

Schagen

't Zand Noord fase 2

Akoestisch rapport wegverkeerslawaaï

identificatie

projectnummer:

2017.00.58

projectleider:

Ing. E. Venema

auteur(s):

M. Lamkadmi

planstatus

datum:

03-07-2018

opdrachtgever:

Interra

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Leeswijzer	4
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï	5
2.2. Nieuwe situaties	6
2.3. Gemeentelijk beleid	6
3. Berekeningsuitgangspunten	9
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	9
3.2. Verkeersgegevens	9
3.3. Ruimtelijke gegevens	11
3.4. Waarneempunten	11
3.5. Sectorhoek en reflecties	11
4. Resultaten	13
4.1. Resultaten gezoneerde wegen	13
4.1.1. Resultaten koning Willem II-weg	13
4.1.2. Resultaten Korte Bosweg	14
4.1.3. Resultaten Rijksweg N9	14
4.2. Resultaten niet gezoneerde wegen	15
4.2.1. Resultaten Korte Bosweg (binnen de bebouwdekom)	15
4.3. Maatregelen	16
4.4. Cumulatie	17
5. Conclusie	19

Bijlagen:

- 1 Invoergegevens
- 2 Resultaten gezoneerde wegen
- 3 Resultaten niet gezoneerde wegen
- 4 Cumulatie

1.1. Aanleiding

Aan de noordoostzijde van 't Zand, gemeente Schagen, is een nieuwe woningbouwlocatie voorzien. De woningbouwlocatie wordt in fases ontwikkeld. Het voorliggend rapport gaat over de tweede fase van de woonontwikkeling. Het plan voor de tweede fase omvat een programma van circa 228 woningen in verschillende segmenten.

Bij het mogelijk maken van nieuwe woningen moet voldaan worden aan de wettelijke normen uit de wet geluidhinder (hierna Wgh) indien de woningen zijn gelegen binnen de wettelijke geluidzone van een (spoor)weg. Voorliggende rapportage betreft het hiervoor benodigde akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai.

Het doel van onderhavig onderzoek is dan ook de geluidbelasting vanwege wegverkeer op de nieuwbouwwoningen van het plan te bepalen en te toetsen aan de eisen uit de Wet geluidhinder.



Figuur 1: ligging plangebied

Het plangebied ligt binnen de zone van de Koning Willem-II weg en het gedeelte van de Korte Bosweg dat buiten de bebouwde kom is gelegen. De geluidbelasting van deze wegen op het plangebied wordt getoetst aan de geluidnormen uit de Wet geluidhinder.

De hele bebouwde kom van 't Zand ligt in een 30 km/h gebied, waarbij de wegen in de directe omgeving van het nieuwbouwplan volgens de Wet geluidhinder geen geluidzone hebben en er dus formeel ook geen toetsingskader voor deze wegen is. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt te worden of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Ter onderbouwing hiervan wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven, in hoofdstuk 3 volgen de berekeningsuitgangspunten. De resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 4. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies.

2.1. Normstelling wegverkeerslawaai

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

De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

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

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone (in meters)	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

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

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

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszones van de Koning Willem II-weg en de Korte Bosweg, beiden in buitenstedelijk gebied gelegen met 1 tot 2 rijstroken. De breedte van de geluidzones van deze wegen bedraagt daarmee 250 meter, gerekend vanaf de rand van de weg.

Dosismaat L_{den}

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

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaai betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt 5 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/h bedraagt. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/h of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van respectievelijk 3 dB en 4 dB.

Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidbelasting aan de normstellingen uit de Wgh. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

2.2. Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor de nieuwe woningen in het plangebied is afhankelijk van de bron en de ligging van het plangebied. Gezien de ligging binnen de bebouwde kom bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Korte Bosweg en de Koning Willem II-weg.

Tabel 2.2: Relevante grenswaarden

Bron	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Korte Bosweg (wegvakken buiten de bebouwde kom)	48 dB	63 dB
Koning Willem II-weg	48 dB	63 dB
Rijksweg N9	48 dB	53 dB

30 km/h wegen

De planlocatie is gelegen aan het binnen de bebouwde kom van 't Zand gelegen deel van de Korte Bosweg. De maximaal toegestane rijsnelheid op deze weg bedraagt 30 km/h. Zoals gesteld zijn dergelijke wegen op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB volgens de Wgh als maximaal aanvaardbare waarde.

2.3. Gemeentelijk beleid

Geluidhinder is lokaal van aard. Sinds 2007 heeft de gemeente daarom meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de Wet geluidhinder gekregen. Dit biedt de gemeente meer gelegenheid om naar eigen inzicht te werken en maatwerk te leveren. Wel dient de gemeente daarvoor gemeentelijk geluidsbeleid vast te stellen. De gemeente Schagen heeft hieraan invulling gegeven door een beleidsnotitie op te stellen, in samenwerking met de Milieudienst Kop van Noord-Holland. In dit geluidsbeleid, vastgesteld dd. 27-11-2012, zijn beleidsregels opgenomen ten aanzien van hogere grenswaarden Wgh voor weg- en spoorweglawaaï.

Door middel van het hogere waarde beleid wordt zorg gedragen voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit van de leefomgeving in situaties waar geluidsniveaus boven de wettelijke voorkeurswaarden niet kunnen worden voorkomen. In de gemeentelijke beleidsregels zijn voorwaarden geformuleerd voor het toestaan van hogere geluidsbelastingen dan de voorkeursgrenswaarde. Deze komen voor een deel overeen met de grenswaarden en criteria die zijn opgelegd door de Wet geluidhinder voor ten hoogst toelaatbare geluidsbelastingen en zijn voor een deel door de gemeente zelf ingevuld.

In de 'Beleidsnotitie Hogere grenswaarde Wet geluidhinder' van de gemeente Schagen is aangegeven, in navolging van de Wgh, dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden eerst onderzocht en gemotiveerd dient te worden (middels een akoestisch onderzoek) of maatregelen aan de bron, in de overdrachtssfeer en bij de ontvanger mogelijk zijn om de toekomstige geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken.

Bij kleinschalige ontwikkelingen (maximaal 6 woningen/woonappartementen) hoeft maatregelenonderzoek niet uitputtend plaats te vinden, aangezien in dit geval de mogelijke maatregelen veelal gepaard gaan met hoge kosten, waardoor zij bij voorbaat niet realistisch en kosteneffectief zijn.

Daar waar toepassing van maatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel op overwegende bezwaren stuit van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan gebruik worden gemaakt van de in de notitie genoemde ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

B&W zullen van deze ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting slechts onder bepaalde voorwaarden gebruik maken. De voorwaarden zijn afhankelijk van de vraag welke geluidsbron het betreft, of het woningen dan wel om andere geluidgevoelige bestemmingen gaat, welk van de twee het eerste aanwezig was en onder welke omstandigheden de woningen of geluidgevoelige bestemmingen dan wel de geluidsbron worden gerealiseerd. Deze voorwaarden worden in de notitie nader uitgewerkt.

In het gemeentelijk geluidbeleid wordt tevens aangegeven, dat het gebruik van 'dove' gevels zoveel mogelijk vermeden dient te worden. Daar waar dit niet anders kan, zal er voor de betreffende geluidsgevoelige bestemming tenminste altijd één geluidsluwe gevel aanwezig moeten zijn, terwijl er naar gestreefd wordt het aantal 'dove gevels' per woning tot maximaal één te beperken.

Bij een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde +5 dB geldt aanvullend dat de woningindeling zodanig moet zijn dat geluidgevoelige ruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde(n) liggen en dat ten minste één slaapkamer aan de geluidluwe zijde ligt. Ook tuinen dienen bij voorkeur aan de geluidluwe zijde te zijn gesitueerd, dit in verband met een goede ruimtelijke ordening.

Tot slot wordt in het gemeentelijk beleid gesteld dat het effect van de gecumuleerde geluidbelasting alleen in beeld hoeft te worden gebracht als de geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd worden in zones van meerdere geluidbronnen. Daarbij stelt de gemeente dat een gecumuleerde geluidbelasting nog acceptabel is als deze niet meer dan 3 dB hoger is dan de te verlenen hogere waarde.

Ook bij een gecumuleerde geluidbelasting geldt dat voldaan moet worden aan de wettelijke toegestane binnenniveaus. Daarom dient bij het berekenen van de gevelwering van geluidgevoelige bestemmingen uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelasting als hierbij als gevolg van deze cumulatie een hogere geluidsbelasting optreedt.

30 km/h wegen of woonerven

Een weg met een maximumsnelheid van 30 km/h heeft conform de Wgh geen geluidzone. Uit jurisprudentie blijkt dat voor een goede ruimtelijke ordening van een ontwikkeling, een dergelijke weg in de beoordeling meegenomen moet worden indien vooraf aangenomen kan worden dat deze weg

geluidsniveaus veroorzaakt die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Dit kan al het geval zijn op een weg met een intensiteit van 1500 mvt/etmaal (asfalt) of 600 mvt/etmaal (klinkers).

Bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen kan er daarom voor gekozen worden om voor dergelijke wegen de akoestische situatie te (laten) onderzoeken. De werkelijke geluidbelasting op de toekomstige gevels is dan de maat voor de toe te passen geluidwering.

3. Berekeningsuitgangspunten

9

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMW 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 4.40 van DGMR.

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

3.2. Verkeersgegevens

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

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende wegen betrokken: Korte Bosweg (30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) en Koning Willem II-weg (60 km/h). Verder is de Rijksweg N9 ook betrokken in het onderzoek. Deze wegen zijn geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 meter boven het wegdek liggen.

De verkeersgegevens voor de Rijksweg N9 zijn ontleend aan het geluidregister van Rijkswaterstaat. Vanaf 1 juli 2012 zijn emissieplafonds (Geluidsproductieplafonds GPP) langs hoofdinfrastructuur vastgesteld. De N9 valt onder deze hoofdinfrastructuur. Voor deze wegen zijn de verkeersgegevens in het centrale emissieregister vastgelegd die moeten worden gebruikt in dit akoestisch onderzoek. In het emissieregister is voor de N9 het gebruik voor het peiljaar 2012 vastgelegd. De geluidbelasting wordt op basis van dit gebruik bepaald. Daarbij wordt 1,5 dB bij de berekende waarde opgeteld. Deze 1,5 dB kan worden gezien als werkruimte voor de wegbeheerder.

De invoergegevens voor de N9 zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.rws.nl/geotool/geluidregister.aspx>.

De verkeersintensiteiten voor de Koning Willem II-weg en de Korte Bosweg zijn ontleend aan een akoestisch onderzoek dat eerder door Grontmij is uitgevoerd voor nieuwbouwplan 't Zand Noord (277580.rsd.431.R001, revisie 3 dd. 30-11-2009). De gehanteerde etmaalintensiteiten uit het desbetreffende onderzoek gelden voor het jaar 2022 en betreffen 1.051 motorvoertuigen voor de

Koning Willem II-weg, 2.576 motorvoertuigen voor de Korte Bosweg ten westen van de wijkontsluitingsweg en 1.360 motorvoertuigen ten oosten van de wijkontsluitingsweg. Vervolgens is op basis van kentallen van het CROW de verkeersgeneratie van het beoogd bouwplan bepaald aan de hand van publicatie 317 (CROW, 2012).

Voor onderhavig onderzoek zijn de mvt/etmaal voor een weekdag van toepassing. Aangezien niet bekend is hoe de verkeersafwikkeling van het verkeer vanuit de wijkontsluitingsweg over de Korte Bosweg en de Koning Willem II-weg is, wordt in onderhavig onderzoek uitgegaan van een worst-case benadering. Daarin wordt bij zowel de Korte Bosweg als de Koning Willem II-weg, zowel in oostelijke als in westelijke richting, de volledige verkeersgeneratie vanwege het plan opgeteld bij de verkeersintensiteit die voor het prognosejaar 2030 is berekend. Hierbij is dus geen verdeling gemaakt in het verkeer dat zich verspreid richting centrum of naar (en over) de Koning Willem II-weg. De verkregen etmaalintensiteiten zijn vervolgens op 100-tallen afgerond.

In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten opgenomen zoals toegepast in het rekenmodel.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekdag

Verkeersintensiteiten mvt/etmaal weekdag (prognose 2030, inclusief autonome groei en 100% verkeersgeneratie nieuwbouwplan)	Totaal
Korte Bosweg ten westen van wijkontsluitingsweg	4.567
Korte Bosweg ten oosten van wijkontsluitingsweg (tot KW II-weg)	3.250
Korte Bosweg ten oosten van Koning Willem II-weg	3.250
Koning Willem II-weg	2916
Rijksweg N9	14.900

De voertuigverdeling van de betrokken wegen is ongewijzigd overgenomen uit het akoestisch onderzoek van Grontmij. In tabel 3.2 zijn de gehanteerde voertuigverdelingen te zien.

Tabel 3.2: Voertuigverdeling per weg

Weg	Voertuigverdeling (%) (Licht/Middelzwaar/Zwaar) ¹	Dag-, avond-, nachtpercentages ²
Korte Bosweg	Dagperiode: 97,0/2,5/0,5 Avondperiode: 97,0/2,5/0,5 Nachtperiode: 97,0/2,5/0,5	6,73/3,15/0,83
Koning Willem II-weg	Dagperiode: 73,2/17,1/9,7 Avondperiode: 81,9/7,8/10,4 Nachtperiode: 55,3/17,7/27,0	6,60/2,30/1,40

Voor de gehanteerde verkeersgegevens per wegvak wordt verwezen naar bijlage 1.

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is over het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. Op het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de Korte Bosweg is de maximaal toegestane snelheid 30 km/h. Buiten de bebouwde kom heeft de Korte Bosweg een maximaal toegestane snelheid van 60 km/h. Op de Koning Willem II-weg geldt eveneens een maximaal toegestane snelheid van 60 km/h. Op de Rijksweg N9 geldt een maximum snelheidsregime van 80 km/h.

Type wegdek

¹ Dagperiode = 07.00 – 19.00, avondperiode = 19.00 – 23.00, nachtperiode = 23.00 – 07.00

² Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode

Voor geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheid maken in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

De huidige wegdekverharding bestaat op alle in het onderzoek betrokken wegen voornamelijk uit asfalt (in het rekenmodel opgenomen als W0 – Referentiewegdek). Enige uitzondering vormen de kruisingen op de Korte Bosweg met de zijstraten, waarbij klinkers in keperverband zijn toegepast op de verkeersplateaus (in het rekenmodel opgenomen als W9a - Elementenverharding in keperverband). Op de Rijksweg N9 is 1-laags ZOAB toegepast (in het rekenmodel opgenomen als W1 – 1-laags ZOAB).

In onderhavig onderzoek wordt ervan uit gegaan dat de huidige wegdekverharding ongewijzigd blijft tot het prognosejaar 2030.

De verkeersplateaus zijn niet als obstakels in het rekenmodel ingevoerd, aangezien aangenomen wordt dat de invloed daarvan op 30 km/h wegen zeer beperkt zal zijn.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van geluidreflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water, $B_f=0,0$) of geluidabsorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland, $B_f=1,0$) bodemgebied.

Het rekenmodel staat standaard ingesteld met een zachte bodem ($B_f=1,0$). De wegen en water in de omgeving van het plangebied zijn gemodelleerd als een hard, reflecterend bodemgebied. Rondom de bouwkavels is een bodemgebied met een bodemfactor van 0,5 ingevoerd, omdat hierbij tuinen (zacht) zullen worden afgewisseld met bestrating (hard).

In de omgeving van het plangebied is geen sprake van significante hoogteverschillen. Het maaiveld staat in het rekenmodel standaard op 0,0 meter.

Op basis van een luchtfoto en kadastrale ondergrond en de plankaart van de nieuwbouw in DWG, zijn de voor de locatie relevante rijlijnen, bodemgebieden en objecten (gebouwen) ingevoerd.

De hoogte van de gebouwen in de omgeving van het plangebied is bepaald op basis van informatie uit het Actueel Hoogtebestand van Nederland.

Voor een weergave van de modellering en een overzicht van de invoergegevens in numerieke vorm wordt verwezen naar bijlage 1.

3.4. Waarneempunten

Omdat er geen stedenbouwkundig plan is. Is er gerekend aan de uiterste zijden van de bouwvlakken en op de maximum bouwhoogte die in het bestemmingsplan staat vastgesteld. Dit geeft een beeld van een worstcase scenario.

De toetspunten zijn op 1,5 meter (begane grond), 4,5 meter (1^{ste} verdieping), 7,5 meter (2^{de} verdieping) en 10,5 meter (3^{de} verdieping). De toetspunten bevinden zich 10 centimete van de bouwvlakken verwijderd.

