
In dit fietsnetwerkplan zijn vanuit het centrum een achttal hoofdroutes opgenomen. Op afbeelding 4 is dit plan opgenomen.

Deze hoofdroutes zijn:

1. Bunschoterweg - Corlaer (wijk) - Holkerweg - Hogenhof - Holkerstraat - centrum;
2. Corlaer (wijk) - fietstunnel - Tromplaan - Tuinstraat - Venestraat - centrum;
3. Nijkerkerveen - Oude Amersfoortseweg - Slichtenhorsterweg - Chopinlaan - Brahmslaan - Grieglaan - Bachlaan - Hoefslag;
4. Bachlaan - Van Rensselaerstraat - Frieswijkstraat - prof. Eijkmanstraat - Brink - Watergoorweg;
5. Paasbosweg - Callenbachstraat - Torenstraat - Vleenenck - Havenstraat - Watergoorweg - Junckerpad - strand;
6. centrum - Bagijnenstraat - Schrassertstraat - Bruins Slotlaan - Nijverheidsstraat - industrie-terrein;
7. Wallerstraat - Bloemendaalseweg;
8. noordoostroute en centrumring - Vetkamp - Frieswijkstraat en Vrijheidslaan - Torenstraat - Callenbachstraat.

Bij de verdere uitbreiding van Nijkerk zal op dit fietsnetwerkplan worden aangesloten en verder worden uitgebouwd.

2.4. Inventarisatie

Het gebied dat in de komende jaren voor woningbouw zal worden aangewend kent momenteel overwegend een agrarische functie. Het landschap binnen het plangebied behoort tot het zogenaamde "slagenlandschap". Er komen hoofdzakelijk langgerekte kavels (= slagen) voor. De kavels zijn van elkaar gescheiden door tijdens de ontginning ter bevordering van de afwatering aangelegde greppels en sloten. Het gebied kent een relatief grootschalig karakter en is vrijwel geheel als grasland in gebruik. Alle gronden binnen het plangebied staan ter beschikking van de gemeente.

2.5. Milieuhygiënische factoren

In het kader van een bestemmingsplan dient aandacht te worden geschonken aan diverse aspecten, die betrekking hebben op het milieu. Het betreft vooral aspecten met een relatie naar de Wet milieubeheer dan wel de direct in de Wet op de Ruimtelijke Ordening neergelegde verplichting om in het kader van de opstelling van een bestemmingsplan aandacht te schenken aan relevante bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh).

Wet geluidhinder

Met betrekking tot de Wet geluidhinder kan worden opgemerkt dat deze wet tot doel heeft de volksgezondheid en het milieu te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een bestemmingsplan dan ook aandacht te worden geschonken aan het aspect "geluid". De voor een bestemmingsplan belangrijkste hoofdstukken van de Wgh hebben betrekking op "zones rond industrieterreinen", "zones langs wegen" en "zones lang spoor-, tram- en metrowegen".

Spoor-, tram- en metrowegen komen in en rond het plangebied niet op een zodanige afstand voor dat daaraan aandacht dient te worden geschonken. Ten aanzien van bedrijfs-/industriële activiteiten kan worden opgemerkt dat het plangebied niet wordt bestreken door c.q. is gelegen binnen een in de Wgh bedoelde "zone rond industrieterreinen".

Met betrekking tot geluid veroorzaakt door het wegverkeer is in de Wgh de verplichting opgenomen tot het verrichten van onderzoek naar de geluidbelasting op de gevels van woningen (en andere geluidsgevoelige objecten) indien deze woningen binnen de in de Wgh aangegeven zones zijn geprojecteerd.

Deze geluidbelasting mag in principe niet meer bedragen dan 50 dB(A).

De Wgh biedt de mogelijkheid om op de berekende waarde een bepaalde correctie toe te passen. Deze correctie¹ bedraagt afhankelijk van de toegestane snelheid 3 of 5 dB(A). Indien niet kan worden voldaan aan genoemde voorkeursgrenswaarde dan kan aan Gedeputeerde Staten worden verzocht om een hogere dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen.

De verplichting tot het verrichten van een akoestisch onderzoek geldt niet, indien:

- ♦ *het een woonerf betreft;*
- ♦ *een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt;*
- ♦ *uit een geluidsniveaukaart blijkt dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.*

Het plangebied wordt bestreken door de zone van de A28 en de geprojecteerde structuurweg. Reeds bij het ontwikkelen van de twee voorgaande deelplannen (Boerderijenakker en De Kamers) is geconcludeerd, dat de geluidsproductie van de A28 zodanig is, dat afscherming noodzakelijk is.

