

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
www.cauberghuygen.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

**Wisselspoor fase 2-4 te Utrecht;
akoestisch onderzoek Wet geluidhinder**

Datum 6 juni 2019
Referentie 03462-22362-14

Referentie 03462-22362-14
Rapporttitel Wisselspoor fase 2-4 te Utrecht;
akoestisch onderzoek Wet geluidhinder

Datum 6 juni 2019

Opdrachtgever NS Stations
POSTBUS 2534
3500 GM UTRECHT

Contactpersoon

Behandeld door

Cauberg Huygen B.V.
Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Telefoon 088-5152505

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	5
2	Wettelijk kader	6
2.1	Wet geluidhinder	6
2.1.1	Wetversie Wet geluidhinder	6
2.1.2	Geluidgevoelige functies	6
2.1.3	Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden	6
2.1.4	Dove gevels	7
2.1.5	Wegverkeerslawaaai	7
2.1.6	Spoorweglawaaai	8
2.1.7	Cumulatie geluidbronnen	8
2.2	Utrechts geluidbeleid	9
2.2.1	Geluidluwe zijden	9
2.2.2	Goede ruimtelijke ordening	9
2.2.3	Ambitie gemeente Utrecht	10
2.2.4	Omgevingswet	10
3	Uitgangspunten onderzoek	11
3.1	Tekeningen en planinformatie	11
3.2	Wegverkeersgegevens	11
3.3	Spoorweggegevens	11
4	Rekenmethoden geluidbelastingen	12
4.1	Wegverkeerslawaaai	12
4.2	Spoorweglawaaai	12
4.3	Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel	12
5	Berekeningsresultaten	13
5.1	Berekeningsresultaten Amsterdamsestraatweg	13
5.2	Berekeningsresultaten 2 ^{de} Daalsedijk	13
5.3	Berekeningsresultaten Wegen bloemenwijk	13
5.3	Berekeningsresultaten railverkeer	13
5.4	Cumulatie van geluidbronnen	13
6	Afweging maatregelen en vaststelling hogere waarden	14
6.1	Algemeen	14
6.2	Geluidregisterspoor versus bestaande situatie	14
6.3	Afweging maatregelen ter reducering van de geluidbelasting railverkeer	15
6.3.1	Blok 7 raildempers	17
6.3.2	Blok 1 raildempers en scherm op de fly-over	17
6.3.3	Resultaten	18
6.3.4	Conclusie maatregelen	19
6.4	Dove gevels	19
6.5	Hogere waarden	19
6.6	Geluidluwe gevel en buitenruimten	21
6.7	Goede ruimtelijk ordening - verkeersaantrekkende werking	21

Bijlagen

Bijlage I	Invoergegevens geluidmodel
Bijlage II	Modelgegevens
Bijlage III	Rekenresultaten wegverkeer
Bijlage IV	Rekenresultaten railverkeer
Bijlage V	Gecumuleerde rekenresultaten
Bijlage VI	Rekenresultaten maatregelen spoor
Bijlage VII	Overzicht hogere waarden
Bijlage VIII	Rekenresultaten verkeersaantrekkende werking bestaand bebouwing Bloemenwijk

1 Inleiding

Door NS Stations wordt een bestemmingsplan voorbereid voor 2^{de} Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4. Het betreft het gebied gelegen ten noordoosten van het spoor Utrecht Centraal - Amsterdam en ten zuiden van de 2^{de} Daalsedijk te Utrecht. Figuur 1.1 geeft de locatie. Het projectgebied betreft fase 2-4 van het bestemmingsplan 2^{de} Daalsedijk.

Binnen het project wordt woningbouw gerealiseerd. Figuur 1.2 geeft de planologische invulling. Woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelig. In de overige panden die behouden blijven zijn ook maatschappelijke voorzieningen mogelijk, in het langgerekte gebouw langs het spoor worden geluidgevoelige voorzieningen uitgesloten. Exploitatie van een hotel is, na een separate procedure, wel toegestaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting in beeld gebracht.

Langs de 2^{de} Daalsedijk is de bouwhoogte maximaal 10 meter. Langs het spoor is de bouwhoogte voor woningen 17 en 23 meter. De bouwhoogte in het tussengebied is 14 meter. In het bestemmingsplan wordt opgenomen dat er 10% mag afgeweken worden van bouwhoogte.

In opdracht van NS Stations heeft Cauberg Huygen B.V. een akoestisch onderzoek verricht in het kader van de Wet geluidhinder.



Figuur 1.1: Locatie Fase 2-4 2^{de} Daalsedijk Utrecht



Figuur 1.2: Indicatie bouwopzet woningbouw

1.1 Leeswijzer

In deze rapportage zullen eerst de aspecten uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, die op dit plan van toepassing zijn, aan bod komen. Vervolgens zullen de berekeningen en de toetsing van de geluidbelastingen worden beschreven. In dit rapport wordt het aspect verkeerslawaaï en spoorweglawaaï getoetst. Tevens zal worden ingegaan op de aanvullende bepalingen uit het gemeentelijk geluidbeleid van de gemeente Utrecht.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Wetversie Wet geluidhinder

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. Als gevolg van de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 'Geluid' in de Wet milieubeheer per 1 juli 2012 is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. In hoofdlijnen omvatten deze wijzigingen: het aanwijzen van nieuwe geluidgevoelige gebouwen en terreinen, een nieuwe bepalingswijze van de geluidzones langs spoorwegen (zie paragraaf 2.1.6) en het gebruik van een nieuw rekenvoorschrift (zie hoofdstuk 4). In het kader van de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies nabij wegen, spoorwegen of industrie blijft de Wet geluidhinder van toepassing, de betreffende grenswaarden en ontheffingsmogelijkheden zijn gehandhaafd.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing is op de aanleg of de wijziging van Rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorwegen). In dat hoofdstuk zijn de beoordelingswijze conform geluidproductieplafonds, voorkeurswaarden en maximale waarden opgenomen. Omdat geen sprake is van aanleg of wijziging van Rijksinfrastructuur, wordt in dit rapport hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer verder buiten beschouwing gelaten. Wel zijn de geluidproductieplafonds vanwege spoorwegen bepalend voor de breedte van de zone langs spoorwegen.

2.1.2 Geluidgevoelige functies

Er worden nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (onder andere woningen) mogelijk gemaakt.

2.1.3 Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden

In de Wet geluidhinder en in het Besluit geluidhinder worden respectievelijk voor wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg, per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst.

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden verleend door het College van Burgemeester en Wethouders (B en W).

Het vaststellen van een hogere waarde door B en W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden.

Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels).

2.1.4 Dove gevels

De Wet geluidhinder benoemt grenswaarden voor de geluidbelastingen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Dove gevels zijn echter gevels waarvan de geluidbelastingen op deze gevels niet hoeven te worden getoetst aan deze grenswaarden. Dove gevels zijn:

- gevels zonder aanwezige te openen delen en die voldoen aan een karakteristieke geluidwering van tenminste het verschil van de geluidbelasting en een waarde van 33 dB, onderscheidenlijk 35 dB(A). Uitzondering hierop is een nooduitgang uitkomend in een verkeersruimte;
- gevels met bij uitzondering te openen delen, mits deze delen niet grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (slaap-, woon- of eetkamer). Voorbeelden zijn:
 - een raam in een gevel van een besloten keuken met een vloeroppervlakte van minder dan 11 m²;
 - een raam in een hal van een woning;
 - een nooduitgang.

2.1.5 Wegverkeerslawaaai

Zones langs wegen

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk), zie tabel 2.1.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

Aantal rijstroken		Zonebreedte [m]
Stedelijk	Buitenstedelijk	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom. Het plangebied is gelegen binnen de zone van een van één 50 km/uur weg: Amsterdamsestraatweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens de geluidbelasting ten gevolge van de volgende 30 km/uur wegen inzichtelijk gemaakt:

- de 2^{de} Daalsedijk is de meest nabijgelegen 30 km/h weg;
- de wegen in de Bloemenwijk.

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege binnenstedelijk wegverkeerslawaaai bedraagt 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 63 dB. De voorkeursgrenswaarde vanwege buitenstedelijk wegverkeerslawaaai bedraagt 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB.

Op de berekende geluidbelastingen mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast. Zoals omschreven in artikel 3.4 van het RMG2012 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur. De aftrek voor wegen waar een representatief te achten snelheid gelijk aan of hoger is dan 70 km/uur bedraagt 2 dB, behoudens voor twee situaties:

- Voor een geluidbelasting van 56 dB zonder aftrek bedraagt de aftrek 3 dB.
- Voor een geluidbelasting van 57 dB zonder aftrek bedraagt de aftrek 4 dB.

Voor alle wegen is een aftrek van 5 dB aangehouden.

2.1.6 Spoorweglawaai

De spoortrajecten Utrecht Centraal – Amsterdam, Utrecht Centraal – Den Haag en Utrecht Centraal – Amersfoort zijn de meest nabijgelegen spoortracés. De zonebreedtes langs een spoorweg worden bepaald door de waarden van de geldende geluidproductieplafonds op referentiepunten (zie tabel 2.2). Indien de referentiepunten achter een geluidscherm zijn gelegen, worden de geluidproductieplafonds ervan niet beschouwd, wel die van de eerste voorkomende referentiepunten voorbij de beëindigingen van het geluidscherm. Ter hoogte van de planlocatie is conform het geluidregister op het maatgevende punt geen scherm aanwezig. Het referentiepunt met het hoogste geluidproductieplafond heeft een geluidproductieplafond van 64 dB. Op basis van deze geluidproductieplafondwaarde wordt de zonebreedte bepaald, deze bedraagt 300 m, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De planlocatie is hiermee in zijn geheel binnen de zone van de spoorlijn gelegen.

Tabel 2.2: Zonebreedten spoorwegen voor de geluidproductieplafondklassen

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gel jk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gel jk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gel jk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gel jk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gel jk aan of groter dan 74 dB	1200

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van spoorverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege spoorweglawaai bedraagt 55 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 68 dB.

2.1.7 Cumulatie geluidbronnen

Indien een plan een relevante geluidbelasting (boven de voorkeursgrenswaarde) ondervindt van meer dan één geluidbron, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

2.2 Utrechts geluidbeleid

De voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde in Utrecht zijn:

Geluidsluwe gevel

De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen (of, in sommige gebieden de hogere waarde minus 10 dB);

Woningindeling

De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied;

Buitenruimte

Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

2.2.1 Geluidsluwe zijden

Conform het gemeentelijk geluidbeleid gelden ten aanzien van geluidsluwe gevels de volgende voorwaarden:

- de minimale breedte van de uitwendige scheidingsconstructie die als geluidsluw kan worden aangemerkt is 1,8 meter (d.w.z. de ruimte moet een breedte hebben van minimaal 1.8 meter en NIET het geveldeel dat luw is bedraagt 1.8 meter);
- de hoogte van de uitwendige scheidingsconstructie die als geluidsluwe gevel is bedoeld bedraagt ten minste 2,6 meter (de waarneemhoogte in de onderzoeken dient daarbij maximaal 1 meter onder verdiepingshoogte te liggen) én
- Aan de gevel die als geluidsluw wordt aangemerkt, moet minimaal 1 verblijfsruimte aanwezig zijn én; in de geluidsluwe gevel moet ten minste 1 te openen raam of deur (niet zijnde de hoofdtoegangsdeur) zitten.

2.2.2 Goede ruimtelijke ordening

Het gemeentelijk geluidbeleid omvat de volgende voorwaarden ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening.

Bij een nieuw plan wordt natuurlijk bekeken of de ontwikkeling zelf voldoet aan de wettelijke grenswaarden en aanvullende randvoorwaarden. Er kunnen daarentegen ook effecten zijn op de bestaande omgeving buiten het plangebied. Een nieuw pand kan bijvoorbeeld als geluidsschermbaan fungeren en daarmee een positieve invloed hebben op het achterliggende gebied. Maar er kunnen ook negatieve effecten optreden; bijvoorbeeld als gevolg van reflecties of een grotere verkeersaantrekkende werking.

Ook stemgeluid, bijvoorbeeld van terrassen of kinderen op schoolpleinen en bij kinderdagverblijven, is in de meeste gevallen niet genormeerd. Met andere woorden: er kan niet op worden gehandhaafd. Het kan echter wel tot hinderlijke situaties leiden voor de buurt en moet dan ook goed worden onderzocht. Een goede afgeschermd oriëntatie van een schoolgebouw en speelplein ten opzichte van de omringende woningen kan bijvoorbeeld de geluidhinder beperken. Bij de bouw van nieuwe scholen wordt in Utrecht dan ook gestreefd naar een zo optimaal mogelijke ligging van het speelplein.

Er zijn in Utrecht steeds meer woonwijken waar de maximumsnelheid 30 km/u bedraagt. Dergelijke wegen zijn vanuit de Wet geluidhinder niet aan grenswaarden gebonden. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening worden deze wegen wel bij de onderzoeken betrokken.

Voor bovenstaande zaken gelden geen wettelijke normen. Bij de beoordeling wordt daarom vigerende geluidregelgeving toegepast die het meest aansluit bij de situatie. Met deze werkwijze wordt ook geanticipeerd op toekomstige regelgeving voor geluid (Swung 2).

Voor onderstaand project zijn de volgende onderdelen van belang:

Verkeersaantrekkende werking

Door een grotere verkeersaantrekkende werking kan de geluidbelasting op de gevels van omliggende bestaande woningen toenemen. Een eventuele toename van de geluidbelasting door de verkeersaantrekkende werking wordt inzichtelijk gemaakt.

2.2.3 Ambitie gemeente Utrecht

In de Geluidnota Utrecht staat dat de Gemeente Utrecht zich inzet voor een leefbare woonsituatie. In het kader van een gezonde verstedelijking (Healthy Urban Living) wordt daarnaast een feitelijke geluidbelasting door (spoor)wegverkeer van 63 dB of meer op grond van gezondheidsoverwegingen als niet wenselijk gezien bij grote(re) ruimtelijke ontwikkelingen. De leefbaarheid wordt bewerkstelligd door o.a. voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

2.2.4 Omgevingswet

Per 1 januari 2021 gaat de Omgevingswet in werking. Middels het aanvullingsspoor Geluid zal de grenswaarde voor railverkeerslawaai worden verlaagd van 68 naar 65 dB. Met het oog op de toekomst wordt ook een maximale grenswaarde voor de geluidsbelasting van de 65 dB inzichtelijk gemaakt.

3 Uitgangspunten onderzoek

3.1 Tekeningen en planinformatie

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van tekeningen van BGSV aangeleverd door de opdrachtgever.

3.2 Wegverkeersgegevens

De verkeersintensiteiten van de binnenstedelijke wegen zijn aangeleverd door de Gemeente Utrecht. De verkeersintensiteiten zijn in bijlage I opgenomen.

De aangeleverde verkeersintensiteiten voor de Amsterdamsestraatweg zijn voor prognosejaar 2030.

De wegdekverharding van de Amsterdamsestraatweg is, conform opgave, Dicht Asfalt Beton (DAB). De maximumsnelheid is 50 km/uur.

De wegen tussen het plangebied en de projectlocatie zijn tevens 30 km/uur en zijn voorzien van elementen verharding in keperverband. In figuur 3.1 zijn de wegen aangegeven:



Figuur 3.1: Overzicht wegen

De intensiteiten zijn door de gemeente Utrecht vastgesteld op 1100 MVT per etmaal. De originele opgave van de verkeersintensiteiten zijn in bijlage I opgenomen.

3.3 Spoorweggegevens

De spoorweggegevens van de spoortrajecten Utrecht Centraal – Amsterdam, Utrecht Centraal – Den Haag en Utrecht Centraal – Amersfoort zijn conform het geluidregister spoor van ProRail van 27 december 2018. In het spoorregister bestaat de bovenbouw van een deel van het spoor uithouten dwarsliggers. Deze dwarsliggers zijn reeds vervangen voor nieuwe betonnen dwarsliggers. In het geluidmodel is dit aangepast.

4 Rekenmethoden geluidbelastingen

4.1 Wegverkeerslawaaï

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van de onderzoekslocaties zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het RMG2012.

Bij de berekeningen worden de equivalente geluidniveaus van dag-, avond- en nachtperioden bepaald. Voor een vergelijking met de wettelijke grenswaarden wordt uit deze dag-, avond- en nachtwaaarden de geluidbelasting L_{den} vastgesteld.

De berekeningen van het wegverkeerslawaaï zijn uitgevoerd met het computerprogramma Geomilieu V4.41 van dgmr.

4.2 Spoorweglawaaï

De berekeningen van de L_{den} (voor toelichting van de L_{den} zie de vorige paragraaf) zijn uitgevoerd conform het RMG2012. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage IV van het RMG2012.

Voor spoorweglawaaï zijn de berekeningen eveneens uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu V4.30 van dgmr.

4.3 Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:

- Invoer rijlijnen conform het RMG2012 (alle rijstroken ieder een rijlijn).
- Bodemfactor algemeen: 0 (harde bodem).
- Bodemfactor gedefinieerde bodemgebieden: 1,0 (zachte bodem).
- Sectoren met een zichthoek van 2 graden.
- De geluidbelastingen zijn berekend met alle geluidrelevante gebouwen. De gebouwen schermen geluid af dan wel reflecteren dit. Het maximaal aantal reflecties bedraagt 1.
- Meteorologische correcties: SRMII RMG2012.
- Luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.

In bijlage II zijn de modelgegevens opgenomen.

5 Berekeningsresultaten

Alle gepresenteerde geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaaï zijn, indien niet specifiek is aangegeven, inclusief aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. Alleen de geluidbelasting op de gevel van de nieuwe bouwdelen is getoetst. De geluidbelasting is wel inzichtelijk gemaakt.

In bijlage II zijn de locaties van de waarneempunten en waarneemhoogten opgenomen.

5.1 Berekeningsresultaten Amsterdamsestraatweg

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Amsterdamsestraatweg bedraagt maximaal 37 dB L_{den} . De voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt niet overschreden.

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage III.

5.2 Berekeningsresultaten 2^{de} Daalsedijk

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op 2^{de} Daalsedijk bedraagt maximaal 52 dB L_{den} . De 2^{de} Daalsedijk betreft een 30 km/h weg.

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage III.

5.3 Berekeningsresultaten Wegen bloemenwijk

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op alle wegen in de bloemenwijk bedraagt maximaal 48 dB L_{den} .

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage III.

5.3 Berekeningsresultaten railverkeer

De geluidbelasting in het open veld op 1,5, 5, 10 en 20 meter is opgenomen in bijlage IV.

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer bedraagt maximaal 66 dB L_{den} op de nieuwe bouwdelen. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den} wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. De grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet (65 dB) en de grenswaarde vanuit de gemeente gestelde ambitiewaarde van 63 dB voor railverkeer wordt wel overschreden. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden verleend door B en W.

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage IV.

5.4 Cumulatie van geluidbronnen

De geluidbelasting ten gevolge van alle geluidbronnen bedraagt maximaal 66 dB $L_{RL,Cum}$.

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage V.

6 Afweging maatregelen en vaststelling hogere waarden

6.1 Algemeen

In onderhavige situatie is op delen van het plangebied de geluidbelasting alleen t.g.v. spoorweglawaai hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De vanuit de gemeente gestelde ambitiewaarde van 63 dB voor railverkeer wordt wel overschreden. Daarom is een reductie van het geluid wel gewenst.

Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerlawaai boven de voorkeursgrenswaarde maar niet boven de maximale ontheffingswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden verleend. Wegen zonder een zone worden niet getoetst aan de Wet Geluidhinder en voor deze wegen kan derhalve geen hogere waarde verleend worden.

De hogere waarden kunnen door het B en W worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Daartoe eist de Wet geluidhinder de volgende onderzoeken:

1. Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeursgrenswaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
2. Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelasting zo ver mogelijk te reduceren. Voor de geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden kunnen dan hogere waarden worden aangevraagd.
3. Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de geluidbelastingen zonder maatregelen.

De geluidbelasting t.g.v. wegverkeer ligt ver onder de voorkeursgrenswaarde, derhalve hoeven er geen hogere waarde verleent te worden voor wegen.

6.2 Geluidregisterspoor versus bestaande situatie

Een geluidonderzoek naar railverkeer wordt uitgevoerd op basis van het geluidregister spoor. Op basis van dit register zijn de geluidproductieplafonds vastgesteld. Echter de werkelijke situatie wijkt af van het geluidregister. Eén van de sporen bestaan niet meer en een deel van de sporen is voorzien van de raildempers.

Omdat reeds uitgevoerde maatregelen al tot verbetering leiden en maatregelen bij niet bestaande sporen niet doelmatig zijn, worden voor aanvullende maatregelen uitgegaan van de bestaande situatie.

Voor het geluidmodel voor de bestaande situatie is het geluidregister spoor aangepast. De volgende wijzigingen zijn toegepast:

- spoorbanen zijn voorzien van raildempers;
- de intensiteiten van het noordelijke spoor zijn verschoven naar eerst volgende spoor. Door alle intensiteiten op het dichtbij zijnde spoor te plaatsten is sprake van een worst case situatie. Het is aan-nemelijk dat de intensiteit van het niet bestaande spoor over de verschillende verder liggende sporen is verdeeld.

In onderstaande figuren zijn de wijzigingen opgenomen.



Figuur 6.1: Wjzigingen geluidregister spoor t.b.v. werkelijke situatie. Links: reeds geplaatste raildempers Rechts: verplaatst spoor.

De bestaande situatie levert een verbetering op van tot circa 1 dB op de maatgevende locaties ten opzichte van het geluidregister spoor. In bijlage VI zijn de volledige berekeningsresultaten opgenomen.

Aanvullende maatregelen worden toegepast op het model van de bestaande situatie.

6.3 Afweging maatregelen ter reducering van de geluidbelasting railverkeer

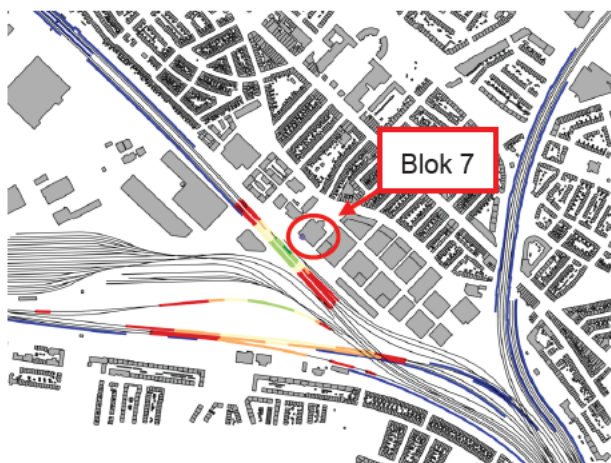
Bronmaatregelen in de vorm van minder of stillere treinen en lagere rijsnelheid is niet aan de orde en heeft de opdrachtgever geen invloed op.

Door de korte afstand tussen het spoor en de geprojecteerde woningen zijn geluidreducerende maatregelen als geluidschermen ongewenst. Om de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde te reduceren zijn zeer grote geluidschermen nodig. Bij realisatie van een hoog geluidscherm dicht op de woningen wordt het woon- en leefmilieu zeer sterk negatief beïnvloed. Vanuit de woningen en op straat wordt er tegen een 'muur' aangekeken. Constructie technisch is het realiseren van een dermate hoog geluidscherm geen sinecure. Daarom is een geluidscherm als maatregel financieel, stedenbouwkundig en constructief ongewenst.

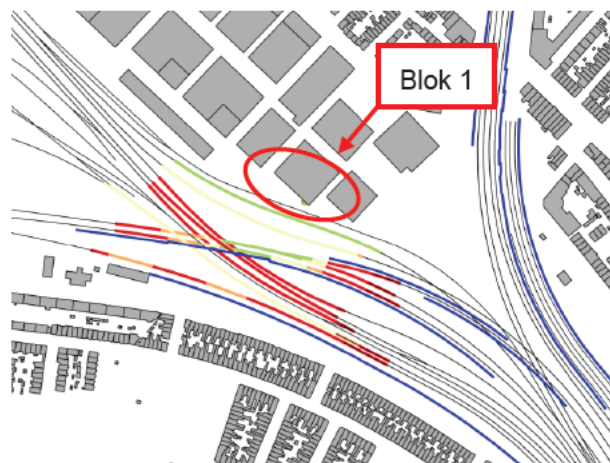
De door de gemeente gestelde ambitiewaarde van 63 dB wordt op de eerstelijnsbebouwing met 3 dB overschreden. Om aan deze waarde te voldoen of te benaderen is nader onderzoek verricht naar mogelijke financieel haalbare maatregelen.

Om een inschatting te maken waar mogelijke maatregelen het meest effectief zijn, is een analyse uitgevoerd naar de geluidbijdrage per strekkende meter spoor voor twee maatgevende de blokken. Voor blok 1 en blok 7 zijn de geluidbijdragen per strekkende meter bepaald. In figuur 6.2 en 6.3 zijn de locaties van blok 1 en 7 weergegeven.

In onderstaande figuren zijn de bijdragen weergegeven. Afhankelijk van de kleur leveren de spoorbanen een significantie bijdrage aan de geluidbelasting op het waarneempunt. (van groen = grote bijdrage tot rood = kleine bijdrage).



Figuur 6.2: Bijdrage spoor Blok 7



Figuur 6.3: Bijdrage spoor Blok 1

Op basis van deze analyse zijn de volgende maatregelen nader onderzocht:

Blok 7

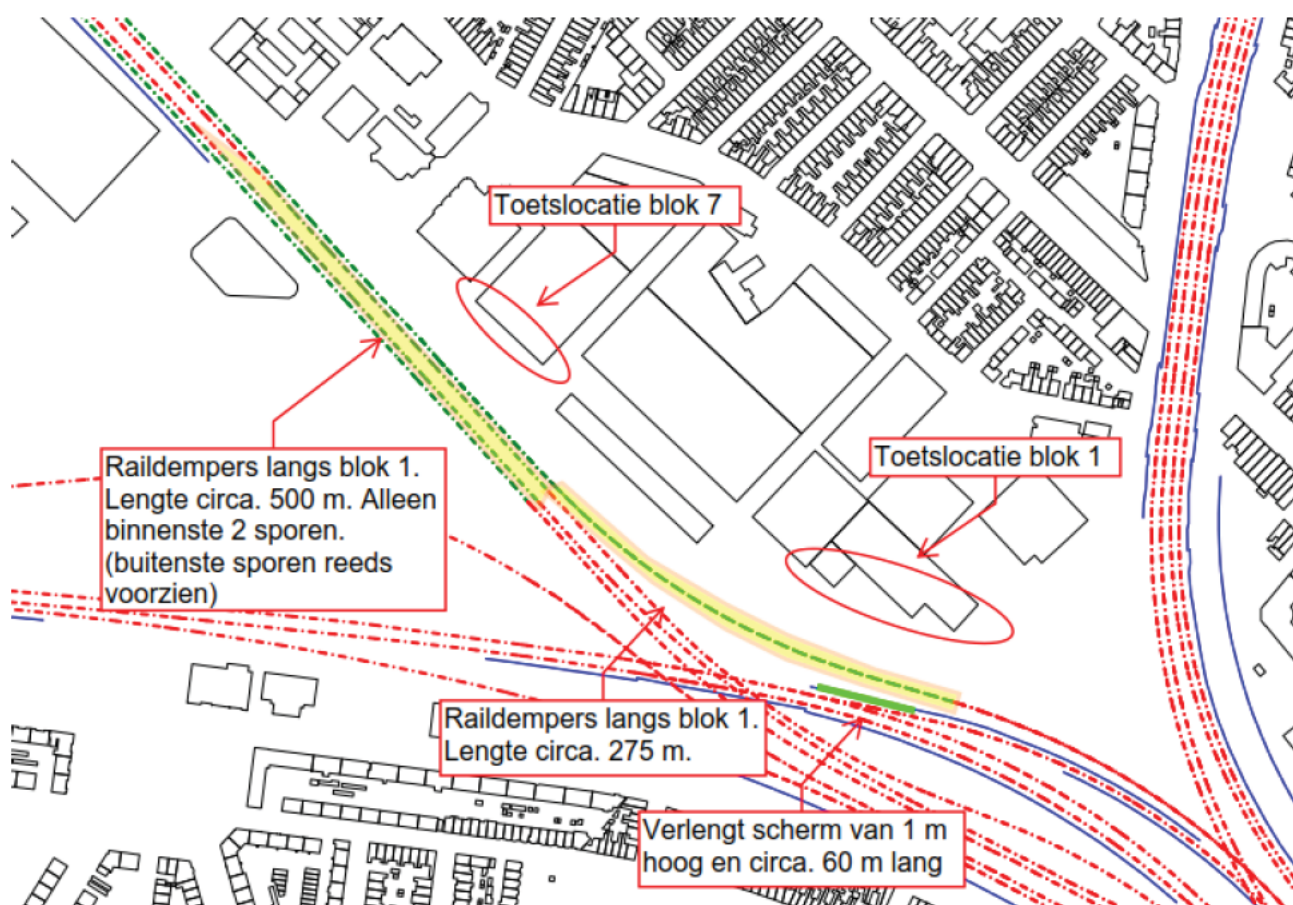
- Plaatsing van aanvullende raildempers langs blok 7 over een lengte van ca. 500 meter verdeeld over twee spoorbanen.

Blok 1

- Raildempers langs blok 1 over een lengte van ca. 275 meter.
- Een geluidscherm van 1,0 meter hoog langs het spoor op de fly-over over een lengte van circa 60 meter.

De locaties van de maatregelen zijn weergegeven in figuur 6.4.

De volledige berekeningsresultaten zijn in een vergelijkingstabel opgenomen in bijlage VI.



Figuur 6.4: Locatie maatregelen maatgevende de blokken

6.3.1 Blok 7 raildempers

Het spoor langs blok 7 wordt voorzien van raildempers. Op deze locatie is het spoortracé vier sporen breed. De buitenste twee sporen zijn reeds voorzien van raildempers. Door ook de twee binnensporen te voorzien van raildempers zal een lagere geluidbelasting op treden. De totale lengte spoor dat voorzien moet worden van raildempers is circa. 500 m.

Deze maatregel levert een bescheiden reductie op tot ca. 0,4 dB op blok 7. Voor circa 56 woningen zal de woningen één decibel verbeteren. Voor geen enkele aanvullende woning zal de geluidbelasting dalen tot onder de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht.

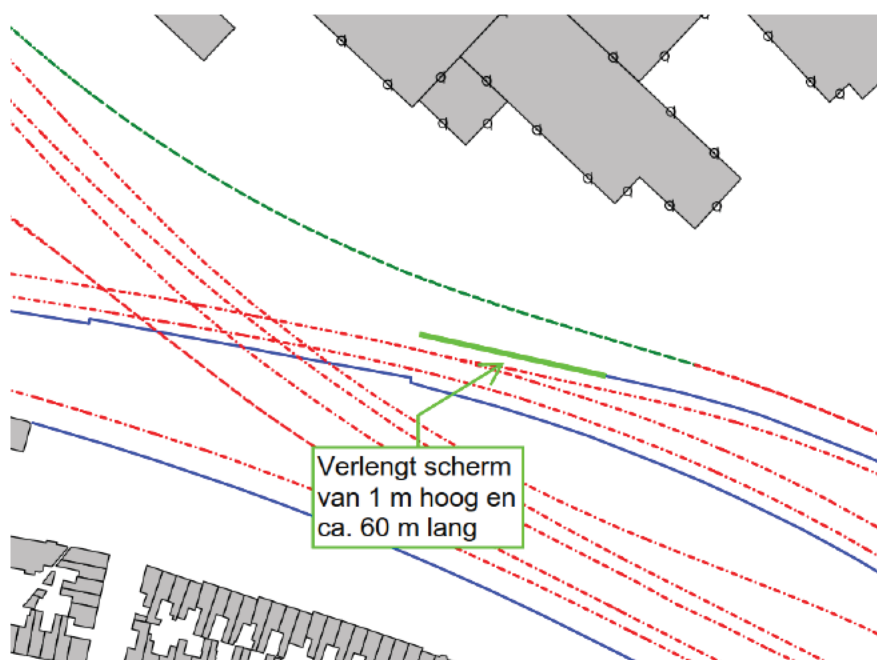
Aanvullende raildempers leveren geen significantie verbeteringen op.

6.3.2 Blok 1 raildempers en scherm op de fly-over

Het spoor langs blok 1 wordt voorzien van raildempers. Op deze locatie is het spoortracé één spoor breed. De totale lengte spoor dat voorzien moet worden van raildempers is circa 275 m. Een geluidscherm dicht langs de planlocatie is ongewenst.

Echter het spoor op de fly-over ligt op een grotere afstand tussen de sporen in. Hierdoor is deze locatie voor een geluidscherm niet stedenbouwkundig ongewenst. Het bestaande scherm van ca. 1 meter hoog wordt met ca. 60 meter in westelijke richting verlengt tot aan de fly-over. Een eventuele verlenging van het scherm tot op de fly-over is niet gewenst. Vanwege de organisatorische complexiteit van bouwen boven op een fly-over (buitendienststelling sporen, mogelijk bijzondere constructie nodig voor scherm op de fly-over) op zijn de kosten aanzienlijk hoger dan plaatsing langs een talud. Daarom is een verlengt scherm op de fly-over financieel niet doelmating. In onderstaand figuur 6.5. Is locatie van het nieuwe scherm aangeven. De hoogte van het scherm is 1 meter hoog ten opzichte van bovenkant spoor.