3.5. Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische

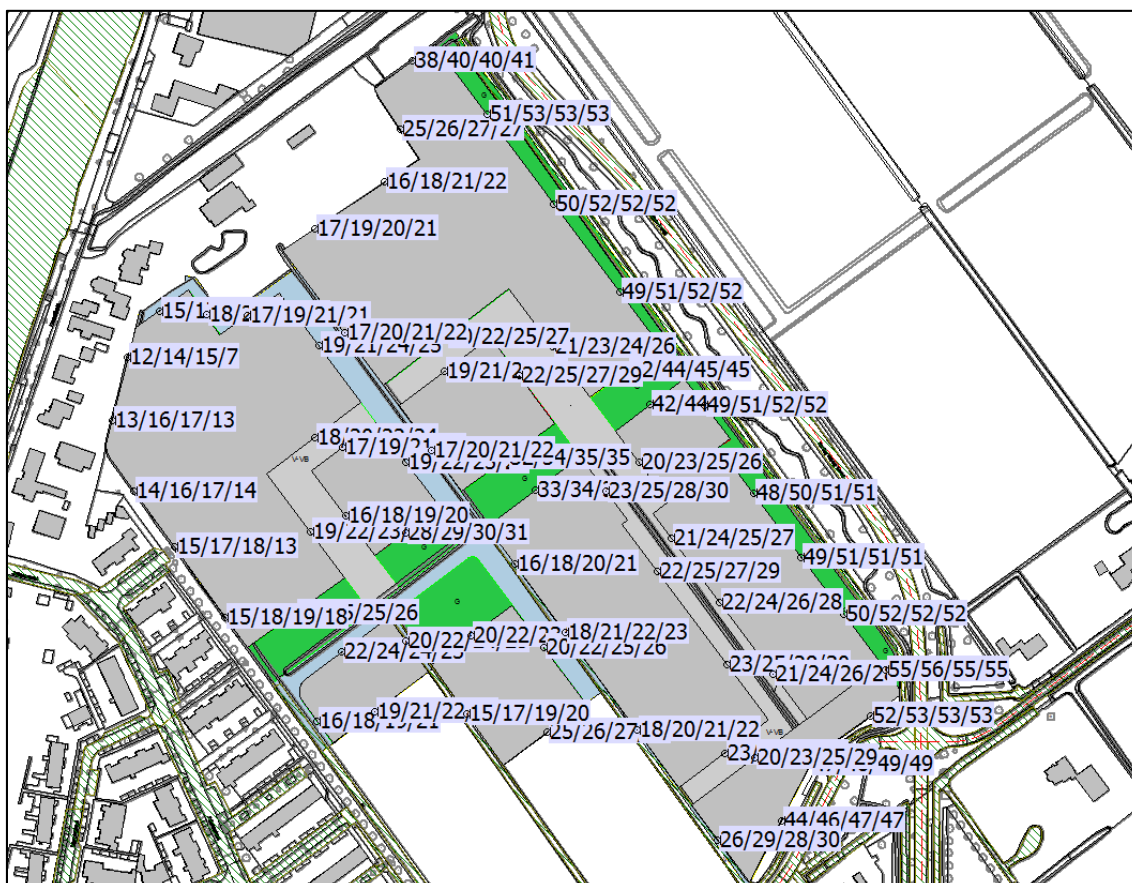
Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

4.1. Resultaten gezoneerde wegen

De in dit onderzoek betrokken gezoneerde wegen betreffen de Korte Bosweg (alleen buitenstedelijk gebied), Koning Willem II-weg en de Rijksweg N9. De rekenresultaten en beoordeling van de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op deze wegen wordt in deze paragraaf gegeven. Alle rekenresultaten vanwege de gezoneerde wegen zijn opgenomen in bijlage 2.

4.1.1. Resultaten koning Willem II-weg

Als gevolg van het wegverkeer op de Koning Willem II-weg bedraagt de geluidbelasting maximaal 56 dB inclusief 5 dB aftrek artikel 110g Wgh. Deze geluidbelasting is alleen berekend voor een enkel toetspunt. Dit toetspunt is gelegen aan de oostzijde van het plan (zie figuur 4.1).

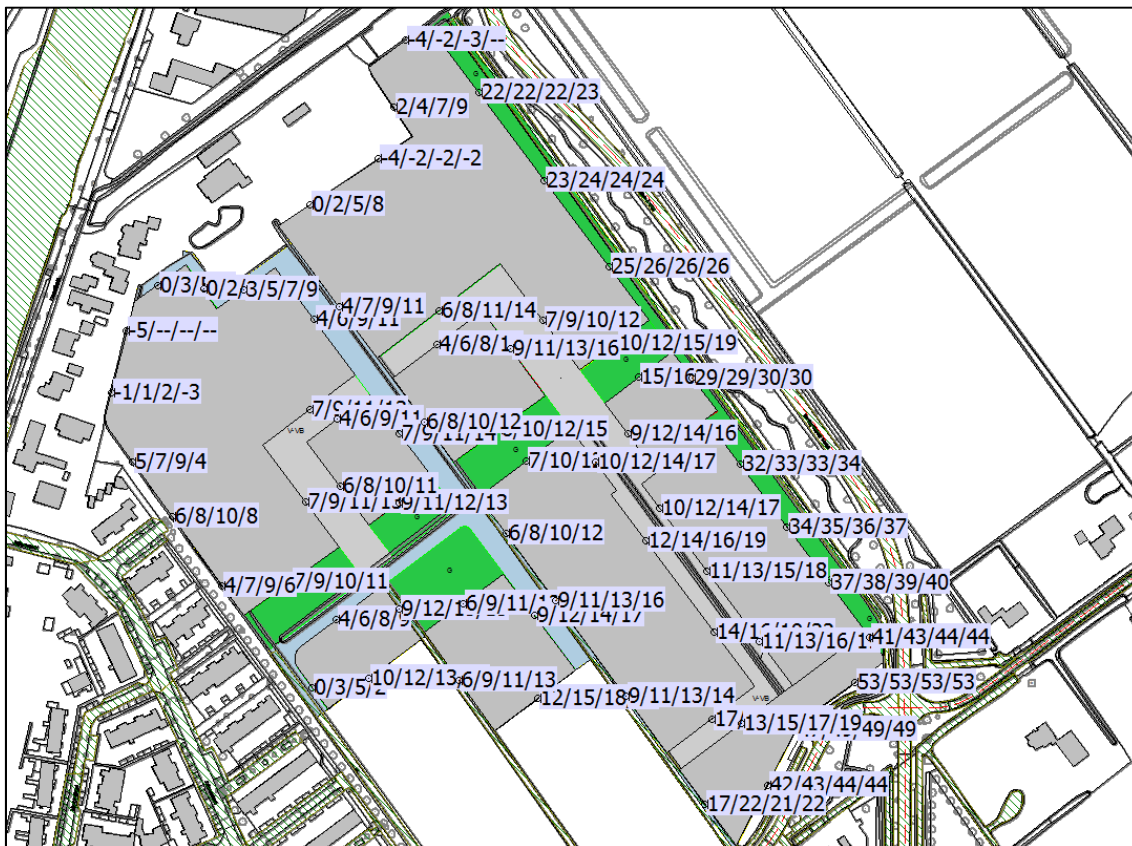


Figuur 4.1: Geluidbelasting in het plangebied als gevolg het wegverkeer op de Koning Willem II-weg (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

Uit de rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden door deze bron. De maximale ontheffingswaarde waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

4.1.2. Resultaten Korte Bosweg

Als gevolg van het wegverkeer op de Korte Bosweg, buiten de bebouwde kom, bedraagt de geluidbelasting maximaal 53 dB inclusief 5 dB aftrek artikel 110g Wgh.

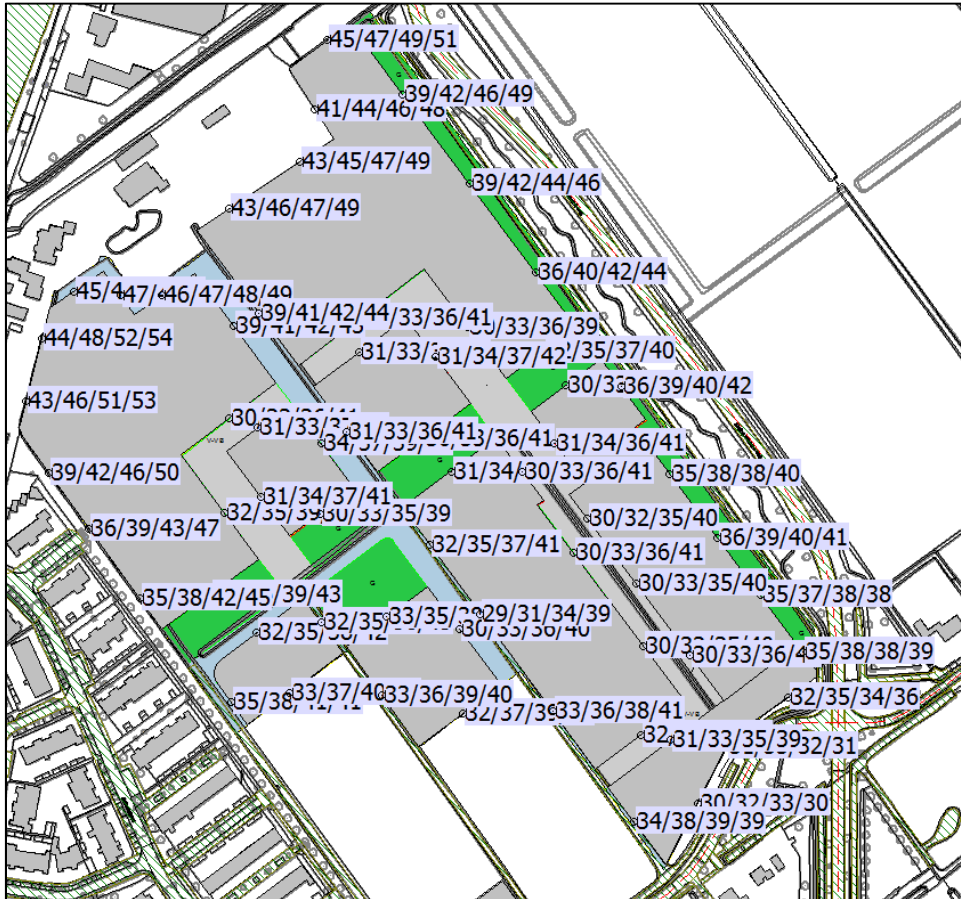


Figuur 4.2: Geluidbelasting op het plangebied als gevolg van het wegverkeer op de Korte Bosweg (buiten bebouwde kom en inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

Uit de rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 53 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

4.1.3. Resultaten Rijksweg N9

Als gevolg van het wegverkeer op de Rijksweg N9, bedraagt de geluidbelasting maximaal 52 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.



Figuur 4.3: Geluidbelasting op het plangebied als gevolg van het wegverkeer op de Rijksweg N9 exclusief aftrek artikel 110 Wgh

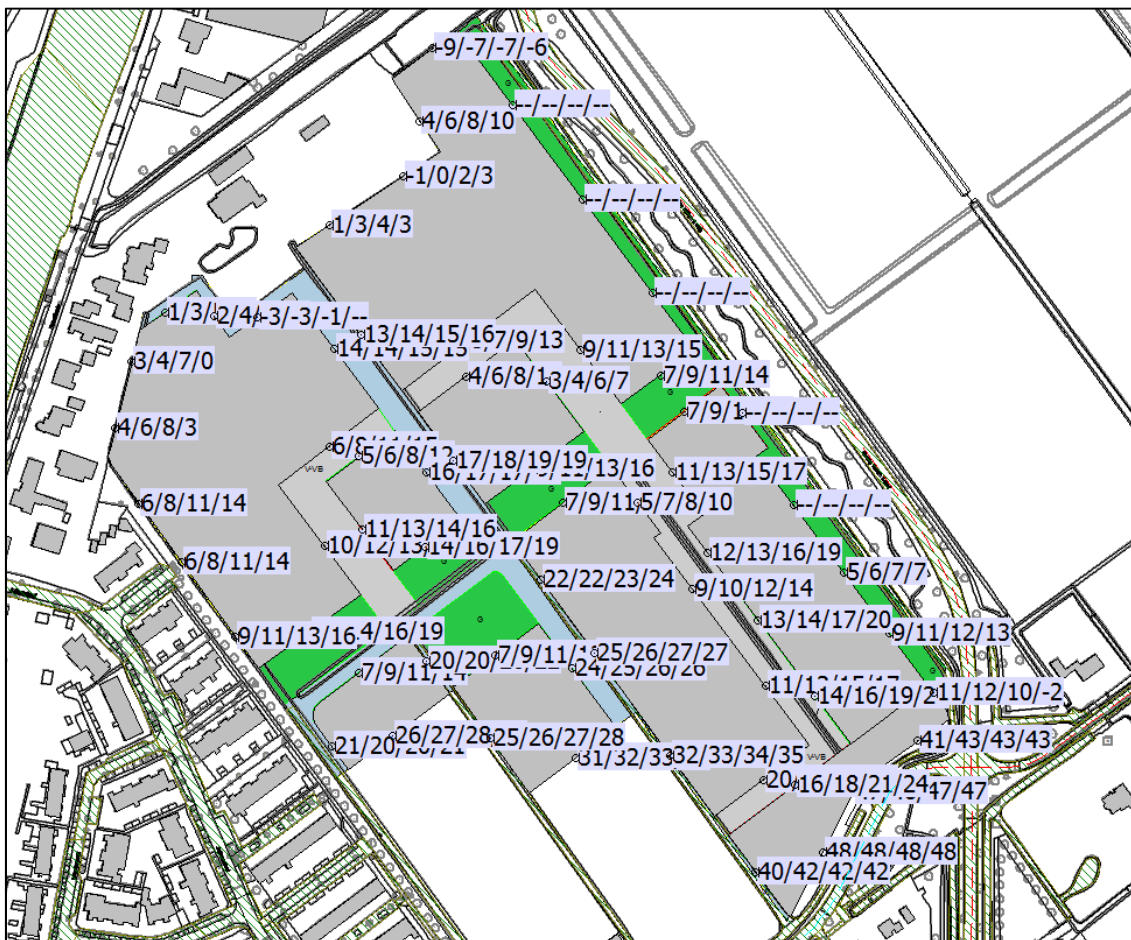
Uit de rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh wordt overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 52 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

4.2. Resultaten niet gezoneerde wegen

De in dit onderzoek betrokken niet-gezoneerde weg betreft de Korte Bosweg (binnen de bebouwde kom). De rekenresultaten en beoordeling van de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op deze weg wordt in deze paragraaf gegeven. Alle rekenresultaten vanwege de niet-gezoneerde weg zijn opgenomen in bijlage 3.

4.2.1. Resultaten Korte Bosweg (binnen de bebouwde kom)

Als gevolg van het wegverkeer op de Korte Bosweg, binnen de bebouwde kom, bedraagt de geluidbelasting maximaal 48 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh.



Figuur 4.4: Geluidbelasting op het plangebied als gevolg van het wegverkeer op de Korte Bosweg (30 km/h) inclusief aftrek artikel 110 Wgh

Uit de rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat de richtwaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 48 dB.

4.3. Maatregelen

Als gevolg van het wegverkeer op de Rijksweg N9, Korte Bosweg (60 km/h) en de Koning Willem II-weg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Bezien is of met maatregelen ter reductie van de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Er zijn een aantal maatregelen ter reductie van de geluidbelasting denkbaar. De criteria welke gesteld worden in het gemeentelijk beleid, zoals beschreven in hoofdstuk 2, worden hier in ogenschouw genomen.

Maatregelen aan de bron

In het geval van wegverkeerslawaai vallen hieronder bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid en het terugdringen van het verkeersaanbod.

De Rijksweg N9 behoort tot de hoofdverkeerstructuur van Schagen en heeft een ontsluitingsfunctie.

Derhalve zijn aanpassingen als het wijzigen van de functie van deze weg waarmee het gebruik teruggedrongen kan worden of het verlagen van de maximum snelheid geen reële maatregelen. Het veranderen van de snelheid of samenstelling van het verkeer op de Rijksweg N9 zal op overwegende bezwaren stuiten van verkeers- en vervoerskundige aard. De Rijksweg N9 is een stroomweg waar bereikbaarheid prioriteit heeft, afwaardering wordt niet mogelijk geacht.

De korte Bosweg en Koning Willem II-weg zijn beide 60 km/h wegen. Het terugdringen van de maximumsnelheid zal op overwegende bezwaren stuiten van verkeers- en vervoerskundige aard.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidreducerende deklaag. Vanwege de hoge kosten wordt het voor de te nieuwe realiseren woningen niet doelmatig geacht om de drie wegen van een geluidreducerende deklaag te voorzien.

Maatregelen in overdrachtsgebied

Hieronder vallen maatregelen zoals het toepassen van geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de gevel van het wooncomplex. Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafscherpende voorzieningen zijn een scherm of wal. Om overal aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen is in onderhavige situatie meerdere hoge schermen nodig. Dergelijke geluidafscherpende voorzieningen zijn in stedelijk gebied niet toepasbaar en stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard. Het vergroten van de afstand is niet mogelijk. De planlocatie ligt tussen de drie wegen in (het verlagen van de geluidbelasting op de westelijke gevel, zal leiden tot een verhoging van de geluidbelasting op de oostelijke gevel). Verder is er niet genoeg ruimte om de voorkeursgrenswaarde te behalen.

Maatregel aan de gevel

Het toepassen van een dove gevel is niet gewenst. In het gemeentelijk beleid wordt er aangegeven dat er zo min mogelijk gebruik gemaakt mag worden van dove gevels.

4.4. Cumulatie

Als gevolg van het wegverkeer op de Rijksweg, Korte Bosweg en de Koning Willem II-weg wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van de woning terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend, of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Omdat de maximale ontheffingswaarde uit de Wgh niet wordt overschreden kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

In de Wet geluidhinder (Wgh) is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden (overschrijding van de voorkeursgrenswaarde) ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Omdat ten aanzien van verschillende bronnen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient in onderhavige situatie ook de gecumuleerde geluidbelasting in ogenschouw genomen te worden.

In het gemeentelijk beleid van Schagen wordt gesteld dat het effect van de gecumuleerde geluidbelasting alleen in beeld hoeft te worden gebracht als de geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd worden in zones van meerdere geluidbronnen. Daarbij stelt de gemeente dat een gecumuleerde geluidbelasting nog acceptabel is als deze niet meer dan 3 dB hoger is dan de te verlenen hogere waarde.

Bij de cumulatie wordt de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh als maatgevend gehanteerd. In Tabel 4.1 is de hoogst berekende geluidbelasting van de afzonderlijke maatgevende bron exclusief aftrek artikel 110g Wgh weergegeven. Ook is in de tabel de gecumuleerde geluidbelasting van alle bronnen samen weergegeven.

Hieruit blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting niet resulteert in een toename ten opzichte van de hoogst berekende geluidbelasting voor een afzonderlijke bron. De gecumuleerde geluidbelasting staat het verlenen van hogere waarden daarom niet in de weg.