In het najaar van 1999 is een Visueel Ruimtelijke Analyse (VRA) opgesteld voor de geluidwerende voorziening langs de A28. In deze VRA is een akoestisch onderzoek opgenomen, dat in 1999 verricht is door het Bureau voor Verkeerskundige Advisering (BVA) te Raalte.

Het onderzoek van BVA heeft betrekking op het verkeerslawaai dat wordt geproduceerd door het verkeer op de rijksweg 28 en de nieuw aan te leggen structuurweg in de gemeente Nijkerk. De resultaten van dit akoestische onderzoek zijn opgenomen in de bijlage bij deze toelichting.

Gebleden is dat de aanleg van de structuurweg geen akoestische problemen zal veroorzaken. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt reeds gehaald op een afstand van circa 67 meter uit het hart van deze weg, terwijl de woningbouw in het plangebied op een afstand van minimaal 100 meter van deze weg is geprojecteerd.

De geluidszone van de A28 heeft een breedte van 400 meter aan weerszijden van de weg. Aangezien er binnen deze zone woningbouw is geprojecteerd moet deze bebouwing volgens de Wet geluidhinder wat betreft de geluidbelasting op de gevel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Hiervoor zijn geluidswerende voorzieningen nodig.

In het onderzoek is de minimaal benodigde hoogte van een aantal verschillende geluidswerende voorzieningen langs de A28 berekend. In de berekeningen is gevarieerd met het type en plaats van de geluidswerende voorzieningen en de afstand van de nieuwe bebouwing tot de A28.

¹ Artikel 103 Wgh.

De typen geluidswerende voorzieningen die zijn gebruikt in het onderzoek, variëren van een geluidswal, een geluidswal met daarop een scherm tot uitsluitend een geluidsscherm. De plaats varieert van 10 meter (minimale afstand en obstakelvrije zone) tot 14 meter uit de huidige rechter rijstrook. Hierbij is reeds rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding van de A28 tot 2x3 rijstroken.

Mede op basis van de visueel ruimtelijke consequenties van de diverse geluidswerende voorzieningen is uiteindelijk gekozen voor een geluidswal (talud 1:1,5; hoogte 4 meter) met daarop een geluidsscherm van 1,3 meter hoogte. De teen van het talud komt op 1,5 meter achter de bestaande bomenrij langs de A28 (14 meter uit de huidige rechterrijstrook). Bij een dergelijke geluidswerende voorziening wordt op 236 meter afstand de voorkeursgrenswaarde gehaald. Deze afstand komt overeen met de afstand, welke in de beide voorgaande deelplannen van Groot Corlaer wordt aangehouden tussen de A28 en de "eerstelijns bebouwing".

Deze afscherming is buiten het plangebied geprojecteerd. Voor de aanleg van deze geluidwerende voorziening zal een apart bestemmingsplan worden opgesteld. In datzelfde bestemmingsplan zal ook de aanleg van de structuurweg "geregeld" worden. Om deze reden wordt in deze toelichting aan deze aspecten verder geen aandacht geschonken.