Deze maatregel levert een reductie op tot ca. 1,6 dB op de begane grond en eerste verdieping. Op de hogere verdiepingen is de reductie lager. Aanvullende raildempers leveren geen significantie verbeteringen op.



Figuur 6.5: Locatie geluidscherm op de fly-over.

6.3.3 Resultaten

Een samenvatting van de resultaten van de maatgevende locaties staat in onderstaande tabel. De volledige berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage VI.

Tabel 6.1: Vergelijking geluidbelastingen

Meetlocatie	Blok 1				Blok 7		
Ambitie gemeente Utrecht	63 dB						
Nieuwe omgevingswet	65 dB						
	1,5m	10,5 m	22,5m		1,5m	10,5 m	16,5 m
Geluidregister spoor	60,9	65,9	65,9		63,0	65,7	65,9
Bestaande situatie (zie 6.2)	60	65,4	65,5		62,3	65,0	65,2
Mogelijke maatregelen (zie 6.3)	58,4	64,7	65,0		61,9	64,6	64,8

Uit de resultaten blijkt dat in de bestaande situatie de geluidbelasting bijna overal voldoet aan de eis uit de nieuwe omgevingswet. Alleen de hogere verdiepingen bij blok 1 voldoen niet aan de eisen. De groot deel van de woningen voldoen ook aan de ambitiewaarde van de Gemeente Utrecht. Na het toepassen van de maatregelen wordt overal voldaan aan de eisen van de nieuwe omgevingswet. De reductie van de geluidbelasting is echter te klein om te voldoen aan de ambitiewaarde van de gemeente.

6.3.4 Conclusie maatregelen

Op basis van de in de vorige paragrafen gepresenteerde resultaten kan het volgende geconcludeerd worden:

Blok 7

Slechts bij een beperkt aantal woningen (56) verbetert de geluidbelasting met 1 dB vanwege de beperkte verbetering van ca 0,4 dB bij blok 7. Deze maatregel met aanvullende raildempers langs blok 7 is hierdoor financieel niet doelmatig.

Blok 1

Geadviseerd wordt om de volgende maatregelen toe te passen:

- verlenging scherm van 60 meter langs de fly-over spoor Utrecht – Den Haag/Rotterdam;
- raildempers spoor Amsterdam- Utrecht voor blok 1 lengte 275 m.

Overige maatregelen geven in relatie tot de kosten te weinig akoestische verbetering.

6.4 Dove gevels

Conform de maximale ontheffingswaarde vanuit de Wet Geluidhinder zijn geen dove gevels noodzakelijk. De maximale geluidbelasting na maatregelen is 65 dB. De nieuwe grenswaarde van 65 dB uit de Omgevingswet wordt eveneens niet overschreden.

6.5 Hogere waarden

In onderstaande tabel 6.2 en 6.3 staat een inschatting van het aantal te verwachten woningen met hogere waarden. Dit is een conservatieve inschatting, het werkelijke aantal kan pas bepaald worden op basis van de invulling van de bouwvolumes. Het aantal te verwachten woningen is bepaald op basis van het geluidmodel voor de bestaande situatie en bestaande situatie met maatregelen. Alleen de maatregelen voorgesteld voor blok 1 zijn meegenomen voor het bepalen van het aantal woningen met hogere waarden. Overschrijdingen van de gemeentelijke ambitie waarden zijn met geel aangegeven. Resultaten die ook de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet overschrijden zijn met rood aangegeven.

Tabel 6.2: Aantal woningen met hogere waarden uitgesplitst per blok t.g.v. de bestaande situatie

	Aantal woningen per geluidniveau op de gevel [dB]											
	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	Totaal
Blok 1	15	15	14	5	5	0	12	17	30	58	4	175
Blok 2	3	9	17	10	5	0	0	0	5	30	0	79
Blok 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 4	16	8	23	14	17	6	10	31	42	0	0	167
Blok 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 7	16	8	16	12	14	22	8	8	6	36	0	146
Blok 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	Aantal woningen met geluidbelastingen tot en met 60 dB: 242					Aantal woningen met geluidbelastingen van 61 tot en met 65 dB: 321						567

Tabel 6.3: Aantal woningen met hogere waarden uitgesplitst per blok t.g.v. de bestaande situatie met maatregelen voor blok 1

	Aantal woningen per geluidniveau op de gevel [dB]											
	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	Totaal
Blok 1	20	15	12	3	9	7	14	20	47	27	0	174
Blok 2	6	12	16	8	3	0	0	0	15	20	0	80
Blok 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 4	16	14	20	14	14	9	18	20	42	0	0	167
Blok 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 7	16	8	16	12	14	22	8	8	6	36	0	146
Blok 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blok 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	Aantal woningen met geluidbelastingen tot en met 60 dB: 248					Aantal woningen met geluidbelastingen van 61 tot en met 65 dB: 319						567

Uit tabel 6.2 en 6.3 blijkt het volgende:

- Zonder maatregelen is de geluidbelasting bij 4 woningen boven de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet.
- Na maatregelen voldoen alle woningen aan deze maximale grenswaarde.
- Zonder maatregelen is de geluidbelasting bij 211 woningen boven de gemeentelijke ambitiewaarde. Hiervan hebben 83 woningen 1 dB overschrijding en 124 woningen 2 dB overschrijding.
- Met maatregelen is de geluidbelasting bij 193 woningen boven de gemeentelijke ambitiewaarde. Hiervan hebben 110 woningen 1 dB overschrijding en 83 woningen 2 dB overschrijding.
- Door toepassing van de maatregelen is het aantal overschrijdingen kleiner. De mate van overschrijding is ook kleiner.

Het is realistisch om na toepassing van de in paragraaf 6.3.4 genoemde maatregelen de volgende hogere waarden vast te stellen ten gevolge van railverkeerslawaaï:

- 60 dB voor 250 woningen.
- 65 dB voor 320 woningen.

In bijlage VII is in een overzicht aangegeven voor welke gevels een hogere waarde vastgesteld moet worden.

6.6 Geluidluwe gevel en buitenruimten

De voorwaarde voor het verlenen van hogere waarden is dat de wooneenheden in een geluidluwe gevel hebben. Dit is een gevel waarop de geluidbelastingen niet de voorkeursgrenswaarden overschrijden. Bij de invulling van de bouwkavels moet rekening gehouden worden dat elke woning waar een hogere waarde voor verleend moet worden een geluidluwe zijde heeft. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst of aan de voorwaarden met betrekking tot een geluidluwe gevel wordt voldaan.

Een mogelijkheid is, mede gezien de ligging van het plangebied t.o.v. de spoorlijnen, het toepassen van gesloten woonblokken met een binnengebied. Het is goed om te beseffen dat zonder mitigerende maatregelen (6.3) eenzijdig georiënteerde woningen (veelal) niet realistisch zijn. Verder zal met lokaal maatwerk soms een oplossing verkregen kunnen worden door bijvoorbeeld gesloten balustrades of afsluitbare buitenruimten.

6.7 Goede ruimtelijk ordening - verkeersaantrekkende werking

In het “Verkeersonderzoek Tweede Daalsedijk” d.d. 30 maart 2018 met als kenmerk NSG025/Bkd van Goudappel Coffeng wordt gesproken over een maximaal planologische verkeersgeneratie in de toekomstige situatie voor 2^{de} Daalsedijk van 2400 mvt.

Dit verkeer zal via de straten in de bloemenwijk het projectgebied ontsluiten. Deze verhoging van de intensiteit leidt tot mogelijke extra hinder. Ter informatie is de mogelijke geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

Tussen het projectgebied en de ontsluitingsweg Amsterdamsestraatweg liggen 6 directe wegen in de bloemenwijk: Dahliastraat, Jasmijnstraat, Goudsbloemstraat, Meidoornstraat, Dirkje Mariastraat en Fabriekstraat. Wanneer 2400 mvt over deze 6 wegen verdeeld wordt, wordt de verkeersintensiteit verhoogd met 400 mvt. In totaal wordt de worst case verkeersintensiteit $1100 + 400 = 1500$ mvt.

De verkeersaantrekkende werking van het projectgebied levert bij de verstaande bebouwing een verhoging van de geluidbelasting op van maximaal 1,4 dB. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is dit aanvaardbaar. In bijlage VIII zijn de resultaten weergegeven.

7 Samenvatting en conclusies

Door NS Stations wordt een bestemmingsplan voorbereid 2^{de} Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4. Het betreft het gebied gelegen ten noordoosten van het spoor Utrecht Centraal - Amsterdam en ten zuiden van de 2^{de} Daalsedijk te Utrecht

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. De geluidbelastingen zijn berekend conform de Standaard Rekenmethode II uit bijlage III en bijlage IV van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Binnenstedelijke weg: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Spoorlijn: voorkeursgrenswaarde 55 dB maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Conclusies:

Amsterdamsestraatweg

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Amsterdamsestraatweg bedraagt maximaal 37 dB L_{den}. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt niet overschreden.

2^{de} Daalsedijk

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op 2^{de} Daalsedijk bedraagt maximaal 52 dB L_{den}.

De 2^{de} Daalsedijk betreft een 30 km/h weg. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is de geluidbelasting en een goede ruimtelijke ordening acceptabel.

Wegen in de bloemenwijk

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer in de bloemenwijk bedraagt maximaal 48 dB L_{den}.

Railverkeer

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer bedraagt maximaal 66 dB L_{den}.

De voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den} wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.

Cumulatie van geluidbronnen

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle geluidbronnen bedraagt 66 dB L_{RL,cum}.

Goede ruimtelijke ordening - verkeersaantrekkende werking

Door de verkeersaantrekkende werking van het plan wordt de geluidbelasting bij de bestaande bebouwing in de bloemenwijk verhoogd met maximaal 1,4 dB. Vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

Maatregelen

Maatregelen ter reductie tot onder de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het railverkeer zijn in relatie tot het onderhavige project buiten proporties en niet realiseerbaar.

Met het oog op de toekomst worden de volgende maatregelen voorgesteld om aan de grenswaarde van 65 dB van de nieuwe Omgevingswet te voldoen:

- verlenging scherm van 60 meter langs de fly-over spoor Utrecht – Den Haag/Rotterdam;
- raildempers spoor Amsterdam- Utrecht voor blok 1 lengte 275 m.

Raildempers langs blok 7 zijn vanwege de beperkte verbetering van de geluidbelasting financieel niet doelmatig.

Een samenvatting van de resultaten van de maatgevende locaties staat in onderstaande tabel:

Meetlocatie	Blok 1				Blok 7		
Ambitie gemeente Utrecht	63 dB						
Nieuwe omgevingswet	65 dB						
	1,5m	10,5 m	22,5m		1,5m	10,5 m	16,5 m
Geluidregister spoor	60,9	65,9	65,9		63,0	65,7	65,9
Bestaande situatie (zie 6.2)	60	65,4	65,5		62,3	65,0	65,2
Mogelijke maatregelen*	58,4	64,7	65,0		62,3	65,0	65,2

* Alleen de resultaten t.g.v. de bovengenoemde maatregelen langs blok 1 zijn in deze tabel opgenomen.

Daarnaast levert de bestaande situatie al een verbetering van de geluidbelasting op ten opzichte van het geluidregisterspoor. Door toepassing van de maatregelen is het aantal overschrijdingen kleiner. De mate van overschrijding is ook kleiner. Een groot deel van de woningen voldoen aan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht. Bij de overige woningen wordt de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht benaderd.

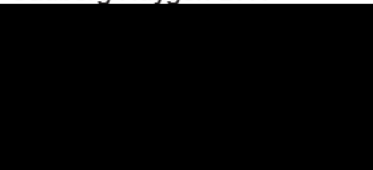
Hogere waarden

Het is realistisch om na toepassing van bovengenoemde maatregelen hogere waarden vast te stellen volgens tabel 6.3 in paragraaf 6.5 ten gevolge van railverkeerslawaaï.

Het is realistisch om na toepassing van de in paragraaf 6.3.4 genoemde maatregelen de volgende hogere waarden vast te stellen ten gevolge van railverkeerslawaaï:

- 60 dB voor 250 woningen.
- 65 dB voor 320 woningen.

Cauberg Huygen B.V.



Senior adviseur

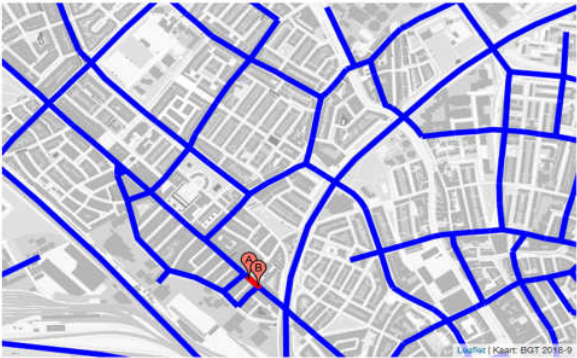
Bijlage I Invoergegevens geluidmodel

Amsterdamsestraatweg 2030
Intensiteiten zijn opgesteld op basis van het verkeersmodel VRU3.4 2030 (VRU3.4 is het vastgestelde verkeersmodel van de gemeente Utrecht), op basis van recente tellingen en in samenspraak met de (wijk)verkeersadviseur.
Het betreft 2030 intensiteiten. Voor intensiteiten in een later jaar dient met 1% groei per jaar gerekend te worden.



1 Amsterdamsestraatweg

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	
MVT (t+m+z)	11.182	4569	3239	886	444	6.613	5191	946	476
licht	11.044	4494	3168	884	442	6550	5135	943	472
middelzwaar	110	60	56	2	2	50	44	3	3
zwaar	28	15	15	0	0	13	12	0	1
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



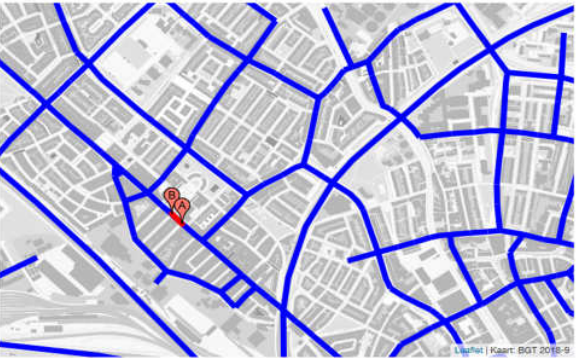
Amsterdamsestraatweg

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	
MVT (t+m+z)	10.309	6.629	5.205	948	476	3.680	2.567	741	372
licht	10.187	6.566	5.149	945	472	3.621	2.512	739	370
middelzwaar	97	50	44	3	3	47	43	2	2
zwaar	25	13	12	0	1	12	12	0	0
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



Amsterdamsestraatweg

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	
MVT (t+m+z)	11.020	6.209	4.794	942	473	4.811	3.470	892	449
licht	10.878	6.147	4.740	938	469	4.731	3.400	887	444
middelzwaar	108	45	39	3	3	63	55	4	4
zwaar	34	17	15	1	1	17	15	1	1
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



Amsterdamsestraatweg

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	
MVT (t+m+z)	9.445	4349	3297	701	351	5.096	3945	765	385
licht	9.335	4304	3255	699	350	5031	3892	760	380
middelzwaar	77	32	28	2	2	45	38	4	4
zwaar	32	13	13	0	0	19	15	2	2
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



Amsterdamsestraatweg

Amsterdamsestraatweg, tussen Korenbloemstraat (A) en Ondiep zuidzijde (B)

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (t+m+z)	9.992	4491	3170	878	443	5.501	4281	812	407
licht	9.884	4420	3113	871	436	5463	4248	810	405
middelzwaar	73	47	38	5	5	26	21	2	2
zwaar	35	24	19	2	2	12	12	0	0
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



Amsterdamsestraatweg

Amsterdamsestraatweg, tussen Geraniumstraat (A) en Korenbloemstraat (B)

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (t+m+z)	11.158	5120	3600	1011	509	6.038	4744	862	432
licht	11.046	5055	3546	1006	503	5991	4703	859	429
middelzwaar	80	40	34	3	3	40	34	3	3
zwaar	32	25	21	1	3	7	7	0	0
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10



Amsterdamsestraatweg

Amsterdamsestraatweg, tussen Marnixlaan (A) en Geraniumstraat (B)

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (t+m+z)	11.185	5133	3812	878	442	6.052	4879	782	392
licht	11.075	5072	3761	874	437	6003	4835	779	389
middelzwaar	76	37	32	3	3	38	33	3	3
zwaar	34	24	20	1	3	11	11	0	0
bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10

Verkeersgegevens overige wegen

Mail 1:

De verharding van de Amsterdamsestraatweg bestaat uit DAB. Medio 2017 is een besluit genomen tot 30 km/uur voor de ze weg. Deze snelheid aanhouden voor deze straat.

De snelheid voor de wegen tussen de Amsterdamsestraatweg en het spoor bedraagt eveneens 30 km/uur. De wegverharding is klinkers in keper- of visgraatverband, zie google streetview.

Mail 2:

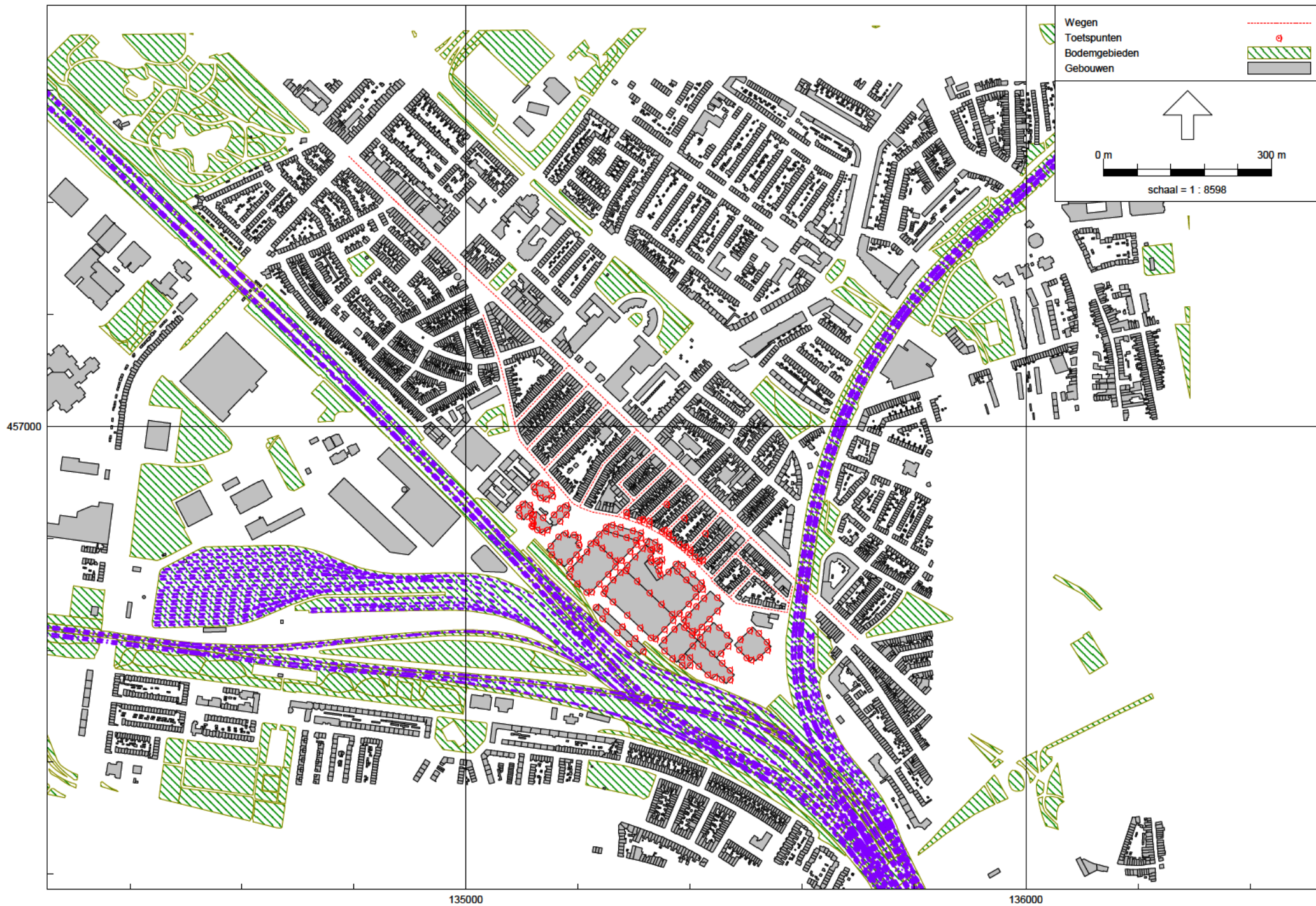
Ik heb vanmorgen met [REDACTED] over dit project gesproken. Voor de verkeerscijfers willen we het volgende adviseren:

- *Voor de 2e Daalsedijk en alle zijstraten van de Amsterdamsestraatweg (naar of vanaf de 2^e Daalsedijk) adviseren we om een etmaalintensiteit te hanteren van 1100 MVT. (met de normale l/m/z- en dagverdeling). Dit aantal hebben we gebaseerd op de Goudappel studie. We hebben hieruit de maximale intensiteit gepakt die optreedt op een zijstraat en hier nog een 'veiligheidsmarge' aan toegevoegd.*
- *Voor de Amsterdamsestraatweg de cijfers hanteren zoals bijgevoegd. Deze cijfers zijn gelijk aan eerdere studies (o.a. bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg). Die prognose is gemaakt voor 2026, dus daar moet nog wel 1% per jaar aan worden toegevoegd om op het gewenste prognosejaar uit te komen.*

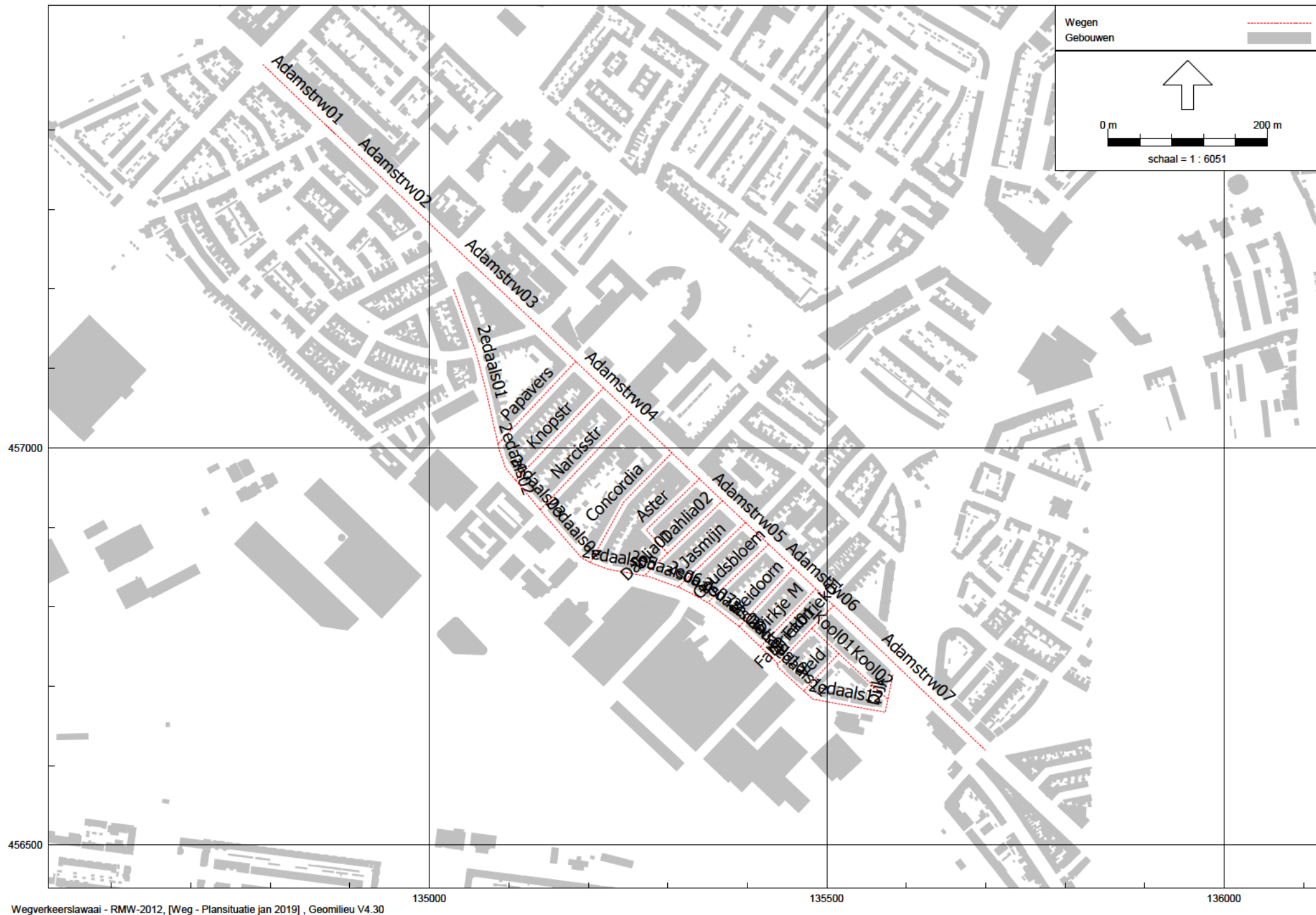
Belangrijk op te vermelden: Op dit moment is vru3.3u nog steeds het vastgestelde model. Dit is ook het model waarop de Goudappelstudie is gebaseerd. Vru3.4 wordt op dit moment gebouwd, maar het moment van vaststelling is nog onbekend. Verwacht wordt dat dit wel voor de zomer zal zijn.

Kun jij weer de voor geluidsberekening nog ontbrekende gegevens toevoegen?

Bijlage II Modelgegevens







Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))
2edaals01	2e Daalsedijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals02	2e Daalsedijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals03	2e Daalsedijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals04	2e Daalsedijk	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals05	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals06	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals07	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals08	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals09	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals10	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals11	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
2edaals12	2e daalsedijk zuid	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Adamstrw01	Amsterdamsestraatw Geraniumstr - Marnixlaan	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Adamstrw02	Amsterdamsestraatw Geraniumstr - Korenbloemst	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Adamstrw03	Amsterdamsestraat Ondiepzuidz - Korenbloemst	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Adamstrw04	Amsterdamsestraatw Acaciast - Ondiepzuidz	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Adamstrw05	Amsterdamsestraatw Meidoornstr - Acaciast	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	50	50	--
Adamstrw06	Amsterdamsestraatw Meidoornstr - Fabriekstr	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Adamstrw07	Amsterdamsestraatw Fabriekstr - Spoorviaduct	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	--	--	--
Aster	Asterstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Concordia	Concordiastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Dahlia01	Dahliastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Dahlia02	Dahliastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Dijk	Dijkstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Dirkje M	Dirkje Mariastraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Fabriek01	Fabriekstrat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Fabriek01	Fabriekstrat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Goudsbloem	Goudsbloemstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Jasmijn	Jasmijnstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Knopstr	Knopstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Kool01	Koolstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Kool02	Koolstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Meidoorn	Meidoornstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Narcisstr	Narcisstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Papavers	Papaverstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--
Veld	Veldstraat	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--

Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
2edaals01	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
2edaals02	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
2edaals03	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
2edaals04	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
2edaals05	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,33	4,00	1,00
2edaals06	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,33	4,00	1,00
2edaals07	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,33	4,00	1,00
2edaals08	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,33	4,00	1,00
2edaals09	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,33	4,00	1,00
2edaals10	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,33	4,00	1,00
2edaals11	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,33	4,00	1,00
2edaals12	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,33	4,00	1,00
Adamstrw01	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11365,00	6,47	3,72	0,94
Adamstrw02	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11338,04	6,23	4,20	1,06
Adamstrw03	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	10171,92	6,21	4,23	1,07
Adamstrw04	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	9625,08	6,38	3,89	0,98
Adamstrw05	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11200,04	6,24	4,17	1,05
Adamstrw06	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	10489,16	6,28	4,10	1,03
Adamstrw07	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11362,12	6,28	4,10	1,03
Aster	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Concordia	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Dahlia01	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Dahlia02	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Dijk	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Dirkje M	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Fabriek01	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Fabriek01	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Goudsbloem	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Jasmijn	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Knopstr	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Kool01	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Kool02	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Meidoorn	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1500,00	6,47	3,46	1,06
Narcisstr	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Papavers	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06
Veld	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,47	3,46	1,06

Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)
2edaals01	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
2edaals02	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
2edaals03	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
2edaals04	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
2edaals05	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals06	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals07	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals08	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals09	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals10	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals11	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
2edaals12	--	--	--	--	--	96,30	98,40	96,90	--	3,00	1,63	3,10	--	0,70	--	--	--	--	--	--
Adamstrw01	--	--	--	--	--	97,47	97,72	96,73	--	2,19	2,20	2,96	--	0,35	0,08	0,31	--	--	--	--
Adamstrw02	--	--	--	--	--	97,36	97,93	97,00	--	2,31	1,99	2,70	--	0,33	0,08	0,31	--	--	--	--
Adamstrw03	--	--	--	--	--	97,13	97,59	96,63	--	2,47	2,27	3,11	--	0,40	0,14	0,27	--	--	--	--
Adamstrw04	--	--	--	--	--	96,98	97,36	96,35	--	2,63	2,52	3,39	--	0,38	0,13	0,25	--	--	--	--
Adamstrw05	--	--	--	--	--	97,00	97,80	96,92	--	2,65	2,09	2,87	--	0,36	0,11	0,21	--	--	--	--
Adamstrw06	--	--	--	--	--	96,97	97,85	97,00	--	2,72	2,15	2,88	--	0,30	--	0,12	--	--	--	--
Adamstrw07	--	--	--	--	--	97,02	98,02	97,23	--	2,66	1,98	2,66	--	0,32	--	0,11	--	--	--	--
Aster	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Concordia	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Dahlia01	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Dahlia02	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Dijk	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Dirkje M	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Fabrriek01	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Fabrriek01	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Goudsbloem	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Jasmijn	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Knopstr	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Kool01	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Kool02	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Meidoorn	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Narcisstr	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Papavers	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--
Veld	--	--	--	--	--	95,20	97,30	95,80	--	2,80	1,80	1,40	--	2,00	0,90	2,80	--	--	--	--

Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
2edaals01	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
2edaals02	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
2edaals03	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
2edaals04	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
2edaals05	--	67,05	43,30	10,66	--	2,09	0,72	0,34	--	0,49	--	--	--	80,78	85,32	93,26
2edaals06	--	91,44	59,04	14,54	--	2,85	0,98	0,46	--	0,66	--	--	--	82,13	86,67	94,60
2edaals07	--	91,44	59,04	14,54	--	2,85	0,98	0,46	--	0,66	--	--	--	82,13	86,67	94,60
2edaals08	--	91,44	59,04	14,54	--	2,85	0,98	0,46	--	0,66	--	--	--	82,13	86,67	94,60
2edaals09	--	91,44	59,04	14,54	--	2,85	0,98	0,46	--	0,66	--	--	--	82,13	86,67	94,60
2edaals10	--	91,44	59,04	14,54	--	2,85	0,98	0,46	--	0,66	--	--	--	82,13	86,67	94,60
2edaals11	--	67,05	43,30	10,66	--	2,09	0,72	0,34	--	0,49	--	--	--	80,78	85,32	93,26
2edaals12	--	67,05	43,30	10,66	--	2,09	0,72	0,34	--	0,49	--	--	--	80,78	85,32	93,26
Adamstrw01	--	716,28	413,28	103,32	--	16,08	9,32	3,16	--	2,54	0,33	0,33	--	82,70	89,66	95,63
Adamstrw02	--	687,35	466,27	116,57	--	16,32	9,48	3,24	--	2,34	0,37	0,37	--	82,56	89,53	95,54
Adamstrw03	--	613,46	420,36	105,09	--	15,57	9,77	3,38	--	2,55	0,59	0,29	--	82,16	89,16	95,24
Adamstrw04	--	595,63	364,65	91,16	--	16,18	9,42	3,21	--	2,36	0,47	0,24	--	82,08	89,11	95,23
Adamstrw05	--	678,33	456,25	114,13	--	18,50	9,75	3,38	--	2,50	0,50	0,25	--	82,63	89,66	95,78
Adamstrw06	--	638,42	421,00	105,25	--	17,92	9,25	3,13	--	2,00	--	0,13	--	82,36	89,40	95,52
Adamstrw07	--	691,92	456,75	114,25	--	19,00	9,25	3,13	--	2,25	--	0,13	--	82,69	89,73	95,84
Aster	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Concordia	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Dahlia01	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Dahlia02	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Dijk	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Dirkje M	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Fabrriek01	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Fabrriek01	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Goudsbloem	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Jasmijn	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Knopstr	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Kool01	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Kool02	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Meidoorn	--	92,39	50,50	15,23	--	2,72	0,93	0,22	--	1,94	0,47	0,45	--	82,74	87,72	95,78
Narcisstr	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Papavers	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43
Veld	--	67,75	37,03	11,17	--	1,99	0,69	0,16	--	1,42	0,34	0,33	--	81,39	86,38	94,43

Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
2edaals01	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
2edaals02	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
2edaals03	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
2edaals04	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
2edaals05	92,61	95,94	89,32	84,21	78,61	77,74	81,67	88,44	90,00	93,61	86,80	81,60	74,40	72,46
2edaals06	93,96	97,29	90,67	85,56	79,96	79,09	83,01	89,79	91,35	94,96	88,15	82,95	75,74	73,81
2edaals07	93,96	97,29	90,67	85,56	79,96	79,09	83,01	89,79	91,35	94,96	88,15	82,95	75,74	73,81
2edaals08	93,96	97,29	90,67	85,56	79,96	79,09	83,01	89,79	91,35	94,96	88,15	82,95	75,74	73,81
2edaals09	93,96	97,29	90,67	85,56	79,96	79,09	83,01	89,79	91,35	94,96	88,15	82,95	75,74	73,81
2edaals10	93,96	97,29	90,67	85,56	79,96	79,09	83,01	89,79	91,35	94,96	88,15	82,95	75,74	73,81
2edaals11	92,61	95,94	89,32	84,21	78,61	77,74	81,67	88,44	90,00	93,61	86,80	81,60	74,40	72,46
2edaals12	92,61	95,94	89,32	84,21	78,61	77,74	81,67	88,44	90,00	93,61	86,80	81,60	74,40	72,46
Adamstrw01	101,78	108,53	105,06	98,27	88,13	80,14	87,10	92,99	99,23	106,09	102,62	95,82	85,60	74,53
Adamstrw02	101,62	108,36	104,89	98,11	87,99	80,59	87,50	93,32	99,71	106,59	103,11	96,32	86,04	74,97
Adamstrw03	101,20	107,89	104,43	97,65	87,60	80,28	87,24	93,18	99,36	106,18	102,71	95,92	85,73	74,63
Adamstrw04	101,09	107,78	104,32	97,54	87,52	79,74	86,75	92,76	98,78	105,58	102,12	95,33	85,21	74,10
Adamstrw05	101,64	108,34	104,88	98,10	88,08	80,55	87,48	93,35	99,66	106,51	103,04	96,24	86,00	74,87
Adamstrw06	101,36	108,07	104,62	97,84	87,81	80,15	87,09	92,94	99,25	106,15	102,67	95,88	85,61	74,47
Adamstrw07	101,71	108,42	104,96	98,18	88,15	80,45	87,36	93,14	99,57	106,49	103,00	96,21	85,90	74,74
Aster	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Concordia	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Dahlia01	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Dahlia02	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Dijk	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Dirkje M	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Fabrriek01	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Fabrriek01	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Goudsbloem	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Jasmijn	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Knopstr	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Kool01	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Kool02	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Meidoorn	94,70	97,71	91,18	86,16	81,17	79,07	83,55	90,93	91,29	94,60	87,90	82,79	76,65	74,69
Narcisstr	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Papavers	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35
Veld	93,36	96,37	89,83	84,81	79,83	77,72	82,20	89,59	89,94	93,26	86,55	81,44	75,30	73,35

Lijst van wegen

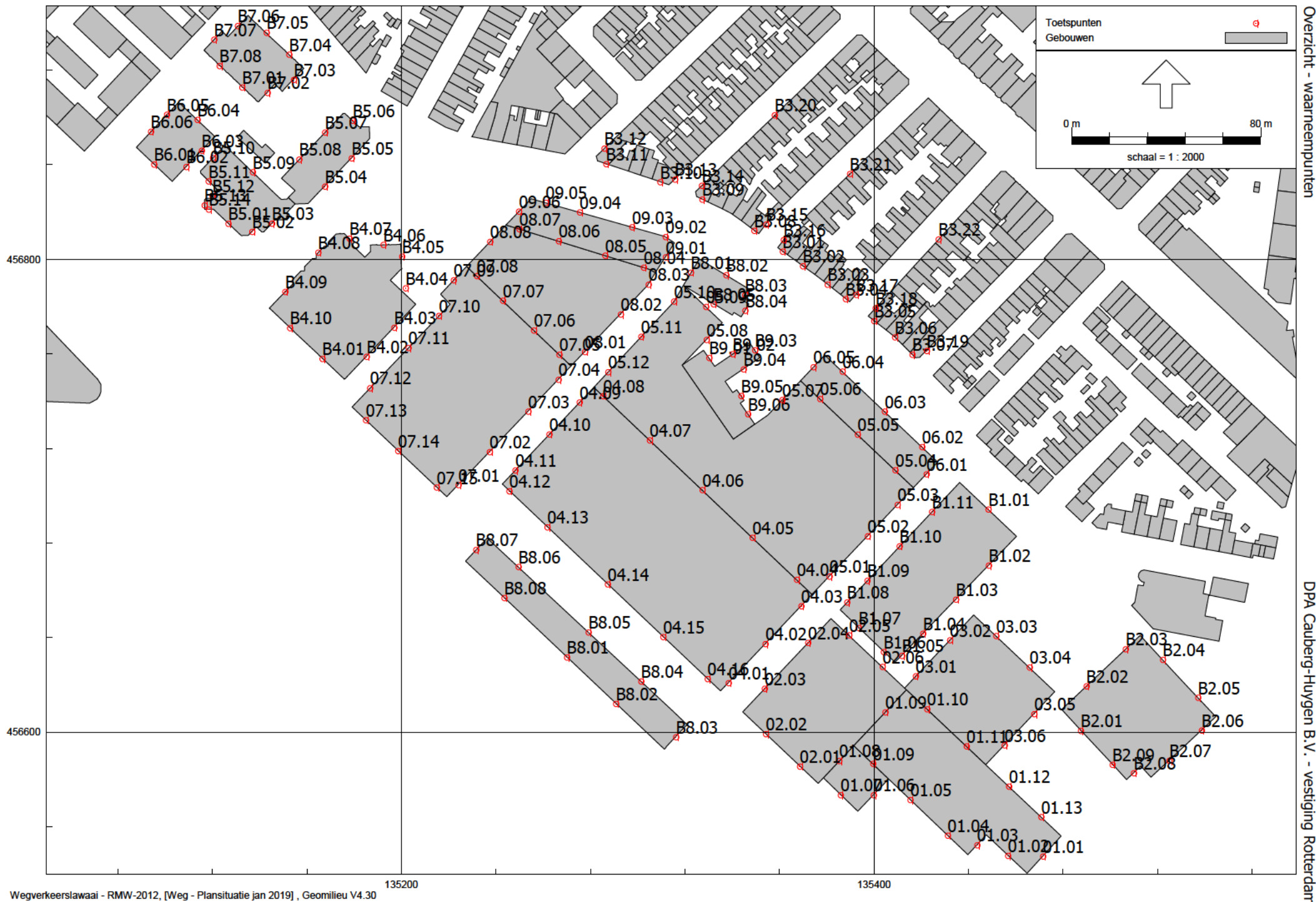
Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k
2edaals01	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
2edaals02	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
2edaals03	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
2edaals04	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
2edaals05	76,68	84,52	84,20	87,74	81,07	75,90	69,84	--	--	--	--	--	--	--
2edaals06	78,02	85,86	85,54	89,08	82,42	77,25	71,19	--	--	--	--	--	--	--
2edaals07	78,02	85,86	85,54	89,08	82,42	77,25	71,19	--	--	--	--	--	--	--
2edaals08	78,02	85,86	85,54	89,08	82,42	77,25	71,19	--	--	--	--	--	--	--
2edaals09	78,02	85,86	85,54	89,08	82,42	77,25	71,19	--	--	--	--	--	--	--
2edaals10	78,02	85,86	85,54	89,08	82,42	77,25	71,19	--	--	--	--	--	--	--
2edaals11	76,68	84,52	84,20	87,74	81,07	75,90	69,84	--	--	--	--	--	--	--
2edaals12	76,68	84,52	84,20	87,74	81,07	75,90	69,84	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw01	81,61	87,80	93,50	100,18	96,74	89,96	80,00	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw02	82,01	88,12	93,97	100,68	97,23	90,45	80,42	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw03	81,73	87,95	93,58	100,26	96,82	90,05	80,10	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw04	81,24	87,53	93,01	99,67	96,24	89,46	79,58	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw05	81,94	88,08	93,86	100,59	97,14	90,36	80,34	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw06	81,54	87,66	93,46	100,22	96,77	89,99	79,95	--	--	--	--	--	--	--
Adamstrw07	81,78	87,83	93,76	100,55	97,10	90,31	80,21	--	--	--	--	--	--	--
Aster	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Concordia	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Dahlia01	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Dahlia02	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Dijk	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Dirkje M	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Fabriek01	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Fabriek01	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Goudsbloem	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Jasmijn	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Knopstr	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Kool01	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Kool02	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Meidoorn	79,85	87,54	87,07	89,94	83,35	78,37	73,22	--	--	--	--	--	--	--
Narcisstr	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Papavers	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--
Veld	78,50	86,19	85,73	88,59	82,00	77,02	71,88	--	--	--	--	--	--	--

Lijst van wegen

Model: Plansituatie jan 2019
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 8k
2edaals01	--
2edaals02	--
2edaals03	--
2edaals04	--
2edaals05	--
2edaals06	--
2edaals07	--
2edaals08	--
2edaals09	--
2edaals10	--
2edaals11	--
2edaals12	--
Adamstrw01	--
Adamstrw02	--
Adamstrw03	--
Adamstrw04	--
Adamstrw05	--
Adamstrw06	--
Adamstrw07	--
Aster	--
Concordia	--
Dahlia01	--
Dahlia02	--
Dijk	--
Dirkje M	--
Fabriek01	--
Fabriek01	--
Goudsbloem	--
Jasmijn	--
Knopstr	--
Kool01	--
Kool02	--
Meidoorn	--
Narcisstr	--
Papavers	--
Veld	--



Lijst van waarneempunten

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
B1.01		1,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.03		1,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.02		1,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.04		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.05		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.06		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.07		1,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.08		1,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.10		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.09		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B1.11		1,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.01		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.02		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.03		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.04		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.05		1,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.06		1,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.07		1,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.08		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B2.09		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B3.01		2,32	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.02		2,26	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.03		2,20	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.04		2,17	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.05		2,11	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.06		2,08	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.07		2,07	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.08		2,39	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.09		2,48	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.10		2,53	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.11		2,64	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.12		2,67	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.13		2,51	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.14		2,48	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.15		2,39	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.16		2,34	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.17		2,16	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.18		2,14	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.19		2,06	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.20		2,46	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja

Lijst van waarneempunten

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
B3.21		2,32	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B3.22		2,12	Relatief	4,00	--	--	--	--	--	Ja
B4.01		2,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.02		2,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.03		2,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.04		2,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.05		2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.06		2,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.07		2,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.08		2,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.09		2,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B4.10		2,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B5.01		3,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.02		3,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.03		3,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.04		3,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B5.05		3,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B5.06		3,10	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B5.07		3,14	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B5.08		3,13	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B5.09		3,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.10		3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.11		3,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.12		3,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.13		3,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B5.14		3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B6.01		3,35	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B6.02		3,30	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B6.03		3,29	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B6.04		3,34	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B6.05		3,40	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B6.06		3,40	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
B7.01		3,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.02		3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.03		3,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.04		3,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.05		3,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.06		3,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.07		3,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B7.08		3,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Lijst van waarneempunten

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
B8.01		2,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.02		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.03		1,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.04		1,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.05		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.06		2,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.07		2,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.08		2,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.01		2,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.02		2,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.03		2,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.04		2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B8.05		2,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
B9.01		2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B9.02		2,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B9.03		2,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B9.04		2,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B9.05		2,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
B9.06		2,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
01.01		1,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.02		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.03		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.04		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.05		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.06		1,79	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja
01.07		1,80	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja
01.08		1,79	Relatief	--	--	--	--	--	28,50	Ja
01.09		1,79	Relatief	--	--	--	16,50	19,50	22,50	Ja
01.10		1,78	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
01.11		1,79	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
01.12		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
01.13		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.01		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.02		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.03		1,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.04		1,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.05		1,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
02.06		1,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
03.01		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
03.02		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Lijst van waarneempunten

Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

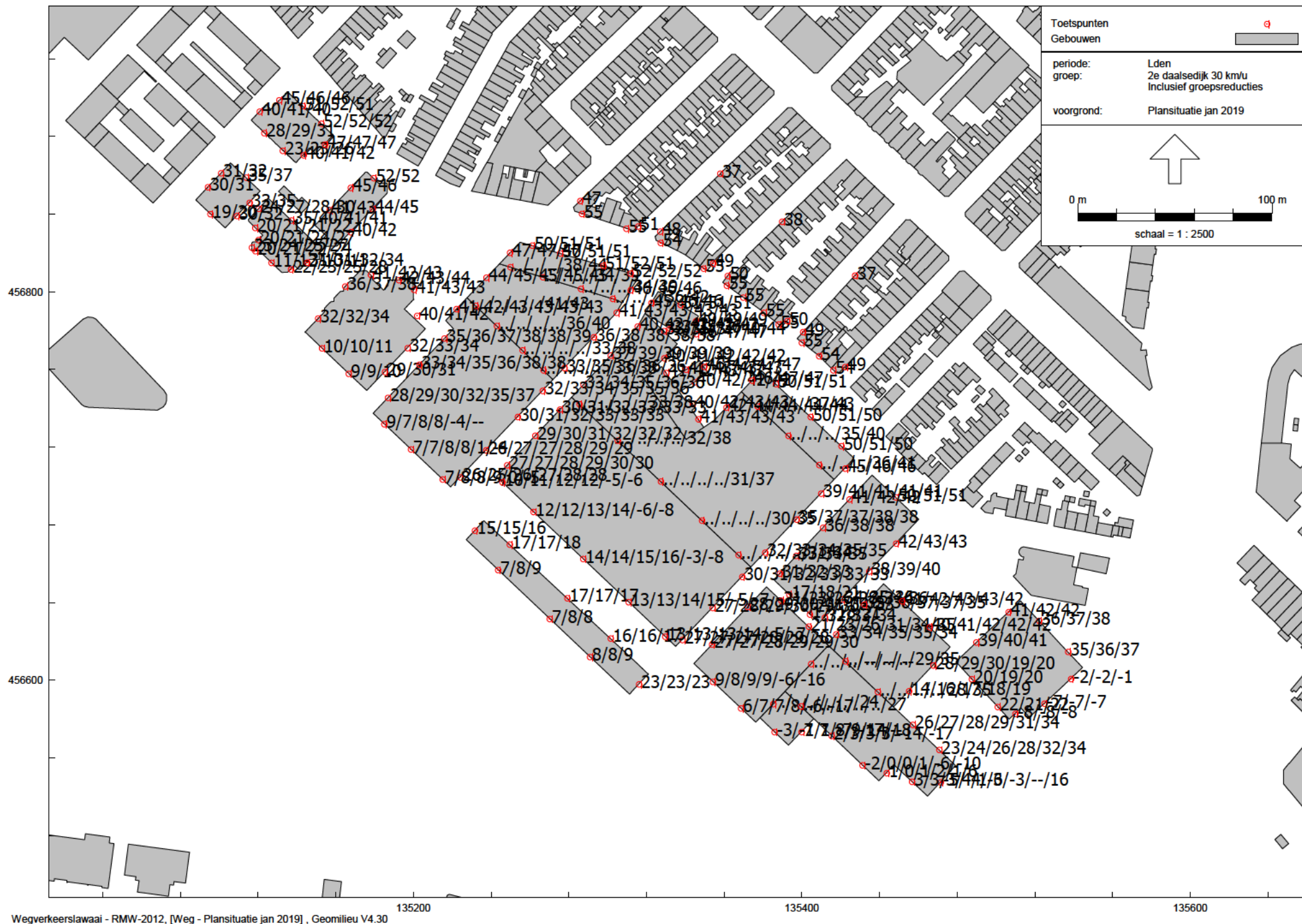
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
03.03		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
03.04		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
03.05		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
03.06		1,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.01		1,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.02		1,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.03		1,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.04		1,91	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
05.05		2,01	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
05.06		2,11	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
05.07		2,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.08		2,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.09		2,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.10		2,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.11		2,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
05.12		2,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
08.01		2,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
08.02		2,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
08.03		2,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
08.04		2,49	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
08.05		2,56	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
08.06		2,62	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
08.07		2,67	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	--	Ja
08.08		2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
07.01		2,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.02		2,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.03		2,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.04		2,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.05		2,46	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
07.06		2,53	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
07.07		2,63	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
07.08		2,71	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
07.09		2,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.10		2,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.11		2,68	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.12		2,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.13		2,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
07.14		2,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
07.15		2,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
04.01		1,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja

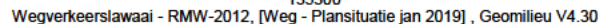
Lijst van waarneempunten

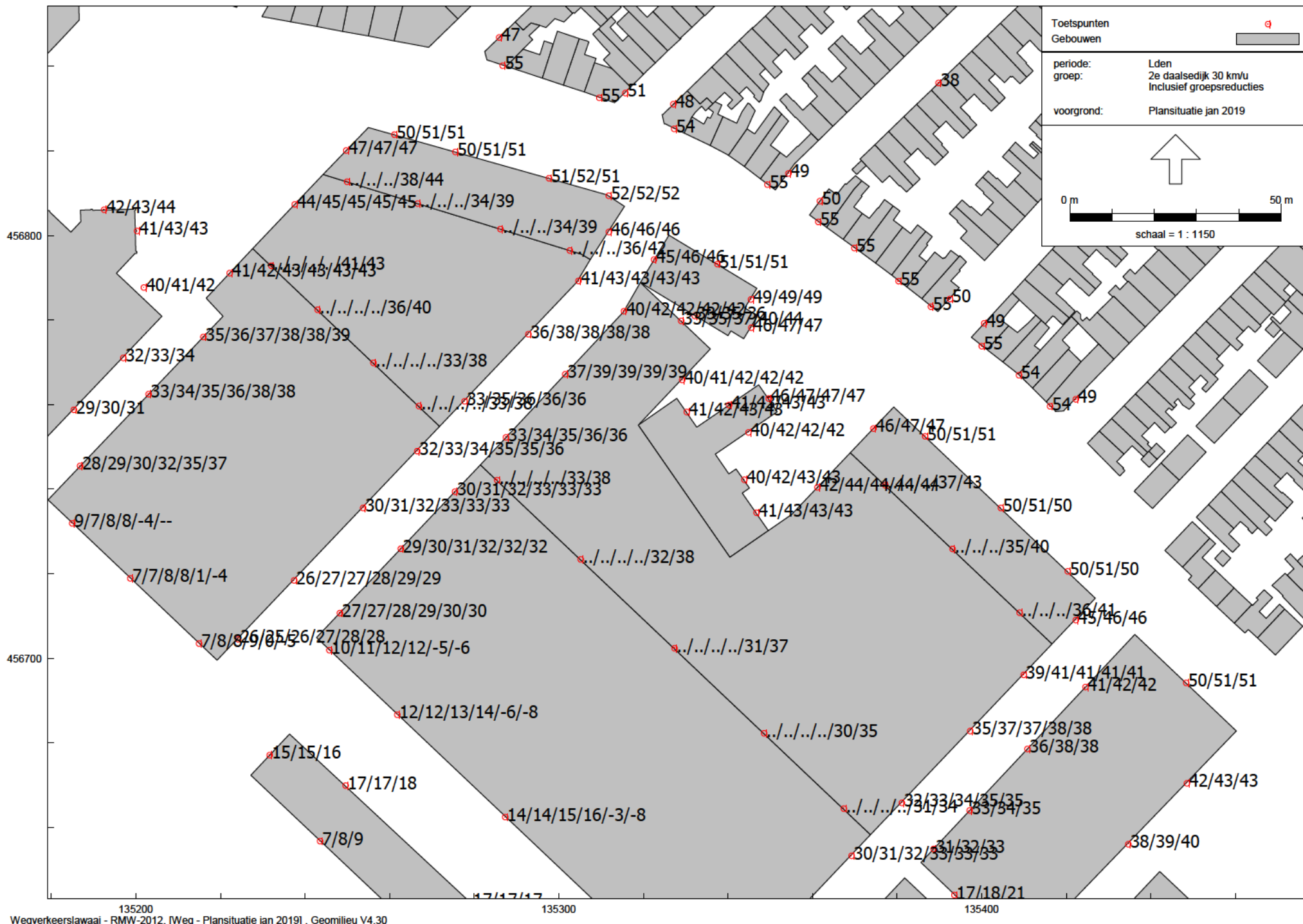
Model: Plansituatie jan 2019
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
04.02		1,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.03		1,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.04		1,94	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
04.05		1,96	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
04.06		2,10	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
04.07		2,24	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
04.08		2,35	Relatief	--	--	--	--	16,50	22,50	Ja
04.09		2,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.10		2,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.11		2,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.12		2,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.13		2,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.14		2,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.15		1,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
04.16		1,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	16,50	22,50	Ja
06.01		1,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06.02		1,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06.03		2,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06.04		2,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06.05		2,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.01		2,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.02		2,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.03		2,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.04		2,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.05		2,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09.06		2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
01.09		1,79	Relatief	--	--	--	--	--	28,50	Ja

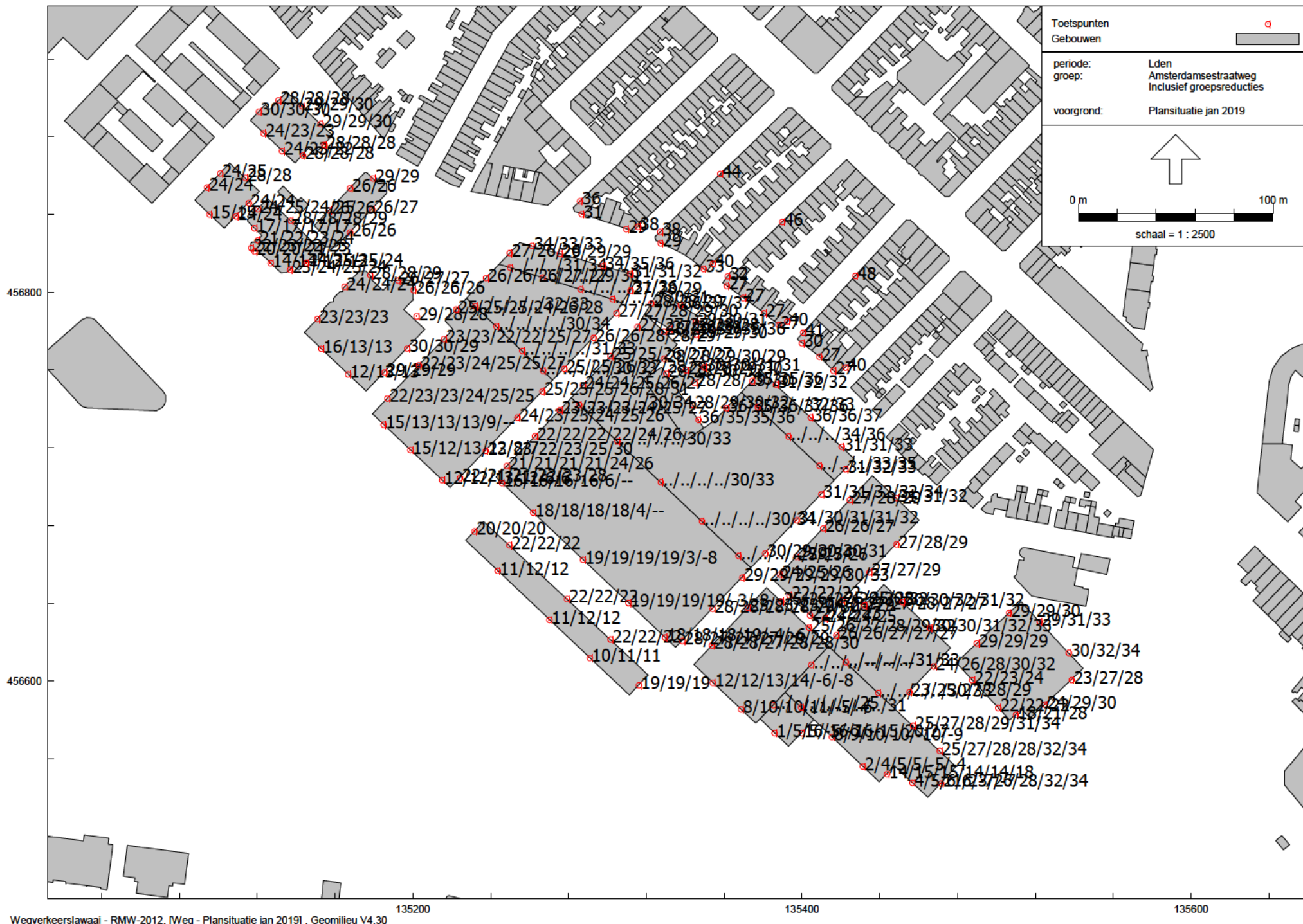
Bijlage III Rekenresultaten wegverkeer

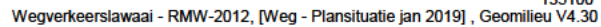


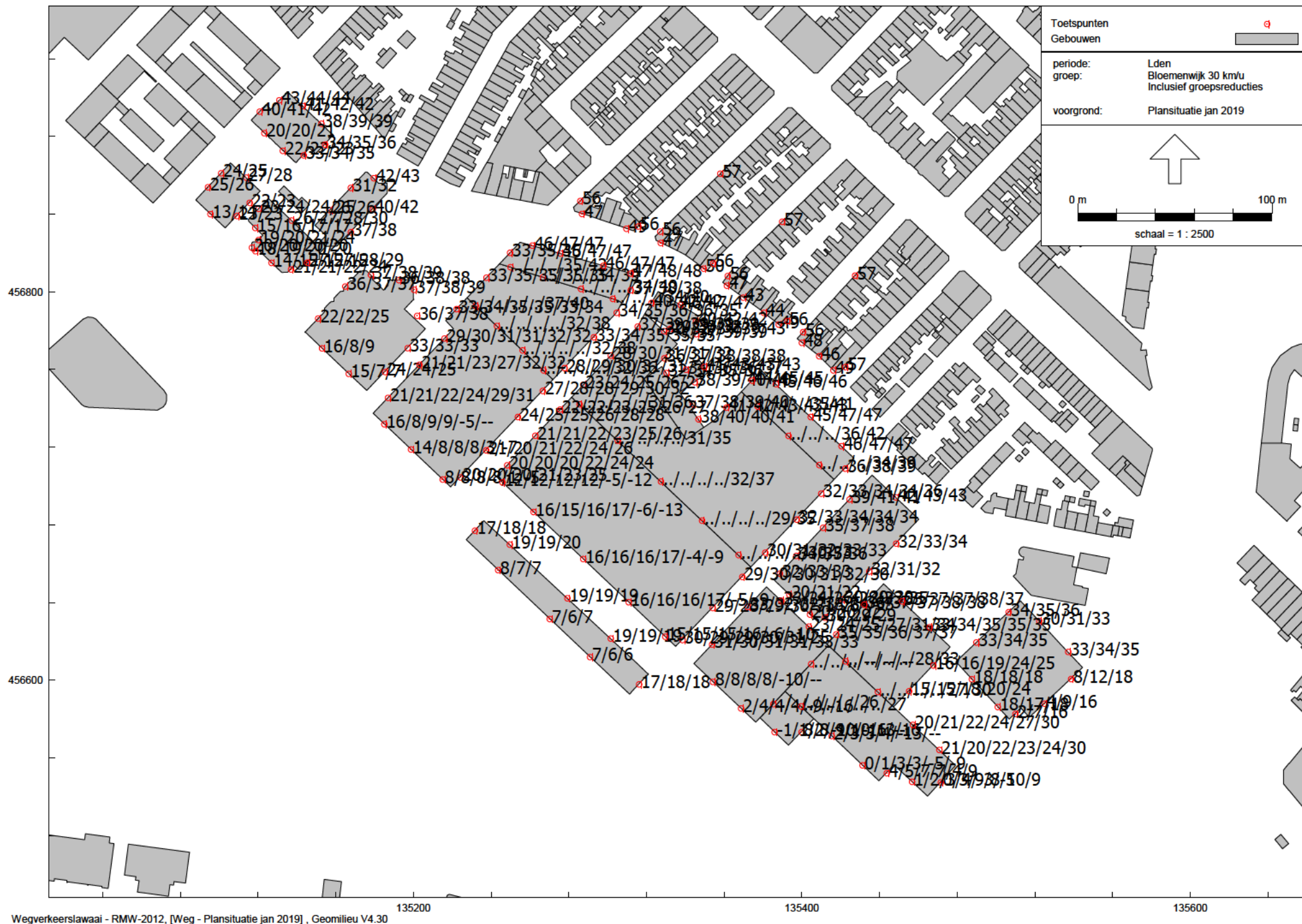


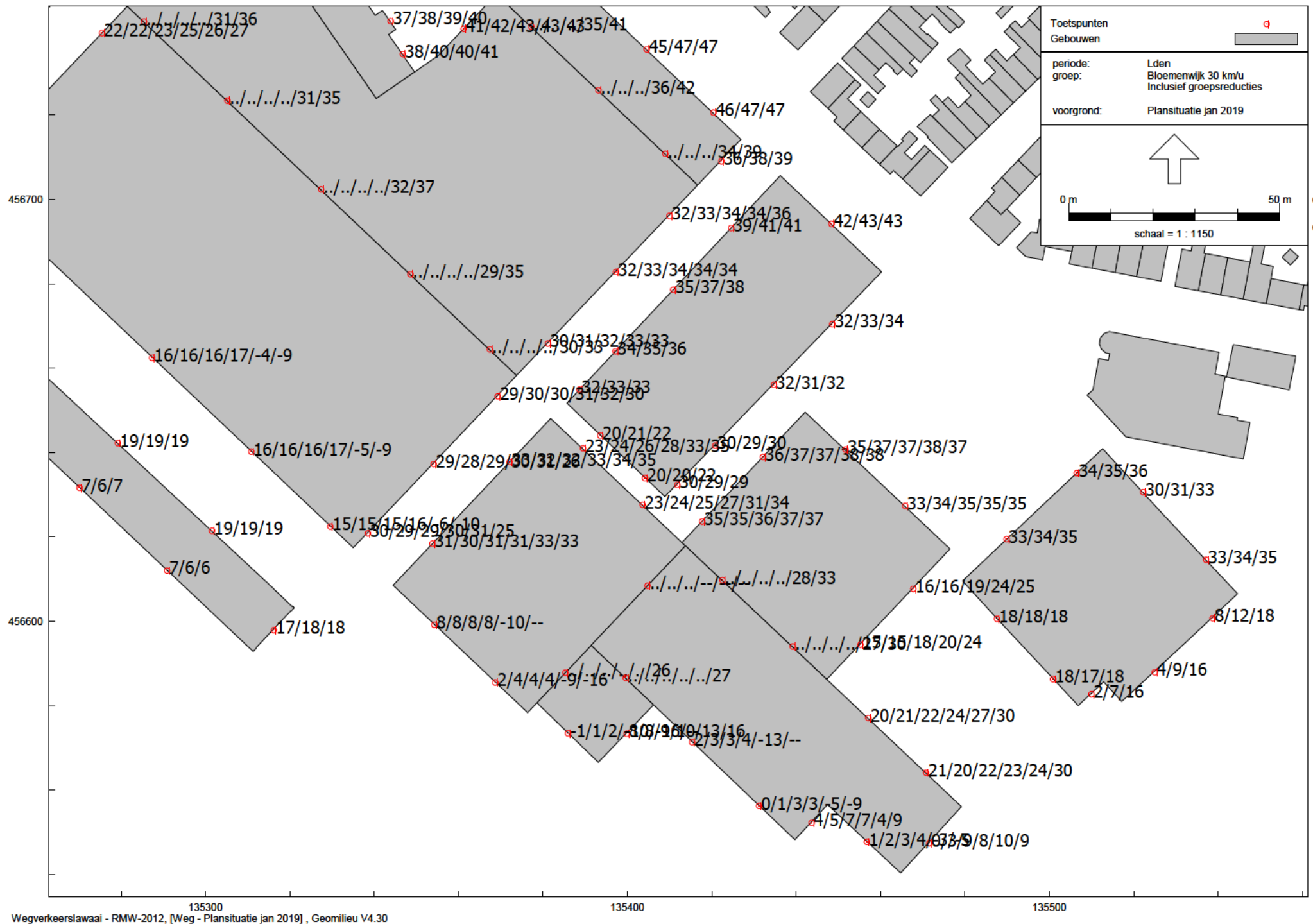




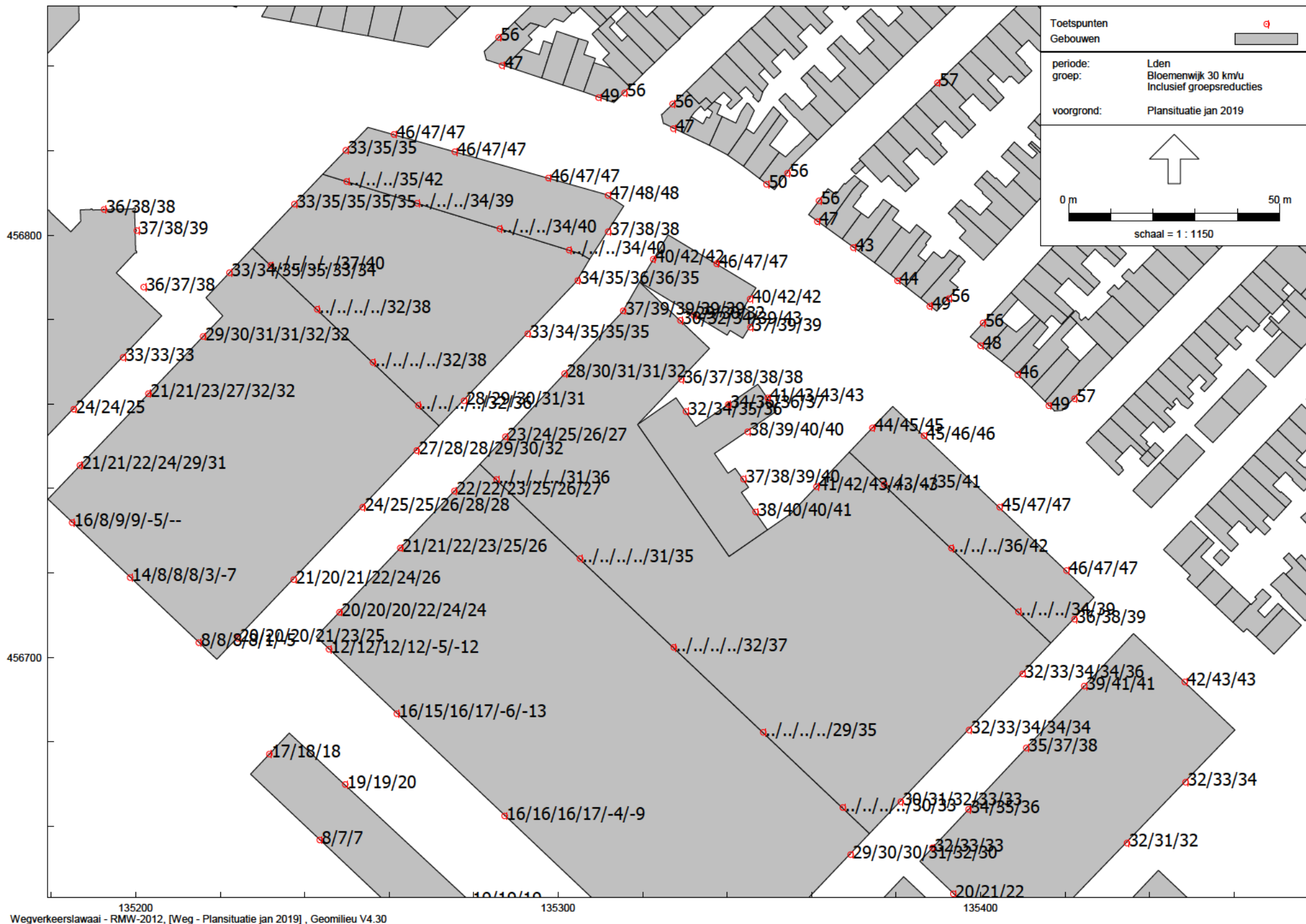








Geluidbelasting t.v.g. alle wegen in de bloemenwijk
incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh

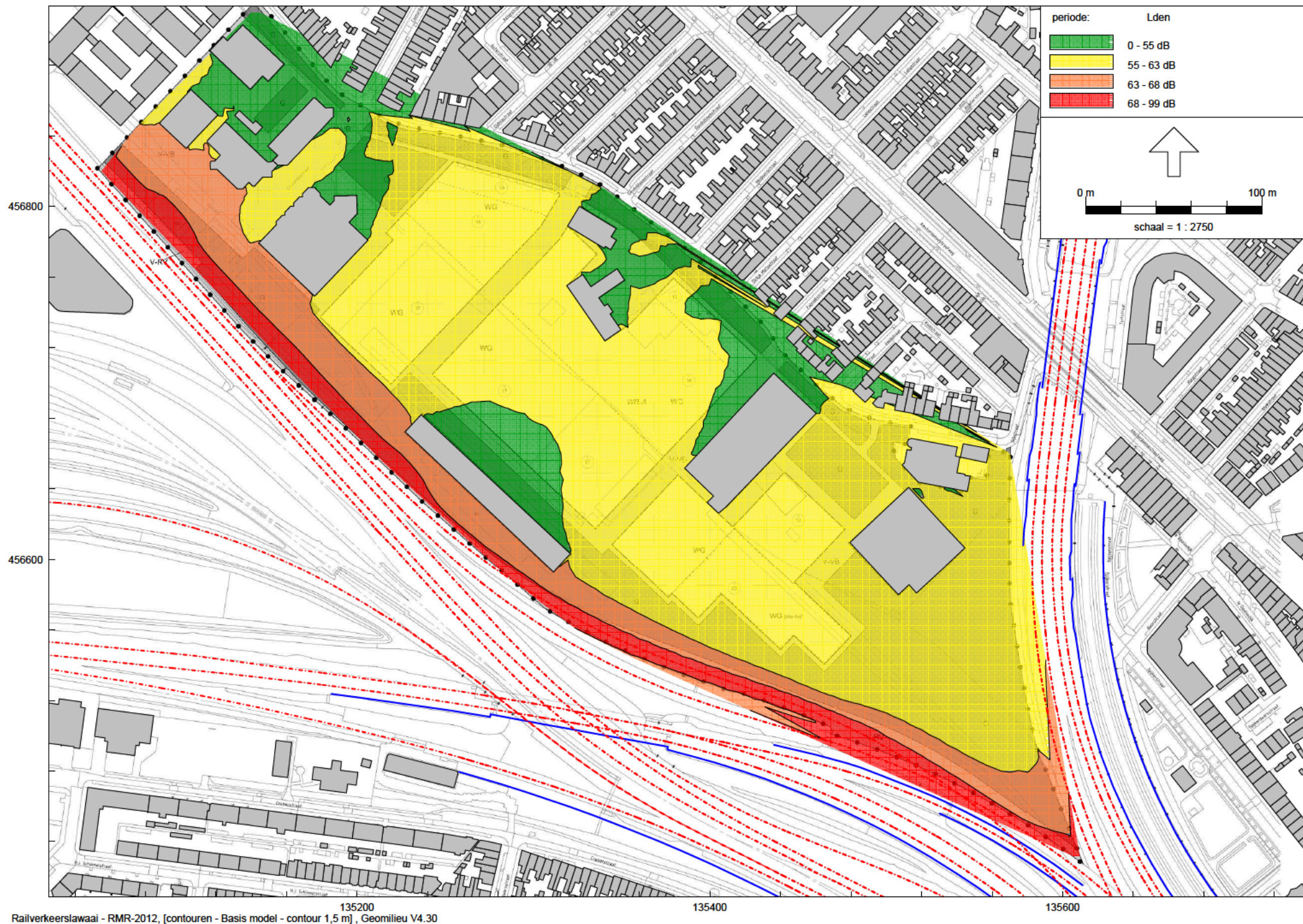


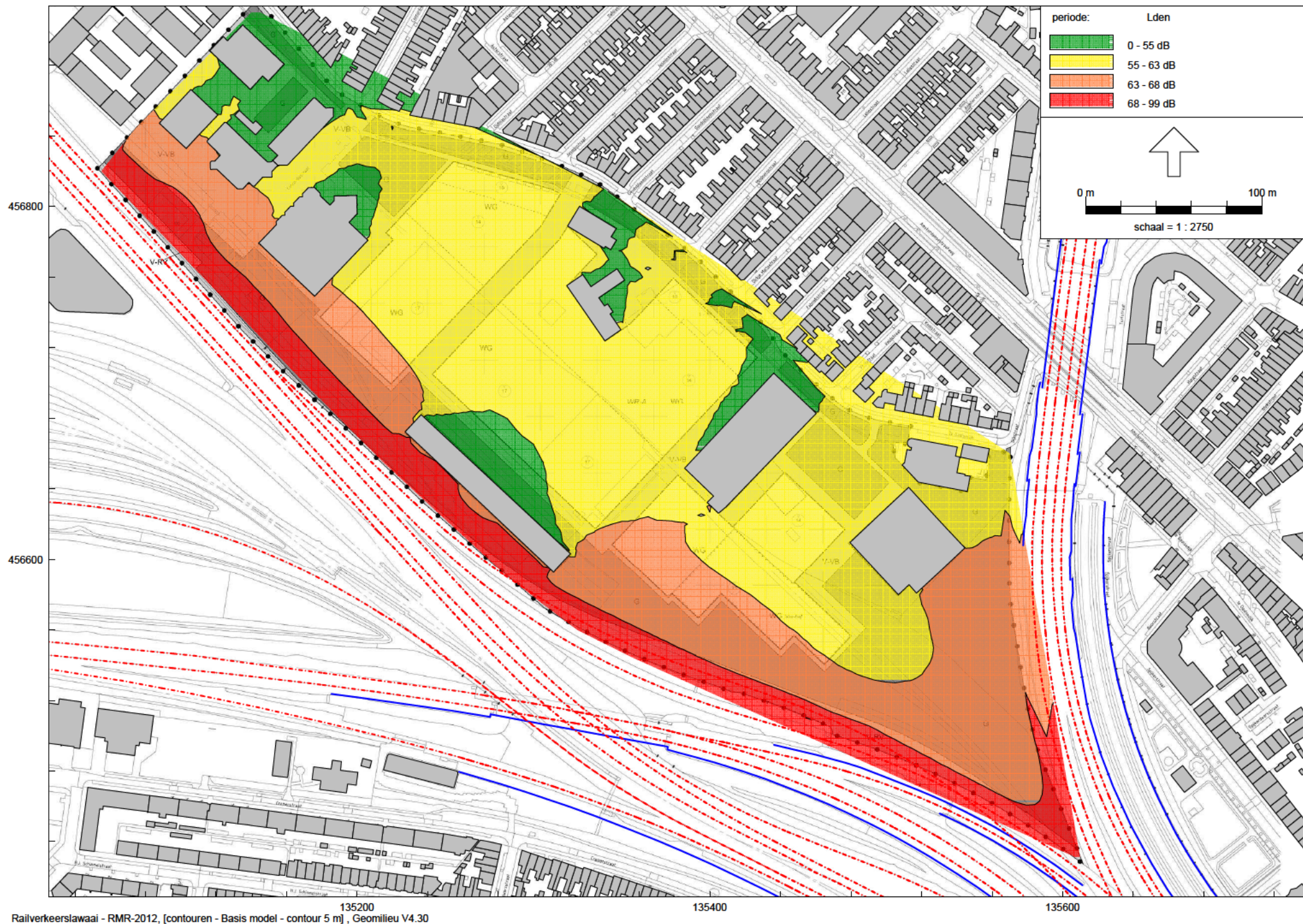
incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh

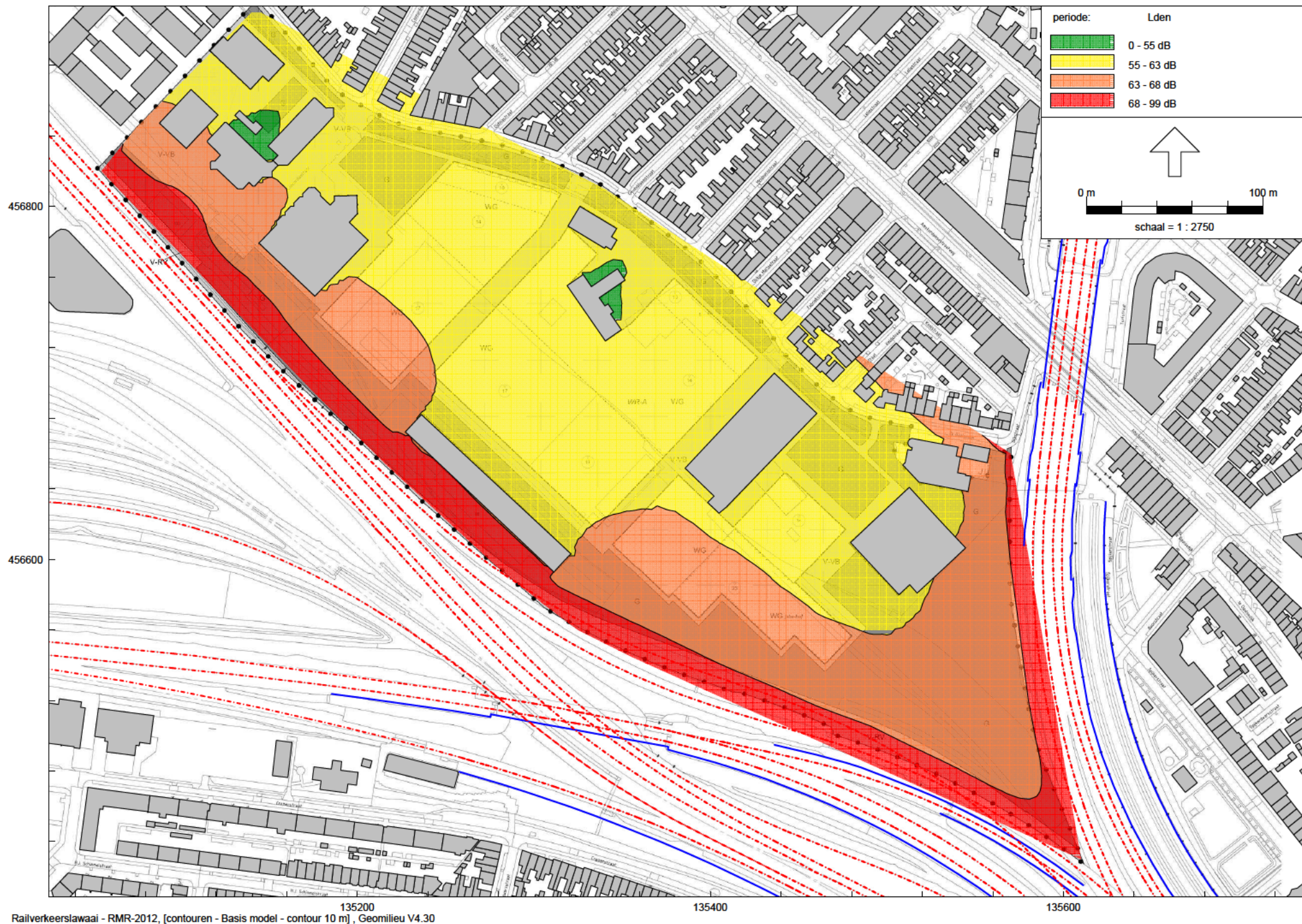
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Rotterdam

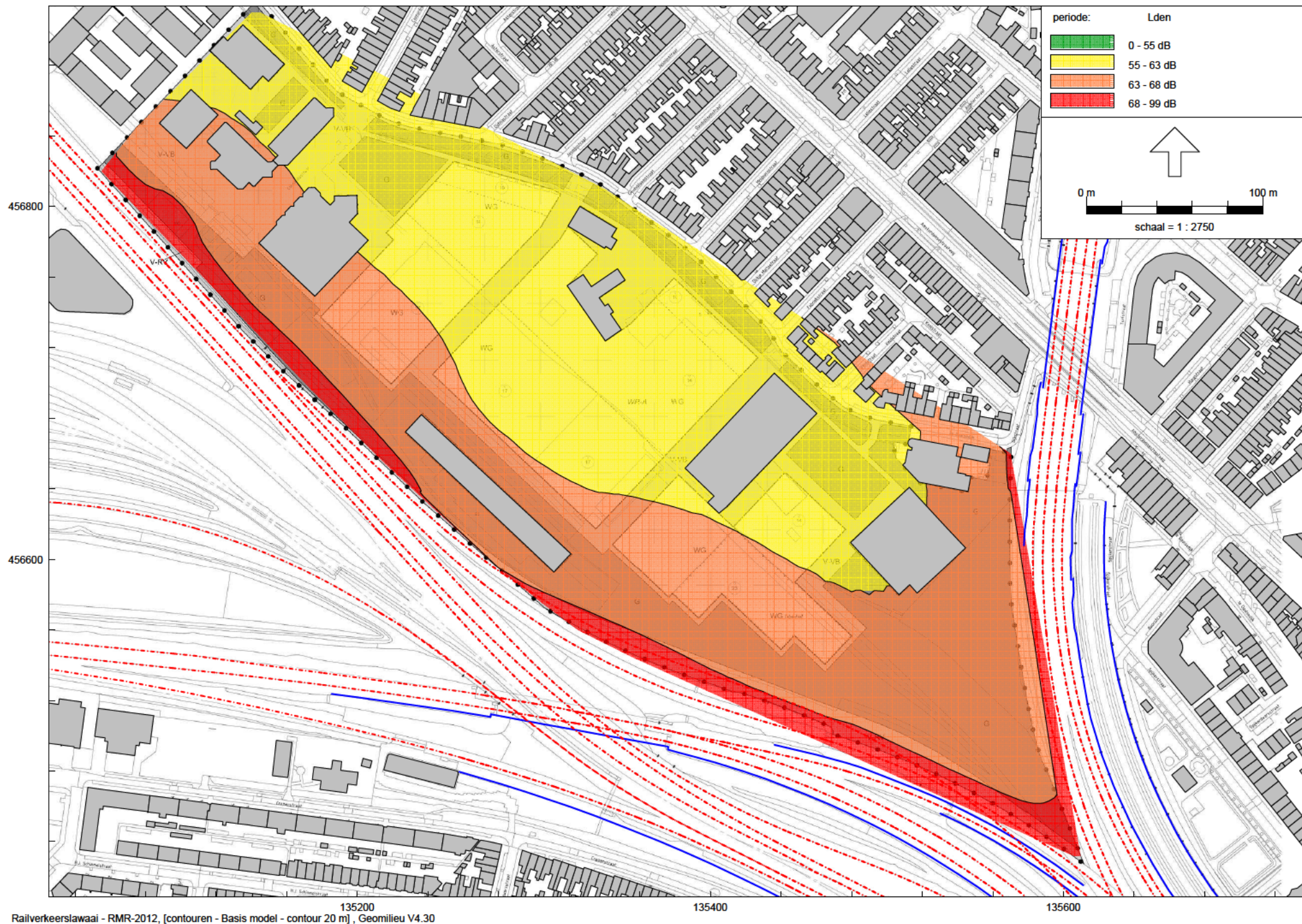


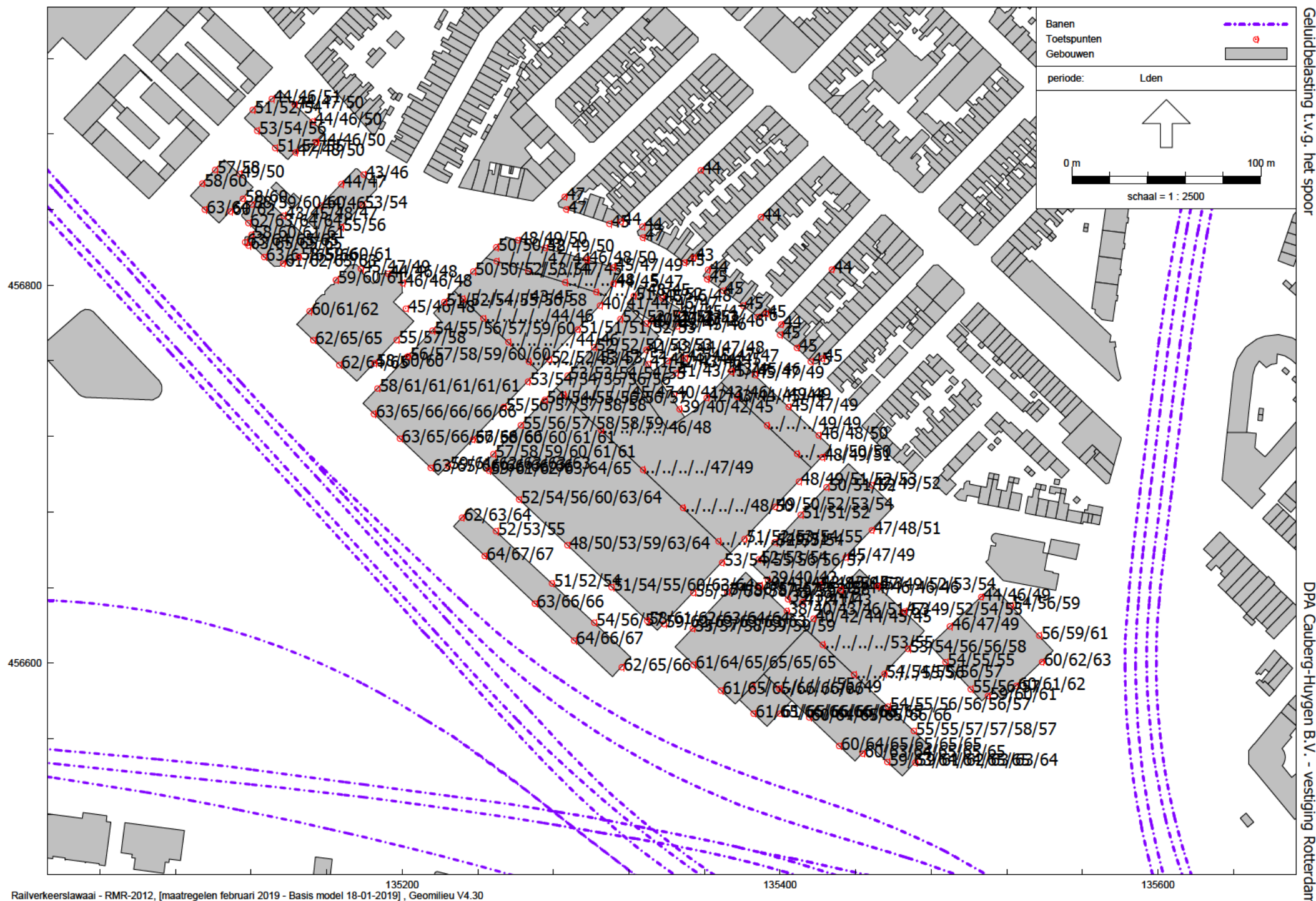
Bijlage IV Rekenresultaten railverkeer

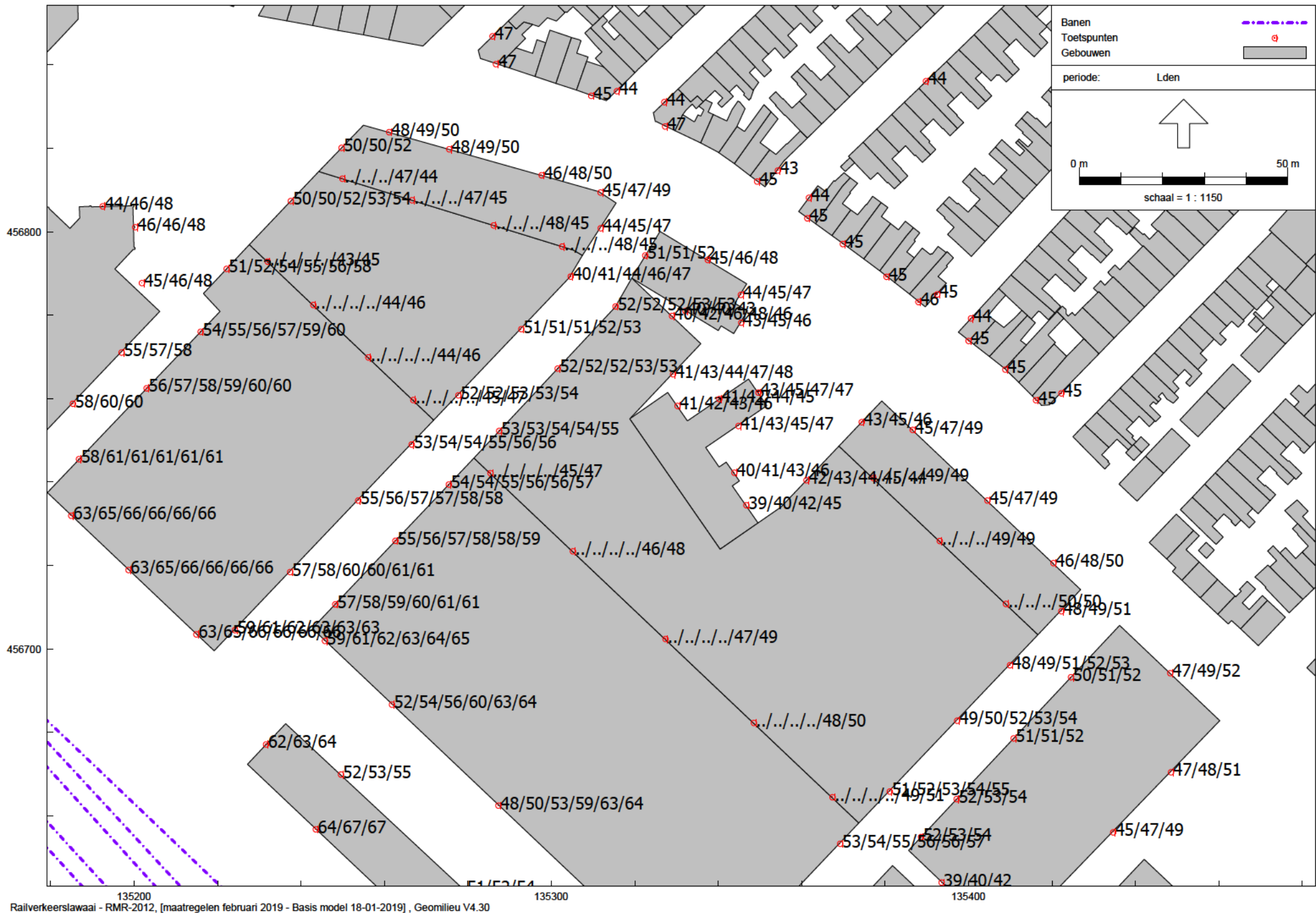














Bijlage V Gecumuleerde rekenresultaten

Bepaling L_{CUM}

Conform H2 van Bijlage I van het Rmg 2012 ja
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{CUM}	
01.01_A	1,5	-0,1	25,6	4,9	--	59	59,0	54,7	rail	59
01.01_B	4,5	1,1	28,2	8,4	--	61,3	61,3	56,8	rail	61
01.01_C	7,5	1,9	31,1	13,5	--	62,1	62,1	57,6	rail	62
01.01_D	10,5	2,2	32,8	13,1	--	62,8	62,8	58,3	rail	63
01.01_E	16,5	-99,0	36,5	14,6	--	63,4	63,4	58,8	rail	63
01.01_F	22,5	21,2	39,1	13,8	--	63,5	63,5	58,9	rail	63
01.02_A	1,5	7,8	8,8	6,4	--	59,4	59,4	55,0	rail	59
01.02_B	4,5	8,0	10,3	7,4	--	63	63,0	58,5	rail	63
01.02_C	7,5	8,3	11,0	8,3	--	63,9	63,9	59,3	rail	64
01.02_D	10,5	8,7	11,2	8,7	--	64,4	64,4	59,8	rail	64
01.02_E	16,5	5,8	-1,5	2,0	--	64,9	64,9	60,3	rail	65
01.02_F	22,5	11,1	-1,9	0,2	--	65,1	65,1	60,4	rail	65
01.03_A	1,5	5,5	19,1	9,4	--	59,7	59,7	55,3	rail	60
01.03_B	4,5	5,4	19,5	10,3	--	63,4	63,4	58,8	rail	63
01.03_C	7,5	6,2	19,9	12,3	--	64,4	64,4	59,8	rail	64
01.03_D	10,5	6,8	19,2	11,9	--	64,8	64,8	60,2	rail	65
01.03_E	16,5	6,2	19,4	9,2	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
01.03_F	22,5	11,2	23,5	13,9	--	65,4	65,4	60,7	rail	65
01.04_A	1,5	3,5	7,1	4,8	--	59,8	59,8	55,4	rail	60
01.04_B	4,5	4,7	9,4	6,4	--	63,6	63,6	59,0	rail	63
01.04_C	7,5	5,3	10,1	7,5	--	64,6	64,6	60,0	rail	64
01.04_D	10,5	5,6	10,3	7,9	--	65	65,0	60,4	rail	65
01.04_E	16,5	-1,2	0,5	0,3	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
01.04_F	22,5	-5,2	0,9	-4,4	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
01.05_A	1,5	7,2	12,8	6,5	--	60,4	60,4	56,0	rail	60
01.05_B	4,5	7,6	14,3	7,8	--	64,1	64,1	59,5	rail	64
01.05_C	7,5	7,8	14,7	8,3	--	65	65,0	60,4	rail	65
01.05_D	10,5	7,9	15,0	8,5	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
01.05_E	16,5	-9,0	-4,5	-8,1	--	65,5	65,5	60,8	rail	65
01.05_F	22,5	-11,5	-3,9	-99,0	--	65,6	65,6	60,9	rail	65
01.06_A	1,5	12,2	21,3	12,7	--	60,9	60,9	56,5	rail	61
01.06_B	4,5	12,1	21,4	12,9	--	64,6	64,6	60,0	rail	64
01.06_C	10,5	13,2	21,0	14,2	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
01.06_D	16,5	14,4	20,4	14,5	--	65,9	65,9	61,2	rail	66
01.06_E	22,5	18,7	24,5	18,3	--	65,9	65,9	61,2	rail	66
01.06_F	28,5	22,6	31,6	21,0	--	65	65,0	60,4	rail	65
01.07_A	1,5	2,1	6,5	4,0	--	60,6	60,6	56,2	rail	60
01.07_B	4,5	4,5	10,4	6,1	--	64,8	64,8	60,2	rail	65
01.07_C	10,5	5,6	10,3	7,2	--	65,9	65,9	61,2	rail	66
01.07_D	16,5	-2,3	-0,4	-4,9	--	65,9	65,9	61,2	rail	66
01.07_E	22,5	-11,9	-1,6	-10,6	--	65,8	65,8	61,1	rail	66
01.07_F	28,5	-99,0	-99,0	-99,0	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
01.08_F	28,5	28,9	30,0	30,6	--	55	--	--	Geen	cumulatie
01.09_F	28,5	31,6	36,0	31,8	--	49,5	--	--	Geen	cumulatie
01.10_E	16,5	33,8	36,4	32,7	--	53,3	--	--	Geen	cumulatie
01.10_F	22,5	39,6	38,5	37,9	--	54,6	--	--	Geen	cumulatie
01.11_E	16,5	33,0	35,4	31,9	--	54,9	--	--	Geen	cumulatie
01.11_F	22,5	39,7	38,3	35,3	--	55,6	55,6	51,4	rail	56
01.12_A	1,5	31,4	30,3	25,4	--	54,2	--	--	Geen	cumulatie
01.12_B	4,5	32,3	31,6	25,6	--	54,5	--	--	Geen	cumulatie
01.12_C	7,5	33,3	33,3	27,4	--	55,9	55,9	51,7	rail	56
01.12_D	10,5	34,5	33,9	28,7	--	56,5	56,5	52,3	rail	56
01.12_E	16,5	35,7	36,5	31,5	--	56,5	56,5	52,3	rail	56
01.12_F	22,5	39,1	38,6	34,8	--	56,7	56,7	52,5	rail	57
01.13_A	1,5	28,3	30,1	25,5	--	55,1	--	--	Geen	cumulatie
01.13_B	4,5	29,3	31,9	25,4	--	55,5	55,5	51,3	rail	55
01.13_C	7,5	30,7	33,0	27,0	--	56,9	56,9	52,7	rail	57
01.13_D	10,5	32,6	33,3	28,4	--	57,4	57,4	53,1	rail	57
01.13_E	16,5	36,5	37,0	29,4	--	57,9	57,9	53,6	rail	58
01.13_F	22,5	39,1	39,0	34,7	--	57,4	57,4	53,1	rail	57
02.01_A	1,5	10,7	13,2	7,2	--	60,6	60,6	56,2	rail	60
02.01_B	4,5	11,8	14,6	8,8	--	64,7	64,7	60,1	rail	64
02.01_C	7,5	12,4	15,4	9,3	--	65,4	65,4	60,7	rail	65
02.01_D	10,5	12,6	15,9	9,4	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
02.01_E	16,5	-1,1	0,0	-4,2	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
02.01_F	22,5	-11,7	-1,1	-11,0	--	65,6	65,6	60,9	rail	65