Tabel 4.2: Gecumuleerde geluidbelasting ten opzichte van de maatgevende bron (exclusief aftrek artikel 110g Wgh)

Bron	Hoogste geluidbelasting wooncomplex	Alle bronnen samen (gecumuleerd)
Koning Willem II-weg	61 dB (Toetspunt Wnp-57, 4,50m)	61 dB (Toetspunt Wnp-57, 4,50 m)

Aan de noordoostzijde van 't Zand, gemeente Schagen, is een nieuwe woningbouwlocatie voorzien. De woningbouwlocatie wordt in fases ontwikkeld. Het voorliggend rapport gaat over de tweede fase van de woonontwikkeling. Het plan voor de tweede fase omvat een programma van circa 228 woningen in verschillende segmenten. Het stedenbouwkundig plan is niet gereed, waardoor de invulling van het plangebied nog niet bekend is. In dit rapport is gerekend aan de uiterste zijden van de bouwvlakken en op de maximum bouwhoogte die in het bestemmingsplan staat vastgesteld. Dit geeft een beeld van een worstcase scenario.

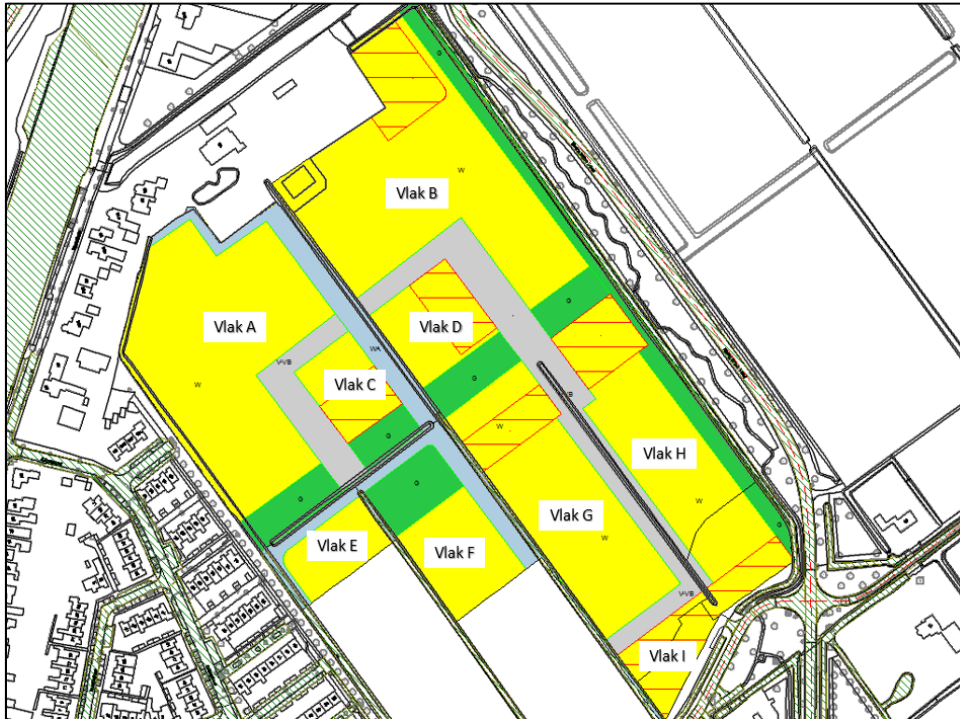
Als gevolg van het verkeer op de gezoneerde Rijksweg N9 wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De hoogst berekende waarde t.o.v. de N9 bedraagt 52 dB inclusief aftrek artikel 110 Wgh. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Als gevolg van het verkeer op de gezoneerde Koning Willem II-weg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 56 dB inclusief aftrek artikel 110 Wgh. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Als gevolg van het verkeer op de gezoneerde Korte Bosweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 53 dB inclusief aftrek artikel 110 Wgh. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Als gevolg van het verkeer op de niet gezoneerde Korte Bosweg wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 48 dB.

Omdat de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient een hogere waarden procedure te worden gevoerd. Uit maatregelenonderzoek blijkt dat er geen doelmatige maatregelen mogelijk zijn. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen dient een hogere waarde te verlenen conform tabel 5.1.



Figuur 5.1.: Naamgeving Bouwvlakken.

Tabel 5.1: Ontheffingswaarde wegverkeerslawaai

Vlak	Ontheffingswaarde	Bron
Vlak A	52 dB	Rijksweg N9
Vlak B	53 dB	Koning Willem II-weg
Vlak H	56 dB	Koning Willem II-weg
Vlak I	53 dB	Korte Bosweg

Wanneer het stedenbouwkundig plan gereed is, kan het akoestisch rapport, indien gewenst, worden aangepast. In dat geval kunnen er hogere waarden worden aangevraagd voor specifieke woningen.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
Korte Bosweg 30 km/h	W0	--	--	--	--	30	30	30	--
Korte Bosweg 30 km/h	W0	--	--	--	--	30	30	30	--
Korte Bosweg 30 km/h	W9a	--	--	--	--	30	30	30	--
Korte Bosweg 30 km/h	W0	--	--	--	--	30	30	30	--
Korte Bosweg 30 km/h	W9a	--	--	--	--	30	30	30	--
Korte Bosweg 30 km/h	W0	--	--	--	--	30	30	30	--
Koning Willem II-weg	W0	--	--	--	--	60	60	60	--
Korte Bosweg 60 km/u	W0	--	--	--	--	60	60	60	--
Korte Bosweg 60 km/u	W0	--	--	--	--	60	60	60	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	60	60	60	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W2	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W2	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
Korte Bosweg 30 km/h	4567,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 30 km/h	2000,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 30 km/h	4567,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 30 km/h	4567,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 30 km/h	2000,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 30 km/h	3250,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Koning Willem II-weg	2916,00	6,60	2,30	1,40	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 60 km/u	3250,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Korte Bosweg 60 km/u	3250,00	6,73	3,15	0,83	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6397,60	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	3642,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7313,96	6,62	2,99	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7313,96	6,62	2,99	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	960,00	6,47	2,74	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7783,76	6,58	3,09	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8440,00	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7937,48	6,45	2,62	1,52	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7937,48	6,45	2,62	1,52	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6397,60	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8440,00	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8207,72	6,45	2,75	1,45	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	1601,20	6,54	3,32	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7313,96	6,62	2,99	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15597,52	6,52	2,84	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	14844,96	6,54	2,79	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	14844,96	6,54	2,79	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	4798,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6486,80	6,47	2,75	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	1601,20	6,54	3,32	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	4798,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15597,52	6,52	2,84	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8440,00	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	4798,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7530,88	6,47	2,60	1,49	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7783,76	6,58	3,09	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15597,52	6,52	2,84	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8207,72	6,45	2,75	1,45	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	3030,80	6,47	2,75	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	14844,96	6,54	2,79	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7530,88	6,47	2,60	1,49	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 30 km/h	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Koning Willem II-weg	73,20	81,90	55,30	--	17,10	7,80	17,70	--	9,70	10,40	27,00
Korte Bosweg 60 km/u	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Korte Bosweg 60 km/u	97,00	97,00	97,00	--	2,50	2,50	2,50	--	0,50	0,50	0,50
Rijksweg N9	90,63	95,91	89,97	--	7,12	2,96	5,93	--	2,25	1,13	4,10
Rijksweg N9	90,60	95,87	90,11	--	7,14	2,97	5,88	--	2,27	1,16	4,01
Rijksweg N9	86,14	92,58	84,03	--	10,64	6,39	11,39	--	3,22	1,03	4,58
Rijksweg N9	86,14	92,58	84,03	--	10,64	6,39	11,39	--	3,22	1,03	4,58
Rijksweg N9	89,86	95,82	88,32	--	7,41	3,42	8,76	--	2,74	0,76	2,92
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	87,85	93,11	86,85	--	9,03	5,58	8,82	--	3,11	1,31	4,33
Rijksweg N9	90,63	95,90	89,87	--	7,12	2,96	5,98	--	2,25	1,14	4,14
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	88,00	92,58	86,73	--	8,67	5,70	10,48	--	3,33	1,72	2,79
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	88,00	92,58	86,73	--	8,67	5,70	10,48	--	3,33	1,72	2,79
Rijksweg N9	90,63	95,91	89,97	--	7,12	2,96	5,93	--	2,25	1,13	4,10
Rijksweg N9	90,63	95,90	89,87	--	7,12	2,96	5,98	--	2,25	1,14	4,14
Rijksweg N9	88,11	92,84	86,31	--	8,60	5,49	10,82	--	3,29	1,66	2,87
Rijksweg N9	90,54	95,86	89,70	--	7,16	3,01	6,06	--	2,29	1,13	4,24
Rijksweg N9	86,14	92,58	84,03	--	10,64	6,39	11,39	--	3,22	1,03	4,58
Rijksweg N9	88,06	92,91	86,88	--	8,77	5,59	9,74	--	3,17	1,50	3,37
Rijksweg N9	86,36	92,41	84,40	--	10,32	6,39	12,07	--	3,31	1,21	3,52
Rijksweg N9	86,36	92,41	84,40	--	10,32	6,39	12,07	--	3,31	1,21	3,52
Rijksweg N9	90,60	95,93	90,06	--	7,14	2,94	5,88	--	2,26	1,13	4,06
Rijksweg N9	89,87	95,62	88,43	--	7,34	3,54	8,43	--	2,79	0,84	3,14
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	90,54	95,86	89,70	--	7,16	3,01	6,06	--	2,29	1,13	4,24
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	90,60	95,93	90,06	--	7,14	2,94	5,88	--	2,26	1,13	4,06
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	88,06	92,91	86,88	--	8,77	5,59	9,74	--	3,17	1,50	3,37
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	90,63	95,90	89,87	--	7,12	2,96	5,98	--	2,25	1,14	4,14
Rijksweg N9	90,60	95,93	90,06	--	7,14	2,94	5,88	--	2,26	1,13	4,06
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	86,59	92,21	84,67	--	10,00	6,39	12,55	--	3,40	1,40	2,77
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	87,85	93,11	86,85	--	9,03	5,58	8,82	--	3,11	1,31	4,33
Rijksweg N9	88,06	92,91	86,88	--	8,77	5,59	9,74	--	3,17	1,50	3,37
Rijksweg N9	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	88,11	92,84	86,31	--	8,60	5,49	10,82	--	3,29	1,66	2,87
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	89,85	95,56	88,43	--	7,35	3,60	8,56	--	2,81	0,84	3,01
Rijksweg N9	86,36	92,41	84,40	--	10,32	6,39	12,07	--	3,31	1,21	3,52
Rijksweg N9	86,59	92,21	84,67	--	10,00	6,39	12,55	--	3,40	1,40	2,77
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Grp.ID	Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.
Rijksweg N9	4	31750	9 / 105,476 / 106,056	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	40233	9 / 97,558 / 97,849	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	31150	9 / 103,895 / 103,897	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	9772	9 / 97,218 / 97,558	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	15016	9 / 97,558 / 97,849	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	32230	9 / 108,669 / 108,889	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	31813	0 / 0,000 / 0,000	1,59	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	24889	9 / 108,889 / 108,890	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	36379	9 / 104,203 / 105,466	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	7817	9 / 108,456 / 108,669	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	28712	9 / 103,476 / 103,897	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	39813	9 / 97,218 / 97,558	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	9649	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	20012	9 / 108,456 / 108,669	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	18248	9 / 108,903 / 109,405	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	1708	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	416	9 / 108,456 / 108,667	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	29991	9 / 98,880 / 99,759	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	23582	9 / 97,558 / 97,849	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	36995	9 / 108,890 / 108,903	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	693	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	32357	9 / 102,687 / 103,416	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	36368	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	20906	9 / 97,558 / 97,849	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	34531	9 / 99,769 / 100,935	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	5025	0 / 0,000 / 0,000	0,60	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	37682	9 / 103,476 / 103,897	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	9759	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	21771	0 / 0,000 / 0,000	--	0,00	Absoluut
Rijksweg N9	4	634	9 / 97,976 / 98,380	--	0,00	Absoluut

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W11	--	--	--	--	60	60	60	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W2	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W2	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W0	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W2	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	W1	--	--	--	--	80	80	80	--

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	50	50	50	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	60	60	60	--	60	60	60	--
Rijksweg N9	50	50	50	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	50	50	50	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	50	50	50	--	50	50	50	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	80	80	80	--
Rijksweg N9	80	80	80	--	75	75	75	--

Invoergegevens wegen

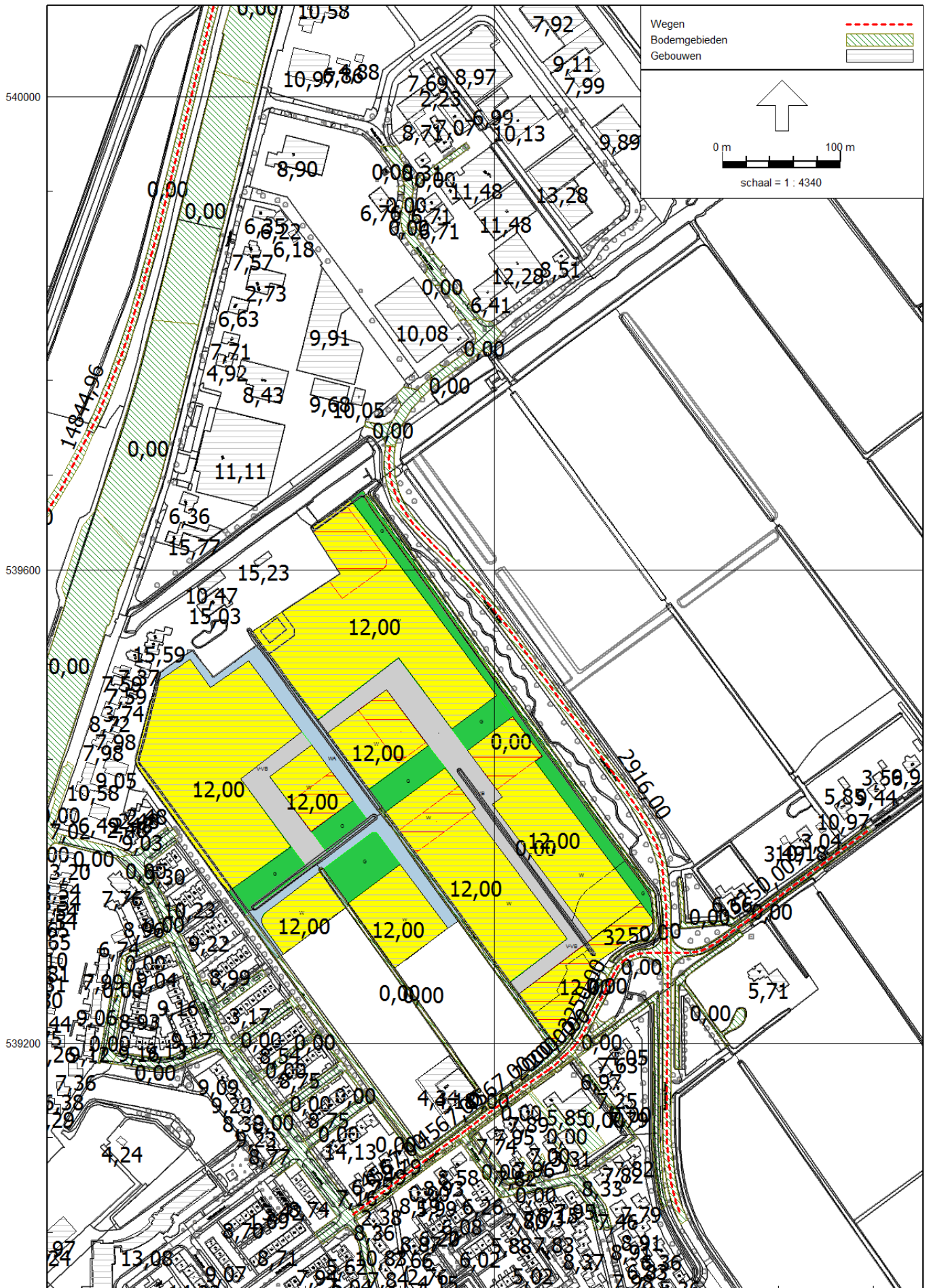
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