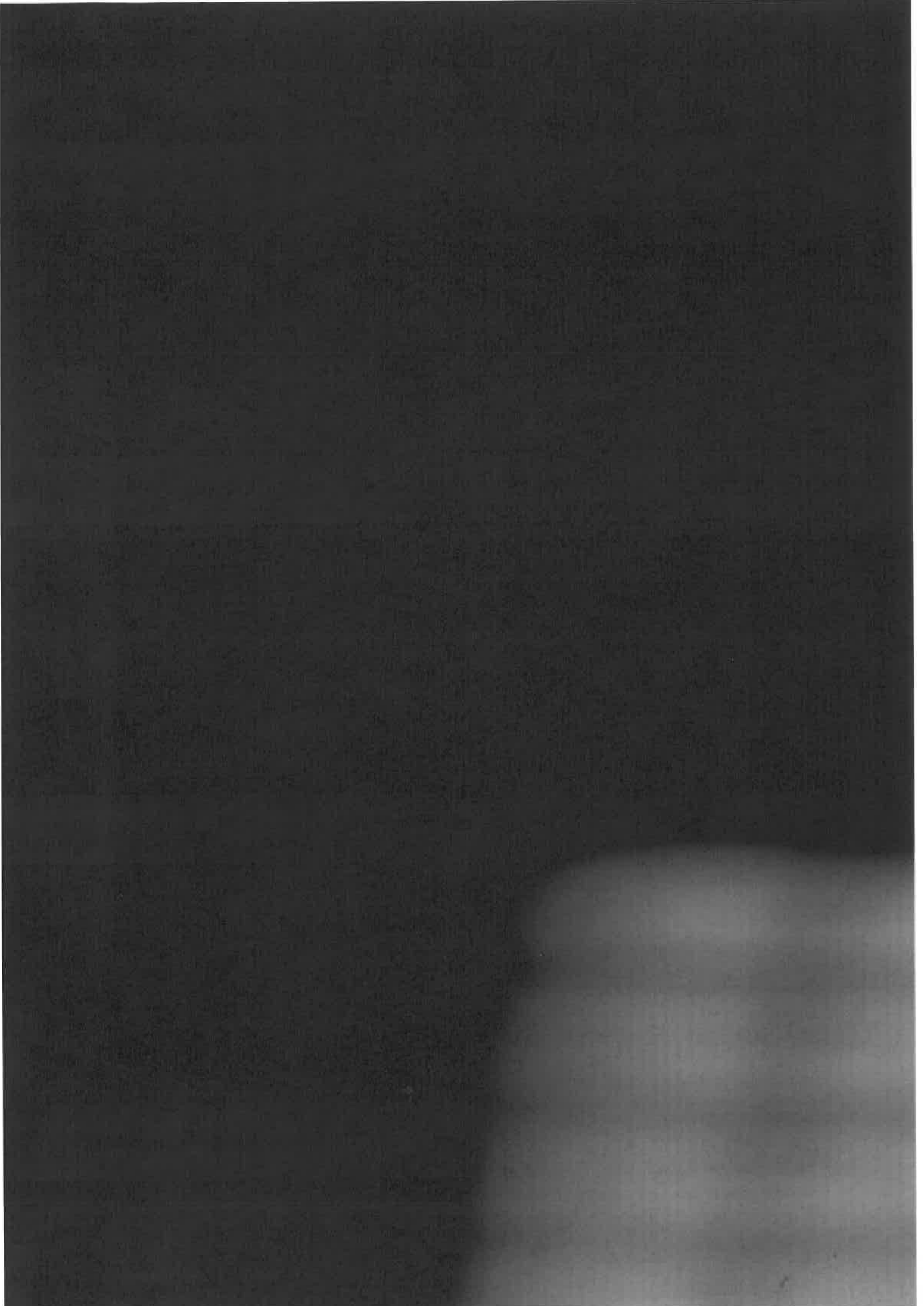
Wet milieubeheer

In het kader van de beïnvloeding van het plangebied tengevolge van agrarische activiteiten en omgekeerd kan worden gesteld dat er in het plangebied een aantal agrarische bedrijven voorkomen, waarvan de bedrijfsactiviteiten - door de aankoop van de gronden - inmiddels zijn beëindigd. Vastgesteld kan worden dat er dienaangaande dan ook geen beperkingen zijn. Voor de volledigheid kan nog worden opgemerkt dat het plangebied ook niet wordt bestreken door hindercirkels van (agrarische) bedrijven op wat grotere afstand. Weliswaar bevindt zich aan de Domstraat 73 een agrarisch bedrijf met een hindercirkel van 184 meter, maar het bijbehorende agrarische bouwblok bevindt zich op een afstand van bijna 400 meter van de geprojecteerde nieuwbouw. Omgekeerd geldt dat de afstand van dit woongebied tot (agrarische) bedrijven zodanig is dat geen negatieve beïnvloeding i.c. geen beperkingen voor deze bedrijven worden verwacht.

Bodemverontreiniging

Op de locatie is in 1995 en 1996 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd conform NVN 5740. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt, dat de bodem niet of in zeer geringe mate is verontreinigd. In 1998 is nader onderzoek uitgevoerd naar de arseenverontreiniging van het grondwater. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt, dat de verhoogde concentraties arseen destijds zijn veroorzaakt door natuurlijke bodemprocessen. Bij het nader bodemonderzoek, in 1998, zijn geen noemenswaardig verhoogde concentraties arseen gemeten, wat er op wijst, dat de verhoogde concentraties in het grondwater van tijdelijke aard zijn geweest. De resultaten geven geen aanleiding tot verder bodemonderzoek. De gemeten concentraties vormen geen risico voor de volksgezondheid of het milieu. In milieuhygiënisch opzicht zijn er geen belemmeringen voor het gebruik van het terrein voor bewoning.

