5	54	47	54
797_C	7,5	53	50	54
798_A	1,5	41	46	45
798_B	4,5	43	48	47
798_C	7,5	44	50	48
799_A	1,5	50	46	51
799_B	4,5	50	50	51
799_C	7,5	50	50	51
800_A	1,5	50	45	51
800_B	4,5	50	49	51
800_C	7,5	49	49	51
801_A	1,5	41	47	45
801_B	4,5	43	49	47
801_C	7,5	44	51	49
802_A	1,5	46	47	48
802_B	4,5	46	50	49
802_C	7,5	46	51	50
803_A	1,5	42	47	46
803_B	4,5	44	49	47
803_C	7,5	45	50	49
804_A	1,5	52	43	52
804_B	4,5	51	47	52
804_C	7,5	50	50	52
805_A	1,5	45	40	45
805_B	4,5	45	42	46
805_C	7,5	45	48	48
806_A	1,5	49	43	50
806_B	4,5	50	45	50
806_C	7,5	49	50	51
807_A	1,5	45	41	46
807_B	4,5	46	44	47
807_C	7,5	46	49	49
808_A	1,5	42	44	44
808_B	4,5	43	47	46
808_C	7,5	44	51	49
809_A	1,5	42	40	43
809_B	4,5	43	43	45
809_C	7,5	44	48	47
810_A	1,5	40	40	41
810_B	4,5	41	41	43
810_C	7,5	42	45	44
811_A	1,5	45	39	45
811_B	4,5	45	42	46
811_C	7,5	46	48	48
812_A	1,5	41	39	42
812_B	4,5	42	42	44
812_C	7,5	43	47	46
813_A	1,5	38	40	40
813_B	4,5	39	43	42
813_C	7,5	40	47	45
814_A	1,5	39	39	40
814_B	4,5	40	38	41
814_C	7,5	41	43	43

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
815_A	1,5	49	40	49
815_B	4,5	50	42	50
815_C	7,5	49	46	50
816_A	1,5	53	43	53
816_B	4,5	53	45	53
816_C	7,5	53	47	53
817_A	1,5	51	46	51
817_B	4,5	51	47	52
817_C	7,5	51	49	52
818_A	1,5	53	39	53
818_B	4,5	53	41	54
818_C	7,5	53	44	53
819_A	1,5	48	37	48
819_B	4,5	48	40	49
819_C	7,5	48	45	49
820_A	1,5	35	38	38
820_B	4,5	37	42	41
820_C	7,5	39	47	45
821_A	1,5	35	38	38
821_B	4,5	37	42	41
821_C	7,5	39	47	44
822_A	1,5	48	40	48
822_B	4,5	48	43	49
822_C	7,5	49	46	49
823_A	1,5	53	41	53
823_B	4,5	53	43	54
823_C	7,5	53	47	54
824_A	1,5	41	40	42
824_B	4,5	43	43	44
824_C	7,5	44	47	47
825_A	1,5	35	36	37
825_B	4,5	40	40	41
825_C	7,5	42	44	44
826_A	1,5	39	38	40
826_B	4,5	42	41	44
826_C	7,5	43	44	45
827_A	1,5	45	43	46
827_B	4,5	46	43	47
827_C	7,5	46	47	48
828_A	1,5	49	44	50
828_B	4,5	49	45	50
828_C	7,5	49	48	50
829_A	1,5	46	41	46
829_B	4,5	46	43	47
829_C	7,5	46	46	48
830_A	1,5	46	38	46
830_B	4,5	46	42	47
830_C	7,5	46	46	48
831_A	1,5	48	40	48
831_B	4,5	48	41	49
831_C	7,5	48	44	49
832_A	1,5	42	41	43
832_B	4,5	43	40	44
832_C	7,5	43	42	44
833_A	1,5	38	42	41
833_B	4,5	39	41	41
833_C	7,5	40	44	43
834_A	1,5	29	37	35
834_B	4,5	32	38	36
834_C	7,5	34	43	40
835_A	1,5	39	36	40
835_B	4,5	41	40	42
835_C	7,5	41	44	44