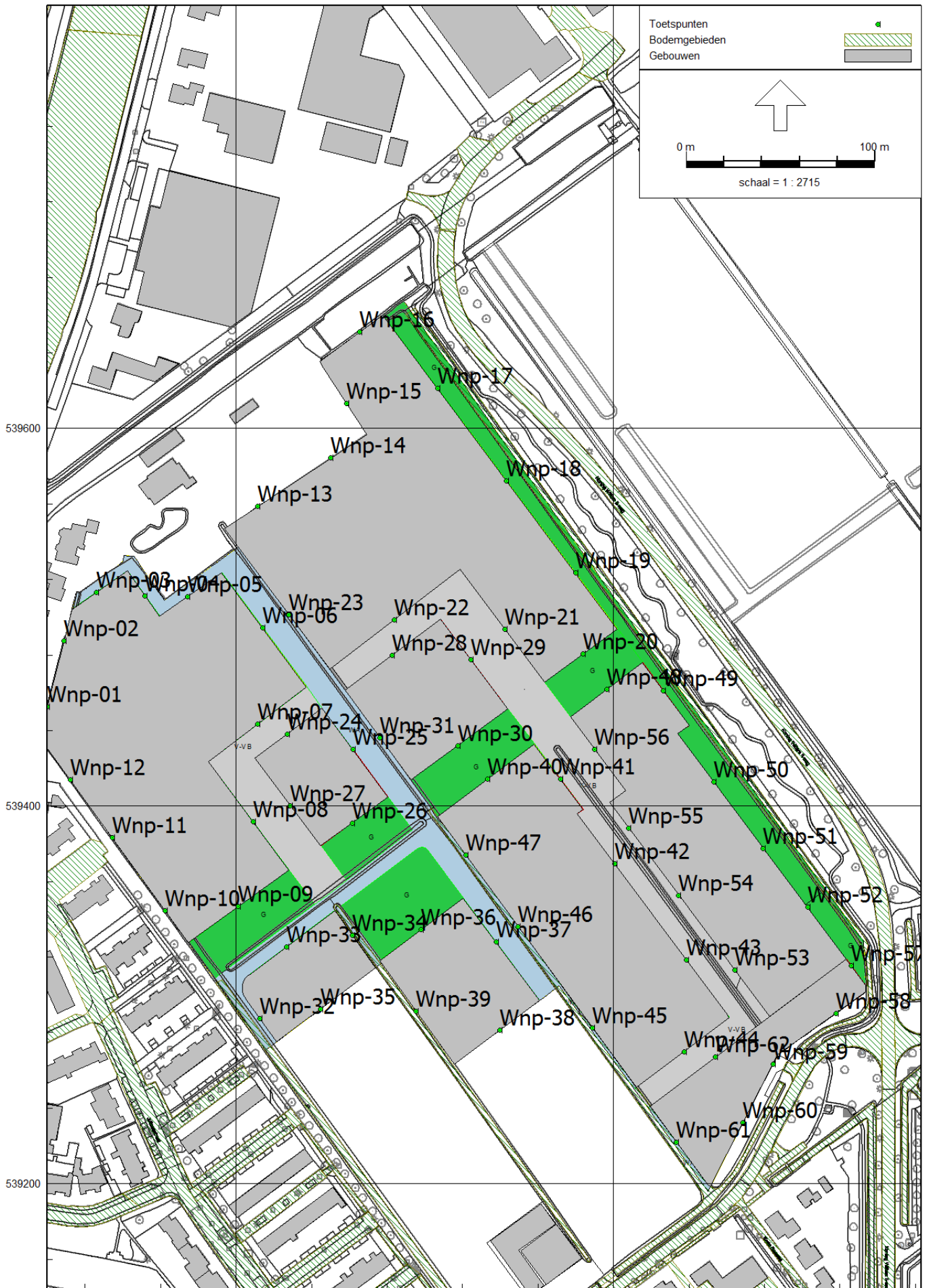
Groep	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
Rijksweg N9	14844,96	6,54	2,79	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	12152,64	6,47	2,85	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	12152,64	6,47	2,85	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8207,72	6,45	2,75	1,45	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6486,80	6,47	2,75	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7783,76	6,58	3,09	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	14844,96	6,54	2,79	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7530,88	6,47	2,60	1,49	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7659,92	6,61	3,06	1,06	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11200,92	6,40	2,98	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6486,80	6,47	2,75	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7530,88	6,47	2,60	1,49	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15991,44	6,52	2,91	1,27	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	6397,60	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7313,96	6,62	2,99	1,08	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	12152,64	6,47	2,85	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15991,44	6,52	2,91	1,27	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	4798,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	15597,52	6,52	2,84	1,29	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	5529,20	6,47	2,75	1,43	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	12152,64	6,47	2,85	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	4798,40	6,54	3,33	1,03	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	7659,92	6,61	3,06	1,06	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	8556,40	6,47	2,75	1,42	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	11870,88	6,46	2,89	1,37	--	--	--	--	--

Invoergegevens wegen

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Rijksweg N9	86,36	92,41	84,40	--	10,32	6,39	12,07	--	3,31	1,21	3,52
Rijksweg N9	91,35	96,76	90,85	--	5,94	2,28	6,08	--	2,71	0,95	3,07
Rijksweg N9	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	91,35	96,76	90,85	--	5,94	2,28	6,08	--	2,71	0,95	3,07
Rijksweg N9	88,11	92,84	86,31	--	8,60	5,49	10,82	--	3,29	1,66	2,87
Rijksweg N9	89,87	95,62	88,43	--	7,34	3,54	8,43	--	2,79	0,84	3,14
Rijksweg N9	87,85	93,11	86,85	--	9,03	5,58	8,82	--	3,11	1,31	4,33
Rijksweg N9	86,36	92,41	84,40	--	10,32	6,39	12,07	--	3,31	1,21	3,52
Rijksweg N9	86,59	92,21	84,67	--	10,00	6,39	12,55	--	3,40	1,40	2,77
Rijksweg N9	88,13	93,21	87,11	--	8,86	5,49	8,64	--	3,01	1,29	4,25
Rijksweg N9	90,20	95,14	88,20	--	6,52	3,14	7,48	--	3,28	1,73	4,32
Rijksweg N9	89,87	95,62	88,43	--	7,34	3,54	8,43	--	2,79	0,84	3,14
Rijksweg N9	86,59	92,21	84,67	--	10,00	6,39	12,55	--	3,40	1,40	2,77
Rijksweg N9	87,98	92,98	86,54	--	8,81	5,54	9,99	--	3,20	1,48	3,47
Rijksweg N9	90,63	95,91	89,97	--	7,12	2,96	5,93	--	2,25	1,13	4,10
Rijksweg N9	86,14	92,58	84,03	--	10,64	6,39	11,39	--	3,22	1,03	4,58
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	91,35	96,76	90,85	--	5,94	2,28	6,08	--	2,71	0,95	3,07
Rijksweg N9	87,98	92,98	86,54	--	8,81	5,54	9,99	--	3,20	1,48	3,47
Rijksweg N9	90,60	95,93	90,06	--	7,14	2,94	5,88	--	2,26	1,13	4,06
Rijksweg N9	88,06	92,91	86,88	--	8,77	5,59	9,74	--	3,17	1,50	3,37
Rijksweg N9	89,85	95,59	88,45	--	7,35	3,55	8,50	--	2,80	0,86	3,05
Rijksweg N9	91,35	96,76	90,85	--	5,94	2,28	6,08	--	2,71	0,95	3,07
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24
Rijksweg N9	90,60	95,93	90,06	--	7,14	2,94	5,88	--	2,26	1,13	4,06
Rijksweg N9	88,13	93,21	87,11	--	8,86	5,49	8,64	--	3,01	1,29	4,25
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	89,86	95,62	88,43	--	7,34	3,53	8,45	--	2,80	0,85	3,12
Rijksweg N9	91,62	96,64	90,90	--	5,66	2,33	5,86	--	2,72	1,02	3,24





Invoergegevens Toetspunten

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
Wnp-01	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-02	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-03	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-04	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-05	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-06	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-07	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-08	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-09	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-10	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-11	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-12	Vlak A	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-13	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-14	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-15	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-16	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-17	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-18	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-19	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-20	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-21	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-22	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-23	Vlak B	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-24	Vlak C	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-25	Vlak C	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-26	Vlak C	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-27	Vlak C	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-28	Vlak D	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-29	Vlak D	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-30	Vlak D	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-31	Vlak D	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-32	Vlak E	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-33	Vlak E	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-34	Vlak E	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-35	Vlak E	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-36	Vlak F	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-37	Vlak F	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-38	Vlak F	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-39	Vlak F	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-40	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-41	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-42	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-43	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-44	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-45	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-46	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-47	Vlak G	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-48	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-49	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-50	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-51	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-52	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-53	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-54	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-55	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-56	Vlak H	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-57	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-58	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-59	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-60	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Invoergegevens Toetspunten

Model: Kopie van Contouren 1,5 meter

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
Wnp-61	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
Wnp-62	Vlak I	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja

Resultaten Koning Willem II-weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koning Willem II-weg
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
Wnp-01_A	Vlak A	1,50	15	10	10	18	
Wnp-01_B	Vlak A	4,50	18	13	14	21	
Wnp-01_C	Vlak A	7,50	19	14	14	22	
Wnp-01_D	Vlak A	10,50	15	10	10	18	
Wnp-02_A	Vlak A	1,50	15	10	10	17	
Wnp-02_B	Vlak A	4,50	17	11	12	19	
Wnp-02_C	Vlak A	7,50	17	12	13	20	
Wnp-02_D	Vlak A	10,50	10	5	5	12	
Wnp-03_A	Vlak A	1,50	17	12	12	20	
Wnp-03_B	Vlak A	4,50	19	14	15	22	
Wnp-03_C	Vlak A	7,50	21	16	16	23	
Wnp-03_D	Vlak A	10,50	19	14	14	21	
Wnp-04_A	Vlak A	1,50	20	15	15	23	
Wnp-04_B	Vlak A	4,50	22	17	17	25	
Wnp-04_C	Vlak A	7,50	25	19	20	27	
Wnp-04_D	Vlak A	10,50	26	21	21	28	
Wnp-05_A	Vlak A	1,50	19	14	15	22	
Wnp-05_B	Vlak A	4,50	21	16	17	24	
Wnp-05_C	Vlak A	7,50	23	18	18	26	
Wnp-05_D	Vlak A	10,50	24	18	19	26	
Wnp-06_A	Vlak A	1,50	21	16	16	24	
Wnp-06_B	Vlak A	4,50	24	18	19	26	
Wnp-06_C	Vlak A	7,50	26	21	22	29	
Wnp-06_D	Vlak A	10,50	27	22	23	30	
Wnp-07_A	Vlak A	1,50	21	16	16	23	
Wnp-07_B	Vlak A	4,50	23	18	18	25	
Wnp-07_C	Vlak A	7,50	25	20	20	27	
Wnp-07_D	Vlak A	10,50	27	21	22	29	
Wnp-08_A	Vlak A	1,50	21	16	16	24	
Wnp-08_B	Vlak A	4,50	24	19	19	27	
Wnp-08_C	Vlak A	7,50	25	20	21	28	
Wnp-08_D	Vlak A	10,50	27	21	22	29	
Wnp-09_A	Vlak A	1,50	26	21	21	28	
Wnp-09_B	Vlak A	4,50	27	23	22	30	
Wnp-09_C	Vlak A	7,50	28	23	23	30	
Wnp-09_D	Vlak A	10,50	29	24	24	31	
Wnp-10_A	Vlak A	1,50	18	12	13	20	
Wnp-10_B	Vlak A	4,50	20	15	15	23	
Wnp-10_C	Vlak A	7,50	21	16	17	24	
Wnp-10_D	Vlak A	10,50	21	15	16	23	
Wnp-11_A	Vlak A	1,50	18	13	13	20	
Wnp-11_B	Vlak A	4,50	20	15	15	22	
Wnp-11_C	Vlak A	7,50	20	15	16	23	
Wnp-11_D	Vlak A	10,50	15	10	10	18	
Wnp-12_A	Vlak A	1,50	17	12	12	19	
Wnp-12_B	Vlak A	4,50	18	13	14	21	
Wnp-12_C	Vlak A	7,50	19	14	14	22	
Wnp-12_D	Vlak A	10,50	16	11	11	19	
Wnp-13_A	Vlak B	1,50	19	14	14	22	
Wnp-13_B	Vlak B	4,50	21	16	16	24	
Wnp-13_C	Vlak B	7,50	22	17	18	25	
Wnp-13_D	Vlak B	10,50	24	19	19	26	
Wnp-14_A	Vlak B	1,50	18	13	13	21	
Wnp-14_B	Vlak B	4,50	21	16	16	23	
Wnp-14_C	Vlak B	7,50	23	18	18	26	
Wnp-14_D	Vlak B	10,50	25	19	20	27	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Koning Willem II-weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koning Willem II-weg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-15_A	Vlak B		1,50	27	23	22	30
Wnp-15_B	Vlak B		4,50	29	24	23	31
Wnp-15_C	Vlak B		7,50	29	24	24	32
Wnp-15_D	Vlak B		10,50	30	25	25	32
Wnp-16_A	Vlak B		1,50	41	36	35	43
Wnp-16_B	Vlak B		4,50	43	38	37	45
Wnp-16_C	Vlak B		7,50	43	38	38	45
Wnp-16_D	Vlak B		10,50	43	38	38	46
Wnp-17_A	Vlak B		1,50	54	49	49	56
Wnp-17_B	Vlak B		4,50	56	51	51	58
Wnp-17_C	Vlak B		7,50	56	51	51	58
Wnp-17_D	Vlak B		10,50	56	51	51	58
Wnp-18_A	Vlak B		1,50	53	48	47	55
Wnp-18_B	Vlak B		4,50	55	50	49	57
Wnp-18_C	Vlak B		7,50	55	50	50	57
Wnp-18_D	Vlak B		10,50	55	50	50	57
Wnp-19_A	Vlak B		1,50	52	47	47	54
Wnp-19_B	Vlak B		4,50	54	49	49	56
Wnp-19_C	Vlak B		7,50	54	49	49	57
Wnp-19_D	Vlak B		10,50	54	50	49	57
Wnp-20_A	Vlak B		1,50	45	40	40	47
Wnp-20_B	Vlak B		4,50	47	42	42	49
Wnp-20_C	Vlak B		7,50	48	43	42	50
Wnp-20_D	Vlak B		10,50	48	43	43	50
Wnp-21_A	Vlak B		1,50	23	18	18	26
Wnp-21_B	Vlak B		4,50	26	20	21	28
Wnp-21_C	Vlak B		7,50	27	22	22	29
Wnp-21_D	Vlak B		10,50	28	23	24	31
Wnp-22_A	Vlak B		1,50	22	17	18	25
Wnp-22_B	Vlak B		4,50	25	19	20	27
Wnp-22_C	Vlak B		7,50	27	22	22	30
Wnp-22_D	Vlak B		10,50	29	24	25	32
Wnp-23_A	Vlak B		1,50	20	15	15	22
Wnp-23_B	Vlak B		4,50	22	17	17	25
Wnp-23_C	Vlak B		7,50	24	18	19	26
Wnp-23_D	Vlak B		10,50	24	19	20	27
Wnp-24_A	Vlak C		1,50	20	15	15	22
Wnp-24_B	Vlak C		4,50	22	17	17	24
Wnp-24_C	Vlak C		7,50	24	18	19	26
Wnp-24_D	Vlak C		10,50	25	19	20	27
Wnp-25_A	Vlak C		1,50	22	17	17	24
Wnp-25_B	Vlak C		4,50	24	19	19	27
Wnp-25_C	Vlak C		7,50	27	22	22	30
Wnp-25_D	Vlak C		10,50	28	23	24	31
Wnp-26_A	Vlak C		1,50	31	26	26	33
Wnp-26_B	Vlak C		4,50	32	27	27	34
Wnp-26_C	Vlak C		7,50	33	28	28	35
Wnp-26_D	Vlak C		10,50	33	29	28	36
Wnp-27_A	Vlak C		1,50	18	13	14	21
Wnp-27_B	Vlak C		4,50	20	15	16	23
Wnp-27_C	Vlak C		7,50	22	17	17	24
Wnp-27_D	Vlak C		10,50	23	18	18	25
Wnp-28_A	Vlak D		1,50	22	17	17	24
Wnp-28_B	Vlak D		4,50	24	19	19	26
Wnp-28_C	Vlak D		7,50	26	21	21	28
Wnp-28_D	Vlak D		10,50	27	22	23	30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Koning Willem II-weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koning Willem II-weg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-29_A	Vlak D		1,50	25	20	20	27
Wnp-29_B	Vlak D		4,50	28	23	23	30
Wnp-29_C	Vlak D		7,50	30	25	25	32
Wnp-29_D	Vlak D		10,50	32	27	27	34
Wnp-30_A	Vlak D		1,50	35	30	30	37
Wnp-30_B	Vlak D		4,50	36	32	31	39
Wnp-30_C	Vlak D		7,50	37	32	32	40
Wnp-30_D	Vlak D		10,50	38	33	33	40
Wnp-31_A	Vlak D		1,50	20	15	15	22
Wnp-31_B	Vlak D		4,50	22	17	17	25
Wnp-31_C	Vlak D		7,50	24	19	19	26
Wnp-31_D	Vlak D		10,50	25	20	20	27
Wnp-32_A	Vlak E		1,50	19	14	14	21
Wnp-32_B	Vlak E		4,50	20	15	15	23
Wnp-32_C	Vlak E		7,50	22	17	17	24
Wnp-32_D	Vlak E		10,50	24	19	19	26
Wnp-33_A	Vlak E		1,50	25	20	20	27
Wnp-33_B	Vlak E		4,50	26	21	21	29
Wnp-33_C	Vlak E		7,50	27	22	22	29
Wnp-33_D	Vlak E		10,50	28	23	23	30
Wnp-34_A	Vlak E		1,50	23	18	18	25
Wnp-34_B	Vlak E		4,50	25	20	20	27
Wnp-34_C	Vlak E		7,50	26	21	22	29
Wnp-34_D	Vlak E		10,50	28	23	23	30
Wnp-35_A	Vlak E		1,50	21	16	16	24
Wnp-35_B	Vlak E		4,50	23	18	18	26
Wnp-35_C	Vlak E		7,50	24	19	19	27
Wnp-35_D	Vlak E		10,50	25	20	20	28
Wnp-36_A	Vlak F		1,50	22	17	17	25
Wnp-36_B	Vlak F		4,50	24	19	20	27
Wnp-36_C	Vlak F		7,50	25	20	21	28
Wnp-36_D	Vlak F		10,50	27	21	22	29
Wnp-37_A	Vlak F		1,50	22	17	17	25
Wnp-37_B	Vlak F		4,50	25	19	20	27
Wnp-37_C	Vlak F		7,50	28	22	23	30
Wnp-37_D	Vlak F		10,50	29	24	24	31
Wnp-38_A	Vlak F		1,50	27	22	22	30
Wnp-38_B	Vlak F		4,50	29	24	24	31
Wnp-38_C	Vlak F		7,50	30	25	25	32
Wnp-38_D	Vlak F		10,50	31	26	26	34
Wnp-39_A	Vlak F		1,50	17	12	13	20
Wnp-39_B	Vlak F		4,50	20	15	15	22
Wnp-39_C	Vlak F		7,50	22	17	17	24
Wnp-39_D	Vlak F		10,50	22	17	17	25
Wnp-40_A	Vlak G		1,50	35	31	30	38
Wnp-40_B	Vlak G		4,50	37	32	31	39
Wnp-40_C	Vlak G		7,50	37	33	32	40
Wnp-40_D	Vlak G		10,50	38	33	33	40
Wnp-41_A	Vlak G		1,50	25	20	21	28
Wnp-41_B	Vlak G		4,50	28	23	23	30
Wnp-41_C	Vlak G		7,50	30	25	25	33
Wnp-41_D	Vlak G		10,50	32	27	27	35
Wnp-42_A	Vlak G		1,50	25	20	20	27
Wnp-42_B	Vlak G		4,50	27	22	22	30
Wnp-42_C	Vlak G		7,50	30	25	25	32
Wnp-42_D	Vlak G		10,50	32	27	27	34