Opgemerkt kan worden, dat op het moment van beoordeling de resultaten van de verkennende bodemonderzoeken ouder zijn dan 5 jaar. Na deze onderzoeken zijn er op de locatie geen bo-



1.

Akoestisch onderzoek

**AKOESTISCH ONDERZOEK A28
- bestemmingsplan Corlaer -
GEMEENTE NIJKERK**

nyk-1626

18 oktober 1999

gew. 6 december 1999

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Nijkerk is door het Buro voor Verkeerskundige Advisering (BVA) een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek heeft betrekking op het verkeerslawaaï dat wordt geproduceerd door het verkeer op de rijksweg A28 en de nieuw aan te leggen Structuurweg in de gemeente Nijkerk. Een akoestisch onderzoek is noodzakelijk aangezien er woonbebouwing (bestemmingsplan Corlaer) wordt geprojecteerd binnen de wettelijke geluidszones van de genoemde wegen. De geluidszone van de A28 heeft een breedte van 400 meter aan weerszijden van de weg. De geluidszone van de Structuurweg bedraagt 200 meter. Indien er binnen deze geluidszones woonbebouwing wordt geprojecteerd moet deze bebouwing volgens de Wet geluidhinder (zie bijlage 1) wat betreft de geluidsbelasting op de gevel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Uit een eerder door BVA uitgevoerd onderzoek (Structuurplan - akoestisch onderzoek -, gemeente Nijkerk' (nyk-1288, 15-10-1997)) blijkt dat langs de A28 geluidswerende voorzieningen noodzakelijk zijn om op de gevels van de nieuwe bebouwing te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Uit ditzelfde onderzoek komt naar voren dat langs de Structuurweg geen geluidswerende maatregelen te hoeven worden genomen mits een bebouwingsvrije zone van 67 meter vanuit de as van de weg in acht wordt genomen.

In dit onderzoek is de minimaal benodigde hoogte van een aantal verschillende geluidswerende voorzieningen langs de A28 berekend. In de berekeningen is gevarieerd met de soort en plaats van de geluidswerende voorziening en de afstand van de nieuwe bebouwing tot de A28.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten voor de geluidsberekeningen weergegeven. In hoofdstuk 3 komen de berekeningen en de resultaten van het onderzoek aan de orde.

2. Uitgangspunten berekening**2.1. Verkeersgegevens A28**

Voor de berekening zijn onder andere gegevens nodig omtrent het aantal voertuigen, het percentage vrachtverkeer en het maatgevende uur op de A28.

Wat betreft de verkeersintensiteit op de A28 in het planjaar 2010 is uitgegaan van een prognose van Rijkswaterstaat. In deze prognose wordt gesteld dat de intensiteit in het jaar 2010 78.000 mvt/etmaal zal bedragen.

uitgegaan van de maatgevende afstand. Deze bedraagt 9,0 meter uit de toekomstige rechter rijstrook van de A28. Dit wil zeggen dat de geluidswerende voorziening danwel de teen van de wal op 10,50 meter uit de toekomstige rechter rijstrook is gelegen.

Bij de verschillende geluidswerende voorzieningen moet verder rekening worden gehouden met de obstakelvrije zone van de A28. Binnen deze zone (13 meter uit de rechter rijstrook) mogen geen obstakels zoals een geluidsscherm worden gesitueerd tenzij het obstakel is afgeschermd middels een geleiderail. Ook mogen binnen de obstakelvrije zone geen onafgeschermd taluds van bijvoorbeeld een geluidswal liggen die steiler zijn dan 1:2.

Een talud flauwer of gelijk aan 1:2 mag gedeeltelijk onafgeschermd binnen de obstakelvrije zone liggen. De teen van het talud moet hierbij op minimaal 5,70 meter uit de rechter rijstrook liggen.