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
836_A	1,5	38	36	39
836_B	4,5	40	40	41
836_C	7,5	41	45	44
837_A	1,5	30	40	38
837_B	4,5	32	40	38
837_C	7,5	35	44	41
838_A	1,5	36	42	40
838_B	4,5	38	42	41
838_C	7,5	39	44	43
839_A	1,5	31	40	38
839_B	4,5	32	41	39
839_C	7,5	34	43	41
840_A	1,5	36	39	39
840_B	4,5	37	42	41
840_C	7,5	38	48	45
841_A	1,5	36	39	39
841_B	4,5	38	43	41
841_C	7,5	39	48	45
842_A	1,5	38	39	40
842_B	4,5	39	43	42
842_C	7,5	41	48	46
843_A	1,5	36	36	38
843_B	4,5	38	39	40
843_C	7,5	40	43	43
844_A	1,5	46	44	47
844_B	4,5	46	48	48
844_C	7,5	47	50	50
845_A	1,5	52	51	53
845_B	4,5	53	52	55
845_C	7,5	54	53	55
846_A	1,5	55	52	56
846_B	4,5	56	53	57
846_C	7,5	57	53	57
847_A	1,5	52	48	52
847_B	4,5	52	49	53
847_C	7,5	53	50	54
848_A	1,5	51	49	52
848_B	4,5	52	49	53
848_C	7,5	53	50	53
849_A	1,5	55	51	56
849_B	4,5	56	52	57
849_C	7,5	56	52	57
850_A	1,5	51	46	52
850_B	4,5	52	46	53
850_C	7,5	53	48	53
851_A	1,5	44	46	46
851_B	4,5	47	48	49
851_C	7,5	48	50	50
852_A	1,5	43	42	44
852_B	4,5	46	48	48
852_C	7,5	47	49	49
853_A	1,5	47	40	48
853_B	4,5	48	42	49
853_C	7,5	48	44	49
854_A	1,5	46	46	47
854_B	4,5	47	49	49
854_C	7,5	48	51	50
855_A	1,5	44	42	45
855_B	4,5	48	45	49
855_C	7,5	49	49	50
856_A	1,5	50	39	50
856_B	4,5	50	41	51
856_C	7,5	50	46	51

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
857_A	1,5	52	40	52
857_B	4,5	53	42	53
857_C	7,5	52	46	53
858_A	1,5	43	41	44
858_B	4,5	47	44	48
858_C	7,5	49	47	50
859_A	1,5	54	50	55
859_B	4,5	54	51	55
859_C	7,5	54	52	55
860_A	1,5	53	49	54
860_B	4,5	53	48	54
860_C	7,5	53	50	54
861_A	1,5	50	49	51
861_B	4,5	50	49	51
861_C	7,5	50	50	51
862_A	1,5	54	49	55
862_B	4,5	54	50	55
862_C	7,5	54	51	55
863_A	1,5	45	42	46
863_B	4,5	46	44	47
863_C	7,5	47	47	49
864_A	1,5	45	42	46
864_B	4,5	46	47	48
864_C	7,5	48	50	50
865_A	1,5	46	39	46
865_B	4,5	47	41	47
865_C	7,5	47	45	48
866_A	1,5	37	38	39
866_B	4,5	40	44	43
866_C	7,5	42	47	46
867_A	1,5	34	40	39
867_B	4,5	38	44	42
867_C	7,5	40	49	47
868_A	1,5	42	42	44
868_B	4,5	43	44	45
868_C	7,5	44	49	47
869_A	1,5	42	41	43
869_B	4,5	43	45	45
869_C	7,5	44	49	48
870_A	1,5	41	43	43
870_B	4,5	44	45	46
870_C	7,5	45	49	48
871_A	1,5	44	42	45
871_B	4,5	44	44	46
871_C	7,5	45	49	48
872_A	1,5	47	41	47
872_B	4,5	48	48	49
872_C	7,5	48	50	50
873_A	1,5	48	52	51
873_B	4,5	48	52	51
873_C	7,5	48	53	52
874_A	1,5	50	51	51
874_B	4,5	50	51	52
874_C	7,5	50	52	52
875_A	1,5	37	39	39
875_B	4,5	42	45	45
875_C	7,5	43	48	47
876_A	1,5	36	45	42
876_B	4,5	39	46	44
876_C	7,5	41	48	46
877_A	1,5	49	49	51
877_B	4,5	49	49	51
877_C	7,5	49	51	51

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
878_A	1,5	45	40	46
878_B	4,5	45	43	46
878_C	7,5	45	47	47
879_A	1,5	45	42	46
879_B	4,5	45	45	46
879_C	7,5	45	49	48
880_A	1,5	49	42	49
880_B	4,5	49	44	50
880_C	7,5	49	47	50
881_A	1,5	38	43	42
881_B	4,5	40	45	44
881_C	7,5	41	49	46
882_A	1,5	37	41	41
882_B	4,5	41	44	44
882_C	7,5	42	49	47
883_A	1,5	49	42	49
883_B	4,5	49	44	50
883_C	7,5	49	47	50
884_A	1,5	48	41	49
884_B	4,5	48	42	49
884_C	7,5	48	46	49
885_A	1,5	47	40	47
885_B	4,5	46	43	47
885_C	7,5	46	49	48
886_A	1,5	51	41	51
886_B	4,5	51	44	51
886_C	7,5	50	48	51
887_A	1,5	36	40	39
887_B	4,5	38	43	41
887_C	7,5	40	47	45
888_A	1,5	34	40	38
888_B	4,5	39	43	42
888_C	7,5	41	48	46
889_A	1,5	51	42	51
889_B	4,5	51	45	51
889_C	7,5	50	49	51
890_A	1,5	47	41	47
890_B	4,5	46	43	47
890_C	7,5	47	48	48
891_A	1,5	39	40	41
891_B	4,5	46	42	47
891_C	7,5	47	47	48
892_A	1,5	54	42	54
892_B	4,5	54	45	54
892_C	7,5	53	48	54
893_A	1,5	53	37	53
893_B	4,5	52	40	52
893_C	7,5	52	44	52
894_A	1,5	40	38	41
894_B	4,5	42	41	43
894_C	7,5	43	45	45
895_A	1,5	41	39	42
895_B	4,5	43	42	44
895_C	7,5	44	45	46
896_A	1,5	34	39	38
896_B	4,5	38	42	41
896_C	7,5	41	46	45
897_A	1,5	36	39	39
897_B	4,5	39	42	42
897_C	7,5	41	46	45
898_A	1,5	41	38	42
898_B	4,5	43	41	44
898_C	7,5	43	45	45