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
02.02_A	1,5	14,2	17,2	12,7	--	60,6	60,6	56,2	rail	60
02.02_B	4,5	13,5	17,4	12,8	--	64,4	64,4	59,8	rail	64
02.02_C	7,5	13,9	18,2	12,8	--	65	65,0	60,4	rail	65
02.02_D	10,5	14,2	18,8	12,7	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
02.02_E	16,5	-0,5	-0,6	-4,6	--	65,2	65,2	60,5	rail	65
02.02_F	22,5	-11,2	-2,5	-99,0	--	65,2	65,2	60,5	rail	65
02.03_A	1,5	31,8	33,3	36,0	--	54,9	--	--	Geen	cumulatie
02.03_B	4,5	32,1	32,6	35,2	--	57,4	57,4	53,1	rail	57
02.03_C	7,5	32,9	32,1	35,6	--	58,2	58,2	53,9	rail	58
02.03_D	10,5	33,7	32,5	36,2	--	58,7	58,7	54,4	rail	59
02.03_E	16,5	34,5	33,5	37,5	--	58,9	58,9	54,6	rail	59
02.03_F	22,5	35,2	34,6	38,3	--	59,3	59,3	54,9	rail	59
02.04_A	1,5	33,4	28,2	37,5	--	54,3	--	--	Geen	cumulatie
02.04_B	4,5	34,3	28,2	36,7	--	55,9	55,9	51,7	rail	56
02.04_C	7,5	35,2	28,2	37,4	--	56,8	56,8	52,6	rail	57
02.04_D	10,5	36,2	28,7	38,2	--	57,2	57,2	52,9	rail	57
02.04_E	16,5	37,0	29,8	39,1	--	57,7	57,7	53,4	rail	58
02.04_F	22,5	37,6	33,8	39,8	--	58	58,0	53,7	rail	58
02.05_A	1,5	25,9	30,1	27,8	--	39,2	--	--	Geen	cumulatie
02.05_B	4,5	27,9	31,1	28,7	--	40,8	--	--	Geen	cumulatie
02.05_C	7,5	30,8	32,3	30,8	--	44,7	--	--	Geen	cumulatie
02.05_D	10,5	33,5	33,0	32,6	--	48	--	--	Geen	cumulatie
02.05_E	16,5	39,2	34,9	37,6	--	50,1	--	--	Geen	cumulatie
02.05_F	22,5	40,6	36,5	39,7	--	52,7	--	--	Geen	cumulatie
02.06_A	1,5	26,4	30,4	28,1	--	38,4	--	--	Geen	cumulatie
02.06_B	4,5	28,0	31,1	28,7	--	39,9	--	--	Geen	cumulatie
02.06_C	7,5	30,6	31,8	30,5	--	43,4	--	--	Geen	cumulatie
02.06_D	10,5	35,5	32,6	32,3	--	46,1	--	--	Geen	cumulatie
02.06_E	16,5	38,9	34,4	36,3	--	51,4	--	--	Geen	cumulatie
02.06_F	22,5	40,4	36,7	39,5	--	53,4	--	--	Geen	cumulatie
03.01_A	1,5	37,7	30,9	40,0	--	40,5	--	--	Geen	cumulatie
03.01_B	4,5	38,7	31,3	40,5	--	41,8	--	--	Geen	cumulatie
03.01_C	7,5	39,8	31,6	41,2	--	44,4	--	--	Geen	cumulatie
03.01_D	10,5	40,3	31,5	41,9	--	44,9	--	--	Geen	cumulatie
03.01_E	13,5	39,0	31,9	42,2	--	45,4	--	--	Geen	cumulatie
03.02_A	1,5	39,8	31,6	41,2	--	42,9	--	--	Geen	cumulatie
03.02_B	4,5	41,1	32,1	41,6	--	44,1	--	--	Geen	cumulatie
03.02_C	7,5	42,0	32,5	42,5	--	46,5	--	--	Geen	cumulatie
03.02_D	10,5	42,3	32,4	43,0	--	45,7	--	--	Geen	cumulatie
03.02_E	13,5	40,5	32,3	43,2	--	46,2	--	--	Geen	cumulatie
03.03_A	1,5	45,6	35,0	40,3	--	47	--	--	Geen	cumulatie
03.03_B	4,5	47,0	35,3	41,5	--	48,9	--	--	Geen	cumulatie
03.03_C	7,5	47,6	36,5	42,4	--	51,6	--	--	Geen	cumulatie
03.03_D	10,5	47,8	35,8	42,5	--	52,7	--	--	Geen	cumulatie
03.03_E	13,5	47,3	37,2	42,2	--	54	--	--	Geen	cumulatie
03.04_A	1,5	45,0	34,8	38,3	--	46,6	--	--	Geen	cumulatie
03.04_B	4,5	46,2	35,2	39,4	--	48,8	--	--	Geen	cumulatie
03.04_C	7,5	47,1	35,6	40,4	--	51,8	--	--	Geen	cumulatie
03.04_D	10,5	47,0	37,0	39,8	--	54,3	--	--	Geen	cumulatie
03.04_E	13,5	46,6	37,9	39,9	--	55,5	55,5	51,3	rail	55
03.05_A	1,5	32,8	29,5	20,8	--	53,4	--	--	Geen	cumulatie
03.05_B	4,5	34,0	31,0	21,5	--	54	--	--	Geen	cumulatie
03.05_C	7,5	35,2	33,0	24,0	--	55,5	55,5	51,3	rail	55
03.05_D	10,5	24,4	34,9	29,3	--	56,4	56,4	52,2	rail	56
03.05_E	13,5	25,3	37,1	29,8	--	57,8	57,8	53,5	rail	58
03.06_A	1,5	19,0	28,3	20,2	--	53,7	--	--	Geen	cumulatie
03.06_B	4,5	20,6	30,0	20,5	--	54,1	--	--	Geen	cumulatie
03.06_C	7,5	21,9	31,6	22,8	--	55,4	--	--	Geen	cumulatie
03.06_D	10,5	22,5	32,7	25,1	--	56	56,0	51,8	rail	56
03.06_E	13,5	23,7	34,2	28,8	--	57,3	57,3	53,0	rail	57
04.01_A	1,5	32,5	32,9	34,9	--	59,3	59,3	54,9	rail	59
04.01_B	4,5	31,6	32,3	34,0	--	62,3	62,3	57,8	rail	62
04.01_C	7,5	32,3	31,8	34,2	--	62,8	62,8	58,3	rail	63
04.01_D	10,5	33,1	32,2	34,9	--	63	63,0	58,5	rail	63
04.01_E	16,5	34,0	33,0	36,1	--	63,1	63,1	58,5	rail	63
04.01_F	22,5	33,3	34,2	29,6	--	63,1	63,1	58,5	rail	63
04.02_A	1,5	32,3	33,4	34,1	--	55,3	--	--	Geen	cumulatie
04.02_B	4,5	33,0	32,8	33,3	--	57,3	57,3	53,0	rail	57
04.02_C	7,5	33,8	32,6	33,9	--	58	58,0	53,7	rail	58

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
04.02_D	10,5	34,7	32,9	34,7	--	58,3	58,3	54,0	rail	58
04.02_E	16,5	34,4	33,6	35,5	--	58,7	58,7	54,4	rail	59
04.02_F	22,5	34,5	34,8	30,8	--	59	59,0	54,7	rail	59
04.03_A	1,5	34,9	34,3	34,0	--	52,5	--	--	Geen	cumulatie
04.03_B	4,5	35,9	33,8	34,6	--	53,8	--	--	Geen	cumulatie
04.03_C	7,5	36,9	34,1	35,5	--	54,8	--	--	Geen	cumulatie
04.03_D	10,5	37,7	34,4	36,3	--	55,5	55,5	51,3	rail	55
04.03_E	16,5	38,1	35,5	36,9	--	56,2	56,2	52,0	rail	56
04.03_F	22,5	38,4	37,7	35,2	--	57,1	57,1	52,8	rail	57
04.04_E	16,5	36,5	34,4	34,8	--	49	--	--	Geen	cumulatie
04.04_F	22,5	39,2	38,7	38,0	--	51,4	--	--	Geen	cumulatie
04.05_E	16,5	35,0	34,9	34,3	--	48,3	--	--	Geen	cumulatie
04.05_F	22,5	39,9	39,4	40,1	--	50,5	--	--	Geen	cumulatie
04.06_E	16,5	36,4	35,3	36,8	--	47,2	--	--	Geen	cumulatie
04.06_F	22,5	42,3	38,3	42,0	--	49,2	--	--	Geen	cumulatie
04.07_E	16,5	36,9	34,8	35,8	--	45,8	--	--	Geen	cumulatie
04.07_F	22,5	42,8	37,9	39,8	--	47,9	--	--	Geen	cumulatie
04.08_E	16,5	38,2	35,1	35,9	--	45	--	--	Geen	cumulatie
04.08_F	22,5	43,5	38,7	40,9	--	47,2	--	--	Geen	cumulatie
04.09_A	1,5	35,0	27,8	27,1	--	54,1	--	--	Geen	cumulatie
04.09_B	4,5	36,0	27,8	27,4	--	54,3	--	--	Geen	cumulatie
04.09_C	7,5	37,1	28,1	28,3	--	55	--	--	Geen	cumulatie
04.09_D	10,5	37,8	28,9	29,5	--	55,8	55,8	51,6	rail	56
04.09_E	16,5	37,9	29,7	31,2	--	56,3	56,3	52,1	rail	56
04.09_F	22,5	38,4	31,5	31,6	--	56,8	56,8	52,6	rail	57
04.10_A	1,5	34,0	27,1	26,3	--	55,3	--	--	Geen	cumulatie
04.10_B	4,5	34,8	26,9	26,3	--	55,9	55,9	51,7	rail	56
04.10_C	7,5	35,7	26,6	26,9	--	56,8	56,8	52,6	rail	57
04.10_D	10,5	36,6	27,1	28,0	--	57,6	57,6	53,3	rail	58
04.10_E	16,5	37,0	29,0	30,2	--	58,1	58,1	53,8	rail	58
04.10_F	22,5	37,4	30,9	30,7	--	58,5	58,5	54,2	rail	58
04.11_A	1,5	32,1	26,3	25,1	--	56,7	56,7	52,5	rail	57
04.11_B	4,5	32,3	26,1	25,0	--	58	58,0	53,7	rail	58
04.11_C	7,5	33,1	25,8	25,5	--	59,1	59,1	54,7	rail	59
04.11_D	10,5	33,9	26,3	26,5	--	59,9	59,9	55,5	rail	60
04.11_E	16,5	34,8	28,5	28,8	--	60,6	60,6	56,2	rail	60
04.11_F	22,5	35,3	30,6	29,5	--	60,8	60,8	56,4	rail	61
04.12_A	1,5	15,1	20,7	17,0	--	59,3	59,3	54,9	rail	59
04.12_B	4,5	16,0	20,6	16,7	--	60,9	60,9	56,5	rail	61
04.12_C	7,5	16,8	20,7	16,9	--	62	62,0	57,5	rail	62
04.12_D	10,5	17,4	20,8	17,5	--	63,1	63,1	58,5	rail	63
04.12_E	16,5	0,0	10,9	-0,4	--	64,2	64,2	59,6	rail	64
04.12_F	22,5	-0,7	-99,0	-7,3	--	64,6	64,6	60,0	rail	64
04.13_A	1,5	17,0	23,3	20,7	--	52,4	--	--	Geen	cumulatie
04.13_B	4,5	17,0	23,1	20,4	--	53,8	--	--	Geen	cumulatie
04.13_C	7,5	17,7	23,1	20,7	--	55,7	55,7	51,5	rail	56
04.13_D	10,5	18,7	23,3	21,8	--	59,8	59,8	55,4	rail	60
04.13_E	16,5	-1,2	9,1	-1,3	--	63	63,0	58,5	rail	63
04.13_F	22,5	-3,5	-99,0	-8,2	--	64,3	64,3	59,7	rail	64
04.14_A	1,5	18,6	24,0	21,4	--	47,6	--	--	Geen	cumulatie
04.14_B	4,5	18,7	23,8	21,2	--	49,5	--	--	Geen	cumulatie
04.14_C	7,5	19,5	24,0	21,3	--	52,5	--	--	Geen	cumulatie
04.14_D	10,5	20,6	24,4	22,2	--	58,9	58,9	54,6	rail	59
04.14_E	16,5	2,2	7,6	1,2	--	62,7	62,7	58,2	rail	62
04.14_F	22,5	-3,5	-3,3	-3,6	--	64	64,0	59,4	rail	64
04.15_A	1,5	18,3	23,9	21,1	--	51,4	--	--	Geen	cumulatie
04.15_B	4,5	18,4	23,8	20,9	--	53,7	--	--	Geen	cumulatie
04.15_C	7,5	19,1	24,0	21,1	--	55,5	55,5	51,3	rail	55
04.15_D	10,5	20,1	24,4	21,9	--	59,8	59,8	55,4	rail	60
04.15_E	16,5	0,4	2,1	-0,4	--	63,2	63,2	58,6	rail	63
04.15_F	22,5	-2,0	-3,5	-3,5	--	64,1	64,1	59,5	rail	64
04.16_A	1,5	17,5	22,9	20,4	--	58,2	58,2	53,9	rail	58
04.16_B	4,5	17,6	23,0	20,4	--	61,2	61,2	56,7	rail	61
04.16_C	7,5	18,3	23,2	20,5	--	61,8	61,8	57,3	rail	62
04.16_D	10,5	19,3	23,9	21,2	--	62,6	62,6	58,1	rail	62
04.16_E	16,5	-0,3	0,9	-1,1	--	63,9	63,9	59,3	rail	64
04.16_F	22,5	-1,7	-1,1	-4,6	--	64,4	64,4	59,8	rail	64
05.01_A	1,5	36,8	34,8	35,1	--	50,8	--	--	Geen	cumulatie
05.01_B	4,5	38,0	34,5	35,9	--	51,9	--	--	Geen	cumulatie

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LCUM	
05.01_C	7,5	39,3	35,0	36,9	--	53	--	--	Geen	cumulatie
05.01_D	10,5	39,5	35,2	37,6	--	54,1	--	--	Geen	cumulatie
05.01_E	13,5	40,1	35,8	37,8	--	54,6	--	--	Geen	cumulatie
05.02_A	1,5	40,2	35,7	36,9	--	49,5	--	--	Geen	cumulatie
05.02_B	4,5	41,8	35,3	38,2	--	50,4	--	--	Geen	cumulatie
05.02_C	7,5	42,5	36,2	39,2	--	51,8	--	--	Geen	cumulatie
05.02_D	10,5	42,7	36,4	39,4	--	53	--	--	Geen	cumulatie
05.02_E	13,5	43,2	37,2	39,5	--	53,8	--	--	Geen	cumulatie
05.03_A	1,5	44,2	36,4	36,5	--	48,4	--	--	Geen	cumulatie
05.03_B	4,5	45,9	36,0	38,2	--	49,3	--	--	Geen	cumulatie
05.03_C	7,5	46,0	37,0	38,6	--	51	--	--	Geen	cumulatie
05.03_D	10,5	46,1	37,3	39,2	--	52,5	--	--	Geen	cumulatie
05.03_E	13,5	46,2	38,7	40,7	--	53,4	--	--	Geen	cumulatie
05.04_D	10,5	40,8	37,5	39,3	--	49,6	--	--	Geen	cumulatie
05.04_E	13,5	45,8	39,9	44,1	--	50,3	--	--	Geen	cumulatie
05.05_D	10,5	40,4	39,2	41,0	--	49,1	--	--	Geen	cumulatie
05.05_E	13,5	45,4	41,4	47,4	--	49,4	--	--	Geen	cumulatie
05.06_D	10,5	41,6	37,2	40,3	--	48,6	--	--	Geen	cumulatie
05.06_E	13,5	47,7	38,2	45,8	--	48,7	--	--	Geen	cumulatie
05.07_A	1,5	47,0	41,2	45,7	--	41,5	--	--	Geen	cumulatie
05.07_B	4,5	48,7	40,5	46,7	48,7	43	--	--	weg	49
05.07_C	7,5	49,1	41,0	47,6	49,1	44	--	--	weg	49
05.07_D	10,5	49,1	41,7	48,1	49,1	44,7	--	--	weg	49
05.07_E	13,5	49,1	41,2	48,2	49,1	44,1	--	--	weg	49
05.08_A	1,5	44,7	32,6	40,7	--	41,2	--	--	Geen	cumulatie
05.08_B	4,5	46,4	32,9	42,1	--	42,7	--	--	Geen	cumulatie
05.08_C	7,5	46,9	34,0	42,9	--	44,1	--	--	Geen	cumulatie
05.08_D	10,5	47,0	35,0	43,0	--	46,7	--	--	Geen	cumulatie
05.08_E	13,5	47,3	34,4	43,1	--	48,3	--	--	Geen	cumulatie
05.09_A	1,5	38,5	33,3	35,3	--	40,3	--	--	Geen	cumulatie
05.09_B	4,5	39,9	34,2	36,5	--	42,1	--	--	Geen	cumulatie
05.09_C	7,5	42,0	36,1	39,0	--	46,1	--	--	Geen	cumulatie
05.09_D	10,5	44,7	39,8	43,7	--	47,7	--	--	Geen	cumulatie
05.09_E	13,5	49,1	41,3	47,9	49,1	45,8	--	--	weg	49
05.10_A	1,5	45,4	31,6	42,0	--	52	--	--	Geen	cumulatie
05.10_B	4,5	47,1	31,8	43,8	--	51,9	--	--	Geen	cumulatie
05.10_C	7,5	47,1	32,4	44,1	--	52,3	--	--	Geen	cumulatie
05.10_D	10,5	47,1	33,1	44,1	--	52,7	--	--	Geen	cumulatie
05.10_E	13,5	47,1	32,8	44,2	--	52,9	--	--	Geen	cumulatie
05.11_A	1,5	41,9	30,0	33,5	--	52	--	--	Geen	cumulatie
05.11_B	4,5	43,6	30,1	34,6	--	51,8	--	--	Geen	cumulatie
05.11_C	7,5	44,1	30,9	35,7	--	52,3	--	--	Geen	cumulatie
05.11_D	10,5	44,2	32,0	36,1	--	52,9	--	--	Geen	cumulatie
05.11_E	13,5	44,2	32,4	36,6	--	53,4	--	--	Geen	cumulatie
05.12_A	1,5	37,8	29,0	28,3	--	53,1	--	--	Geen	cumulatie
05.12_B	4,5	39,1	29,2	28,8	--	53	--	--	Geen	cumulatie
05.12_C	7,5	40,3	30,0	29,8	--	53,6	--	--	Geen	cumulatie
05.12_D	10,5	40,5	31,3	31,1	--	54,3	--	--	Geen	cumulatie
05.12_E	13,5	40,8	32,1	32,2	--	54,8	--	--	Geen	cumulatie
06.01_A	1,5	49,9	36,2	41,3	49,9	48,2	--	--	weg	50
06.01_B	4,5	50,7	37,0	42,8	50,7	49,3	--	--	weg	51
06.01_C	7,5	50,7	38,1	43,5	50,7	51,2	--	--	weg	51
06.02_A	1,5	55,1	35,9	51,2	56,6	45,8	--	--	weg	57
06.02_B	4,5	55,6	36,4	52,2	57,2	47,8	--	--	weg	57
06.02_C	7,5	55,5	37,7	52,1	57,1	49,9	--	--	weg	57
06.03_A	1,5	55,0	40,5	50,5	56,3	45,2	--	--	weg	56
06.03_B	4,5	55,6	41,1	52,0	57,2	47,2	--	--	weg	57
06.03_C	7,5	55,5	42,0	52,4	57,2	49,3	--	--	weg	57
06.04_A	1,5	55,2	36,3	50,1	56,4	44,9	--	--	weg	56
06.04_B	4,5	55,8	36,7	51,2	57,1	46,8	--	--	weg	57
06.04_C	7,5	55,7	37,5	51,3	57,0	48,7	--	--	weg	57
06.05_A	1,5	50,9	39,6	48,9	53,0	42,8	--	--	weg	53
06.05_B	4,5	51,9	40,0	50,2	54,1	44,5	--	--	weg	54
06.05_C	7,5	52,0	40,7	50,3	54,2	45,8	--	--	weg	54
07.01_A	1,5	31,4	26,6	24,9	--	59,3	59,3	54,9	rail	59
07.01_B	4,5	30,4	26,4	24,8	--	61,2	61,2	56,7	rail	61
07.01_C	7,5	31,1	26,4	25,0	--	61,9	61,9	57,4	rail	62
07.01_D	10,5	31,8	26,7	25,9	--	62,8	62,8	58,3	rail	63
07.01_E	16,5	32,9	28,2	27,8	--	63,4	63,4	58,8	rail	63

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
07.01_F	22,5	33,2	33,0	30,0	--	63,5	63,5	58,9	rail	63
07.02_A	1,5	30,9	27,9	25,5	--	57	57,0	52,8	rail	57
07.02_B	4,5	31,5	27,6	25,3	--	58,5	58,5	54,2	rail	58
07.02_C	7,5	32,3	27,4	25,7	--	59,5	59,5	55,1	rail	59
07.02_D	10,5	33,1	27,8	26,9	--	60,5	60,5	56,1	rail	60
07.02_E	16,5	33,9	29,7	29,1	--	61,3	61,3	56,8	rail	61
07.02_F	22,5	34,5	34,8	31,4	--	61,4	61,4	56,9	rail	61
07.03_A	1,5	34,9	28,7	29,4	--	55,2	--	--	Geen	cumulatie
07.03_B	4,5	35,7	28,3	29,7	--	55,8	55,8	51,6	rail	56
07.03_C	7,5	36,6	28,2	30,4	--	56,6	56,6	52,4	rail	56
07.03_D	10,5	37,5	28,6	31,4	--	57,3	57,3	53,0	rail	57
07.03_E	16,5	37,7	29,8	32,8	--	57,6	57,6	53,3	rail	58
07.03_F	22,5	37,8	31,0	33,5	--	58,1	58,1	53,8	rail	58
07.04_A	1,5	36,8	29,7	32,0	--	53,5	--	--	Geen	cumulatie
07.04_B	4,5	37,8	29,8	32,6	--	53,7	--	--	Geen	cumulatie
07.04_C	7,5	38,9	30,4	33,5	--	54,3	--	--	Geen	cumulatie
07.04_D	10,5	39,5	31,1	34,5	--	55	--	--	Geen	cumulatie
07.04_E	16,5	39,8	32,6	35,1	--	55,6	55,6	51,4	rail	56
07.04_F	22,5	40,7	35,5	37,1	--	56,3	56,3	52,1	rail	56
07.05_E	16,5	37,9	35,4	37,0	--	44,7	--	--	Geen	cumulatie
07.05_F	22,5	42,7	38,4	41,1	--	46,7	--	--	Geen	cumulatie
07.06_E	16,5	38,0	36,2	36,8	--	44,5	--	--	Geen	cumulatie
07.06_F	22,5	42,8	38,2	43,1	--	46,3	--	--	Geen	cumulatie
07.07_E	16,5	40,5	34,6	37,0	--	44	--	--	Geen	cumulatie
07.07_F	22,5	45,2	38,7	42,8	--	46	--	--	Geen	cumulatie
07.08_E	16,5	46,0	36,6	42,1	--	43,5	--	--	Geen	cumulatie
07.08_F	22,5	48,0	38,2	44,9	--	45,4	--	--	Geen	cumulatie
07.09_A	1,5	45,6	29,7	37,8	--	51,3	--	--	Geen	cumulatie
07.09_B	4,5	47,1	29,9	38,9	--	52,2	--	--	Geen	cumulatie
07.09_C	7,5	47,9	30,2	39,8	--	53,6	--	--	Geen	cumulatie
07.09_D	10,5	48,0	28,9	40,3	--	55	--	--	Geen	cumulatie
07.09_E	16,5	47,6	31,2	38,5	--	56,5	56,5	52,3	rail	56
07.09_F	22,5	47,6	33,0	38,5	--	58,2	58,2	53,9	rail	58
07.10_A	1,5	40,0	27,5	33,8	--	54,2	--	--	Geen	cumulatie
07.10_B	4,5	41,2	27,6	34,9	--	55,1	--	--	Geen	cumulatie
07.10_C	7,5	42,3	27,4	36,0	--	56,2	56,2	52,0	rail	56
07.10_D	10,5	42,7	27,4	36,3	--	57,4	57,4	53,1	rail	57
07.10_E	16,5	43,0	30,0	36,9	--	59,1	59,1	54,7	rail	59
07.10_F	22,5	43,6	32,1	37,5	--	60,4	60,4	56,0	rail	60
07.11_A	1,5	37,5	27,2	25,9	--	55,6	55,6	51,4	rail	56
07.11_B	4,5	38,7	27,9	26,2	--	57	57,0	52,8	rail	57
07.11_C	7,5	40,1	28,8	28,0	--	58,2	58,2	53,9	rail	58
07.11_D	10,5	41,4	30,1	32,4	--	58,8	58,8	54,5	rail	59
07.11_E	16,5	42,9	30,5	36,7	--	60,1	60,1	55,7	rail	60
07.11_F	22,5	43,3	32,1	37,2	--	60,4	60,4	56,0	rail	60
07.12_A	1,5	32,8	27,0	25,8	--	58,4	58,4	54,1	rail	58
07.12_B	4,5	34,0	27,7	26,1	--	60,6	60,6	56,2	rail	60
07.12_C	7,5	35,3	28,1	27,2	--	61,3	61,3	56,8	rail	61
07.12_D	10,5	36,9	29,0	28,6	--	61,5	61,5	57,0	rail	61
07.12_E	16,5	40,3	29,8	33,8	--	61,5	61,5	57,0	rail	61
07.12_F	22,5	41,5	30,3	35,7	--	61,4	61,4	56,9	rail	61
07.13_A	1,5	14,0	20,3	20,6	--	63	63,0	58,5	rail	63
07.13_B	4,5	12,5	18,0	13,2	--	65,2	65,2	60,5	rail	65
07.13_C	7,5	13,0	18,3	13,6	--	65,6	65,6	60,9	rail	65
07.13_D	10,5	13,3	17,9	13,8	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
07.13_E	16,5	1,3	13,6	-0,5	--	65,8	65,8	61,1	rail	66
07.13_F	22,5	-99,0	-99,0	-99,0	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
07.14_A	1,5	12,3	20,2	18,7	--	62,9	62,9	58,4	rail	63
07.14_B	4,5	12,1	17,4	12,6	--	65,1	65,1	60,4	rail	65
07.14_C	7,5	12,7	17,6	13,1	--	65,6	65,6	60,9	rail	65
07.14_D	10,5	13,0	17,3	13,2	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
07.14_E	13,5	5,6	12,9	7,8	--	65,8	65,8	61,1	rail	66
07.14_F	16,5	0,8	12,5	-1,9	--	65,6	65,6	60,9	rail	65
07.15_A	1,5	11,6	17,0	12,9	--	62,9	62,9	58,4	rail	63
07.15_B	4,5	12,7	17,4	12,6	--	65,1	65,1	60,4	rail	65
07.15_C	7,5	13,3	17,6	13,0	--	65,5	65,5	60,8	rail	65
07.15_D	10,5	13,5	17,2	13,1	--	65,7	65,7	61,0	rail	66
07.15_E	13,5	4,8	11,3	5,7	--	65,9	65,9	61,2	rail	66
07.15_F	16,5	0,1	10,9	-0,2	--	65,7	65,7	61,0	rail	66

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
	m	LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
08.01_A	1,5	38,5	30,2	32,8	--	52,3	--	--	Geen	cumulatie
08.01_B	4,5	39,7	30,5	33,6	--	52,2	--	--	Geen	cumulatie
08.01_C	7,5	41,0	31,4	34,7	--	52,8	--	--	Geen	cumulatie
08.01_D	10,5	41,2	32,3	35,6	--	53,5	--	--	Geen	cumulatie
08.01_E	13,5	41,3	32,6	36,2	--	54,2	--	--	Geen	cumulatie
08.02_A	1,5	40,9	31,3	37,6	--	51,1	--	--	Geen	cumulatie
08.02_B	4,5	42,6	31,5	38,9	--	50,8	--	--	Geen	cumulatie
08.02_C	7,5	43,1	32,7	39,8	--	51,3	--	--	Geen	cumulatie
08.02_D	10,5	43,3	33,4	40,1	--	52	--	--	Geen	cumulatie
08.02_E	13,5	43,4	33,8	40,4	--	52,9	--	--	Geen	cumulatie
08.03_A	1,5	46,2	31,9	38,6	--	40	--	--	Geen	cumulatie
08.03_B	4,5	47,8	32,2	40,4	--	41,2	--	--	Geen	cumulatie
08.03_C	7,5	47,9	33,3	40,7	--	44	--	--	Geen	cumulatie
08.03_D	10,5	47,9	34,1	41,0	--	45,8	--	--	Geen	cumulatie
08.03_E	13,5	47,8	34,7	40,4	--	46,6	--	--	Geen	cumulatie
08.04_D	10,5	41,0	35,3	39,5	--	48,4	--	--	Geen	cumulatie
08.04_E	13,5	47,0	36,0	45,1	--	45,5	--	--	Geen	cumulatie
08.05_D	10,5	39,3	36,3	39,0	--	48,4	--	--	Geen	cumulatie
08.05_E	13,5	43,7	40,8	45,2	--	45,3	--	--	Geen	cumulatie
08.06_D	10,5	39,2	34,2	38,6	--	47,4	--	--	Geen	cumulatie
08.06_E	13,5	44,1	34,6	43,8	--	44,7	--	--	Geen	cumulatie
08.07_D	10,5	42,8	35,9	40,4	--	46,9	--	--	Geen	cumulatie
08.07_E	13,5	49,5	38,6	46,6	49,5	44,2	--	--	weg	50
08.08_A	1,5	48,6	30,9	38,4	48,6	49,7	--	--	weg	49
08.08_B	4,5	50,0	30,9	39,7	50,0	50,3	--	--	weg	50
08.08_C	7,5	50,2	30,7	40,2	50,2	51,8	--	--	weg	50
08.08_D	10,5	50,2	31,7	40,3	50,2	53,5	--	--	weg	50
08.08_E	13,5	50,1	31,7	40,3	50,1	53,9	--	--	weg	50
09.01_A	1,5	50,6	32,5	41,5	50,6	44,1	--	--	weg	51
09.01_B	4,5	51,5	33,1	43,2	51,5	44,9	--	--	weg	52
09.01_C	7,5	51,4	33,9	43,3	51,4	46,7	--	--	weg	51
09.02_A	1,5	56,6	35,8	52,3	58,0	45,5	--	--	weg	58
09.02_B	4,5	56,9	36,1	53,0	58,4	47	--	--	weg	58
09.02_C	7,5	56,7	36,7	52,9	58,2	49	--	--	weg	58
09.03_A	1,5	56,2	39,4	51,2	57,4	46,2	--	--	weg	57
09.03_B	4,5	56,6	40,0	52,2	57,9	47,8	--	--	weg	58
09.03_C	7,5	56,5	40,6	52,3	57,9	49,6	--	--	weg	58
09.04_A	1,5	55,5	34,4	51,1	56,8	47,8	--	--	weg	57
09.04_B	4,5	56,0	34,2	51,9	57,4	48,7	--	--	weg	57
09.04_C	7,5	55,8	34,4	51,9	57,3	50,2	--	--	weg	57
09.05_A	1,5	55,2	38,7	51,3	56,7	48,1	--	--	weg	57
09.05_B	4,5	55,7	38,0	52,3	57,3	48,7	--	--	weg	57
09.05_C	7,5	55,6	38,4	52,3	57,3	50,4	--	--	weg	57
09.06_A	1,5	51,8	31,7	38,1	51,8	49,5	--	--	weg	52
09.06_B	4,5	52,5	31,4	39,6	52,5	50,2	--	--	weg	52
09.06_C	7,5	52,4	31,2	40,0	52,4	51,9	--	--	weg	52
B1.01_A	1,5	55,4	35,7	47,3	55,4	47,5	--	--	weg	55
B1.01_B	4,5	55,7	36,1	48,2	55,7	49,1	--	--	weg	56
B1.01_C	7,5	55,5	37,3	48,3	55,5	51,5	--	--	weg	56
B1.02_A	1,5	46,6	32,4	37,4	--	46,8	--	--	Geen	cumulatie
B1.02_B	4,5	47,9	32,7	38,2	--	48,5	--	--	Geen	cumulatie
B1.02_C	7,5	48,1	33,9	39,4	--	51,1	--	--	Geen	cumulatie
B1.03_A	1,5	43,0	31,7	36,8	--	45,3	--	--	Geen	cumulatie
B1.03_B	4,5	44,4	32,1	36,5	--	46,9	--	--	Geen	cumulatie
B1.03_C	7,5	45,0	33,5	37,5	--	49,3	--	--	Geen	cumulatie
B1.04_A	1,5	38,9	29,7	34,9	--	41,5	--	--	Geen	cumulatie
B1.04_B	4,5	40,1	29,7	34,4	--	42,6	--	--	Geen	cumulatie
B1.04_C	7,5	41,2	32,9	35,0	--	44,8	--	--	Geen	cumulatie
B1.05_A	1,5	37,1	29,2	34,5	--	40,5	--	--	Geen	cumulatie
B1.05_B	4,5	38,2	29,2	33,9	--	41,4	--	--	Geen	cumulatie
B1.05_C	7,5	39,3	29,7	34,3	--	42,6	--	--	Geen	cumulatie
B1.06_A	1,5	21,6	27,3	24,5	--	38,5	--	--	Geen	cumulatie
B1.06_B	4,5	23,1	27,5	25,3	--	39,2	--	--	Geen	cumulatie
B1.06_C	7,5	25,8	27,8	27,0	--	41,1	--	--	Geen	cumulatie
B1.07_A	1,5	21,5	26,8	24,5	--	38,8	--	--	Geen	cumulatie
B1.07_B	4,5	23,3	27,0	25,6	--	39,6	--	--	Geen	cumulatie
B1.07_C	7,5	26,3	27,4	27,4	--	42	--	--	Geen	cumulatie
B1.08_A	1,5	36,0	29,3	36,7	--	52,1	--	--	Geen	cumulatie
B1.08_B	4,5	37,2	29,6	37,5	--	53	--	--	Geen	cumulatie