Bij alle varianten moet rekening worden gehouden met het viaduct ter hoogte van de Bunschoterweg. Omdat de Structuurweg in verband met de beschikbare ruimte hier dicht tegen de A28 aan komt te liggen, is hier minder ruimte beschikbaar voor een geluidswerende voorziening. Ook qua hoogte is de voorziening op dit punt gebonden aan de doorrijhoogte van het viaduct van 4,5 meter. In de berekeningen is er dan ook van uitgegaan dat ter hoogte van dit viaduct een geluidsscherm wordt aangebracht met een maximale hoogte van 4,5 meter, gesitueerd op minimale afstand van de A28. Wat betreft de vormgeving van de geluidswerende voorziening ten noorden van de Bunschoterweg is vanwege uniformiteit uitgegaan van dezelfde geluidswerende voorziening als toegepast ten zuiden van de Bunschoterweg. Met de geluidswerende voorzieningen ter hoogte van het plangebied is qua vormgeving gevarieerd.

De volgende geluidswerende voorzieningen zijn doorgerekend (zie afbeeldingen 1a en 1b):

1. Een geluidswal achter de bestaande bomenrij.
2. Een geluidswal met daarop een scherm achter de bestaande bomenrij.
3. Een geluidswal op minimale afstand van de A28 (met geleiderail).
4. Een geluidswal met daarop een scherm op minimale afstand van de A28 (met geleiderail).
5. Een geluidswal waarvan een deel van het talud binnen de obstakelvrije zone van de A28 ligt.
6. Een opgaand talud binnen de obstakelvrije zone van de A28 met daarop een geluidsscherm op 13 meter (obstakelvrije zone) uit de toekomstige rechter rijstrook van de A28.
7. Een geluidsscherm op minimale afstand van de A28.

2.4. Afstand A28 tot eerste bebouwingslijn

Met betrekking tot de afstand tussen de nieuwe bebouwing en de as van de A28 is in deze berekening uitgegaan van een tweetal situaties. In de eerste situatie ligt

de bebouwingslijn op 236 meter uit de as van de A28. In de andere situatie ligt de eerste bebouwingslijn op 165 meter uit de as. Voor de laatste situatie geldt dat de eerste bebouwingslijn op 105 meter uit de as van de Structuurweg ligt. Hiermee wordt nog ruimschoots voldaan aan de minimale afstand van 67 meter tussen Structuurweg en eerste bebouwingslijn.

3. Berekening en resultaten

Voor de in de vorige paragraaf beschreven verschillende geluidswerende voorzieningen is de minimale hoogte berekend die nodig is om de geluidsbelasting op de eerste bebouwingslijn (op de maatgevende hoogte) onder de voorkeursgrenswaarde (afgerond 50 dB(A)) te houden. Naast de verschillende geluidswerende voorzieningen is gevarieerd met de ligging van de eerste bebouwingslijn ten opzichte van de as van de A28. De hoogtes van de verschillende geluidswerende voorzieningen zijn op 0,1 meter nauwkeurig berekend met behulp van het rekenprogramma SRM II (Standaard RekenMethode II). De berekeningen en computerplots zijn als bijlage opgenomen. De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Minimale schermhoogte bij verschillende bebouwingsafstanden en schermvarianten

geluidswerende voorziening	minimale schermhoogte ter hoogte van het plangebied (in meters)	
	bebouwingsafstand t.o.v. de A28 236 meter	bebouwingsafstand t.o.v. de A28 165 meter
variant 1	7,1	11,6*
variant 2	5,3	8,2
variant 3	6,7	11,2*
variant 4	5,0	7,7
variant 5	6,9	11,3*
variant 6	5,1	7,8
variant 7	4,5	6,8

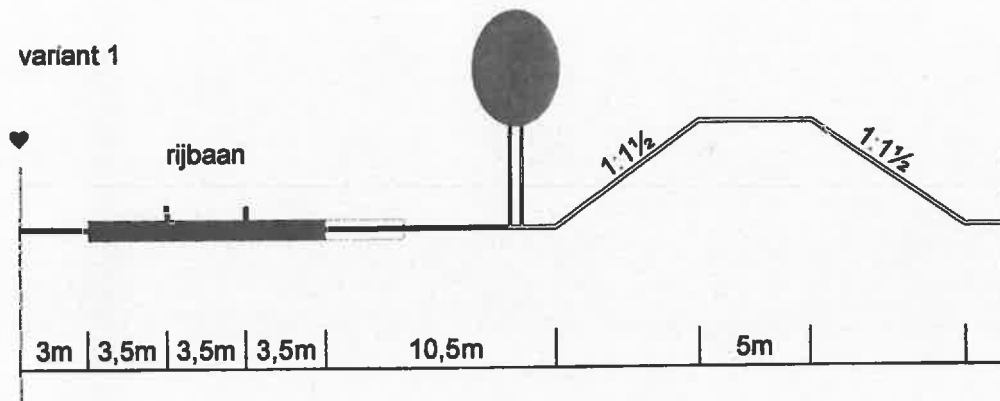
** uitgaande van het aangegeven dwarsprofiel past de geluidswerende voorziening bij deze hoogte niet binnen het aanwezige ruimteprofiel*