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
899_A	1,5	38	38	40
899_B	4,5	41	42	43
899_C	7,5	42	47	46
900_A	1,5	37	40	40
900_B	4,5	39	42	42
900_C	7,5	40	46	45
901_A	1,5	41	38	42
901_B	4,5	43	42	44
901_C	7,5	44	45	46
902_A	1,5	44	38	45
902_B	4,5	46	41	46
902_C	7,5	46	45	47
903_A	1,5	54	46	54
903_B	4,5	55	52	56
903_C	7,5	56	52	56
904_A	1,5	52	42	52
904_B	4,5	53	46	53
904_C	7,5	53	47	53
905_A	1,5	51	50	52
905_B	4,5	52	50	53
905_C	7,5	53	51	54
906_A	1,5	42	45	45
906_B	4,5	46	49	49
906_C	7,5	47	52	51
907_A	1,5	49	41	49
907_B	4,5	49	44	50
907_C	7,5	49	50	51
908_A	1,5	47	43	48
908_B	4,5	49	48	50
908_C	7,5	49	52	51
909_A	1,5	41	39	42
909_B	4,5	42	42	44
909_C	7,5	43	47	46
910_A	1,5	39	38	41
910_B	4,5	41	41	43
910_C	7,5	41	44	44
911_A	1,5	34	37	37
911_B	4,5	36	42	41
911_C	7,5	38	45	43
912_A	1,5	34	38	37
912_B	4,5	37	43	41
912_C	7,5	39	46	44
913_A	1,5	47	38	48
913_B	4,5	48	41	48
913_C	7,5	48	46	49
914_A	1,5	44	37	45
914_B	4,5	44	41	45
914_C	7,5	44	42	45
915_A	1,5	46	40	47
915_B	4,5	48	42	49
915_C	7,5	48	47	50
916_A	1,5	48	39	48
916_B	4,5	49	42	49
916_C	7,5	49	47	50
917_A	1,5	43	39	43
917_B	4,5	46	42	47
917_C	7,5	47	46	48
918_A	1,5	44	38	45
918_B	4,5	45	41	46
918_C	7,5	46	46	47
919_A	1,5	48	39	48
919_B	4,5	48	42	49
919_C	7,5	48	47	49

Tabel B3.1 waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting railverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting weg+rail omgerekend naar wegverkeer (dB)
920_A	1,5	36	39	39
920_B	4,5	42	43	44
920_C	7,5	43	46	45
921_A	1,5	38	38	40
921_B	4,5	42	44	44
921_C	7,5	43	47	46
922_A	1,5	48	49	50
922_B	4,5	48	53	52
922_C	7,5	49	54	52
923_A	1,5	46	47	48
923_B	4,5	47	51	50
923_C	7,5	47	52	50
924_A	1,5	34	39	38
924_B	4,5	36	42	40
924_C	7,5	39	48	45
925_A	1,5	48	45	49
925_B	4,5	48	49	50
925_C	7,5	48	51	50
926_A	1,5	44	44	46
926_B	4,5	45	49	48
926_C	7,5	45	51	49
927_A	1,5	44	40	45
927_B	4,5	44	42	45
927_C	7,5	44	46	46
928_A	1,5	48	46	49
928_B	4,5	48	49	50
928_C	7,5	48	51	50
929_A	1,5	34	40	39
929_B	4,5	37	43	41
929_C	7,5	39	48	45
930_A	1,5	47	38	47
930_B	4,5	47	43	48
930_C	7,5	47	47	48
931_A	1,5	50	45	51
931_B	4,5	50	49	51
931_C	7,5	49	49	51
932_A	1,5	41	48	46
932_B	4,5	43	48	47
932_C	7,5	44	51	49
933_A	1,5	40	42	42
933_B	4,5	41	42	43
933_C	7,5	42	47	46
934_A	1,5	47	50	50
934_B	4,5	47	52	50
934_C	7,5	48	52	51
935_A	1,5	45	47	47
935_B	4,5	45	48	48
935_C	7,5	46	50	49

Tabel B3,1: Gecumuleerde geluidsbelasting

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**