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Koning Willem II-weg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Koning Willem II-weg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-43_A	Vlak G		1,50	25	20	20	28
Wnp-43_B	Vlak G		4,50	27	22	22	30
Wnp-43_C	Vlak G		7,50	30	25	25	33
Wnp-43_D	Vlak G		10,50	33	28	28	35
Wnp-44_A	Vlak G		1,50	25	20	20	28
Wnp-44_B	Vlak G		4,50	29	24	24	31
Wnp-44_C	Vlak G		7,50	29	24	24	32
Wnp-44_D	Vlak G		10,50	33	28	28	35
Wnp-45_A	Vlak G		1,50	20	15	15	23
Wnp-45_B	Vlak G		4,50	23	18	18	25
Wnp-45_C	Vlak G		7,50	23	18	18	26
Wnp-45_D	Vlak G		10,50	24	19	19	27
Wnp-46_A	Vlak G		1,50	21	15	16	23
Wnp-46_B	Vlak G		4,50	23	18	18	26
Wnp-46_C	Vlak G		7,50	25	20	20	27
Wnp-46_D	Vlak G		10,50	26	21	21	28
Wnp-47_A	Vlak G		1,50	19	14	14	21
Wnp-47_B	Vlak G		4,50	21	16	16	23
Wnp-47_C	Vlak G		7,50	22	17	17	25
Wnp-47_D	Vlak G		10,50	23	18	18	26
Wnp-48_A	Vlak H		1,50	45	40	40	47
Wnp-48_B	Vlak H		4,50	47	42	41	49
Wnp-48_C	Vlak H		7,50	48	43	42	50
Wnp-48_D	Vlak H		10,50	48	43	42	50
Wnp-49_A	Vlak H		1,50	52	47	47	54
Wnp-49_B	Vlak H		4,50	54	49	49	56
Wnp-49_C	Vlak H		7,50	54	50	49	57
Wnp-49_D	Vlak H		10,50	54	50	49	57
Wnp-50_A	Vlak H		1,50	51	46	46	53
Wnp-50_B	Vlak H		4,50	53	48	48	55
Wnp-50_C	Vlak H		7,50	53	48	48	56
Wnp-50_D	Vlak H		10,50	53	49	48	56
Wnp-51_A	Vlak H		1,50	51	46	46	54
Wnp-51_B	Vlak H		4,50	53	48	48	56
Wnp-51_C	Vlak H		7,50	54	49	48	56
Wnp-51_D	Vlak H		10,50	54	49	48	56
Wnp-52_A	Vlak H		1,50	53	48	47	55
Wnp-52_B	Vlak H		4,50	55	50	49	57
Wnp-52_C	Vlak H		7,50	55	50	50	57
Wnp-52_D	Vlak H		10,50	55	50	50	57
Wnp-53_A	Vlak H		1,50	24	19	19	26
Wnp-53_B	Vlak H		4,50	26	21	21	29
Wnp-53_C	Vlak H		7,50	28	23	23	31
Wnp-53_D	Vlak H		10,50	31	26	26	33
Wnp-54_A	Vlak H		1,50	24	19	19	27
Wnp-54_B	Vlak H		4,50	26	21	22	29
Wnp-54_C	Vlak H		7,50	28	23	24	31
Wnp-54_D	Vlak H		10,50	30	25	25	33
Wnp-55_A	Vlak H		1,50	24	19	19	26
Wnp-55_B	Vlak H		4,50	26	21	21	29
Wnp-55_C	Vlak H		7,50	28	23	23	30
Wnp-55_D	Vlak H		10,50	30	24	25	32
Wnp-56_A	Vlak H		1,50	23	18	18	25
Wnp-56_B	Vlak H		4,50	25	20	20	28
Wnp-56_C	Vlak H		7,50	27	22	22	30
Wnp-56_D	Vlak H		10,50	29	24	24	31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Koning Willem II-weg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Koning Willem II-weg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-57_A	Vlak I	1,50	58	53	53	60
Wnp-57_B	Vlak I	4,50	58	53	53	61
Wnp-57_C	Vlak I	7,50	58	53	53	60
Wnp-57_D	Vlak I	10,50	58	53	53	60
Wnp-58_A	Vlak I	1,50	55	50	49	57
Wnp-58_B	Vlak I	4,50	56	51	51	58
Wnp-58_C	Vlak I	7,50	56	51	51	58
Wnp-58_D	Vlak I	10,50	56	51	51	58
Wnp-59_A	Vlak I	1,50	49	44	44	52
Wnp-59_B	Vlak I	4,50	51	46	46	53
Wnp-59_C	Vlak I	7,50	52	47	47	54
Wnp-59_D	Vlak I	10,50	52	47	47	54
Wnp-60_A	Vlak I	1,50	47	42	42	49
Wnp-60_B	Vlak I	4,50	49	44	44	51
Wnp-60_C	Vlak I	7,50	50	45	45	52
Wnp-60_D	Vlak I	10,50	50	45	45	52
Wnp-61_A	Vlak I	1,50	28	23	23	31
Wnp-61_B	Vlak I	4,50	32	27	27	34
Wnp-61_C	Vlak I	7,50	31	26	26	33
Wnp-61_D	Vlak I	10,50	33	28	28	35
Wnp-62_A	Vlak I	1,50	23	18	18	25
Wnp-62_B	Vlak I	4,50	25	20	20	28
Wnp-62_C	Vlak I	7,50	28	23	23	30
Wnp-62_D	Vlak I	10,50	31	26	26	34

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 60 km/u
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-01_A	Vlak A		1,50	4	0	-5	4
Wnp-01_B	Vlak A		4,50	6	3	-3	6
Wnp-01_C	Vlak A		7,50	6	3	-3	7
Wnp-01_D	Vlak A		10,50	1	-2	-8	2
Wnp-02_A	Vlak A		1,50	-1	-4	-10	0
Wnp-02_B	Vlak A		4,50	--	--	--	--
Wnp-02_C	Vlak A		7,50	--	--	--	--
Wnp-02_D	Vlak A		10,50	--	--	--	--
Wnp-03_A	Vlak A		1,50	5	1	-4	5
Wnp-03_B	Vlak A		4,50	7	4	-2	8
Wnp-03_C	Vlak A		7,50	10	6	1	10
Wnp-03_D	Vlak A		10,50	--	--	--	--
Wnp-04_A	Vlak A		1,50	4	1	-5	5
Wnp-04_B	Vlak A		4,50	7	3	-2	7
Wnp-04_C	Vlak A		7,50	10	7	1	10
Wnp-04_D	Vlak A		10,50	13	10	4	14
Wnp-05_A	Vlak A		1,50	7	4	-2	8
Wnp-05_B	Vlak A		4,50	10	7	1	10
Wnp-05_C	Vlak A		7,50	12	9	3	12
Wnp-05_D	Vlak A		10,50	13	10	4	14
Wnp-06_A	Vlak A		1,50	8	5	-1	9
Wnp-06_B	Vlak A		4,50	10	7	1	11
Wnp-06_C	Vlak A		7,50	13	10	4	14
Wnp-06_D	Vlak A		10,50	16	12	6	16
Wnp-07_A	Vlak A		1,50	11	8	2	12
Wnp-07_B	Vlak A		4,50	13	10	4	14
Wnp-07_C	Vlak A		7,50	16	13	7	16
Wnp-07_D	Vlak A		10,50	17	14	8	18
Wnp-08_A	Vlak A		1,50	11	8	2	12
Wnp-08_B	Vlak A		4,50	14	10	5	14
Wnp-08_C	Vlak A		7,50	16	12	7	16
Wnp-08_D	Vlak A		10,50	17	14	8	18
Wnp-09_A	Vlak A		1,50	11	8	2	12
Wnp-09_B	Vlak A		4,50	14	10	5	14
Wnp-09_C	Vlak A		7,50	15	12	6	15
Wnp-09_D	Vlak A		10,50	16	12	6	16
Wnp-10_A	Vlak A		1,50	8	5	-1	9
Wnp-10_B	Vlak A		4,50	11	8	2	12
Wnp-10_C	Vlak A		7,50	13	10	4	14
Wnp-10_D	Vlak A		10,50	10	7	1	11
Wnp-11_A	Vlak A		1,50	10	7	1	11
Wnp-11_B	Vlak A		4,50	12	9	3	13
Wnp-11_C	Vlak A		7,50	14	11	5	15
Wnp-11_D	Vlak A		10,50	12	9	3	13
Wnp-12_A	Vlak A		1,50	9	6	0	10
Wnp-12_B	Vlak A		4,50	12	8	3	12
Wnp-12_C	Vlak A		7,50	13	10	4	14
Wnp-12_D	Vlak A		10,50	8	5	-1	9
Wnp-13_A	Vlak B		1,50	4	1	-5	5
Wnp-13_B	Vlak B		4,50	6	3	-3	7
Wnp-13_C	Vlak B		7,50	9	6	0	10
Wnp-13_D	Vlak B		10,50	12	9	3	13
Wnp-14_A	Vlak B		1,50	0	-3	-9	1
Wnp-14_B	Vlak B		4,50	2	-1	-7	3
Wnp-14_C	Vlak B		7,50	2	-1	-7	3
Wnp-14_D	Vlak B		10,50	3	-1	-6	3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 60 km/u
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-15_A	Vlak B		1,50	6	3	-3	7
Wnp-15_B	Vlak B		4,50	9	5	0	9
Wnp-15_C	Vlak B		7,50	12	8	2	12
Wnp-15_D	Vlak B		10,50	14	11	5	14
Wnp-16_A	Vlak B		1,50	0	-3	-9	1
Wnp-16_B	Vlak B		4,50	2	-1	-7	3
Wnp-16_C	Vlak B		7,50	2	-1	-7	2
Wnp-16_D	Vlak B		10,50	--	--	--	--
Wnp-17_A	Vlak B		1,50	26	23	17	27
Wnp-17_B	Vlak B		4,50	27	23	18	27
Wnp-17_C	Vlak B		7,50	27	23	18	27
Wnp-17_D	Vlak B		10,50	27	24	18	28
Wnp-18_A	Vlak B		1,50	28	24	19	28
Wnp-18_B	Vlak B		4,50	28	25	19	29
Wnp-18_C	Vlak B		7,50	28	25	19	29
Wnp-18_D	Vlak B		10,50	29	25	20	29
Wnp-19_A	Vlak B		1,50	30	27	21	30
Wnp-19_B	Vlak B		4,50	30	27	21	31
Wnp-19_C	Vlak B		7,50	31	27	22	31
Wnp-19_D	Vlak B		10,50	31	28	22	31
Wnp-20_A	Vlak B		1,50	15	11	5	15
Wnp-20_B	Vlak B		4,50	17	14	8	17
Wnp-20_C	Vlak B		7,50	19	16	10	20
Wnp-20_D	Vlak B		10,50	23	20	14	24
Wnp-21_A	Vlak B		1,50	11	8	2	12
Wnp-21_B	Vlak B		4,50	13	10	4	14
Wnp-21_C	Vlak B		7,50	14	11	5	15
Wnp-21_D	Vlak B		10,50	17	13	8	17
Wnp-22_A	Vlak B		1,50	10	7	1	11
Wnp-22_B	Vlak B		4,50	12	9	3	13
Wnp-22_C	Vlak B		7,50	15	12	6	16
Wnp-22_D	Vlak B		10,50	18	15	9	19
Wnp-23_A	Vlak B		1,50	9	5	0	9
Wnp-23_B	Vlak B		4,50	11	8	2	12
Wnp-23_C	Vlak B		7,50	13	10	4	14
Wnp-23_D	Vlak B		10,50	15	12	6	16
Wnp-24_A	Vlak C		1,50	8	5	-1	9
Wnp-24_B	Vlak C		4,50	10	7	1	11
Wnp-24_C	Vlak C		7,50	13	10	4	14
Wnp-24_D	Vlak C		10,50	16	12	7	16
Wnp-25_A	Vlak C		1,50	11	8	2	12
Wnp-25_B	Vlak C		4,50	14	10	4	14
Wnp-25_C	Vlak C		7,50	16	13	7	16
Wnp-25_D	Vlak C		10,50	18	15	9	19
Wnp-26_A	Vlak C		1,50	13	10	4	14
Wnp-26_B	Vlak C		4,50	15	12	6	16
Wnp-26_C	Vlak C		7,50	17	13	8	17
Wnp-26_D	Vlak C		10,50	18	14	9	18
Wnp-27_A	Vlak C		1,50	11	7	2	11
Wnp-27_B	Vlak C		4,50	13	10	4	13
Wnp-27_C	Vlak C		7,50	14	11	5	15
Wnp-27_D	Vlak C		10,50	15	12	6	16
Wnp-28_A	Vlak D		1,50	8	5	-1	9
Wnp-28_B	Vlak D		4,50	10	7	1	11
Wnp-28_C	Vlak D		7,50	13	9	4	13
Wnp-28_D	Vlak D		10,50	16	13	7	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 60 km/u
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-29_A	Vlak D		1,50	14	10	4	14
Wnp-29_B	Vlak D		4,50	16	12	7	16
Wnp-29_C	Vlak D		7,50	18	14	9	18
Wnp-29_D	Vlak D		10,50	20	17	11	21
Wnp-30_A	Vlak D		1,50	12	9	3	13
Wnp-30_B	Vlak D		4,50	15	11	6	15
Wnp-30_C	Vlak D		7,50	17	14	8	17
Wnp-30_D	Vlak D		10,50	19	16	10	20
Wnp-31_A	Vlak D		1,50	10	7	1	11
Wnp-31_B	Vlak D		4,50	13	9	3	13
Wnp-31_C	Vlak D		7,50	15	12	6	15
Wnp-31_D	Vlak D		10,50	16	13	7	17
Wnp-32_A	Vlak E		1,50	5	1	-4	5
Wnp-32_B	Vlak E		4,50	7	4	-2	8
Wnp-32_C	Vlak E		7,50	9	6	0	10
Wnp-32_D	Vlak E		10,50	6	3	-3	7
Wnp-33_A	Vlak E		1,50	8	5	-1	9
Wnp-33_B	Vlak E		4,50	10	7	1	11
Wnp-33_C	Vlak E		7,50	13	9	3	13
Wnp-33_D	Vlak E		10,50	14	10	4	14
Wnp-34_A	Vlak E		1,50	14	10	5	14
Wnp-34_B	Vlak E		4,50	16	13	7	17
Wnp-34_C	Vlak E		7,50	18	15	9	18
Wnp-34_D	Vlak E		10,50	20	16	11	20
Wnp-35_A	Vlak E		1,50	14	11	5	15
Wnp-35_B	Vlak E		4,50	16	13	7	17
Wnp-35_C	Vlak E		7,50	18	14	8	18
Wnp-35_D	Vlak E		10,50	19	15	9	19
Wnp-36_A	Vlak F		1,50	11	7	2	11
Wnp-36_B	Vlak F		4,50	13	10	4	14
Wnp-36_C	Vlak F		7,50	15	12	6	16
Wnp-36_D	Vlak F		10,50	16	13	7	17
Wnp-37_A	Vlak F		1,50	14	10	5	14
Wnp-37_B	Vlak F		4,50	16	13	7	17
Wnp-37_C	Vlak F		7,50	19	15	9	19
Wnp-37_D	Vlak F		10,50	21	18	12	22
Wnp-38_A	Vlak F		1,50	17	13	8	17
Wnp-38_B	Vlak F		4,50	19	16	10	20
Wnp-38_C	Vlak F		7,50	22	19	13	23
Wnp-38_D	Vlak F		10,50	24	21	15	25
Wnp-39_A	Vlak F		1,50	10	7	1	11
Wnp-39_B	Vlak F		4,50	13	10	4	14
Wnp-39_C	Vlak F		7,50	16	13	7	16
Wnp-39_D	Vlak F		10,50	17	14	8	18
Wnp-40_A	Vlak G		1,50	12	8	3	12
Wnp-40_B	Vlak G		4,50	14	11	5	15
Wnp-40_C	Vlak G		7,50	16	13	7	17
Wnp-40_D	Vlak G		10,50	18	15	9	19
Wnp-41_A	Vlak G		1,50	14	11	5	15
Wnp-41_B	Vlak G		4,50	16	13	7	17
Wnp-41_C	Vlak G		7,50	19	15	10	19
Wnp-41_D	Vlak G		10,50	22	18	13	22
Wnp-42_A	Vlak G		1,50	16	13	7	17
Wnp-42_B	Vlak G		4,50	18	15	9	19
Wnp-42_C	Vlak G		7,50	20	17	11	21
Wnp-42_D	Vlak G		10,50	23	20	14	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 60 km/u
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-43_A	Vlak G		1,50	18	15	9	19
Wnp-43_B	Vlak G		4,50	20	17	11	21
Wnp-43_C	Vlak G		7,50	23	20	14	24
Wnp-43_D	Vlak G		10,50	26	23	17	27
Wnp-44_A	Vlak G		1,50	21	18	12	22
Wnp-44_B	Vlak G		4,50	23	20	14	24
Wnp-44_C	Vlak G		7,50	26	23	17	27
Wnp-44_D	Vlak G		10,50	29	26	20	30
Wnp-45_A	Vlak G		1,50	13	10	4	14
Wnp-45_B	Vlak G		4,50	15	12	6	16
Wnp-45_C	Vlak G		7,50	17	14	8	18
Wnp-45_D	Vlak G		10,50	19	15	9	19
Wnp-46_A	Vlak G		1,50	13	10	4	14
Wnp-46_B	Vlak G		4,50	15	12	6	16
Wnp-46_C	Vlak G		7,50	18	14	8	18
Wnp-46_D	Vlak G		10,50	20	17	11	21
Wnp-47_A	Vlak G		1,50	11	7	1	11
Wnp-47_B	Vlak G		4,50	13	9	4	13
Wnp-47_C	Vlak G		7,50	14	11	5	15
Wnp-47_D	Vlak G		10,50	16	13	7	17
Wnp-48_A	Vlak H		1,50	19	16	10	20
Wnp-48_B	Vlak H		4,50	20	17	11	21
Wnp-48_C	Vlak H		7,50	21	17	12	21
Wnp-48_D	Vlak H		10,50	22	19	13	23
Wnp-49_A	Vlak H		1,50	33	30	24	34
Wnp-49_B	Vlak H		4,50	34	30	25	34
Wnp-49_C	Vlak H		7,50	34	31	25	35
Wnp-49_D	Vlak H		10,50	34	31	25	35
Wnp-50_A	Vlak H		1,50	36	33	27	37
Wnp-50_B	Vlak H		4,50	37	34	28	38
Wnp-50_C	Vlak H		7,50	38	34	28	38
Wnp-50_D	Vlak H		10,50	38	35	29	39
Wnp-51_A	Vlak H		1,50	39	35	30	39
Wnp-51_B	Vlak H		4,50	39	36	30	40
Wnp-51_C	Vlak H		7,50	40	37	31	41
Wnp-51_D	Vlak H		10,50	41	38	32	42
Wnp-52_A	Vlak H		1,50	41	38	32	42
Wnp-52_B	Vlak H		4,50	43	39	34	43
Wnp-52_C	Vlak H		7,50	44	40	35	44
Wnp-52_D	Vlak H		10,50	44	41	35	45
Wnp-53_A	Vlak H		1,50	15	12	6	16
Wnp-53_B	Vlak H		4,50	17	14	8	18
Wnp-53_C	Vlak H		7,50	20	17	11	21
Wnp-53_D	Vlak H		10,50	23	20	14	24
Wnp-54_A	Vlak H		1,50	16	12	7	16
Wnp-54_B	Vlak H		4,50	18	14	9	18
Wnp-54_C	Vlak H		7,50	20	16	11	20
Wnp-54_D	Vlak H		10,50	22	19	13	23
Wnp-55_A	Vlak H		1,50	14	11	5	15
Wnp-55_B	Vlak H		4,50	16	13	7	17
Wnp-55_C	Vlak H		7,50	18	15	9	19
Wnp-55_D	Vlak H		10,50	21	18	12	22
Wnp-56_A	Vlak H		1,50	14	11	5	14
Wnp-56_B	Vlak H		4,50	16	13	7	17
Wnp-56_C	Vlak H		7,50	18	15	9	19
Wnp-56_D	Vlak H		10,50	20	17	11	21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Korte Bosweg 60 km/u
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-57_A	Vlak I	1,50	46	43	37	46
Wnp-57_B	Vlak I	4,50	48	44	39	48
Wnp-57_C	Vlak I	7,50	48	45	39	49
Wnp-57_D	Vlak I	10,50	48	45	39	49
Wnp-58_A	Vlak I	1,50	57	54	48	58
Wnp-58_B	Vlak I	4,50	58	54	49	58
Wnp-58_C	Vlak I	7,50	57	54	48	58
Wnp-58_D	Vlak I	10,50	57	54	48	58
Wnp-59_A	Vlak I	1,50	52	48	42	52
Wnp-59_B	Vlak I	4,50	53	50	44	54
Wnp-59_C	Vlak I	7,50	53	50	44	54
Wnp-59_D	Vlak I	10,50	53	50	44	54
Wnp-60_A	Vlak I	1,50	46	43	37	47
Wnp-60_B	Vlak I	4,50	47	44	38	48
Wnp-60_C	Vlak I	7,50	48	45	39	49
Wnp-60_D	Vlak I	10,50	48	45	39	49
Wnp-61_A	Vlak I	1,50	21	18	12	22
Wnp-61_B	Vlak I	4,50	26	23	17	27
Wnp-61_C	Vlak I	7,50	26	22	17	26
Wnp-61_D	Vlak I	10,50	26	23	17	27
Wnp-62_A	Vlak I	1,50	17	14	8	18
Wnp-62_B	Vlak I	4,50	19	16	10	20
Wnp-62_C	Vlak I	7,50	21	18	12	22
Wnp-62_D	Vlak I	10,50	23	20	14	24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Rijksweg N9