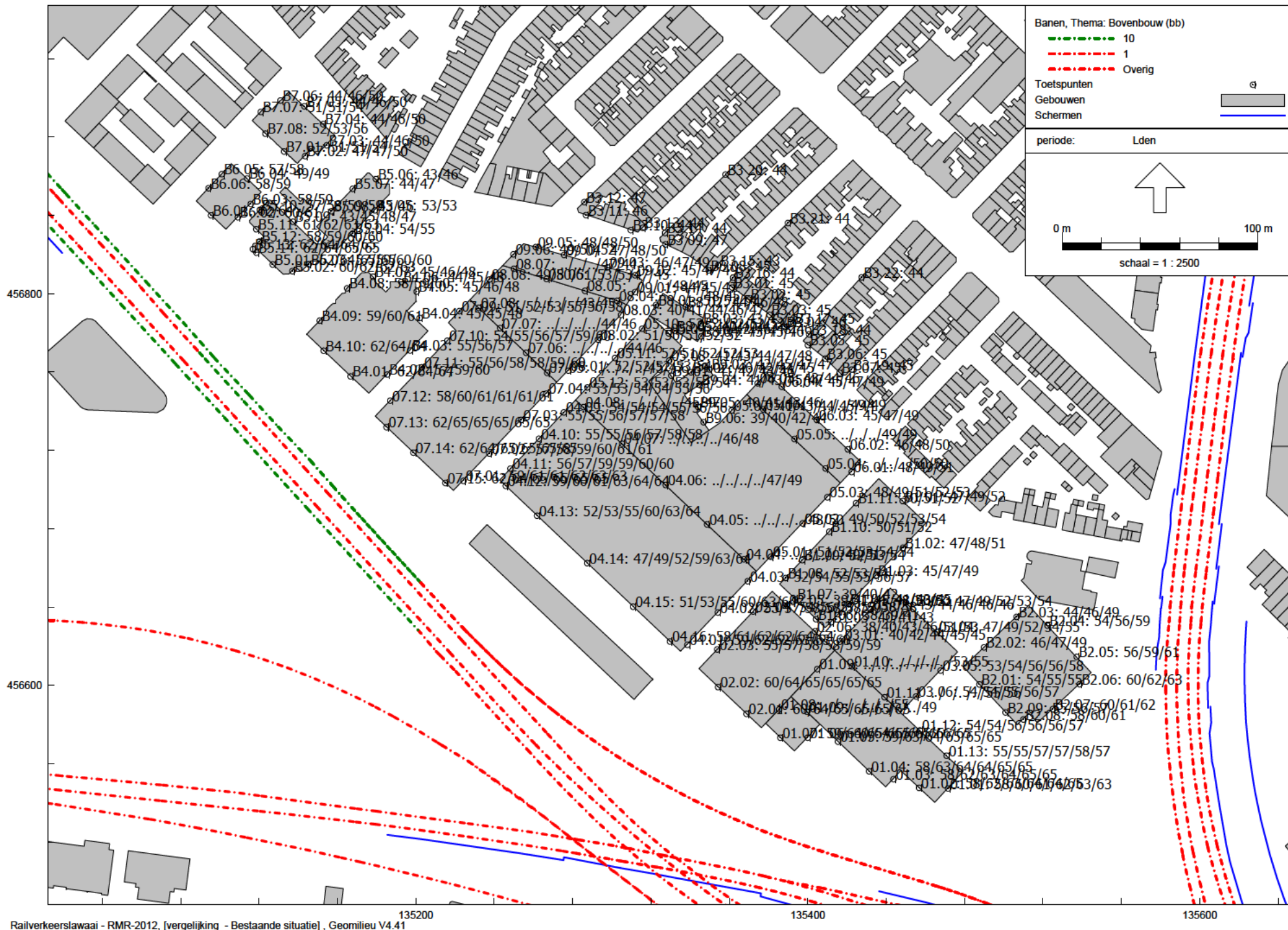
Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
B1.08_C	7,5	38,4	30,5	38,5	--	53,9	--	--	Geen	cumulatie
B1.09_A	1,5	37,6	30,0	39,1	--	52,1	--	--	Geen	cumulatie
B1.09_B	4,5	38,9	30,2	40,2	--	52,9	--	--	Geen	cumulatie
B1.09_C	7,5	40,1	31,1	41,3	--	53,7	--	--	Geen	cumulatie
B1.10_A	1,5	40,9	30,7	40,4	--	50,6	--	--	Geen	cumulatie
B1.10_B	4,5	42,8	30,8	41,8	--	51,3	--	--	Geen	cumulatie
B1.10_C	7,5	43,1	31,9	42,6	--	52,2	--	--	Geen	cumulatie
B1.11_A	1,5	46,0	32,2	44,2	--	50,1	--	--	Geen	cumulatie
B1.11_B	4,5	47,5	32,7	45,8	--	50,7	--	--	Geen	cumulatie
B1.11_C	7,5	47,5	33,7	46,1	--	51,7	--	--	Geen	cumulatie
B2.01_A	1,5	24,7	27,3	22,8	--	53,9	--	--	Geen	cumulatie
B2.01_B	4,5	24,3	27,9	22,6	--	54,5	--	--	Geen	cumulatie
B2.01_C	7,5	25,2	28,7	22,9	--	55,2	--	--	Geen	cumulatie
B2.02_A	1,5	43,5	34,0	38,0	--	45,6	--	--	Geen	cumulatie
B2.02_B	4,5	44,9	34,0	38,9	--	46,7	--	--	Geen	cumulatie
B2.02_C	7,5	45,8	34,5	40,0	--	48,8	--	--	Geen	cumulatie
B2.03_A	1,5	45,6	34,2	39,1	--	44,2	--	--	Geen	cumulatie
B2.03_B	4,5	46,9	34,4	39,8	--	45,9	--	--	Geen	cumulatie
B2.03_C	7,5	47,3	34,9	40,7	--	48,7	--	--	Geen	cumulatie
B2.04_A	1,5	41,4	34,2	35,5	--	53,8	--	--	Geen	cumulatie
B2.04_B	4,5	42,4	36,0	36,3	--	56,2	56,2	52,0	rail	56
B2.04_C	7,5	43,3	38,2	37,6	--	58,7	58,7	54,4	rail	59
B2.05_A	1,5	40,5	34,8	37,7	--	56,2	56,2	52,0	rail	56
B2.05_B	4,5	41,0	37,4	38,9	--	59,4	59,4	55,0	rail	59
B2.05_C	7,5	41,7	38,6	40,0	--	61,2	61,2	56,7	rail	61
B2.06_A	1,5	2,8	27,6	12,6	--	59,6	59,6	55,2	rail	60
B2.06_B	4,5	3,5	32,1	16,8	--	62,1	62,1	57,6	rail	62
B2.06_C	7,5	3,7	32,9	22,8	--	62,9	62,9	58,4	rail	63
B2.07_A	1,5	-1,9	28,7	8,7	--	59,6	59,6	55,2	rail	60
B2.07_B	4,5	-1,9	34,0	13,5	--	61,4	61,4	56,9	rail	61
B2.07_C	7,5	-1,8	35,4	21,0	--	62,2	62,2	57,7	rail	62
B2.08_A	1,5	-2,9	23,4	6,8	--	58,7	58,7	54,4	rail	59
B2.08_B	4,5	-2,9	26,5	11,8	--	59,9	59,9	55,5	rail	60
B2.08_C	7,5	-2,8	32,5	20,7	--	61	61,0	56,6	rail	61
B2.09_A	1,5	26,9	26,6	22,6	--	55,3	--	--	Geen	cumulatie
B2.09_B	4,5	26,3	27,2	22,4	--	56,4	56,4	52,2	rail	56
B2.09_C	7,5	27,1	27,4	22,5	--	57,2	57,2	52,9	rail	57
B3.01_A	4	60,4	32,4	51,9	61,0	44,9	--	--	weg	61
B3.02_A	4	60,2	32,1	47,9	60,2	45,4	--	--	weg	60
B3.03_A	4	60,0	31,8	49,0	60,3	45,4	--	--	weg	60
B3.04_A	4	60,1	31,9	53,6	61,0	45,6	--	--	weg	61
B3.05_A	4	59,7	35,4	53,5	60,6	45,4	--	--	weg	61
B3.06_A	4	59,2	32,1	51,4	59,9	45	--	--	weg	60
B3.07_A	4	59,3	31,9	54,3	60,5	45	--	--	weg	60
B3.08_A	4	60,0	38,1	54,9	61,2	44,9	--	--	weg	61
B3.09_A	4	59,5	33,5	52,4	60,3	47	--	--	weg	60
B3.10_A	4	59,6	34,3	54,4	60,7	44,5	--	--	weg	61
B3.11_A	4	59,8	36,4	52,0	60,5	46,8	--	--	weg	60
B3.12_A	4	52,1	40,7	61,5	62,0	47,2	--	--	weg	62
B3.13_A	4	56,2	42,7	60,8	62,1	43,6	--	--	weg	62
B3.14_A	4	53,2	43,2	61,4	62,0	43,8	--	--	weg	62
B3.15_A	4	54,5	45,0	61,4	62,2	43,5	--	--	weg	62
B3.16_A	4	55,1	36,8	60,7	61,8	44,1	--	--	weg	62
B3.17_A	4	55,0	44,5	61,0	62,0	44,9	--	--	weg	62
B3.18_A	4	54,1	45,6	61,0	61,8	43,9	--	--	weg	62
B3.19_A	4	53,5	45,2	61,7	62,3	44,5	--	--	weg	62
B3.20_A	4	41,7	48,9	61,9	62,1	44	--	--	weg	62
B3.21_A	4	42,8	50,6	62,0	62,3	44,3	--	--	weg	62
B3.22_A	4	41,6	52,9	62,0	62,5	44,4	--	--	weg	62
B4.01_A	1,5	13,7	16,7	20,0	--	62,3	62,3	57,8	rail	62
B4.01_B	4,5	14,3	17,8	11,9	--	64,5	64,5	59,9	rail	64
B4.01_C	7,5	15,0	18,0	12,4	--	65	65,0	60,4	rail	65
B4.02_A	1,5	34,0	34,4	29,3	--	57,9	57,9	53,6	rail	58
B4.02_B	4,5	35,0	33,9	29,4	--	59,6	59,6	55,2	rail	60
B4.02_C	7,5	36,0	33,5	30,5	--	60,4	60,4	56,0	rail	60
B4.03_A	1,5	37,4	35,2	38,3	--	55,3	--	--	Geen	cumulatie
B4.03_B	4,5	38,4	34,6	38,0	--	56,7	56,7	52,5	rail	57
B4.03_C	7,5	39,5	34,2	38,4	--	57,7	57,7	53,4	rail	58
B4.04_A	1,5	44,5	33,7	40,7	--	45,5	--	--	Geen	cumulatie

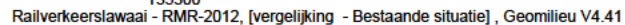
Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
	m	LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
B4.04_B	4,5	45,9	33,4	41,8	--	45,9	--	--	Geen	cumulatie
B4.04_C	7,5	47,0	33,4	42,8	--	48,2	--	--	Geen	cumulatie
B4.05_A	1,5	46,1	31,1	42,1	--	45,7	--	--	Geen	cumulatie
B4.05_B	4,5	47,7	31,2	43,4	--	46,1	--	--	Geen	cumulatie
B4.05_C	7,5	48,3	31,2	44,2	--	48,2	--	--	Geen	cumulatie
B4.06_A	1,5	46,8	31,4	41,4	--	43,9	--	--	Geen	cumulatie
B4.06_B	4,5	48,2	31,6	42,8	--	45,5	--	--	Geen	cumulatie
B4.06_C	7,5	48,8	31,7	43,5	48,8	48,5	--	--	weg	49
B4.07_A	1,5	46,0	32,7	42,3	--	45,2	--	--	Geen	cumulatie
B4.07_B	4,5	47,4	33,2	43,0	--	46,6	--	--	Geen	cumulatie
B4.07_C	7,5	48,2	33,5	44,0	--	48,6	--	--	Geen	cumulatie
B4.08_A	1,5	41,2	29,1	41,2	--	58,8	58,8	54,5	rail	59
B4.08_B	4,5	42,4	29,3	41,6	--	59,7	59,7	55,3	rail	60
B4.08_C	7,5	43,3	29,2	42,5	--	60,7	60,7	56,3	rail	60
B4.09_A	1,5	36,6	27,8	26,6	--	59,5	59,5	55,1	rail	59
B4.09_B	4,5	37,3	28,3	27,1	--	61,3	61,3	56,8	rail	61
B4.09_C	7,5	38,6	28,4	30,1	--	62,1	62,1	57,6	rail	62
B4.10_A	1,5	15,2	21,3	20,6	--	62,5	62,5	58,0	rail	62
B4.10_B	4,5	15,2	17,9	13,4	--	64,7	64,7	60,1	rail	64
B4.10_C	7,5	15,8	18,1	13,8	--	65,1	65,1	60,4	rail	65
B5.01_A	1,5	15,8	18,6	18,8	--	63,1	63,1	58,5	rail	63
B5.01_B	4,5	16,8	19,2	19,5	--	64,7	64,7	60,1	rail	64
B5.01_C	7,5	15,4	18,2	19,8	--	65,5	65,5	60,8	rail	65
B5.01_D	10,5	16,0	18,2	20,1	--	65,6	65,6	60,9	rail	65
B5.02_A	1,5	26,7	28,5	25,8	--	60,7	60,7	56,3	rail	60
B5.02_B	4,5	27,8	28,8	26,0	--	62,2	62,2	57,7	rail	62
B5.02_C	7,5	29,7	29,6	27,2	--	63	63,0	58,5	rail	63
B5.02_D	10,5	32,9	29,5	29,4	--	63,3	63,3	58,7	rail	63
B5.03_A	1,5	36,1	29,0	32,3	--	58	58,0	53,7	rail	58
B5.03_B	4,5	36,4	29,6	32,4	--	59,2	59,2	54,8	rail	59
B5.03_C	7,5	37,4	30,2	33,2	--	60,1	60,1	55,7	rail	60
B5.03_D	10,5	38,6	29,5	34,3	--	60,7	60,7	56,3	rail	60
B5.04_A	1,5	45,4	30,6	41,6	--	55	--	--	Geen	cumulatie
B5.04_B	4,5	46,7	30,6	43,0	--	55,7	55,7	51,5	rail	56
B5.05_A	1,5	48,8	31,5	45,4	48,8	53,5	--	--	weg	49
B5.05_B	4,5	49,6	31,6	46,5	49,6	54	--	--	weg	50
B5.06_A	1,5	57,2	34,0	46,9	57,2	43,3	--	--	weg	57
B5.06_B	4,5	57,3	34,5	47,6	57,3	45,8	--	--	weg	57
B5.07_A	1,5	50,2	31,1	36,1	50,2	44,4	--	--	weg	50
B5.07_B	4,5	51,2	30,8	37,0	51,2	46,8	--	--	weg	51
B5.08_A	1,5	46,2	31,2	31,0	--	43,5	--	--	Geen	cumulatie
B5.08_B	4,5	47,9	31,0	31,5	--	45,8	--	--	Geen	cumulatie
B5.09_A	1,5	39,8	32,6	31,3	--	43,3	--	--	Geen	cumulatie
B5.09_B	4,5	44,6	32,7	31,7	--	45,2	--	--	Geen	cumulatie
B5.09_C	7,5	46,2	32,6	33,4	--	48,1	--	--	Geen	cumulatie
B5.09_D	10,5	46,3	34,3	35,2	--	46,8	--	--	Geen	cumulatie
B5.10_A	1,5	29,1	28,9	28,3	--	57,9	57,9	53,6	rail	58
B5.10_B	4,5	31,8	29,7	28,8	--	59	59,0	54,7	rail	59
B5.10_C	7,5	33,2	29,2	29,2	--	59,9	59,9	55,5	rail	60
B5.10_D	10,5	35,5	30,2	30,3	--	60	60,0	55,6	rail	60
B5.11_A	1,5	25,0	21,6	19,9	--	61,5	61,5	57,0	rail	61
B5.11_B	4,5	25,6	22,5	20,8	--	63	63,0	58,5	rail	63
B5.11_C	7,5	26,2	21,6	21,6	--	63,9	63,9	59,3	rail	64
B5.11_D	10,5	27,3	21,6	22,3	--	64	64,0	59,4	rail	64
B5.12_A	1,5	24,9	26,4	24,4	--	58,1	58,1	53,8	rail	58
B5.12_B	4,5	26,2	26,8	25,0	--	59,8	59,8	55,4	rail	60
B5.12_C	7,5	28,7	27,8	26,2	--	60,7	60,7	56,3	rail	60
B5.12_D	10,5	32,2	28,5	28,6	--	60,9	60,9	56,5	rail	61
B5.13_A	1,5	27,9	26,7	24,5	--	62,7	62,7	58,2	rail	62
B5.13_B	4,5	29,0	27,8	24,8	--	64,5	64,5	59,9	rail	64
B5.13_C	7,5	30,5	27,5	24,8	--	65,1	65,1	60,4	rail	65
B5.13_D	10,5	31,9	27,5	24,5	--	65,2	65,2	60,5	rail	65
B5.14_A	1,5	25,4	24,8	23,2	--	62,9	62,9	58,4	rail	63
B5.14_B	4,5	26,1	25,0	24,0	--	64,6	64,6	60,0	rail	64
B5.14_C	7,5	26,9	26,3	24,7	--	65,2	65,2	60,5	rail	65
B5.14_D	10,5	29,1	27,7	25,4	--	65,3	65,3	60,6	rail	65
B6.01_A	1,5	23,6	19,6	17,6	--	62,6	62,6	58,1	rail	62
B6.01_B	4,5	24,7	20,3	18,5	--	64,5	64,5	59,9	rail	64
B6.02_A	1,5	34,7	28,6	27,5	--	60,3	60,3	55,9	rail	60

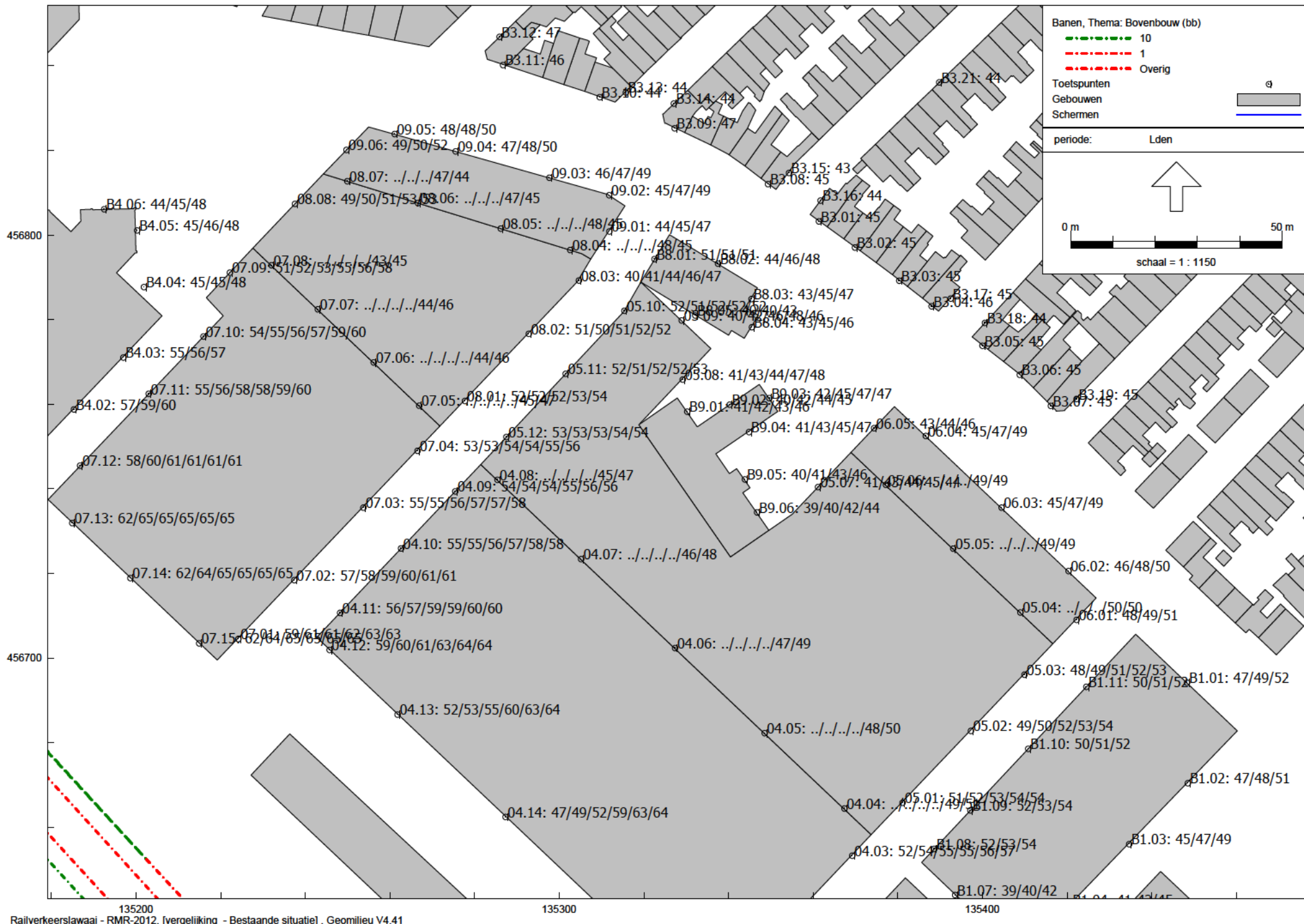
Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
B6.02_B	4,5	36,8	28,9	28,0	--	61,6	61,6	57,1	rail	61
B6.03_A	1,5	37,9	28,9	27,3	--	58,5	58,5	54,2	rail	58
B6.03_B	4,5	40,5	29,1	27,6	--	59,5	59,5	55,1	rail	59
B6.04_A	1,5	40,3	32,9	32,5	--	49,2	--	--	Geen	cumulatie
B6.04_B	4,5	41,6	33,0	33,2	--	49,9	--	--	Geen	cumulatie
B6.05_A	1,5	35,6	29,2	28,6	--	57,2	57,2	52,9	rail	57
B6.05_B	4,5	37,1	29,8	30,0	--	58,4	58,4	54,1	rail	58
B6.06_A	1,5	34,6	28,9	29,9	--	58,1	58,1	53,8	rail	58
B6.06_B	4,5	35,7	29,2	30,8	--	59,6	59,6	55,2	rail	60
B7.01_A	1,5	28,0	28,8	27,2	--	51	--	--	Geen	cumulatie
B7.01_B	4,5	27,7	28,0	26,7	--	52	--	--	Geen	cumulatie
B7.01_C	7,5	30,7	27,5	27,9	--	54,8	--	--	Geen	cumulatie
B7.02_A	1,5	45,3	32,6	38,2	--	47,2	--	--	Geen	cumulatie
B7.02_B	4,5	46,3	32,8	39,4	--	47,9	--	--	Geen	cumulatie
B7.02_C	7,5	47,1	32,7	40,1	--	50,3	--	--	Geen	cumulatie
B7.03_A	1,5	52,0	33,0	39,0	52,0	44,1	--	--	weg	52
B7.03_B	4,5	52,4	32,7	40,5	52,4	46,2	--	--	weg	52
B7.03_C	7,5	52,4	32,8	40,6	52,4	49,7	--	--	weg	52
B7.04_A	1,5	56,6	34,2	42,6	56,6	44,1	--	--	weg	57
B7.04_B	4,5	56,9	34,5	44,1	56,9	46,4	--	--	weg	57
B7.04_C	7,5	56,6	35,0	44,3	56,6	49,9	--	--	weg	57
B7.05_A	1,5	56,2	33,7	45,6	56,2	44,2	--	--	weg	56
B7.05_B	4,5	56,6	34,0	46,7	56,6	46,7	--	--	weg	57
B7.05_C	7,5	56,4	34,6	46,8	56,4	50,2	--	--	weg	56
B7.06_A	1,5	50,0	32,6	47,9	50,0	43,9	--	--	weg	50
B7.06_B	4,5	50,7	33,1	49,2	53,0	46,4	--	--	weg	53
B7.06_C	7,5	50,7	33,5	49,4	53,1	50,5	--	--	weg	53
B7.07_A	1,5	44,7	35,1	44,8	--	51,1	--	--	Geen	cumulatie
B7.07_B	4,5	46,1	34,8	46,2	--	51,9	--	--	Geen	cumulatie
B7.07_C	7,5	45,1	34,8	46,7	--	54	--	--	Geen	cumulatie
B7.08_A	1,5	33,3	28,6	25,4	--	52,9	--	--	Geen	cumulatie
B7.08_B	4,5	34,4	28,2	25,3	--	54	--	--	Geen	cumulatie
B7.08_C	7,5	35,9	28,0	26,2	--	56,1	56,1	51,9	rail	56
B8.01_A	1,5	50,4	32,9	45,4	50,4	51,2	--	--	weg	50
B8.01_A	1,5	50,4	32,9	45,4	50,4	51,2	--	--	weg	50
B8.01_B	4,5	51,2	33,2	46,8	51,2	51,2	--	--	weg	51
B8.01_B	4,5	51,2	33,2	46,8	51,2	51,2	--	--	weg	51
B8.01_C	7,5	51,1	33,9	46,8	51,1	51,6	--	--	weg	51
B8.01_C	7,5	51,1	33,9	46,8	51,1	51,6	--	--	weg	51
B8.02_A	1,5	55,9	41,0	50,9	57,1	44,5	--	--	weg	57
B8.02_A	1,5	55,9	41,0	50,9	57,1	44,5	--	--	weg	57
B8.02_B	4,5	56,5	41,6	52,0	57,8	46,1	--	--	weg	58
B8.02_B	4,5	56,5	41,6	52,0	57,8	46,1	--	--	weg	58
B8.02_C	7,5	56,3	42,3	52,2	57,7	48,1	--	--	weg	58
B8.02_C	7,5	56,3	42,3	52,2	57,7	48,1	--	--	weg	58
B8.03_A	1,5	53,8	34,3	45,0	53,8	43,5	--	--	weg	54
B8.03_A	1,5	53,8	34,3	45,0	53,8	43,5	--	--	weg	54
B8.03_B	4,5	54,4	34,7	46,7	54,4	45,2	--	--	weg	54
B8.03_B	4,5	54,4	34,7	46,7	54,4	45,2	--	--	weg	54
B8.03_C	7,5	54,3	35,8	46,9	54,3	47,4	--	--	weg	54
B8.03_C	7,5	54,3	35,8	46,9	54,3	47,4	--	--	weg	54
B8.04_A	1,5	51,3	34,0	42,3	51,3	43,2	--	--	weg	51
B8.04_A	1,5	51,3	34,0	42,3	51,3	43,2	--	--	weg	51
B8.04_B	4,5	52,3	34,3	43,8	52,3	44,6	--	--	weg	52
B8.04_B	4,5	52,3	34,3	43,8	52,3	44,6	--	--	weg	52
B8.04_C	7,5	52,3	34,9	44,3	52,3	46,3	--	--	weg	52
B8.04_C	7,5	52,3	34,9	44,3	52,3	46,3	--	--	weg	52
B8.05_A	1,5	38,3	32,0	34,2	--	39,6	--	--	Geen	cumulatie
B8.05_A	1,5	38,3	32,0	34,2	--	39,6	--	--	Geen	cumulatie
B8.05_B	4,5	39,8	32,5	35,1	--	40,5	--	--	Geen	cumulatie
B8.05_B	4,5	39,8	32,5	35,1	--	40,5	--	--	Geen	cumulatie
B8.05_C	7,5	41,1	33,6	37,2	--	43	--	--	Geen	cumulatie
B8.05_C	7,5	41,1	33,6	37,2	--	43	--	--	Geen	cumulatie
B8.06_A	1,5	22,2	27,3	24,3	--	52,5	--	--	Geen	cumulatie
B8.06_B	4,5	22,5	27,1	24,5	--	53,2	--	--	Geen	cumulatie
B8.06_C	7,5	23,1	27,1	24,7	--	54,6	--	--	Geen	cumulatie
B8.07_A	1,5	20,2	24,8	22,5	--	61,5	61,5	57,0	rail	61
B8.07_B	4,5	20,4	24,8	22,8	--	63,5	63,5	58,9	rail	63
B8.07_C	7,5	21,0	24,7	23,1	--	63,8	63,8	59,2	rail	64

Waarneempunt	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Cummulatie	
		2de Daalsed jk	Amsterdamse straatweg	Alle wegen in de bloemenwijk	Wegen gecumuleerd	Spoor	Rail gecumuleerd		Maatgevende bron	
		LvL	LvL	LvL	LvL	LRL	LRL	L*RL	LcUM	
B8.08_A	1,5	11,9	16,4	12,8	--	64,5	64,5	59,9	rail	64
B8.08_B	4,5	13,2	17,0	12,0	--	66,6	66,6	61,9	rail	66
B8.08_C	7,5	13,8	17,2	12,4	--	66,9	66,9	62,2	rail	67
B9.01_A	1,5	45,7	33,4	37,2	--	40,8	--	--	Geen	cumulatie
B9.01_B	4,5	47,5	33,4	38,5	--	42,1	--	--	Geen	cumulatie
B9.01_C	7,5	47,8	34,7	39,8	--	43,5	--	--	Geen	cumulatie
B9.01_D	10,5	47,9	36,6	40,6	--	45,6	--	--	Geen	cumulatie
B9.02_A	1,5	46,1	32,7	38,9	--	40,7	--	--	Geen	cumulatie
B9.02_B	4,5	47,8	32,7	40,6	--	42	--	--	Geen	cumulatie
B9.02_C	7,5	47,9	33,6	41,2	--	44,4	--	--	Geen	cumulatie
B9.02_D	10,5	47,9	34,8	41,6	--	45,1	--	--	Geen	cumulatie
B9.03_A	1,5	50,6	35,1	45,9	50,6	42,5	--	--	weg	51
B9.03_B	4,5	52,2	35,4	47,5	52,2	44,8	--	--	weg	52
B9.03_C	7,5	52,3	36,2	47,9	52,3	47,1	--	--	weg	52
B9.03_D	10,5	52,2	36,4	47,9	52,2	47,3	--	--	weg	52
B9.04_A	1,5	44,9	33,1	42,7	--	41,2	--	--	Geen	cumulatie
B9.04_B	4,5	46,6	33,3	44,2	--	43	--	--	Geen	cumulatie
B9.04_C	7,5	47,1	34,0	44,9	--	44,8	--	--	Geen	cumulatie
B9.04_D	10,5	47,1	34,6	45,0	--	46,8	--	--	Geen	cumulatie
B9.05_A	1,5	45,3	33,5	41,9	--	40	--	--	Geen	cumulatie
B9.05_B	4,5	47,0	34,0	43,3	--	41,5	--	--	Geen	cumulatie
B9.05_C	7,5	47,6	35,2	44,2	--	43,4	--	--	Geen	cumulatie
B9.05_D	10,5	47,6	36,6	44,5	--	45,6	--	--	Geen	cumulatie
B9.06_A	1,5	45,9	40,5	43,4	--	39	--	--	Geen	cumulatie
B9.06_B	4,5	47,5	39,7	44,5	--	40,2	--	--	Geen	cumulatie
B9.06_C	7,5	48,2	40,2	45,5	--	42,4	--	--	Geen	cumulatie
B9.06_D	10,5	48,2	41,1	45,6	--	44,5	--	--	Geen	cumulatie