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijksweg N9
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-01_A	Vlak A		1,50	41	37	34	43
Wnp-01_B	Vlak A		4,50	45	41	38	46
Wnp-01_C	Vlak A		7,50	49	46	42	51
Wnp-01_D	Vlak A		10,50	52	48	45	53
Wnp-02_A	Vlak A		1,50	43	39	36	44
Wnp-02_B	Vlak A		4,50	47	43	40	48
Wnp-02_C	Vlak A		7,50	51	47	44	52
Wnp-02_D	Vlak A		10,50	53	49	46	54
Wnp-03_A	Vlak A		1,50	43	39	36	45
Wnp-03_B	Vlak A		4,50	45	41	38	47
Wnp-03_C	Vlak A		7,50	49	45	42	51
Wnp-03_D	Vlak A		10,50	51	47	44	53
Wnp-04_A	Vlak A		1,50	46	42	39	47
Wnp-04_B	Vlak A		4,50	47	43	40	49
Wnp-04_C	Vlak A		7,50	48	44	41	49
Wnp-04_D	Vlak A		10,50	48	44	41	50
Wnp-05_A	Vlak A		1,50	44	40	37	46
Wnp-05_B	Vlak A		4,50	46	42	39	47
Wnp-05_C	Vlak A		7,50	47	43	40	48
Wnp-05_D	Vlak A		10,50	48	44	41	49
Wnp-06_A	Vlak A		1,50	38	34	31	39
Wnp-06_B	Vlak A		4,50	40	36	33	41
Wnp-06_C	Vlak A		7,50	41	37	34	42
Wnp-06_D	Vlak A		10,50	43	39	36	45
Wnp-07_A	Vlak A		1,50	29	24	22	30
Wnp-07_B	Vlak A		4,50	31	27	24	33
Wnp-07_C	Vlak A		7,50	35	31	28	36
Wnp-07_D	Vlak A		10,50	40	35	33	41
Wnp-08_A	Vlak A		1,50	31	27	24	32
Wnp-08_B	Vlak A		4,50	34	29	27	35
Wnp-08_C	Vlak A		7,50	37	33	30	39
Wnp-08_D	Vlak A		10,50	41	37	34	43
Wnp-09_A	Vlak A		1,50	31	27	25	33
Wnp-09_B	Vlak A		4,50	34	30	27	36
Wnp-09_C	Vlak A		7,50	38	34	31	39
Wnp-09_D	Vlak A		10,50	41	37	34	43
Wnp-10_A	Vlak A		1,50	34	30	27	35
Wnp-10_B	Vlak A		4,50	37	33	30	38
Wnp-10_C	Vlak A		7,50	41	37	34	42
Wnp-10_D	Vlak A		10,50	44	40	37	45
Wnp-11_A	Vlak A		1,50	35	31	28	36
Wnp-11_B	Vlak A		4,50	38	34	31	39
Wnp-11_C	Vlak A		7,50	42	38	35	43
Wnp-11_D	Vlak A		10,50	46	42	39	47
Wnp-12_A	Vlak A		1,50	38	34	31	39
Wnp-12_B	Vlak A		4,50	41	37	34	42
Wnp-12_C	Vlak A		7,50	45	41	38	46
Wnp-12_D	Vlak A		10,50	48	45	41	50
Wnp-13_A	Vlak B		1,50	42	38	34	43
Wnp-13_B	Vlak B		4,50	44	40	37	46
Wnp-13_C	Vlak B		7,50	46	42	39	47
Wnp-13_D	Vlak B		10,50	47	43	40	49
Wnp-14_A	Vlak B		1,50	41	38	34	43
Wnp-14_B	Vlak B		4,50	44	40	37	45
Wnp-14_C	Vlak B		7,50	46	42	39	47
Wnp-14_D	Vlak B		10,50	48	44	41	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Rijksweg N9

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijksweg N9
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
Wnp-15_A	Vlak B	1,50	40	36	33	41	
Wnp-15_B	Vlak B	4,50	42	38	35	44	
Wnp-15_C	Vlak B	7,50	45	41	38	46	
Wnp-15_D	Vlak B	10,50	47	43	40	48	
Wnp-16_A	Vlak B	1,50	43	39	36	45	
Wnp-16_B	Vlak B	4,50	45	41	38	47	
Wnp-16_C	Vlak B	7,50	48	44	41	49	
Wnp-16_D	Vlak B	10,50	50	46	43	51	
Wnp-17_A	Vlak B	1,50	37	33	30	39	
Wnp-17_B	Vlak B	4,50	40	36	33	42	
Wnp-17_C	Vlak B	7,50	44	40	37	46	
Wnp-17_D	Vlak B	10,50	47	43	40	49	
Wnp-18_A	Vlak B	1,50	37	33	30	39	
Wnp-18_B	Vlak B	4,50	40	36	33	42	
Wnp-18_C	Vlak B	7,50	43	39	36	44	
Wnp-18_D	Vlak B	10,50	45	41	38	46	
Wnp-19_A	Vlak B	1,50	35	31	28	36	
Wnp-19_B	Vlak B	4,50	39	35	32	40	
Wnp-19_C	Vlak B	7,50	40	37	33	42	
Wnp-19_D	Vlak B	10,50	43	39	36	44	
Wnp-20_A	Vlak B	1,50	31	27	24	32	
Wnp-20_B	Vlak B	4,50	33	29	27	35	
Wnp-20_C	Vlak B	7,50	35	31	28	37	
Wnp-20_D	Vlak B	10,50	38	34	31	40	
Wnp-21_A	Vlak B	1,50	29	24	22	30	
Wnp-21_B	Vlak B	4,50	31	27	24	33	
Wnp-21_C	Vlak B	7,50	34	30	27	36	
Wnp-21_D	Vlak B	10,50	38	34	31	39	
Wnp-22_A	Vlak B	1,50	29	25	22	30	
Wnp-22_B	Vlak B	4,50	32	27	25	33	
Wnp-22_C	Vlak B	7,50	35	31	28	36	
Wnp-22_D	Vlak B	10,50	39	35	32	41	
Wnp-23_A	Vlak B	1,50	38	34	31	39	
Wnp-23_B	Vlak B	4,50	40	36	33	41	
Wnp-23_C	Vlak B	7,50	41	37	34	42	
Wnp-23_D	Vlak B	10,50	43	39	36	44	
Wnp-24_A	Vlak C	1,50	29	25	22	31	
Wnp-24_B	Vlak C	4,50	32	28	25	33	
Wnp-24_C	Vlak C	7,50	35	31	28	37	
Wnp-24_D	Vlak C	10,50	41	37	34	42	
Wnp-25_A	Vlak C	1,50	33	29	26	34	
Wnp-25_B	Vlak C	4,50	35	31	28	37	
Wnp-25_C	Vlak C	7,50	37	33	30	39	
Wnp-25_D	Vlak C	10,50	41	37	34	42	
Wnp-26_A	Vlak C	1,50	29	25	22	30	
Wnp-26_B	Vlak C	4,50	32	28	25	33	
Wnp-26_C	Vlak C	7,50	34	30	27	35	
Wnp-26_D	Vlak C	10,50	38	34	31	39	
Wnp-27_A	Vlak C	1,50	30	26	23	31	
Wnp-27_B	Vlak C	4,50	33	28	26	34	
Wnp-27_C	Vlak C	7,50	35	31	28	37	
Wnp-27_D	Vlak C	10,50	40	36	33	41	
Wnp-28_A	Vlak D	1,50	29	25	22	31	
Wnp-28_B	Vlak D	4,50	32	27	25	33	
Wnp-28_C	Vlak D	7,50	35	31	28	37	
Wnp-28_D	Vlak D	10,50	40	36	34	42	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Rijksweg N9

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijksweg N9
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-29_A	Vlak D		1,50	29	25	23	31
Wnp-29_B	Vlak D		4,50	32	28	25	34
Wnp-29_C	Vlak D		7,50	36	31	29	37
Wnp-29_D	Vlak D		10,50	41	36	34	42
Wnp-30_A	Vlak D		1,50	29	25	22	30
Wnp-30_B	Vlak D		4,50	32	28	25	33
Wnp-30_C	Vlak D		7,50	35	31	28	36
Wnp-30_D	Vlak D		10,50	39	35	32	41
Wnp-31_A	Vlak D		1,50	29	25	22	31
Wnp-31_B	Vlak D		4,50	32	28	25	33
Wnp-31_C	Vlak D		7,50	35	30	28	36
Wnp-31_D	Vlak D		10,50	39	35	32	41
Wnp-32_A	Vlak E		1,50	34	30	27	35
Wnp-32_B	Vlak E		4,50	37	33	30	38
Wnp-32_C	Vlak E		7,50	39	35	32	41
Wnp-32_D	Vlak E		10,50	40	36	33	41
Wnp-33_A	Vlak E		1,50	31	26	24	32
Wnp-33_B	Vlak E		4,50	33	29	26	35
Wnp-33_C	Vlak E		7,50	36	32	29	38
Wnp-33_D	Vlak E		10,50	40	36	33	42
Wnp-34_A	Vlak E		1,50	31	27	24	32
Wnp-34_B	Vlak E		4,50	34	29	27	35
Wnp-34_C	Vlak E		7,50	37	32	30	38
Wnp-34_D	Vlak E		10,50	42	38	35	43
Wnp-35_A	Vlak E		1,50	32	27	25	33
Wnp-35_B	Vlak E		4,50	36	32	29	37
Wnp-35_C	Vlak E		7,50	39	35	32	40
Wnp-35_D	Vlak E		10,50	39	35	32	41
Wnp-36_A	Vlak F		1,50	31	27	24	33
Wnp-36_B	Vlak F		4,50	34	30	27	35
Wnp-36_C	Vlak F		7,50	37	33	30	38
Wnp-36_D	Vlak F		10,50	41	37	35	43
Wnp-37_A	Vlak F		1,50	29	25	22	30
Wnp-37_B	Vlak F		4,50	32	28	25	33
Wnp-37_C	Vlak F		7,50	35	30	28	36
Wnp-37_D	Vlak F		10,50	39	35	32	40
Wnp-38_A	Vlak F		1,50	31	27	24	32
Wnp-38_B	Vlak F		4,50	35	31	28	37
Wnp-38_C	Vlak F		7,50	38	34	31	39
Wnp-38_D	Vlak F		10,50	39	35	32	40
Wnp-39_A	Vlak F		1,50	31	27	24	33
Wnp-39_B	Vlak F		4,50	35	31	28	36
Wnp-39_C	Vlak F		7,50	38	34	31	39
Wnp-39_D	Vlak F		10,50	38	34	31	40
Wnp-40_A	Vlak G		1,50	30	25	23	31
Wnp-40_B	Vlak G		4,50	33	28	26	34
Wnp-40_C	Vlak G		7,50	36	32	29	37
Wnp-40_D	Vlak G		10,50	40	36	33	42
Wnp-41_A	Vlak G		1,50	29	25	22	30
Wnp-41_B	Vlak G		4,50	32	28	25	33
Wnp-41_C	Vlak G		7,50	35	30	28	36
Wnp-41_D	Vlak G		10,50	40	36	33	41
Wnp-42_A	Vlak G		1,50	29	24	22	30
Wnp-42_B	Vlak G		4,50	32	27	25	33
Wnp-42_C	Vlak G		7,50	35	30	28	36
Wnp-42_D	Vlak G		10,50	40	36	33	41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Rijksweg N9

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Rijksweg N9
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-43_A	Vlak G		1,50	28	24	21	30
Wnp-43_B	Vlak G		4,50	31	27	24	33
Wnp-43_C	Vlak G		7,50	34	30	27	35
Wnp-43_D	Vlak G		10,50	39	35	32	40
Wnp-44_A	Vlak G		1,50	31	27	24	32
Wnp-44_B	Vlak G		4,50	33	29	26	35
Wnp-44_C	Vlak G		7,50	35	31	28	36
Wnp-44_D	Vlak G		10,50	37	33	30	39
Wnp-45_A	Vlak G		1,50	32	27	25	33
Wnp-45_B	Vlak G		4,50	35	30	28	36
Wnp-45_C	Vlak G		7,50	37	33	30	38
Wnp-45_D	Vlak G		10,50	39	35	32	41
Wnp-46_A	Vlak G		1,50	28	24	21	29
Wnp-46_B	Vlak G		4,50	30	26	23	31
Wnp-46_C	Vlak G		7,50	33	28	26	34
Wnp-46_D	Vlak G		10,50	38	33	31	39
Wnp-47_A	Vlak G		1,50	30	26	23	32
Wnp-47_B	Vlak G		4,50	34	30	27	35
Wnp-47_C	Vlak G		7,50	36	32	29	37
Wnp-47_D	Vlak G		10,50	39	35	32	41
Wnp-48_A	Vlak H		1,50	29	24	22	30
Wnp-48_B	Vlak H		4,50	31	27	24	33
Wnp-48_C	Vlak H		7,50	35	31	28	37
Wnp-48_D	Vlak H		10,50	40	35	33	41
Wnp-49_A	Vlak H		1,50	35	31	28	36
Wnp-49_B	Vlak H		4,50	38	34	31	39
Wnp-49_C	Vlak H		7,50	39	35	32	40
Wnp-49_D	Vlak H		10,50	40	36	33	42
Wnp-50_A	Vlak H		1,50	34	30	27	35
Wnp-50_B	Vlak H		4,50	36	32	29	38
Wnp-50_C	Vlak H		7,50	37	33	30	38
Wnp-50_D	Vlak H		10,50	38	34	31	40
Wnp-51_A	Vlak H		1,50	35	31	28	36
Wnp-51_B	Vlak H		4,50	37	33	30	39
Wnp-51_C	Vlak H		7,50	38	34	31	40
Wnp-51_D	Vlak H		10,50	39	35	32	41
Wnp-52_A	Vlak H		1,50	33	30	26	35
Wnp-52_B	Vlak H		4,50	36	32	29	37
Wnp-52_C	Vlak H		7,50	36	32	29	38
Wnp-52_D	Vlak H		10,50	37	33	30	38
Wnp-53_A	Vlak H		1,50	28	24	21	30
Wnp-53_B	Vlak H		4,50	31	27	24	33
Wnp-53_C	Vlak H		7,50	34	30	27	36
Wnp-53_D	Vlak H		10,50	39	35	32	40
Wnp-54_A	Vlak H		1,50	28	24	22	30
Wnp-54_B	Vlak H		4,50	31	27	24	33
Wnp-54_C	Vlak H		7,50	34	30	27	35
Wnp-54_D	Vlak H		10,50	39	35	32	40
Wnp-55_A	Vlak H		1,50	28	24	21	30
Wnp-55_B	Vlak H		4,50	31	27	24	32
Wnp-55_C	Vlak H		7,50	34	30	27	35
Wnp-55_D	Vlak H		10,50	39	35	32	40
Wnp-56_A	Vlak H		1,50	29	25	22	31
Wnp-56_B	Vlak H		4,50	32	28	25	34
Wnp-56_C	Vlak H		7,50	35	31	28	36
Wnp-56_D	Vlak H		10,50	40	36	33	41