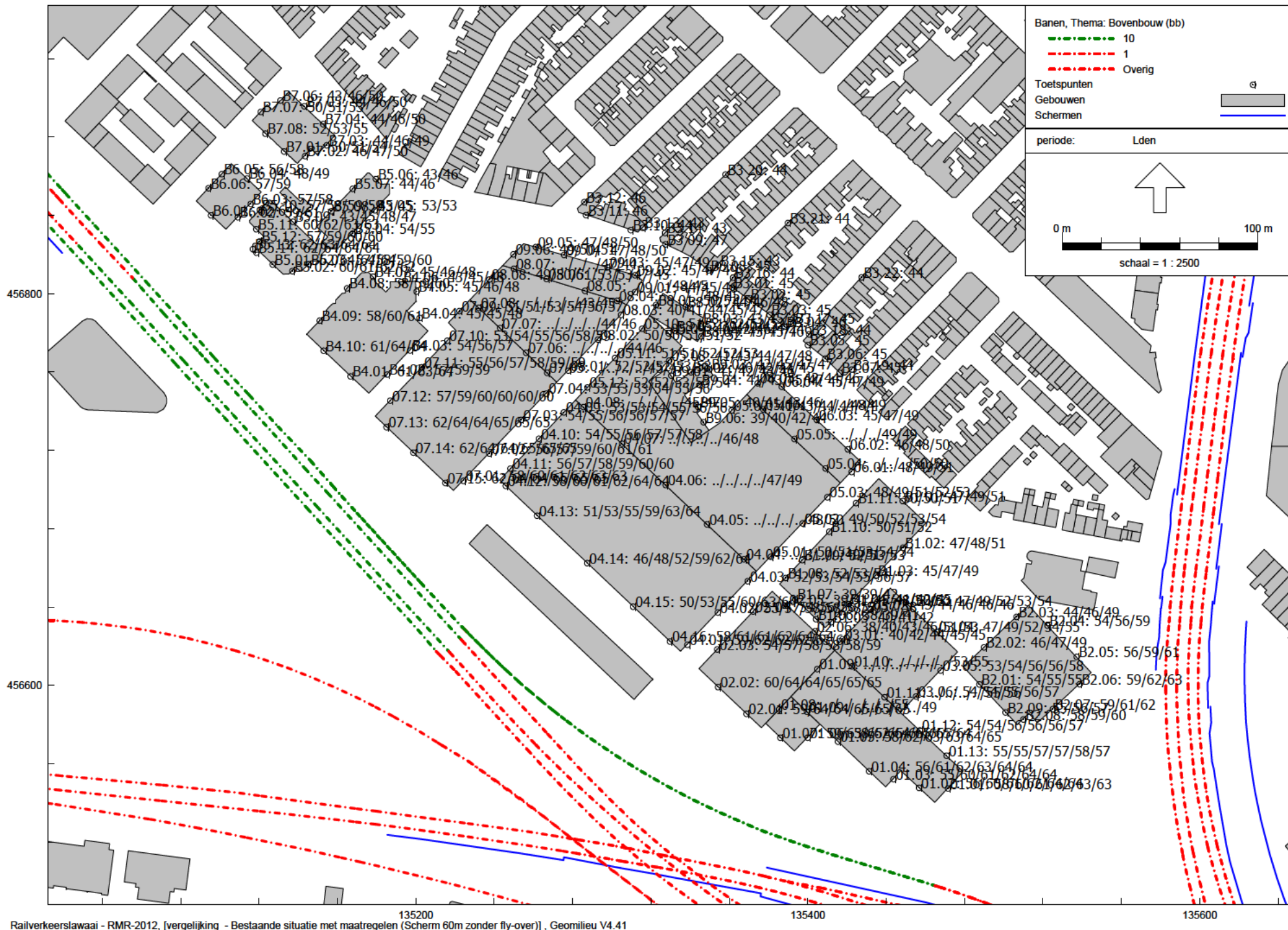
Bijlage VI Rekenresultaten maatregelen spoor

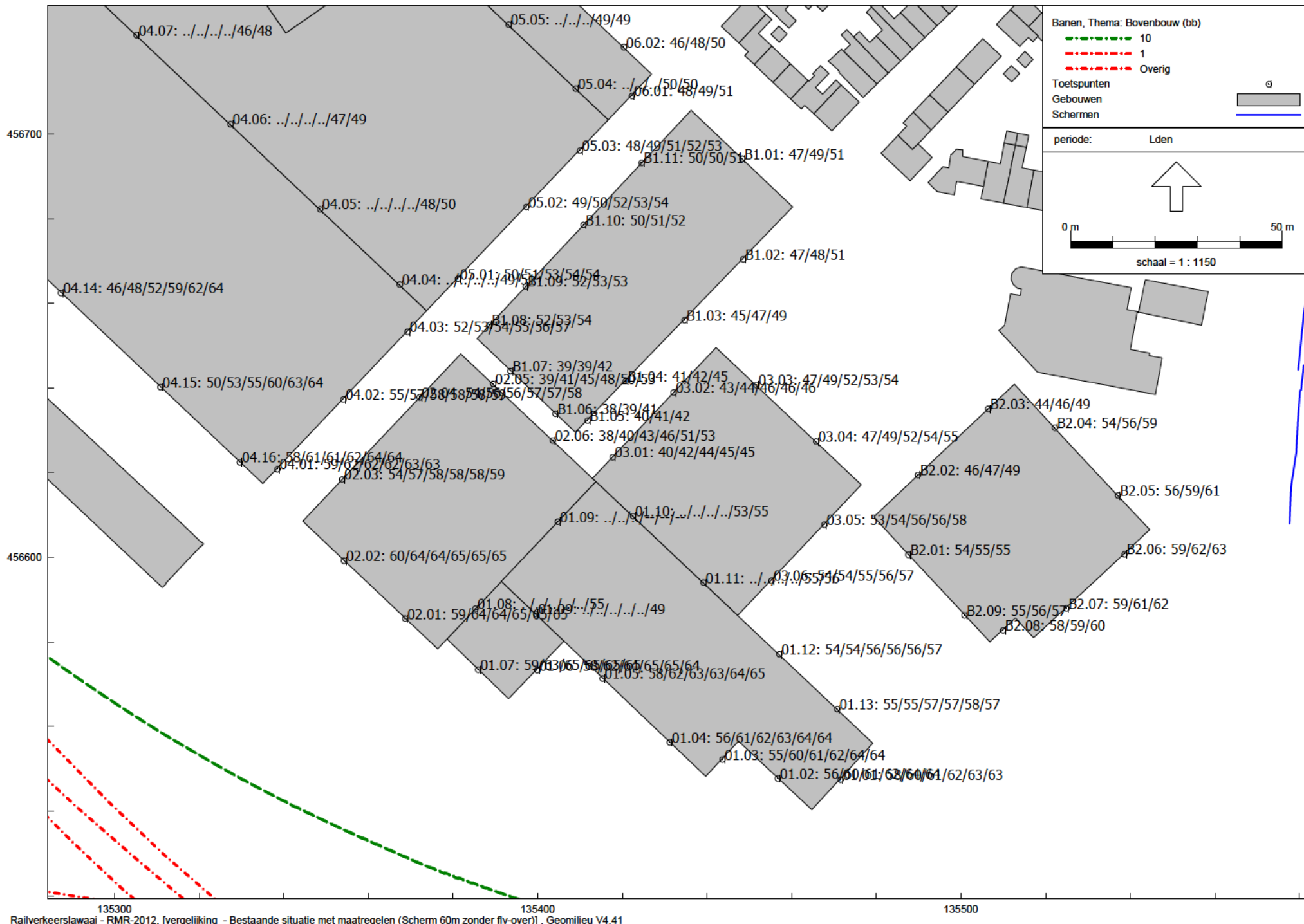


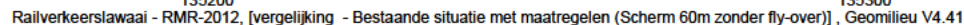


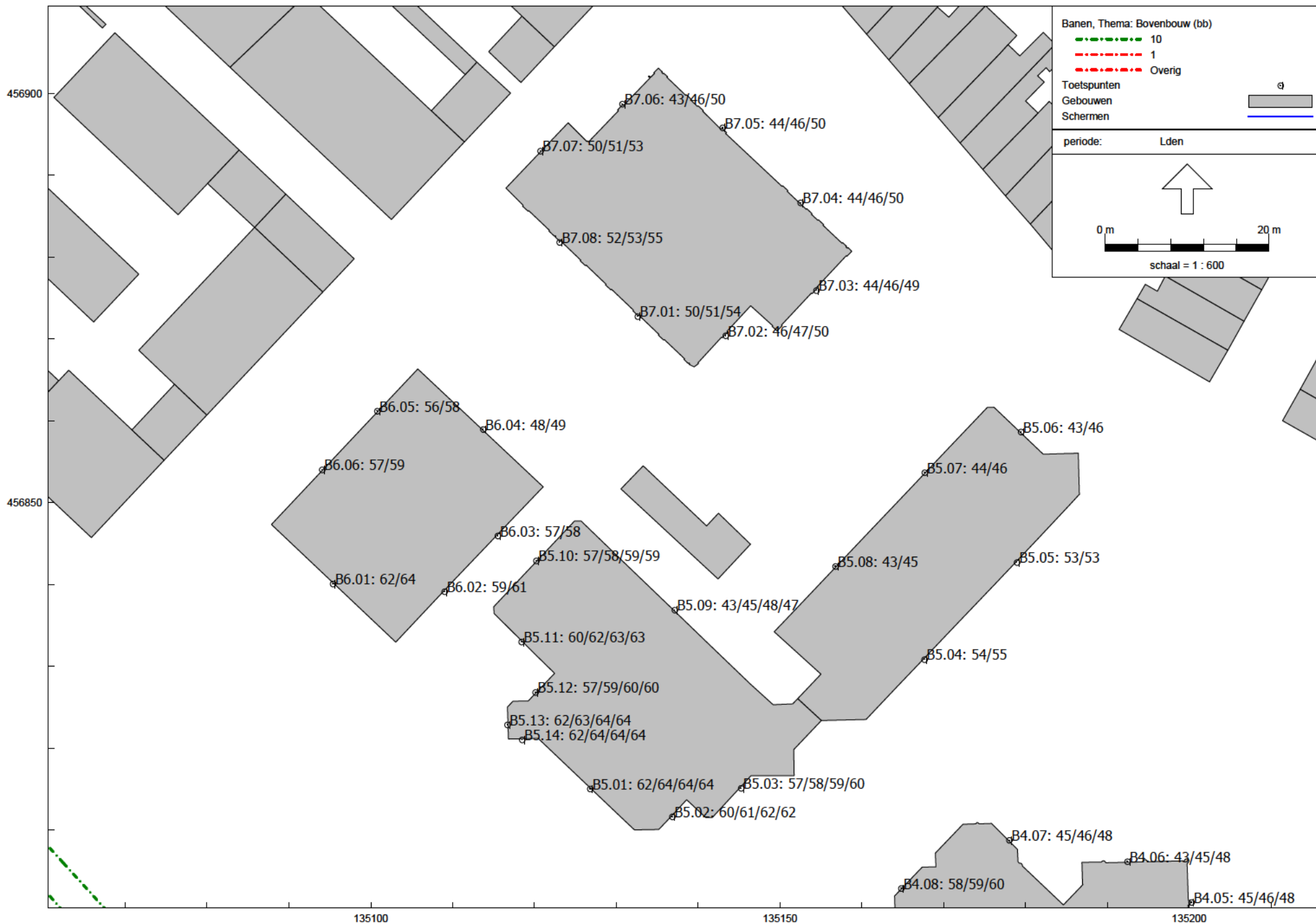












	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lager dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistr r spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
Blok 1	01.01_A	1,5	59,0	58,1	-0,9	57,7	-1,3
	01.01_B	4,5	61,3	60,4	-0,9	59,7	-1,6
	01.01_C	7,5	62,1	61,5	-0,6	60,8	-1,3
	01.01_D	10,5	62,8	62,2	-0,6	61,7	-1,1
	01.01_E	16,5	63,4	62,9	-0,5	62,6	-0,8
	01.01_F	22,5	63,5	63,2	-0,3	62,9	-0,6
	01.02_A	1,5	59,4	57,5	-1,9	56,1	-3,3
	01.02_B	4,5	63,0	61,7	-1,3	60,0	-3,0
	01.02_C	7,5	63,9	62,9	-1,0	61,2	-2,7
	01.02_D	10,5	64,4	63,6	-0,8	62,3	-2,1
	01.02_E	16,5	64,9	64,3	-0,6	63,5	-1,4
	01.02_F	22,5	65,1	64,5	-0,6	64,1	-1,0
	01.03_A	1,5	59,7	57,7	-2,0	55,2	-4,5
	01.03_B	4,5	63,4	62,1	-1,3	59,5	-3,9
	01.03_C	7,5	64,4	63,4	-1,0	60,8	-3,6
	01.03_D	10,5	64,8	64,0	-0,8	62,0	-2,8
	01.03_E	16,5	65,3	64,6	-0,7	63,5	-1,8
	01.03_F	22,5	65,4	64,9	-0,5	64,2	-1,2
	01.04_A	1,5	59,8	58,1	-1,7	56,0	-3,8
	01.04_B	4,5	63,6	62,5	-1,1	60,5	-3,1
	01.04_C	7,5	64,6	63,8	-0,8	61,7	-2,9
	01.04_D	10,5	65,0	64,2	-0,8	62,6	-2,4
	01.04_E	16,5	65,3	64,7	-0,6	63,7	-1,6
	01.04_F	22,5	65,3	64,8	-0,5	64,2	-1,1
	01.05_A	1,5	60,4	59,4	-1,0	57,6	-2,8
	01.05_B	4,5	64,1	63,4	-0,7	61,7	-2,4
	01.05_C	7,5	65,0	64,4	-0,6	62,6	-2,4
	01.05_D	10,5	65,3	64,8	-0,5	63,3	-2,0
	01.05_E	16,5	65,5	65,1	-0,4	64,1	-1,4
	01.05_F	22,5	65,6	65,2	-0,4	64,6	-1,0
	01.06_A	1,5	60,9	60,0	-0,9	58,4	-2,5
	01.06_B	4,5	64,6	63,9	-0,7	62,4	-2,2
	01.06_C	10,5	65,7	65,2	-0,5	63,9	-1,8
	01.06_D	16,5	65,9	65,4	-0,5	64,5	-1,4
	01.06_E	22,5	65,9	65,5	-0,4	65,0	-0,9
	01.06_F	28,5	65,0	64,5	-0,5	64,0	-1,0
	01.07_A	1,5	60,6	59,4	-1,2	58,6	-2,0
	01.07_B	4,5	64,8	64,1	-0,7	63,3	-1,5
	01.07_C	10,5	65,9	65,4	-0,5	64,7	-1,2
	01.07_D	16,5	65,9	65,4	-0,5	64,9	-1,0
	01.07_E	22,5	65,8	65,4	-0,4	65,0	-0,8
	01.07_F	28,5	65,7	65,3	-0,4	65,0	-0,7
	01.08_F	28,5	55,0	55,0	0,0	54,9	-0,1
	01.09_D	16,5	-99,0	-99,0	0,0	-99,0	0,0

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistratie	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	01.09_E	19,5	-99,0	-99,0	0,0	-99,0	0,0
	01.09_F	28,5	49,5	49,5	0,0	49,5	0,0
	01.09_F	28,5	49,5	49,5	0,0	49,5	0,0
	01.10_E	16,5	53,3	53,3	0,0	53,3	0,0
	01.10_F	22,5	54,6	54,6	0,0	54,6	0,0
	01.11_E	16,5	54,9	54,9	0,0	54,9	0,0
	01.11_F	22,5	55,6	55,6	0,0	55,6	0,0
	01.12_A	1,5	54,2	54,1	-0,1	54,1	-0,1
	01.12_B	4,5	54,5	54,5	0,0	54,4	-0,1
	01.12_C	7,5	55,9	55,8	-0,1	55,8	-0,1
	01.12_D	10,5	56,5	56,4	-0,1	56,4	-0,1
	01.12_E	16,5	56,5	56,5	0,0	56,5	0,0
	01.12_F	22,5	56,7	56,7	0,0	56,7	0,0
	01.13_A	1,5	55,1	55,0	-0,1	54,9	-0,2
	01.13_B	4,5	55,5	55,4	-0,1	55,3	-0,2
	01.13_C	7,5	56,9	56,8	-0,1	56,7	-0,2
	01.13_D	10,5	57,4	57,3	-0,1	57,3	-0,1
	01.13_E	16,5	57,9	57,9	0,0	57,9	0,0
	01.13_F	22,5	57,4	57,4	0,0	57,4	0,0
Blok 2	02.01_A	1,5	60,6	59,8	-0,8	59,2	-1,4
	02.01_B	4,5	64,7	64,2	-0,5	63,6	-1,1
	02.01_C	7,5	65,4	64,9	-0,5	64,4	-1,0
	02.01_D	10,5	65,7	65,3	-0,4	64,8	-0,9
	02.01_E	16,5	65,7	65,3	-0,4	64,9	-0,8
	02.01_F	22,5	65,6	65,3	-0,3	64,9	-0,7
	02.02_A	1,5	60,6	60,0	-0,6	59,6	-1,0
	02.02_B	4,5	64,4	64,0	-0,4	63,6	-0,8
	02.02_C	7,5	65,0	64,6	-0,4	64,2	-0,8
	02.02_D	10,5	65,3	65,0	-0,3	64,6	-0,7
	02.02_E	16,5	65,2	64,9	-0,3	64,5	-0,7
	02.02_F	22,5	65,2	64,9	-0,3	64,6	-0,6
	02.03_A	1,5	54,9	54,6	-0,3	54,3	-0,6
	02.03_B	4,5	57,4	57,1	-0,3	56,8	-0,6
	02.03_C	7,5	58,2	57,9	-0,3	57,7	-0,5
	02.03_D	10,5	58,7	58,5	-0,2	58,2	-0,5
	02.03_E	16,5	58,9	58,7	-0,2	58,5	-0,4
	02.03_F	22,5	59,3	59,1	-0,2	58,9	-0,4
	02.04_A	1,5	54,3	54,1	-0,2	53,9	-0,4
	02.04_B	4,5	55,9	55,7	-0,2	55,5	-0,4
	02.04_C	7,5	56,8	56,6	-0,2	56,4	-0,4
	02.04_D	10,5	57,2	57,0	-0,2	56,8	-0,4
	02.04_E	16,5	57,7	57,5	-0,2	57,3	-0,4
	02.04_F	22,5	58,0	57,9	-0,1	57,7	-0,3
	02.05_A	1,5	39,2	39,2	0,0	39,0	-0,2
	02.05_B	4,5	40,8	40,7	-0,1	40,6	-0,2

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistre r spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	02.05_C	7,5	44,7	44,7	0,0	44,6	-0,1
	02.05_D	10,5	48,0	48,0	0,0	48,0	0,0
	02.05_E	16,5	50,1	50,1	0,0	50,1	0,0
	02.05_F	22,5	52,7	52,7	0,0	52,7	0,0
	02.06_A	1,5	38,4	38,3	-0,1	38,2	-0,2
	02.06_B	4,5	39,9	39,8	-0,1	39,7	-0,2
	02.06_C	7,5	43,4	43,4	0,0	43,3	-0,1
	02.06_D	10,5	46,1	46,1	0,0	46,1	0,0
	02.06_E	16,5	51,4	51,4	0,0	51,4	0,0
	02.06_F	22,5	53,4	53,4	0,0	53,4	0,0
Blok 3	03.01_A	1,5	40,5	40,4	-0,1	40,3	-0,2
	03.01_B	4,5	41,8	41,7	-0,1	41,7	-0,1
	03.01_C	7,5	44,4	44,4	0,0	44,3	-0,1
	03.01_D	10,5	44,9	44,8	-0,1	44,8	-0,1
	03.01_E	13,5	45,4	45,4	0,0	45,4	0,0
	03.02_A	1,5	42,9	42,9	0,0	42,8	-0,1
	03.02_B	4,5	44,1	44,0	-0,1	44,0	-0,1
	03.02_C	7,5	46,5	46,4	-0,1	46,4	-0,1
	03.02_D	10,5	45,7	45,7	0,0	45,6	-0,1
	03.02_E	13,5	46,2	46,1	-0,1	46,1	-0,1
	03.03_A	1,5	47,0	47,0	0,0	47,0	0,0
	03.03_B	4,5	48,9	48,9	0,0	48,9	0,0
	03.03_C	7,5	51,6	51,6	0,0	51,5	-0,1
	03.03_D	10,5	52,7	52,7	0,0	52,7	0,0
	03.03_E	13,5	54,0	54,0	0,0	54,0	0,0
	03.04_A	1,5	46,6	46,6	0,0	46,5	-0,1
	03.04_B	4,5	48,8	48,8	0,0	48,8	0,0
	03.04_C	7,5	51,8	51,8	0,0	51,7	-0,1
	03.04_D	10,5	54,3	54,3	0,0	54,3	0,0
	03.04_E	13,5	55,5	55,5	0,0	55,5	0,0
	03.05_A	1,5	53,4	53,4	0,0	53,4	0,0
	03.05_B	4,5	54,0	54,0	0,0	54,0	0,0
	03.05_C	7,5	55,5	55,5	0,0	55,5	0,0
	03.05_D	10,5	56,4	56,5	0,1	56,4	0,0
	03.05_E	13,5	57,8	57,8	0,0	57,8	0,0
	03.06_A	1,5	53,7	53,7	0,0	53,7	0,0
	03.06_B	4,5	54,1	54,0	-0,1	54,0	-0,1
	03.06_C	7,5	55,4	55,3	-0,1	55,3	-0,1
	03.06_D	10,5	56,0	56,0	0,0	56,0	0,0
	03.06_E	13,5	57,3	57,3	0,0	57,3	0,0
	04.01_A	1,5	59,3	59,0	-0,3	58,7	-0,6
	04.01_B	4,5	62,3	62,0	-0,3	61,7	-0,6
	04.01_C	7,5	62,8	62,5	-0,3	62,2	-0,6
	04.01_D	10,5	63,0	62,7	-0,3	62,5	-0,5
	04.01_E	16,5	63,1	62,9	-0,2	62,7	-0,4

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistr r spoor Waarde	Bestaande situatie Waarde	verschil	Bestaande situatie met maatregelen Waarde	verschil
Blok 4	04.01_F	22,5	63,1	62,9	-0,2	62,7	-0,4
	04.02_A	1,5	55,3	55,0	-0,3	54,8	-0,5
	04.02_B	4,5	57,3	57,1	-0,2	56,9	-0,4
	04.02_C	7,5	58,0	57,8	-0,2	57,6	-0,4
	04.02_D	10,5	58,3	58,1	-0,2	57,9	-0,4
	04.02_E	16,5	58,7	58,5	-0,2	58,3	-0,4
	04.02_F	22,5	59,0	58,8	-0,2	58,6	-0,4
	04.03_A	1,5	52,5	52,3	-0,2	52,1	-0,4
	04.03_B	4,5	53,8	53,6	-0,2	53,4	-0,4
	04.03_C	7,5	54,8	54,6	-0,2	54,4	-0,4
	04.03_D	10,5	55,5	55,4	-0,1	55,2	-0,3
	04.03_E	16,5	56,2	56,0	-0,2	55,9	-0,3
	04.03_F	22,5	57,1	57,0	-0,1	56,8	-0,3
	04.04_E	16,5	49,0	49,0	0,0	49,0	0,0
	04.04_F	22,5	51,4	51,4	0,0	51,4	0,0
	04.05_E	16,5	48,3	48,3	0,0	48,3	0,0
	04.05_F	22,5	50,5	50,5	0,0	50,5	0,0
	04.06_E	16,5	47,2	47,2	0,0	47,2	0,0
	04.06_F	22,5	49,2	49,2	0,0	49,2	0,0
	04.07_E	16,5	45,8	45,8	0,0	45,8	0,0
	04.07_F	22,5	47,9	47,9	0,0	47,9	0,0
	04.08_E	16,5	45,0	45,0	0,0	45,0	0,0
	04.08_F	22,5	47,2	47,2	0,0	47,2	0,0
	04.09_A	1,5	54,1	53,6	-0,5	53,2	-0,9
	04.09_B	4,5	54,3	53,8	-0,5	53,4	-0,9
	04.09_C	7,5	55,0	54,5	-0,5	54,1	-0,9
	04.09_D	10,5	55,8	55,3	-0,5	54,9	-0,9
	04.09_E	16,5	56,3	55,9	-0,4	55,5	-0,8
	04.09_F	22,5	56,8	56,4	-0,4	56,1	-0,7
	04.10_A	1,5	55,3	54,8	-0,5	54,4	-0,9
	04.10_B	4,5	55,9	55,4	-0,5	55,0	-0,9
	04.10_C	7,5	56,8	56,2	-0,6	55,8	-1,0
	04.10_D	10,5	57,6	57,1	-0,5	56,7	-0,9
	04.10_E	16,5	58,1	57,7	-0,4	57,3	-0,8
	04.10_F	22,5	58,5	58,2	-0,3	57,8	-0,7
	04.11_A	1,5	56,7	56,1	-0,6	55,7	-1,0
	04.11_B	4,5	58,0	57,5	-0,5	57,0	-1,0
	04.11_C	7,5	59,1	58,5	-0,6	58,1	-1,0
	04.11_D	10,5	59,9	59,4	-0,5	59,0	-0,9
	04.11_E	16,5	60,6	60,2	-0,4	59,8	-0,8
	04.11_F	22,5	60,8	60,4	-0,4	60,1	-0,7
	04.12_A	1,5	59,3	58,7	-0,6	58,2	-1,1
	04.12_B	4,5	60,9	60,2	-0,7	59,8	-1,1
	04.12_C	7,5	62,0	61,3	-0,7	60,9	-1,1
	04.12_D	10,5	63,1	62,7	-0,4	62,3	-0,8

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistre r spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	04.12_E	16,5	64,2	63,9	-0,3	63,6	-0,6
	04.12_F	22,5	64,6	64,3	-0,3	63,9	-0,7
	04.13_A	1,5	52,4	51,7	-0,7	51,1	-1,3
	04.13_B	4,5	53,8	53,2	-0,6	52,6	-1,2
	04.13_C	7,5	55,7	55,2	-0,5	54,8	-0,9
	04.13_D	10,5	59,8	59,6	-0,2	59,4	-0,4
	04.13_E	16,5	63,0	62,9	-0,1	62,7	-0,3
	04.13_F	22,5	64,3	64,1	-0,2	63,7	-0,6
	04.14_A	1,5	47,6	47,2	-0,4	46,0	-1,6
	04.14_B	4,5	49,5	49,2	-0,3	48,3	-1,2
	04.14_C	7,5	52,5	52,3	-0,2	51,8	-0,7
	04.14_D	10,5	58,9	58,9	0,0	58,7	-0,2
	04.14_E	16,5	62,7	62,7	0,0	62,5	-0,2
	04.14_F	22,5	64,0	64,0	0,0	63,6	-0,4
	04.15_A	1,5	51,4	51,1	-0,3	50,4	-1,0
	04.15_B	4,5	53,7	53,4	-0,3	52,9	-0,8
	04.15_C	7,5	55,5	55,3	-0,2	54,8	-0,7
	04.15_D	10,5	59,8	59,7	-0,1	59,5	-0,3
	04.15_E	16,5	63,2	63,2	0,0	63,0	-0,2
	04.15_F	22,5	64,1	64,2	0,1	63,8	-0,3
	04.16_A	1,5	58,2	57,9	-0,3	57,6	-0,6
	04.16_B	4,5	61,2	60,9	-0,3	60,6	-0,6
	04.16_C	7,5	61,8	61,5	-0,3	61,2	-0,6
	04.16_D	10,5	62,6	62,4	-0,2	62,1	-0,5
	04.16_E	16,5	63,9	63,8	-0,1	63,5	-0,4
	04.16_F	22,5	64,4	64,3	-0,1	64,0	-0,4
	05.01_A	1,5	50,8	50,6	-0,2	50,4	-0,4
	05.01_B	4,5	51,9	51,7	-0,2	51,5	-0,4
	05.01_C	7,5	53,0	52,9	-0,1	52,7	-0,3
	05.01_D	10,5	54,1	53,9	-0,2	53,7	-0,4
	05.01_E	13,5	54,6	54,4	-0,2	54,3	-0,3
	05.02_A	1,5	49,5	49,3	-0,2	49,0	-0,5
	05.02_B	4,5	50,4	50,2	-0,2	50,0	-0,4
	05.02_C	7,5	51,8	51,7	-0,1	51,5	-0,3
	05.02_D	10,5	53,0	52,9	-0,1	52,8	-0,2
	05.02_E	13,5	53,8	53,7	-0,1	53,6	-0,2
	05.03_A	1,5	48,4	48,2	-0,2	47,9	-0,5
	05.03_B	4,5	49,3	49,1	-0,2	49,0	-0,3
	05.03_C	7,5	51,0	50,9	-0,1	50,8	-0,2
	05.03_D	10,5	52,5	52,4	-0,1	52,3	-0,2
	05.03_E	13,5	53,4	53,3	-0,1	53,2	-0,2
	05.04_D	10,5	49,6	49,6	0,0	49,6	0,0
	05.04_E	13,5	50,3	50,3	0,0	50,3	0,0
	05.05_D	10,5	49,1	49,0	-0,1	49,0	-0,1
	05.05_E	13,5	49,4	49,4	0,0	49,4	0,0

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistratie r spoor Waarde	Bestaande situatie Waarde	verschil	Bestaande situatie met maatregelen Waarde	verschil
Blok 5	05.06_D	10,5	48,6	48,5	-0,1	48,5	-0,1
	05.06_E	13,5	48,7	48,7	0,0	48,7	0,0
	05.07_A	1,5	41,5	41,4	-0,1	41,2	-0,3
	05.07_B	4,5	43,0	42,9	-0,1	42,7	-0,3
	05.07_C	7,5	44,0	43,9	-0,1	43,8	-0,2
	05.07_D	10,5	44,7	44,6	-0,1	44,5	-0,2
	05.07_E	13,5	44,1	44,0	-0,1	43,9	-0,2
	05.08_A	1,5	41,2	41,2	0,0	41,0	-0,2
	05.08_B	4,5	42,7	42,6	-0,1	42,5	-0,2
	05.08_C	7,5	44,1	44,1	0,0	44,0	-0,1
	05.08_D	10,5	46,7	46,7	0,0	46,7	0,0
	05.08_E	13,5	48,3	48,3	0,0	48,3	0,0
	05.09_A	1,5	40,3	40,1	-0,2	40,0	-0,3
	05.09_B	4,5	42,1	42,0	-0,1	41,9	-0,2
	05.09_C	7,5	46,1	46,0	-0,1	45,9	-0,2
	05.09_D	10,5	47,7	47,5	-0,2	47,4	-0,3
	05.09_E	13,5	45,8	45,8	0,0	45,8	0,0
	05.10_A	1,5	52,0	51,5	-0,5	51,3	-0,7
	05.10_B	4,5	51,9	51,5	-0,4	51,2	-0,7
	05.10_C	7,5	52,3	51,8	-0,5	51,6	-0,7
	05.10_D	10,5	52,7	52,3	-0,4	52,0	-0,7
	05.10_E	13,5	52,9	52,4	-0,5	52,2	-0,7
	05.11_A	1,5	52,0	51,6	-0,4	51,2	-0,8
	05.11_B	4,5	51,8	51,4	-0,4	51,1	-0,7
	05.11_C	7,5	52,3	51,9	-0,4	51,5	-0,8
	05.11_D	10,5	52,9	52,5	-0,4	52,1	-0,8
	05.11_E	13,5	53,4	53,0	-0,4	52,6	-0,8
	05.12_A	1,5	53,1	52,6	-0,5	52,3	-0,8
	05.12_B	4,5	53,0	52,6	-0,4	52,2	-0,8
	05.12_C	7,5	53,6	53,1	-0,5	52,8	-0,8
	05.12_D	10,5	54,3	53,8	-0,5	53,4	-0,9
	05.12_E	13,5	54,8	54,3	-0,5	53,9	-0,9
Blok 6	06.01_A	1,5	48,2	48,1	-0,1	47,8	-0,4
	06.01_B	4,5	49,3	49,2	-0,1	49,1	-0,2
	06.01_C	7,5	51,2	51,1	-0,1	51,0	-0,2
	06.02_A	1,5	45,8	45,8	0,0	45,7	-0,1
	06.02_B	4,5	47,8	47,7	-0,1	47,7	-0,1
	06.02_C	7,5	49,9	49,9	0,0	49,9	0,0
	06.03_A	1,5	45,2	45,2	0,0	45,1	-0,1
	06.03_B	4,5	47,2	47,2	0,0	47,1	-0,1
	06.03_C	7,5	49,3	49,3	0,0	49,3	0,0
	06.04_A	1,5	44,9	44,9	0,0	44,8	-0,1
	06.04_B	4,5	46,8	46,7	-0,1	46,7	-0,1
	06.04_C	7,5	48,7	48,6	-0,1	48,6	-0,1
	06.05_A	1,5	42,8	42,6	-0,2	42,5	-0,3

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistre r spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	06.05_B	4,5	44,5	44,4	-0,1	44,3	-0,2
	06.05_C	7,5	45,8	45,7	-0,1	45,6	-0,2
Blok 7	07.01_A	1,5	59,3	58,7	-0,6	58,2	-1,1
	07.01_B	4,5	61,2	60,5	-0,7	60,0	-1,2
	07.01_C	7,5	61,9	61,4	-0,5	60,8	-1,1
	07.01_D	10,5	62,8	62,4	-0,4	61,9	-0,9
	07.01_E	16,5	63,4	63,0	-0,4	62,7	-0,7
	07.01_F	22,5	63,5	63,2	-0,3	62,8	-0,7
	07.02_A	1,5	57,0	56,5	-0,5	56,1	-0,9
	07.02_B	4,5	58,5	57,9	-0,6	57,4	-1,1
	07.02_C	7,5	59,5	59,0	-0,5	58,5	-1,0
	07.02_D	10,5	60,5	60,1	-0,4	59,6	-0,9
	07.02_E	16,5	61,3	60,9	-0,4	60,6	-0,7
	07.02_F	22,5	61,4	61,1	-0,3	60,8	-0,6
	07.03_A	1,5	55,2	54,7	-0,5	54,3	-0,9
	07.03_B	4,5	55,8	55,3	-0,5	54,9	-0,9
	07.03_C	7,5	56,6	56,1	-0,5	55,7	-0,9
	07.03_D	10,5	57,3	56,8	-0,5	56,4	-0,9
	07.03_E	16,5	57,6	57,2	-0,4	56,8	-0,8
	07.03_F	22,5	58,1	57,8	-0,3	57,4	-0,7
	07.04_A	1,5	53,5	53,0	-0,5	52,6	-0,9
	07.04_B	4,5	53,7	53,2	-0,5	52,8	-0,9
	07.04_C	7,5	54,3	53,8	-0,5	53,4	-0,9
	07.04_D	10,5	55,0	54,5	-0,5	54,1	-0,9
	07.04_E	16,5	55,6	55,2	-0,4	54,8	-0,8
	07.04_F	22,5	56,3	56,0	-0,3	55,7	-0,6
	07.05_E	16,5	44,7	44,7	0,0	44,7	0,0
	07.05_F	22,5	46,7	46,7	0,0	46,7	0,0
	07.06_E	16,5	44,5	44,4	-0,1	44,4	-0,1
	07.06_F	22,5	46,3	46,3	0,0	46,3	0,0
	07.07_E	16,5	44,0	44,0	0,0	44,0	0,0
	07.07_F	22,5	46,0	46,0	0,0	46,0	0,0
	07.08_E	16,5	43,5	43,5	0,0	43,5	0,0
	07.08_F	22,5	45,4	45,4	0,0	45,4	0,0
	07.09_A	1,5	51,3	50,9	-0,4	50,6	-0,7
	07.09_B	4,5	52,2	51,8	-0,4	51,5	-0,7
	07.09_C	7,5	53,6	53,2	-0,4	52,9	-0,7
	07.09_D	10,5	55,0	54,6	-0,4	54,3	-0,7
	07.09_E	16,5	56,5	55,9	-0,6	55,6	-0,9
	07.09_F	22,5	58,2	57,7	-0,5	57,2	-1,0
	07.10_A	1,5	54,2	53,7	-0,5	53,3	-0,9
	07.10_B	4,5	55,1	54,6	-0,5	54,2	-0,9
	07.10_C	7,5	56,2	55,7	-0,5	55,3	-0,9
	07.10_D	10,5	57,4	56,8	-0,6	56,5	-0,9
	07.10_E	16,5	59,1	58,6	-0,5	58,1	-1,0

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistratie spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	07.10_F	22,5	60,4	59,8	-0,6	59,3	-1,1
	07.11_A	1,5	55,6	55,0	-0,6	54,6	-1,0
	07.11_B	4,5	57,0	56,5	-0,5	56,1	-0,9
	07.11_C	7,5	58,2	57,6	-0,6	57,2	-1,0
	07.11_D	10,5	58,8	58,2	-0,6	57,8	-1,0
	07.11_E	16,5	60,1	59,4	-0,7	59,0	-1,1
	07.11_F	22,5	60,4	59,8	-0,6	59,3	-1,1
	07.12_A	1,5	58,4	57,8	-0,6	57,3	-1,1
	07.12_B	4,5	60,6	59,9	-0,7	59,4	-1,2
	07.12_C	7,5	61,3	60,6	-0,7	60,1	-1,2
	07.12_D	10,5	61,5	60,8	-0,7	60,3	-1,2
	07.12_E	16,5	61,5	60,8	-0,7	60,3	-1,2
	07.12_F	22,5	61,4	60,7	-0,7	60,2	-1,2
	07.13_A	1,5	63,0	62,3	-0,7	61,9	-1,1
	07.13_B	4,5	65,2	64,5	-0,7	64,1	-1,1
	07.13_C	7,5	65,6	64,9	-0,7	64,5	-1,1
	07.13_D	10,5	65,7	65,1	-0,6	64,6	-1,1
	07.13_E	16,5	65,8	65,2	-0,6	64,8	-1,0
	07.13_F	22,5	65,7	65,1	-0,6	64,7	-1,0
	07.14_A	1,5	62,9	62,2	-0,7	61,8	-1,1
	07.14_B	4,5	65,1	64,4	-0,7	63,9	-1,2
	07.14_C	7,5	65,6	64,8	-0,8	64,4	-1,2
	07.14_D	10,5	65,7	65,0	-0,7	64,6	-1,1
	07.14_E	16,5	65,8	65,1	-0,7	64,7	-1,1
	07.14_F	22,5	65,6	65,0	-0,6	64,6	-1,0
	07.15_A	1,5	62,9	62,1	-0,8	61,7	-1,2
	07.15_B	4,5	65,1	64,3	-0,8	63,8	-1,3
	07.15_C	7,5	65,5	64,8	-0,7	64,3	-1,2
	07.15_D	10,5	65,7	65,0	-0,7	64,6	-1,1
	07.15_E	16,5	65,9	65,2	-0,7	64,8	-1,1
	07.15_F	22,5	65,7	65,1	-0,6	64,7	-1,0
Blok 8	08.01_A	1,5	52,3	51,8	-0,5	51,5	-0,8
	08.01_B	4,5	52,2	51,8	-0,4	51,5	-0,7
	08.01_C	7,5	52,8	52,4	-0,4	52,0	-0,8
	08.01_D	10,5	53,5	53,0	-0,5	52,7	-0,8
	08.01_E	13,5	54,2	53,8	-0,4	53,4	-0,8
	08.02_A	1,5	51,1	50,6	-0,5	50,3	-0,8
	08.02_B	4,5	50,8	50,4	-0,4	50,1	-0,7
	08.02_C	7,5	51,3	50,9	-0,4	50,6	-0,7
	08.02_D	10,5	52,0	51,6	-0,4	51,3	-0,7
	08.02_E	13,5	52,9	52,5	-0,4	52,2	-0,7
	08.03_A	1,5	40,0	39,9	-0,1	39,7	-0,3
	08.03_B	4,5	41,2	41,1	-0,1	40,9	-0,3
	08.03_C	7,5	44,0	43,9	-0,1	43,8	-0,2
	08.03_D	10,5	45,8	45,6	-0,2	45,5	-0,3
	08.03_E	13,5	46,6	46,6	0,0	46,6	0,0

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

			Geluidregistratie	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
	Waarneempunt	Hoogte	Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
Blok 8	08.04_D	10,5	48,4	48,1	-0,3	47,9	-0,5
	08.04_E	13,5	45,5	45,4	-0,1	45,4	-0,1
	08.05_D	10,5	48,4	48,2	-0,2	48,0	-0,4
	08.05_E	13,5	45,3	45,3	0,0	45,2	-0,1
	08.06_D	10,5	47,4	47,1	-0,3	47,0	-0,4
	08.06_E	13,5	44,7	44,6	-0,1	44,6	-0,1
	08.07_D	10,5	46,9	46,7	-0,2	46,6	-0,3
	08.07_E	13,5	44,2	44,1	-0,1	44,0	-0,2
	08.08_A	1,5	49,7	49,2	-0,5	48,9	-0,8
	08.08_B	4,5	50,3	49,9	-0,4	49,6	-0,7
	08.08_C	7,5	51,8	51,4	-0,4	51,1	-0,7
	08.08_D	10,5	53,5	53,1	-0,4	52,9	-0,6
	08.08_E	13,5	53,9	53,4	-0,5	53,1	-0,8
Blok 9	09.01_A	1,5	44,1	43,8	-0,3	43,5	-0,6
	09.01_B	4,5	44,9	44,7	-0,2	44,5	-0,4
	09.01_C	7,5	46,7	46,5	-0,2	46,4	-0,3
	09.02_A	1,5	45,5	45,2	-0,3	44,9	-0,6
	09.02_B	4,5	47,0	46,7	-0,3	46,5	-0,5
	09.02_C	7,5	49,0	48,8	-0,2	48,7	-0,3
	09.03_A	1,5	46,2	45,8	-0,4	45,5	-0,7
	09.03_B	4,5	47,8	47,4	-0,4	47,2	-0,6
	09.03_C	7,5	49,6	49,4	-0,2	49,2	-0,4
	09.04_A	1,5	47,8	47,4	-0,4	47,1	-0,7
	09.04_B	4,5	48,7	48,4	-0,3	48,1	-0,6
	09.04_C	7,5	50,2	50,0	-0,2	49,8	-0,4
	09.05_A	1,5	48,1	47,6	-0,5	47,3	-0,8
	09.05_B	4,5	48,7	48,3	-0,4	48,0	-0,7
	09.05_C	7,5	50,4	50,2	-0,2	50,0	-0,4
	09.06_A	1,5	49,5	49,2	-0,3	48,9	-0,6
	09.06_B	4,5	50,2	49,9	-0,3	49,6	-0,6
	09.06_C	7,5	51,9	51,7	-0,2	51,5	-0,4
Blok 1	B1.01_A	1,5	47,5	47,5	0,0	47,4	-0,1
	B1.01_B	4,5	49,1	49,1	0,0	49,0	-0,1
	B1.01_C	7,5	51,5	51,5	0,0	51,5	0,0
	B1.02_A	1,5	46,8	46,8	0,0	46,8	0,0
	B1.02_B	4,5	48,5	48,5	0,0	48,4	-0,1
	B1.02_C	7,5	51,1	51,1	0,0	51,1	0,0
	B1.03_A	1,5	45,3	45,3	0,0	45,3	0,0
	B1.03_B	4,5	46,9	46,9	0,0	46,9	0,0
	B1.03_C	7,5	49,3	49,3	0,0	49,3	0,0
	B1.04_A	1,5	41,5	41,5	0,0	41,4	-0,1
	B1.04_B	4,5	42,6	42,6	0,0	42,5	-0,1
	B1.04_C	7,5	44,8	44,8	0,0	44,7	-0,1
	B1.05_A	1,5	40,5	40,5	0,0	40,4	-0,1
	B1.05_B	4,5	41,4	41,3	-0,1	41,3	-0,1

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswet
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistratie r spoor Waarde	Bestaande situatie Waarde	verschil	Bestaande situatie met maatregelen Waarde	verschil
Bestaand blok 1	B1.05_C	7,5	42,6	42,6	0,0	42,5	-0,1
	B1.06_A	1,5	38,5	38,5	0,0	38,3	-0,2
	B1.06_B	4,5	39,2	39,2	0,0	39,0	-0,2
	B1.06_C	7,5	41,1	41,0	-0,1	40,9	-0,2
	B1.07_A	1,5	38,8	38,7	-0,1	38,5	-0,3
	B1.07_B	4,5	39,6	39,6	0,0	39,4	-0,2
	B1.07_C	7,5	42,0	42,0	0,0	41,9	-0,1
	B1.08_A	1,5	52,1	51,9	-0,2	51,7	-0,4
	B1.08_B	4,5	53,0	52,8	-0,2	52,6	-0,4
	B1.08_C	7,5	53,9	53,7	-0,2	53,5	-0,4
	B1.09_A	1,5	52,1	51,9	-0,2	51,7	-0,4
	B1.09_B	4,5	52,9	52,7	-0,2	52,5	-0,4
	B1.09_C	7,5	53,7	53,6	-0,1	53,4	-0,3
	B1.10_A	1,5	50,6	50,3	-0,3	50,1	-0,5
	B1.10_B	4,5	51,3	51,1	-0,2	50,9	-0,4
	B1.10_C	7,5	52,2	52,1	-0,1	51,9	-0,3
	B1.11_A	1,5	50,1	49,9	-0,2	49,7	-0,4
	B1.11_B	4,5	50,7	50,5	-0,2	50,3	-0,4
	B1.11_C	7,5	51,7	51,6	-0,1	51,4	-0,3
Bestaand blok 2	B2.01_A	1,5	53,9	53,8	-0,1	53,8	-0,1
	B2.01_B	4,5	54,5	54,5	0,0	54,5	0,0
	B2.01_C	7,5	55,2	55,2	0,0	55,2	0,0
	B2.02_A	1,5	45,6	45,6	0,0	45,5	-0,1
	B2.02_B	4,5	46,7	46,7	0,0	46,7	0,0
	B2.02_C	7,5	48,8	48,8	0,0	48,8	0,0
	B2.03_A	1,5	44,2	44,2	0,0	44,1	-0,1
	B2.03_B	4,5	45,9	45,9	0,0	45,9	0,0
	B2.03_C	7,5	48,7	48,7	0,0	48,7	0,0
	B2.04_A	1,5	53,8	53,8	0,0	53,8	0,0
	B2.04_B	4,5	56,2	56,2	0,0	56,2	0,0
	B2.04_C	7,5	58,7	58,7	0,0	58,7	0,0
	B2.05_A	1,5	56,2	56,2	0,0	56,2	0,0
	B2.05_B	4,5	59,4	59,4	0,0	59,4	0,0
	B2.05_C	7,5	61,2	61,2	0,0	61,1	-0,1
	B2.06_A	1,5	59,6	59,5	-0,1	59,5	-0,1
	B2.06_B	4,5	62,1	62,1	0,0	62,0	-0,1
	B2.06_C	7,5	62,9	62,9	0,0	62,9	0,0
	B2.07_A	1,5	59,6	59,5	-0,1	59,4	-0,2
	B2.07_B	4,5	61,4	61,4	0,0	61,3	-0,1
	B2.07_C	7,5	62,2	62,2	0,0	62,1	-0,1
	B2.08_A	1,5	58,7	58,5	-0,2	58,1	-0,6
	B2.08_B	4,5	59,9	59,7	-0,2	59,3	-0,6
	B2.08_C	7,5	61,0	60,8	-0,2	60,5	-0,5
	B2.09_A	1,5	55,3	55,1	-0,2	55,0	-0,3
	B2.09_B	4,5	56,4	56,2	-0,2	56,0	-0,4

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistr r spoor Waarde	Bestaande situatie Waarde	verschil	Bestaande situatie met maatregelen Waarde	verschil
	B2.09_C	7,5	57,2	57,0	-0,2	56,8	-0,4
Bestaand blok 3	B3.01_A	4,0	44,9	44,8	-0,1	44,8	-0,1
	B3.02_A	4,0	45,4	45,3	-0,1	45,3	-0,1
	B3.03_A	4,0	45,4	45,4	0,0	45,3	-0,1
	B3.04_A	4,0	45,6	45,6	0,0	45,5	-0,1
	B3.05_A	4,0	45,4	45,3	-0,1	45,3	-0,1
	B3.06_A	4,0	45,0	44,9	-0,1	44,9	-0,1
	B3.07_A	4,0	45,0	45,0	0,0	44,9	-0,1
	B3.08_A	4,0	44,9	44,8	-0,1	44,7	-0,2
	B3.09_A	4,0	47,0	46,8	-0,2	46,6	-0,4
	B3.10_A	4,0	44,5	44,4	-0,1	44,3	-0,2
	B3.11_A	4,0	46,8	46,4	-0,4	46,1	-0,7
	B3.12_A	4,0	47,2	46,7	-0,5	46,4	-0,8
	B3.13_A	4,0	43,6	43,6	0,0	43,5	-0,1
	B3.14_A	4,0	43,8	43,6	-0,2	43,4	-0,4
	B3.15_A	4,0	43,5	43,4	-0,1	43,4	-0,1
	B3.16_A	4,0	44,1	44,0	-0,1	43,9	-0,2
	B3.17_A	4,0	44,9	44,9	0,0	44,8	-0,1
	B3.18_A	4,0	43,9	43,8	-0,1	43,7	-0,2
	B3.19_A	4,0	44,5	44,5	0,0	44,5	0,0
	B3.20_A	4,0	44,0	43,8	-0,2	43,7	-0,3
	B3.21_A	4,0	44,3	44,2	-0,1	44,1	-0,2
	B3.22_A	4,0	44,4	44,3	-0,1	44,2	-0,2
Bestaand blok 4	B4.01_A	1,5	62,3	61,7	-0,6	61,3	-1,0
	B4.01_B	4,5	64,5	63,8	-0,7	63,4	-1,1
	B4.01_C	7,5	65,0	64,4	-0,6	63,9	-1,1
	B4.02_A	1,5	57,9	57,3	-0,6	56,9	-1,0
	B4.02_B	4,5	59,6	58,9	-0,7	58,6	-1,0
	B4.02_C	7,5	60,4	59,8	-0,6	59,4	-1,0
	B4.03_A	1,5	55,3	54,8	-0,5	54,4	-0,9
	B4.03_B	4,5	56,7	56,1	-0,6	55,7	-1,0
	B4.03_C	7,5	57,7	57,1	-0,6	56,7	-1,0
	B4.04_A	1,5	45,5	44,9	-0,6	44,7	-0,8
	B4.04_B	4,5	45,9	45,4	-0,5	45,2	-0,7
	B4.04_C	7,5	48,2	47,9	-0,3	47,8	-0,4
	B4.05_A	1,5	45,7	45,2	-0,5	45,0	-0,7
	B4.05_B	4,5	46,1	45,8	-0,3	45,6	-0,5
	B4.05_C	7,5	48,2	48,0	-0,2	47,9	-0,3
	B4.06_A	1,5	43,9	43,6	-0,3	43,5	-0,4
	B4.06_B	4,5	45,5	45,4	-0,1	45,2	-0,3
	B4.06_C	7,5	48,5	48,4	-0,1	48,3	-0,2
	B4.07_A	1,5	45,2	44,9	-0,3	44,8	-0,4
	B4.07_B	4,5	46,6	46,3	-0,3	46,2	-0,4
	B4.07_C	7,5	48,6	48,4	-0,2	48,3	-0,3
	B4.08_A	1,5	58,8	58,1	-0,7	57,8	-1,0

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistre r spoor	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
			Waarde	Waarde	verschil	Waarde	verschil
	B4.08_B	4,5	59,7	59,1	-0,6	58,7	-1,0
	B4.08_C	7,5	60,7	60,0	-0,7	59,6	-1,1
	B4.09_A	1,5	59,5	58,8	-0,7	58,4	-1,1
	B4.09_B	4,5	61,3	60,5	-0,8	60,1	-1,2
	B4.09_C	7,5	62,1	61,3	-0,8	60,9	-1,2
	B4.10_A	1,5	62,5	61,9	-0,6	61,5	-1,0
	B4.10_B	4,5	64,7	64,0	-0,7	63,6	-1,1
	B4.10_C	7,5	65,1	64,5	-0,6	64,1	-1,0
Bestaand blok 5	B5.01_A	1,5	63,1	62,5	-0,6	62,0	-1,1
	B5.01_B	4,5	64,7	64,1	-0,6	63,7	-1,0
	B5.01_C	7,5	65,5	64,8	-0,7	64,4	-1,1
	B5.01_D	10,5	65,6	64,9	-0,7	64,5	-1,1
	B5.02_A	1,5	60,7	60,2	-0,5	59,9	-0,8
	B5.02_B	4,5	62,2	61,6	-0,6	61,3	-0,9
	B5.02_C	7,5	63,0	62,4	-0,6	62,1	-0,9
	B5.02_D	10,5	63,3	62,7	-0,6	62,5	-0,8
	B5.03_A	1,5	58,0	57,5	-0,5	57,2	-0,8
	B5.03_B	4,5	59,2	58,7	-0,5	58,4	-0,8
	B5.03_C	7,5	60,1	59,5	-0,6	59,3	-0,8
	B5.03_D	10,5	60,7	60,1	-0,6	59,8	-0,9
	B5.04_A	1,5	55,0	54,4	-0,6	54,1	-0,9
	B5.04_B	4,5	55,7	55,1	-0,6	54,8	-0,9
	B5.05_A	1,5	53,5	52,9	-0,6	52,7	-0,8
	B5.05_B	4,5	54,0	53,4	-0,6	53,2	-0,8
	B5.06_A	1,5	43,3	43,1	-0,2	43,0	-0,3
	B5.06_B	4,5	45,8	45,6	-0,2	45,5	-0,3
	B5.07_A	1,5	44,4	44,1	-0,3	44,0	-0,4
	B5.07_B	4,5	46,8	46,5	-0,3	46,4	-0,4
	B5.08_A	1,5	43,5	43,3	-0,2	43,1	-0,4
	B5.08_B	4,5	45,8	45,6	-0,2	45,5	-0,3
	B5.09_A	1,5	43,3	43,0	-0,3	42,9	-0,4
	B5.09_B	4,5	45,2	45,0	-0,2	44,9	-0,3
	B5.09_C	7,5	48,1	48,0	-0,1	48,0	-0,1
	B5.09_D	10,5	46,8	46,6	-0,2	46,6	-0,2
	B5.10_A	1,5	57,9	57,3	-0,6	56,9	-1,0
	B5.10_B	4,5	59,0	58,4	-0,6	58,0	-1,0
	B5.10_C	7,5	59,9	59,2	-0,7	58,8	-1,1
	B5.10_D	10,5	60,0	59,4	-0,6	59,0	-1,0
	B5.11_A	1,5	61,5	60,9	-0,6	60,5	-1,0
	B5.11_B	4,5	63,0	62,4	-0,6	62,0	-1,0
	B5.11_C	7,5	63,9	63,2	-0,7	62,8	-1,1
	B5.11_D	10,5	64,0	63,4	-0,6	63,0	-1,0
	B5.12_A	1,5	58,1	57,6	-0,5	57,2	-0,9
	B5.12_B	4,5	59,8	59,3	-0,5	58,9	-0,9
	B5.12_C	7,5	60,7	60,1	-0,6	59,8	-0,9

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregistre r spoor Waarde	Bestaande situatie Waarde	verschil	Bestaande situatie met maatregelen Waarde	verschil
	B5.12_D	10,5	60,9	60,3	-0,6	60,0	-0,9
	B5.13_A	1,5	62,7	62,1	-0,6	61,7	-1,0
	B5.13_B	4,5	64,5	63,8	-0,7	63,4	-1,1
	B5.13_C	7,5	65,1	64,4	-0,7	64,0	-1,1
	B5.13_D	10,5	65,2	64,5	-0,7	64,1	-1,1
	B5.14_A	1,5	62,9	62,3	-0,6	61,9	-1,0
	B5.14_B	4,5	64,6	63,9	-0,7	63,5	-1,1
	B5.14_C	7,5	65,2	64,6	-0,6	64,1	-1,1
	B5.14_D	10,5	65,3	64,7	-0,6	64,2	-1,1
Bestaand blok 6	B6.01_A	1,5	62,6	62,0	-0,6	61,7	-0,9
	B6.01_B	4,5	64,5	63,9	-0,6	63,5	-1,0
	B6.02_A	1,5	60,3	59,7	-0,6	59,3	-1,0
	B6.02_B	4,5	61,6	61,0	-0,6	60,6	-1,0
	B6.03_A	1,5	58,5	57,9	-0,6	57,5	-1,0
	B6.03_B	4,5	59,5	58,9	-0,6	58,5	-1,0
	B6.04_A	1,5	49,2	48,7	-0,5	48,4	-0,8
	B6.04_B	4,5	49,9	49,5	-0,4	49,2	-0,7
	B6.05_A	1,5	57,2	56,7	-0,5	56,4	-0,8
	B6.05_B	4,5	58,4	57,9	-0,5	57,6	-0,8
	B6.06_A	1,5	58,1	57,5	-0,6	57,3	-0,8
	B6.06_B	4,5	59,6	59,0	-0,6	58,8	-0,8
Bestaand Blok 7	B7.01_A	1,5	51,0	50,5	-0,5	50,1	-0,9
	B7.01_B	4,5	52,0	51,5	-0,5	51,1	-0,9
	B7.01_C	7,5	54,8	54,3	-0,5	54,0	-0,8
	B7.02_A	1,5	47,2	46,7	-0,5	46,3	-0,9
	B7.02_B	4,5	47,9	47,4	-0,5	47,1	-0,8
	B7.02_C	7,5	50,3	49,9	-0,4	49,6	-0,7
	B7.03_A	1,5	44,1	43,8	-0,3	43,7	-0,4
	B7.03_B	4,5	46,2	46,0	-0,2	45,8	-0,4
	B7.03_C	7,5	49,7	49,6	-0,1	49,4	-0,3
	B7.04_A	1,5	44,1	43,9	-0,2	43,8	-0,3
	B7.04_B	4,5	46,4	46,2	-0,2	46,1	-0,3
	B7.04_C	7,5	49,9	49,7	-0,2	49,7	-0,2
	B7.05_A	1,5	44,2	44,0	-0,2	43,8	-0,4
	B7.05_B	4,5	46,7	46,4	-0,3	46,3	-0,4
	B7.05_C	7,5	50,2	50,0	-0,2	49,9	-0,3
	B7.06_A	1,5	43,9	43,5	-0,4	43,5	-0,4
	B7.06_B	4,5	46,4	46,1	-0,3	46,0	-0,4
	B7.06_C	7,5	50,5	50,3	-0,2	50,1	-0,4
	B7.07_A	1,5	51,1	50,6	-0,5	50,4	-0,7
	B7.07_B	4,5	51,9	51,5	-0,4	51,3	-0,6
	B7.07_C	7,5	54,0	53,7	-0,3	53,5	-0,5
	B7.08_A	1,5	52,9	52,4	-0,5	52,0	-0,9
	B7.08_B	4,5	54,0	53,5	-0,5	53,1	-0,9
	B7.08_C	7,5	56,1	55,7	-0,4	55,3	-0,8

	Lager dan de voorkeursgrenswaarde
	Lager dan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht
	Lagen dan de grenswaarde van de nieuwe Omgevingswe
	Lager dan de maximale ontheffingswaarde

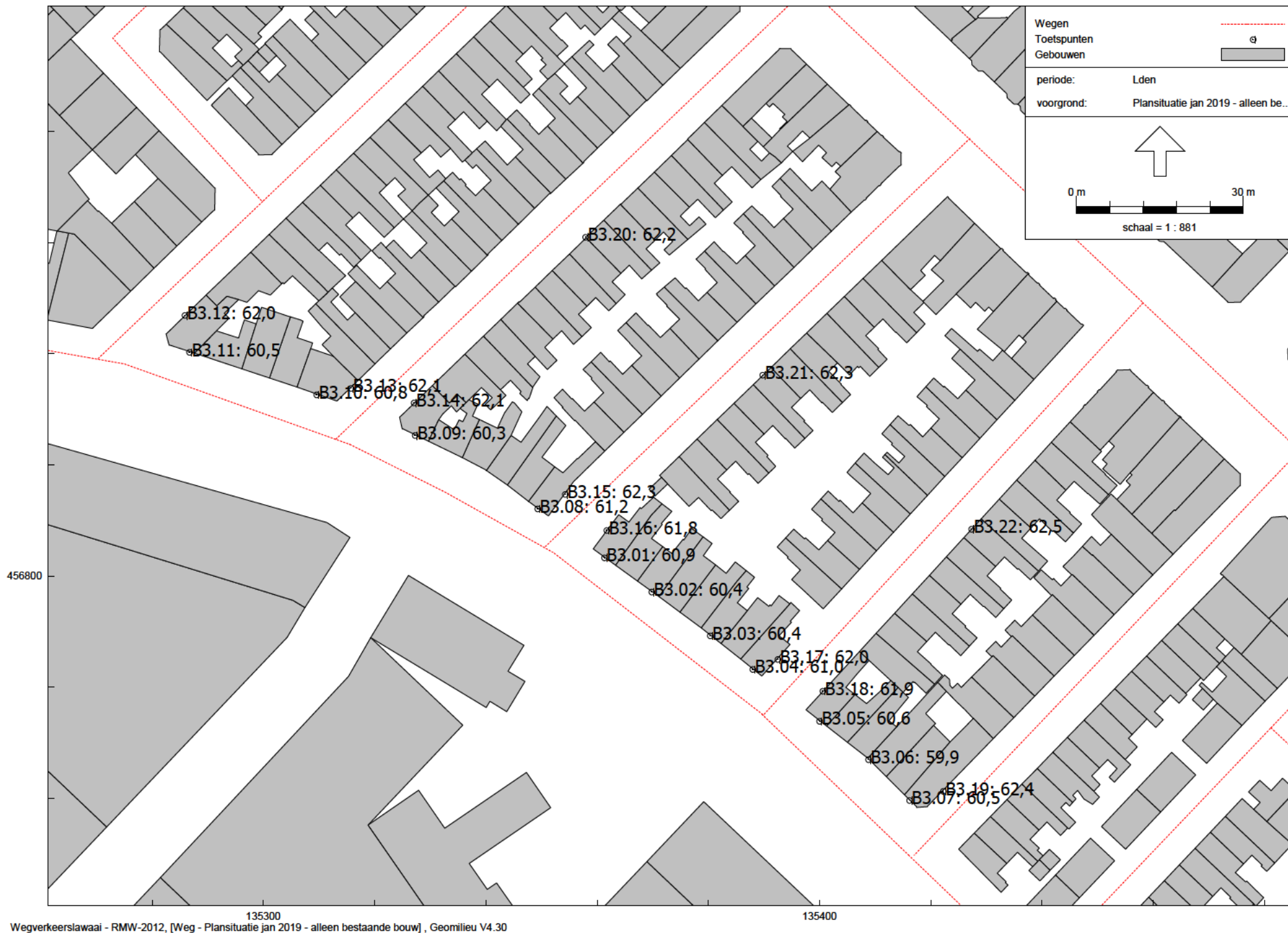
	Waarneempunt	Hoogte	Geluidregister r spoor Waarde	Bestaande situatie		Bestaande situatie met maatregelen	
				Waarde	verschil	Waarde	verschil
Bestaand Blok 8	B8.01_A	1,5	51,2	50,8	-0,4	50,5	-0,7
	B8.01_B	4,5	51,2	50,9	-0,3	50,6	-0,6
	B8.01_C	7,5	51,6	51,3	-0,3	51,1	-0,5
	B8.02_A	1,5	44,5	44,3	-0,2	44,1	-0,4
	B8.02_B	4,5	46,1	46,0	-0,1	45,8	-0,3
	B8.02_C	7,5	48,1	48,0	-0,1	47,9	-0,2
	B8.03_A	1,5	43,5	43,5	0,0	43,4	-0,1
	B8.03_B	4,5	45,2	45,2	0,0	45,1	-0,1
	B8.03_C	7,5	47,4	47,3	-0,1	47,3	-0,1
	B8.04_A	1,5	43,2	43,1	-0,1	43,1	-0,1
	B8.04_B	4,5	44,6	44,6	0,0	44,5	-0,1
	B8.04_C	7,5	46,3	46,3	0,0	46,2	-0,1
	B8.05_A	1,5	39,6	39,5	-0,1	39,4	-0,2
	B8.05_B	4,5	40,5	40,4	-0,1	40,3	-0,2
	B8.05_C	7,5	43,0	43,0	0,0	42,9	-0,1
Bestaand Blok 9	B9.01_A	1,5	40,8	40,7	-0,1	40,5	-0,3
	B9.01_B	4,5	42,1	42,0	-0,1	41,9	-0,2
	B9.01_C	7,5	43,5	43,4	-0,1	43,3	-0,2
	B9.01_D	10,5	45,6	45,6	0,0	45,5	-0,1
	B9.02_A	1,5	40,7	40,4	-0,3	40,2	-0,5
	B9.02_B	4,5	42,0	41,8	-0,2	41,6	-0,4
	B9.02_C	7,5	44,4	44,2	-0,2	44,1	-0,3
	B9.02_D	10,5	45,1	45,0	-0,1	44,9	-0,2
	B9.03_A	1,5	42,5	42,5	0,0	42,4	-0,1
	B9.03_B	4,5	44,8	44,8	0,0	44,7	-0,1
	B9.03_C	7,5	47,1	47,1	0,0	47,1	0,0
	B9.03_D	10,5	47,3	47,2	-0,1	47,2	-0,1
	B9.06_B	4,5	40,2	40,1	-0,1	40,0	-0,2
	B9.06_C	7,5	42,4	42,3	-0,1	42,2	-0,2
	B9.06_D	10,5	44,5	44,5	0,0	44,4	-0,1

Bijlage VII Overzicht hogere waarden



Bijlage VIII Rekenresultaten verkeersaantrekkende werking bestaande bebouwing Bloemenwijk





Verschil geluidbelasting met en zonder plansituatie Waarde = plansituatie, Refentie = Huidige situatie

Rapport: Vergelijkingstabel
 Folder: C:\profielstuffs\geomilieu modellen\Fase2-4 2e daalsedijk GM4.30\
 Model Voorgrond: Plansituatie jan 2019 - alleen bestaande bouw
 Model Achtergrond: Referentie jan 2019 - alleen bestaande bouw
 Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
 Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
B3.01_A		4,00	60,9	59,6	1,3
B3.02_A		4,00	60,4	59,1	1,4
B3.03_A		4,00	60,4	59,0	1,4
B3.04_A		4,00	61,0	59,6	1,4
B3.05_A		4,00	60,6	59,3	1,3
B3.06_A		4,00	59,9	58,5	1,3
B3.07_A		4,00	60,5	59,2	1,3
B3.08_A		4,00	61,2	59,9	1,3
B3.09_A		4,00	60,3	59,0	1,3
B3.10_A		4,00	60,8	59,5	1,3
B3.11_A		4,00	60,5	59,3	1,2
B3.12_A		4,00	62,0	60,7	1,3
B3.13_A		4,00	62,1	60,8	1,3
B3.14_A		4,00	62,1	60,8	1,3
B3.15_A		4,00	62,3	61,0	1,3
B3.16_A		4,00	61,8	60,5	1,3
B3.17_A		4,00	62,0	60,7	1,3
B3.18_A		4,00	61,9	60,6	1,3
B3.19_A		4,00	62,4	61,1	1,3
B3.20_A		4,00	62,2	60,9	1,3
B3.21_A		4,00	62,3	61,1	1,2
B3.22_A		4,00	62,5	61,3	1,2