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Rijksweg N9

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijksweg N9
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-57_A	Vlak I	1,50	34	30	27	35
Wnp-57_B	Vlak I	4,50	36	32	29	38
Wnp-57_C	Vlak I	7,50	37	33	30	38
Wnp-57_D	Vlak I	10,50	37	33	30	39
Wnp-58_A	Vlak I	1,50	30	27	24	32
Wnp-58_B	Vlak I	4,50	34	30	27	35
Wnp-58_C	Vlak I	7,50	33	29	26	34
Wnp-58_D	Vlak I	10,50	34	31	28	36
Wnp-59_A	Vlak I	1,50	29	25	22	31
Wnp-59_B	Vlak I	4,50	32	28	25	33
Wnp-59_C	Vlak I	7,50	31	27	24	32
Wnp-59_D	Vlak I	10,50	30	25	23	31
Wnp-60_A	Vlak I	1,50	28	24	22	30
Wnp-60_B	Vlak I	4,50	31	27	24	32
Wnp-60_C	Vlak I	7,50	31	27	25	33
Wnp-60_D	Vlak I	10,50	29	25	22	30
Wnp-61_A	Vlak I	1,50	32	28	25	34
Wnp-61_B	Vlak I	4,50	36	32	29	38
Wnp-61_C	Vlak I	7,50	37	33	30	39
Wnp-61_D	Vlak I	10,50	37	33	30	39
Wnp-62_A	Vlak I	1,50	29	25	22	31
Wnp-62_B	Vlak I	4,50	32	28	25	33
Wnp-62_C	Vlak I	7,50	34	29	27	35
Wnp-62_D	Vlak I	10,50	37	33	30	39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg 30 km/h

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 30 km/h
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
Wnp-01_A	Vlak A	1,50	8	5	-1	9	
Wnp-01_B	Vlak A	4,50	10	7	1	11	
Wnp-01_C	Vlak A	7,50	12	9	3	13	
Wnp-01_D	Vlak A	10,50	8	5	-1	8	
Wnp-02_A	Vlak A	1,50	7	4	-2	8	
Wnp-02_B	Vlak A	4,50	8	5	-1	9	
Wnp-02_C	Vlak A	7,50	11	8	2	12	
Wnp-02_D	Vlak A	10,50	5	1	-4	5	
Wnp-03_A	Vlak A	1,50	6	2	-3	6	
Wnp-03_B	Vlak A	4,50	8	4	-2	8	
Wnp-03_C	Vlak A	7,50	9	6	0	10	
Wnp-03_D	Vlak A	10,50	-2	-5	-11	-1	
Wnp-04_A	Vlak A	1,50	7	3	-2	7	
Wnp-04_B	Vlak A	4,50	8	5	-1	9	
Wnp-04_C	Vlak A	7,50	11	8	2	12	
Wnp-04_D	Vlak A	10,50	15	12	6	16	
Wnp-05_A	Vlak A	1,50	2	-2	-7	2	
Wnp-05_B	Vlak A	4,50	2	-2	-8	2	
Wnp-05_C	Vlak A	7,50	3	0	-6	4	
Wnp-05_D	Vlak A	10,50	--	--	--	--	
Wnp-06_A	Vlak A	1,50	18	15	9	19	
Wnp-06_B	Vlak A	4,50	19	16	10	19	
Wnp-06_C	Vlak A	7,50	19	16	10	20	
Wnp-06_D	Vlak A	10,50	20	16	10	20	
Wnp-07_A	Vlak A	1,50	11	7	2	11	
Wnp-07_B	Vlak A	4,50	13	9	3	13	
Wnp-07_C	Vlak A	7,50	15	12	6	16	
Wnp-07_D	Vlak A	10,50	20	16	10	20	
Wnp-08_A	Vlak A	1,50	14	11	5	15	
Wnp-08_B	Vlak A	4,50	16	13	7	17	
Wnp-08_C	Vlak A	7,50	18	14	9	18	
Wnp-08_D	Vlak A	10,50	20	16	11	20	
Wnp-09_A	Vlak A	1,50	16	13	7	17	
Wnp-09_B	Vlak A	4,50	18	15	9	19	
Wnp-09_C	Vlak A	7,50	20	17	11	21	
Wnp-09_D	Vlak A	10,50	23	20	14	24	
Wnp-10_A	Vlak A	1,50	13	10	4	14	
Wnp-10_B	Vlak A	4,50	15	12	6	16	
Wnp-10_C	Vlak A	7,50	18	14	9	18	
Wnp-10_D	Vlak A	10,50	20	17	11	21	
Wnp-11_A	Vlak A	1,50	10	7	1	11	
Wnp-11_B	Vlak A	4,50	12	9	3	13	
Wnp-11_C	Vlak A	7,50	15	12	6	16	
Wnp-11_D	Vlak A	10,50	18	15	9	19	
Wnp-12_A	Vlak A	1,50	11	8	2	11	
Wnp-12_B	Vlak A	4,50	13	9	4	13	
Wnp-12_C	Vlak A	7,50	16	12	7	16	
Wnp-12_D	Vlak A	10,50	18	15	9	19	
Wnp-13_A	Vlak B	1,50	5	2	-4	6	
Wnp-13_B	Vlak B	4,50	7	4	-2	8	
Wnp-13_C	Vlak B	7,50	8	5	-1	9	
Wnp-13_D	Vlak B	10,50	8	4	-1	8	
Wnp-14_A	Vlak B	1,50	3	0	-6	4	
Wnp-14_B	Vlak B	4,50	5	1	-4	5	
Wnp-14_C	Vlak B	7,50	6	3	-3	7	
Wnp-14_D	Vlak B	10,50	7	4	-2	8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg 30 km/h

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 30 km/h
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
Wnp-15_A	Vlak B	1,50	9	5	0	9	
Wnp-15_B	Vlak B	4,50	10	7	1	11	
Wnp-15_C	Vlak B	7,50	12	9	3	13	
Wnp-15_D	Vlak B	10,50	15	12	6	15	
Wnp-16_A	Vlak B	1,50	-4	-7	-13	-4	
Wnp-16_B	Vlak B	4,50	-3	-6	-12	-2	
Wnp-16_C	Vlak B	7,50	-2	-6	-11	-2	
Wnp-16_D	Vlak B	10,50	-2	-5	-11	-1	
Wnp-17_A	Vlak B	1,50	--	--	--	--	
Wnp-17_B	Vlak B	4,50	--	--	--	--	
Wnp-17_C	Vlak B	7,50	--	--	--	--	
Wnp-17_D	Vlak B	10,50	--	--	--	--	
Wnp-18_A	Vlak B	1,50	--	--	--	--	
Wnp-18_B	Vlak B	4,50	--	--	--	--	
Wnp-18_C	Vlak B	7,50	--	--	--	--	
Wnp-18_D	Vlak B	10,50	--	--	--	--	
Wnp-19_A	Vlak B	1,50	--	--	--	--	
Wnp-19_B	Vlak B	4,50	--	--	--	--	
Wnp-19_C	Vlak B	7,50	--	--	--	--	
Wnp-19_D	Vlak B	10,50	--	--	--	--	
Wnp-20_A	Vlak B	1,50	12	8	3	12	
Wnp-20_B	Vlak B	4,50	14	10	5	14	
Wnp-20_C	Vlak B	7,50	15	12	6	16	
Wnp-20_D	Vlak B	10,50	18	15	9	19	
Wnp-21_A	Vlak B	1,50	14	10	5	14	
Wnp-21_B	Vlak B	4,50	16	12	7	16	
Wnp-21_C	Vlak B	7,50	18	14	9	18	
Wnp-21_D	Vlak B	10,50	19	16	10	20	
Wnp-22_A	Vlak B	1,50	10	6	1	10	
Wnp-22_B	Vlak B	4,50	12	8	2	12	
Wnp-22_C	Vlak B	7,50	14	11	5	14	
Wnp-22_D	Vlak B	10,50	18	14	9	18	
Wnp-23_A	Vlak B	1,50	18	14	8	18	
Wnp-23_B	Vlak B	4,50	19	15	10	19	
Wnp-23_C	Vlak B	7,50	19	16	10	20	
Wnp-23_D	Vlak B	10,50	20	17	11	21	
Wnp-24_A	Vlak C	1,50	9	6	0	10	
Wnp-24_B	Vlak C	4,50	11	7	2	11	
Wnp-24_C	Vlak C	7,50	13	9	4	13	
Wnp-24_D	Vlak C	10,50	16	13	7	17	
Wnp-25_A	Vlak C	1,50	21	17	11	21	
Wnp-25_B	Vlak C	4,50	21	18	12	22	
Wnp-25_C	Vlak C	7,50	22	18	13	22	
Wnp-25_D	Vlak C	10,50	22	19	13	23	
Wnp-26_A	Vlak C	1,50	19	15	10	19	
Wnp-26_B	Vlak C	4,50	20	17	11	21	
Wnp-26_C	Vlak C	7,50	22	18	12	22	
Wnp-26_D	Vlak C	10,50	23	20	14	24	
Wnp-27_A	Vlak C	1,50	15	12	6	16	
Wnp-27_B	Vlak C	4,50	17	14	8	18	
Wnp-27_C	Vlak C	7,50	18	15	9	19	
Wnp-27_D	Vlak C	10,50	20	17	11	21	
Wnp-28_A	Vlak D	1,50	9	5	0	9	
Wnp-28_B	Vlak D	4,50	10	7	1	11	
Wnp-28_C	Vlak D	7,50	13	9	4	13	
Wnp-28_D	Vlak D	10,50	16	13	7	17	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg 30 km/h

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 30 km/h
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-29_A	Vlak D		1,50	7	4	-2	8
Wnp-29_B	Vlak D		4,50	9	6	0	9
Wnp-29_C	Vlak D		7,50	10	7	1	11
Wnp-29_D	Vlak D		10,50	12	8	3	12
Wnp-30_A	Vlak D		1,50	13	10	4	14
Wnp-30_B	Vlak D		4,50	15	12	6	16
Wnp-30_C	Vlak D		7,50	17	14	8	18
Wnp-30_D	Vlak D		10,50	21	17	11	21
Wnp-31_A	Vlak D		1,50	22	19	13	22
Wnp-31_B	Vlak D		4,50	23	19	14	23
Wnp-31_C	Vlak D		7,50	23	20	14	24
Wnp-31_D	Vlak D		10,50	24	20	15	24
Wnp-32_A	Vlak E		1,50	25	22	16	26
Wnp-32_B	Vlak E		4,50	24	21	15	25
Wnp-32_C	Vlak E		7,50	24	21	15	25
Wnp-32_D	Vlak E		10,50	25	22	16	26
Wnp-33_A	Vlak E		1,50	11	8	2	12
Wnp-33_B	Vlak E		4,50	13	10	4	14
Wnp-33_C	Vlak E		7,50	15	12	6	16
Wnp-33_D	Vlak E		10,50	18	15	9	19
Wnp-34_A	Vlak E		1,50	24	21	15	25
Wnp-34_B	Vlak E		4,50	24	21	15	25
Wnp-34_C	Vlak E		7,50	25	21	16	25
Wnp-34_D	Vlak E		10,50	26	23	17	27
Wnp-35_A	Vlak E		1,50	31	27	21	31
Wnp-35_B	Vlak E		4,50	32	28	22	32
Wnp-35_C	Vlak E		7,50	32	29	23	33
Wnp-35_D	Vlak E		10,50	33	30	24	34
Wnp-36_A	Vlak F		1,50	12	8	3	12
Wnp-36_B	Vlak F		4,50	13	10	4	14
Wnp-36_C	Vlak F		7,50	15	12	6	16
Wnp-36_D	Vlak F		10,50	17	13	8	17
Wnp-37_A	Vlak F		1,50	29	26	20	29
Wnp-37_B	Vlak F		4,50	30	26	21	30
Wnp-37_C	Vlak F		7,50	30	27	21	31
Wnp-37_D	Vlak F		10,50	31	28	22	31
Wnp-38_A	Vlak F		1,50	35	32	26	36
Wnp-38_B	Vlak F		4,50	36	33	27	37
Wnp-38_C	Vlak F		7,50	37	34	28	38
Wnp-38_D	Vlak F		10,50	38	35	29	39
Wnp-39_A	Vlak F		1,50	29	26	20	30
Wnp-39_B	Vlak F		4,50	30	27	21	31
Wnp-39_C	Vlak F		7,50	31	28	22	32
Wnp-39_D	Vlak F		10,50	32	29	23	33
Wnp-40_A	Vlak G		1,50	12	8	3	12
Wnp-40_B	Vlak G		4,50	13	10	4	14
Wnp-40_C	Vlak G		7,50	16	12	7	16
Wnp-40_D	Vlak G		10,50	18	15	9	19
Wnp-41_A	Vlak G		1,50	10	6	0	10
Wnp-41_B	Vlak G		4,50	11	8	2	12
Wnp-41_C	Vlak G		7,50	13	9	4	13
Wnp-41_D	Vlak G		10,50	15	11	6	15
Wnp-42_A	Vlak G		1,50	13	10	4	14
Wnp-42_B	Vlak G		4,50	15	11	5	15
Wnp-42_C	Vlak G		7,50	16	13	7	17
Wnp-42_D	Vlak G		10,50	18	15	9	19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg 30 km/h

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Korte Bosweg 30 km/h
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-43_A	Vlak G		1,50	15	12	6	16
Wnp-43_B	Vlak G		4,50	17	14	8	18
Wnp-43_C	Vlak G		7,50	19	16	10	20
Wnp-43_D	Vlak G		10,50	21	18	12	22
Wnp-44_A	Vlak G		1,50	24	21	15	25
Wnp-44_B	Vlak G		4,50	27	24	18	28
Wnp-44_C	Vlak G		7,50	29	26	20	30
Wnp-44_D	Vlak G		10,50	30	27	21	31
Wnp-45_A	Vlak G		1,50	36	33	27	37
Wnp-45_B	Vlak G		4,50	37	34	28	38
Wnp-45_C	Vlak G		7,50	38	35	29	39
Wnp-45_D	Vlak G		10,50	39	36	30	40
Wnp-46_A	Vlak G		1,50	30	26	21	30
Wnp-46_B	Vlak G		4,50	30	27	21	31
Wnp-46_C	Vlak G		7,50	31	28	22	32
Wnp-46_D	Vlak G		10,50	32	29	23	32
Wnp-47_A	Vlak G		1,50	26	23	17	27
Wnp-47_B	Vlak G		4,50	27	24	18	27
Wnp-47_C	Vlak G		7,50	27	24	18	28
Wnp-47_D	Vlak G		10,50	28	25	19	29
Wnp-48_A	Vlak H		1,50	11	8	2	12
Wnp-48_B	Vlak H		4,50	13	10	4	14
Wnp-48_C	Vlak H		7,50	15	12	6	16
Wnp-48_D	Vlak H		10,50	17	14	8	18
Wnp-49_A	Vlak H		1,50	--	--	--	--
Wnp-49_B	Vlak H		4,50	--	--	--	--
Wnp-49_C	Vlak H		7,50	--	--	--	--
Wnp-49_D	Vlak H		10,50	--	--	--	--
Wnp-50_A	Vlak H		1,50	--	--	--	--
Wnp-50_B	Vlak H		4,50	--	--	--	--
Wnp-50_C	Vlak H		7,50	--	--	--	--
Wnp-50_D	Vlak H		10,50	--	--	--	--
Wnp-51_A	Vlak H		1,50	9	6	0	10
Wnp-51_B	Vlak H		4,50	11	7	2	11
Wnp-51_C	Vlak H		7,50	11	8	2	12
Wnp-51_D	Vlak H		10,50	12	8	3	12
Wnp-52_A	Vlak H		1,50	13	10	4	14
Wnp-52_B	Vlak H		4,50	15	12	6	16
Wnp-52_C	Vlak H		7,50	16	13	7	17
Wnp-52_D	Vlak H		10,50	17	14	8	18
Wnp-53_A	Vlak H		1,50	19	15	10	19
Wnp-53_B	Vlak H		4,50	21	17	12	21
Wnp-53_C	Vlak H		7,50	23	20	14	24
Wnp-53_D	Vlak H		10,50	26	22	17	26
Wnp-54_A	Vlak H		1,50	17	14	8	18
Wnp-54_B	Vlak H		4,50	19	15	10	19
Wnp-54_C	Vlak H		7,50	21	18	12	22
Wnp-54_D	Vlak H		10,50	24	21	15	25
Wnp-55_A	Vlak H		1,50	16	13	7	17
Wnp-55_B	Vlak H		4,50	18	14	9	18
Wnp-55_C	Vlak H		7,50	20	17	11	21
Wnp-55_D	Vlak H		10,50	23	20	14	24
Wnp-56_A	Vlak H		1,50	16	12	6	16
Wnp-56_B	Vlak H		4,50	17	14	8	18
Wnp-56_C	Vlak H		7,50	20	16	11	20
Wnp-56_D	Vlak H		10,50	22	18	13	22

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Korte Bosweg 30 km/h

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Korte Bosweg 30 km/h
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-57_A	Vlak I	1,50	15	12	6	16
Wnp-57_B	Vlak I	4,50	16	13	7	17
Wnp-57_C	Vlak I	7,50	14	11	5	15
Wnp-57_D	Vlak I	10,50	2	-1	-7	3
Wnp-58_A	Vlak I	1,50	46	42	37	46
Wnp-58_B	Vlak I	4,50	47	44	38	48
Wnp-58_C	Vlak I	7,50	47	44	38	48
Wnp-58_D	Vlak I	10,50	47	44	38	48
Wnp-59_A	Vlak I	1,50	52	48	43	52
Wnp-59_B	Vlak I	4,50	52	49	43	53
Wnp-59_C	Vlak I	7,50	52	48	43	52
Wnp-59_D	Vlak I	10,50	51	48	42	52
Wnp-60_A	Vlak I	1,50	52	49	43	53
Wnp-60_B	Vlak I	4,50	53	50	44	53
Wnp-60_C	Vlak I	7,50	53	49	44	53
Wnp-60_D	Vlak I	10,50	52	49	43	53
Wnp-61_A	Vlak I	1,50	44	41	35	45
Wnp-61_B	Vlak I	4,50	46	43	37	47
Wnp-61_C	Vlak I	7,50	46	43	37	47
Wnp-61_D	Vlak I	10,50	47	43	38	47
Wnp-62_A	Vlak I	1,50	20	17	11	21
Wnp-62_B	Vlak I	4,50	22	19	13	23
Wnp-62_C	Vlak I	7,50	25	22	16	26
Wnp-62_D	Vlak I	10,50	29	25	19	29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Cumulatie

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-01_A	Vlak A		1,50	41	37	34	43
Wnp-01_B	Vlak A		4,50	45	41	38	46
Wnp-01_C	Vlak A		7,50	49	46	42	51
Wnp-01_D	Vlak A		10,50	52	48	45	53
Wnp-02_A	Vlak A		1,50	43	39	36	44
Wnp-02_B	Vlak A		4,50	47	43	40	48
Wnp-02_C	Vlak A		7,50	51	47	44	52
Wnp-02_D	Vlak A		10,50	53	49	46	54
Wnp-03_A	Vlak A		1,50	43	39	36	45
Wnp-03_B	Vlak A		4,50	45	41	38	47
Wnp-03_C	Vlak A		7,50	49	45	42	51
Wnp-03_D	Vlak A		10,50	51	47	44	53
Wnp-04_A	Vlak A		1,50	46	42	39	47
Wnp-04_B	Vlak A		4,50	47	43	40	49
Wnp-04_C	Vlak A		7,50	48	44	41	49
Wnp-04_D	Vlak A		10,50	48	45	41	50
Wnp-05_A	Vlak A		1,50	44	40	37	46
Wnp-05_B	Vlak A		4,50	46	42	39	47
Wnp-05_C	Vlak A		7,50	47	43	40	48
Wnp-05_D	Vlak A		10,50	48	44	41	49
Wnp-06_A	Vlak A		1,50	38	34	31	39
Wnp-06_B	Vlak A		4,50	40	36	33	41
Wnp-06_C	Vlak A		7,50	41	37	34	43
Wnp-06_D	Vlak A		10,50	44	40	37	45
Wnp-07_A	Vlak A		1,50	29	25	23	31
Wnp-07_B	Vlak A		4,50	32	28	25	33
Wnp-07_C	Vlak A		7,50	35	31	29	37
Wnp-07_D	Vlak A		10,50	40	36	33	41
Wnp-08_A	Vlak A		1,50	31	27	25	33
Wnp-08_B	Vlak A		4,50	34	30	28	36
Wnp-08_C	Vlak A		7,50	38	33	31	39
Wnp-08_D	Vlak A		10,50	41	37	34	43
Wnp-09_A	Vlak A		1,50	33	28	26	34
Wnp-09_B	Vlak A		4,50	35	31	29	37
Wnp-09_C	Vlak A		7,50	38	34	32	40
Wnp-09_D	Vlak A		10,50	42	38	35	43
Wnp-10_A	Vlak A		1,50	34	30	27	35
Wnp-10_B	Vlak A		4,50	37	33	30	39
Wnp-10_C	Vlak A		7,50	41	37	34	43
Wnp-10_D	Vlak A		10,50	44	40	37	45
Wnp-11_A	Vlak A		1,50	35	31	28	37
Wnp-11_B	Vlak A		4,50	38	34	31	39
Wnp-11_C	Vlak A		7,50	42	38	35	43
Wnp-11_D	Vlak A		10,50	46	42	39	47
Wnp-12_A	Vlak A		1,50	38	34	31	39
Wnp-12_B	Vlak A		4,50	41	37	34	42
Wnp-12_C	Vlak A		7,50	45	41	38	46
Wnp-12_D	Vlak A		10,50	48	45	41	50
Wnp-13_A	Vlak B		1,50	42	38	35	43
Wnp-13_B	Vlak B		4,50	44	40	37	46
Wnp-13_C	Vlak B		7,50	46	42	39	47
Wnp-13_D	Vlak B		10,50	47	43	40	49
Wnp-14_A	Vlak B		1,50	41	38	34	43
Wnp-14_B	Vlak B		4,50	44	40	37	45
Wnp-14_C	Vlak B		7,50	46	42	39	47
Wnp-14_D	Vlak B		10,50	48	44	41	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Cumulatie

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-15_A	Vlak B		1,50	40	36	33	41
Wnp-15_B	Vlak B		4,50	42	38	35	44
Wnp-15_C	Vlak B		7,50	45	41	38	47
Wnp-15_D	Vlak B		10,50	47	43	40	49
Wnp-16_A	Vlak B		1,50	45	41	39	47
Wnp-16_B	Vlak B		4,50	47	43	41	49
Wnp-16_C	Vlak B		7,50	49	45	43	51
Wnp-16_D	Vlak B		10,50	51	47	44	52
Wnp-17_A	Vlak B		1,50	54	49	49	56
Wnp-17_B	Vlak B		4,50	56	51	51	58
Wnp-17_C	Vlak B		7,50	56	51	51	58
Wnp-17_D	Vlak B		10,50	56	52	51	58
Wnp-18_A	Vlak B		1,50	53	48	48	55
Wnp-18_B	Vlak B		4,50	55	50	50	57
Wnp-18_C	Vlak B		7,50	55	50	50	57
Wnp-18_D	Vlak B		10,50	55	51	50	57
Wnp-19_A	Vlak B		1,50	52	47	47	54
Wnp-19_B	Vlak B		4,50	54	49	49	56
Wnp-19_C	Vlak B		7,50	55	50	49	57
Wnp-19_D	Vlak B		10,50	55	50	49	57
Wnp-20_A	Vlak B		1,50	45	40	40	47
Wnp-20_B	Vlak B		4,50	47	42	42	49
Wnp-20_C	Vlak B		7,50	48	43	43	50
Wnp-20_D	Vlak B		10,50	48	44	43	51
Wnp-21_A	Vlak B		1,50	30	25	23	31
Wnp-21_B	Vlak B		4,50	32	28	26	34
Wnp-21_C	Vlak B		7,50	35	31	28	37
Wnp-21_D	Vlak B		10,50	38	34	32	40
Wnp-22_A	Vlak B		1,50	30	25	23	31
Wnp-22_B	Vlak B		4,50	32	28	26	34
Wnp-22_C	Vlak B		7,50	36	31	29	37
Wnp-22_D	Vlak B		10,50	40	36	33	41
Wnp-23_A	Vlak B		1,50	38	34	31	39
Wnp-23_B	Vlak B		4,50	40	36	33	41
Wnp-23_C	Vlak B		7,50	41	37	34	42
Wnp-23_D	Vlak B		10,50	43	39	36	44
Wnp-24_A	Vlak C		1,50	30	26	23	31
Wnp-24_B	Vlak C		4,50	32	28	26	34
Wnp-24_C	Vlak C		7,50	36	31	29	37
Wnp-24_D	Vlak C		10,50	41	37	34	42
Wnp-25_A	Vlak C		1,50	34	30	27	35
Wnp-25_B	Vlak C		4,50	36	32	29	37
Wnp-25_C	Vlak C		7,50	38	34	31	39
Wnp-25_D	Vlak C		10,50	41	37	34	42
Wnp-26_A	Vlak C		1,50	33	29	27	35
Wnp-26_B	Vlak C		4,50	35	31	29	37
Wnp-26_C	Vlak C		7,50	37	32	30	38
Wnp-26_D	Vlak C		10,50	39	35	33	41
Wnp-27_A	Vlak C		1,50	30	26	23	32
Wnp-27_B	Vlak C		4,50	33	29	26	34
Wnp-27_C	Vlak C		7,50	36	31	29	37
Wnp-27_D	Vlak C		10,50	40	36	33	41
Wnp-28_A	Vlak D		1,50	30	26	23	31
Wnp-28_B	Vlak D		4,50	32	28	26	34
Wnp-28_C	Vlak D		7,50	36	31	29	37
Wnp-28_D	Vlak D		10,50	41	37	34	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Cumulatie

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-29_A	Vlak D		1,50	31	26	25	33
Wnp-29_B	Vlak D		4,50	34	29	27	35
Wnp-29_C	Vlak D		7,50	37	32	30	38
Wnp-29_D	Vlak D		10,50	41	37	34	43
Wnp-30_A	Vlak D		1,50	36	31	31	38
Wnp-30_B	Vlak D		4,50	38	33	32	40
Wnp-30_C	Vlak D		7,50	39	35	34	41
Wnp-30_D	Vlak D		10,50	42	37	36	44
Wnp-31_A	Vlak D		1,50	30	26	23	32
Wnp-31_B	Vlak D		4,50	33	29	26	34
Wnp-31_C	Vlak D		7,50	35	31	28	37
Wnp-31_D	Vlak D		10,50	39	35	33	41
Wnp-32_A	Vlak E		1,50	34	31	27	36
Wnp-32_B	Vlak E		4,50	37	33	30	38
Wnp-32_C	Vlak E		7,50	39	36	33	41
Wnp-32_D	Vlak E		10,50	40	36	33	42
Wnp-33_A	Vlak E		1,50	32	27	25	33
Wnp-33_B	Vlak E		4,50	34	30	28	36
Wnp-33_C	Vlak E		7,50	37	33	30	38
Wnp-33_D	Vlak E		10,50	41	37	34	42
Wnp-34_A	Vlak E		1,50	32	28	25	34
Wnp-34_B	Vlak E		4,50	35	31	28	36
Wnp-34_C	Vlak E		7,50	37	33	30	39
Wnp-34_D	Vlak E		10,50	42	38	35	43
Wnp-35_A	Vlak E		1,50	34	31	27	36
Wnp-35_B	Vlak E		4,50	37	34	30	39
Wnp-35_C	Vlak E		7,50	40	36	32	41
Wnp-35_D	Vlak E		10,50	40	37	33	42
Wnp-36_A	Vlak F		1,50	32	28	25	33
Wnp-36_B	Vlak F		4,50	35	30	28	36
Wnp-36_C	Vlak F		7,50	37	33	30	39
Wnp-36_D	Vlak F		10,50	42	38	35	43
Wnp-37_A	Vlak F		1,50	32	29	25	34
Wnp-37_B	Vlak F		4,50	34	30	27	36
Wnp-37_C	Vlak F		7,50	37	33	30	38
Wnp-37_D	Vlak F		10,50	40	36	33	41
Wnp-38_A	Vlak F		1,50	37	34	29	38
Wnp-38_B	Vlak F		4,50	39	36	32	40
Wnp-38_C	Vlak F		7,50	41	37	33	42
Wnp-38_D	Vlak F		10,50	42	38	34	43
Wnp-39_A	Vlak F		1,50	34	30	26	35
Wnp-39_B	Vlak F		4,50	36	33	29	38
Wnp-39_C	Vlak F		7,50	39	35	31	40
Wnp-39_D	Vlak F		10,50	39	36	32	41
Wnp-40_A	Vlak G		1,50	36	32	31	38
Wnp-40_B	Vlak G		4,50	38	33	32	40
Wnp-40_C	Vlak G		7,50	40	35	34	42
Wnp-40_D	Vlak G		10,50	42	38	36	44
Wnp-41_A	Vlak G		1,50	31	26	24	32
Wnp-41_B	Vlak G		4,50	33	29	27	35
Wnp-41_C	Vlak G		7,50	36	32	30	38
Wnp-41_D	Vlak G		10,50	41	37	34	42
Wnp-42_A	Vlak G		1,50	30	26	24	32
Wnp-42_B	Vlak G		4,50	33	29	27	35
Wnp-42_C	Vlak G		7,50	36	32	30	38
Wnp-42_D	Vlak G		10,50	40	36	34	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Cumulatie

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-43_A	Vlak G		1,50	30	26	24	32
Wnp-43_B	Vlak G		4,50	33	29	27	35
Wnp-43_C	Vlak G		7,50	36	32	30	38
Wnp-43_D	Vlak G		10,50	40	36	33	41
Wnp-44_A	Vlak G		1,50	33	29	26	34
Wnp-44_B	Vlak G		4,50	36	32	29	37
Wnp-44_C	Vlak G		7,50	37	33	30	39
Wnp-44_D	Vlak G		10,50	40	35	33	41
Wnp-45_A	Vlak G		1,50	38	34	29	39
Wnp-45_B	Vlak G		4,50	39	36	31	40
Wnp-45_C	Vlak G		7,50	41	37	33	42
Wnp-45_D	Vlak G		10,50	42	39	34	43
Wnp-46_A	Vlak G		1,50	32	28	24	33
Wnp-46_B	Vlak G		4,50	34	30	26	35
Wnp-46_C	Vlak G		7,50	35	31	28	37
Wnp-46_D	Vlak G		10,50	39	35	32	40
Wnp-47_A	Vlak G		1,50	32	28	25	33
Wnp-47_B	Vlak G		4,50	35	31	28	36
Wnp-47_C	Vlak G		7,50	36	32	29	38
Wnp-47_D	Vlak G		10,50	40	36	33	41
Wnp-48_A	Vlak H		1,50	45	40	40	47
Wnp-48_B	Vlak H		4,50	47	42	41	49
Wnp-48_C	Vlak H		7,50	48	43	42	50
Wnp-48_D	Vlak H		10,50	48	44	43	50
Wnp-49_A	Vlak H		1,50	52	48	47	55
Wnp-49_B	Vlak H		4,50	54	49	49	56
Wnp-49_C	Vlak H		7,50	55	50	49	57
Wnp-49_D	Vlak H		10,50	55	50	49	57
Wnp-50_A	Vlak H		1,50	51	46	46	53
Wnp-50_B	Vlak H		4,50	53	48	48	55
Wnp-50_C	Vlak H		7,50	54	49	48	56
Wnp-50_D	Vlak H		10,50	54	49	48	56
Wnp-51_A	Vlak H		1,50	52	47	46	54
Wnp-51_B	Vlak H		4,50	54	49	48	56
Wnp-51_C	Vlak H		7,50	54	49	49	56
Wnp-51_D	Vlak H		10,50	54	49	49	56
Wnp-52_A	Vlak H		1,50	53	48	48	55
Wnp-52_B	Vlak H		4,50	55	50	50	57
Wnp-52_C	Vlak H		7,50	55	50	50	57
Wnp-52_D	Vlak H		10,50	55	50	50	57
Wnp-53_A	Vlak H		1,50	30	26	24	32
Wnp-53_B	Vlak H		4,50	33	29	26	34
Wnp-53_C	Vlak H		7,50	36	31	29	37
Wnp-53_D	Vlak H		10,50	40	36	33	41
Wnp-54_A	Vlak H		1,50	30	26	24	32
Wnp-54_B	Vlak H		4,50	33	29	26	34
Wnp-54_C	Vlak H		7,50	35	31	29	37
Wnp-54_D	Vlak H		10,50	40	36	33	41
Wnp-55_A	Vlak H		1,50	30	25	23	31
Wnp-55_B	Vlak H		4,50	32	28	26	34
Wnp-55_C	Vlak H		7,50	35	31	29	37
Wnp-55_D	Vlak H		10,50	39	35	33	41
Wnp-56_A	Vlak H		1,50	31	26	24	32
Wnp-56_B	Vlak H		4,50	33	29	27	35
Wnp-56_C	Vlak H		7,50	36	32	29	37
Wnp-56_D	Vlak H		10,50	40	36	33	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Cumulatie

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van Contouren 1,5 meter
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wnp-57_A	Vlak I	1,50	58	53	53	60
Wnp-57_B	Vlak I	4,50	59	54	53	61
Wnp-57_C	Vlak I	7,50	59	54	53	61
Wnp-57_D	Vlak I	10,50	58	54	53	60
Wnp-58_A	Vlak I	1,50	59	56	52	61
Wnp-58_B	Vlak I	4,50	60	56	53	61
Wnp-58_C	Vlak I	7,50	60	56	53	61
Wnp-58_D	Vlak I	10,50	60	56	53	61
Wnp-59_A	Vlak I	1,50	56	52	48	57
Wnp-59_B	Vlak I	4,50	57	53	49	58
Wnp-59_C	Vlak I	7,50	57	53	50	58
Wnp-59_D	Vlak I	10,50	57	53	50	58
Wnp-60_A	Vlak I	1,50	54	51	46	55
Wnp-60_B	Vlak I	4,50	55	51	47	56
Wnp-60_C	Vlak I	7,50	55	52	48	57
Wnp-60_D	Vlak I	10,50	55	52	48	57
Wnp-61_A	Vlak I	1,50	44	41	36	45
Wnp-61_B	Vlak I	4,50	47	43	38	47
Wnp-61_C	Vlak I	7,50	47	44	38	48
Wnp-61_D	Vlak I	10,50	47	44	39	48
Wnp-62_A	Vlak I	1,50	31	27	24	32
Wnp-62_B	Vlak I	4,50	33	29	26	35
Wnp-62_C	Vlak I	7,50	35	31	29	37
Wnp-62_D	Vlak I	10,50	39	35	32	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**