Uit de tabel blijkt dat het geluidsscherm variant 7 de beste geluidswerende werking heeft. Dit geldt zowel op een bebouwingsafstand van 236 meter als op 165 meter.

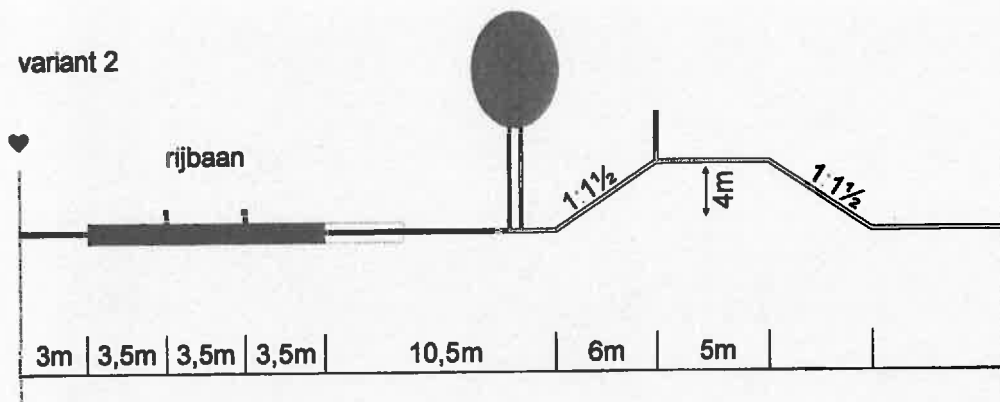
Afbeeldingen

AKOESTISCH ONDERZOEK A28, GEMEENTE NIJKERK

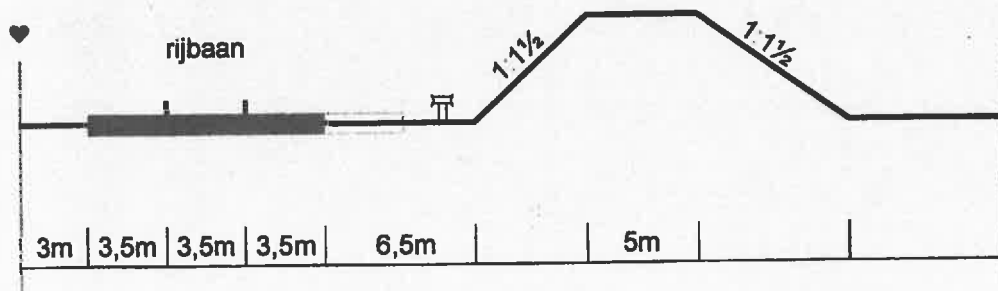
variant 1



variant 2

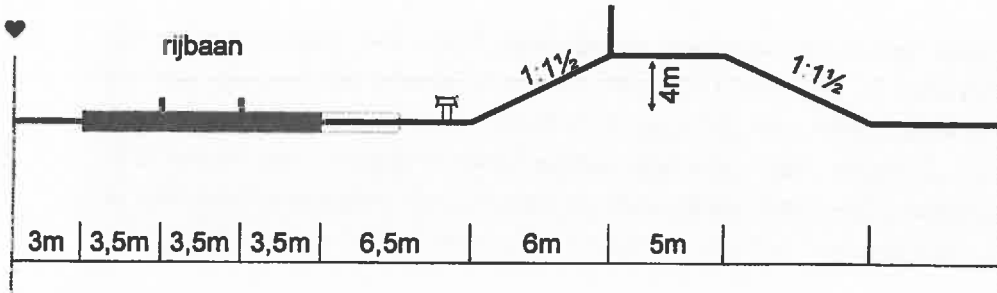


variant 3

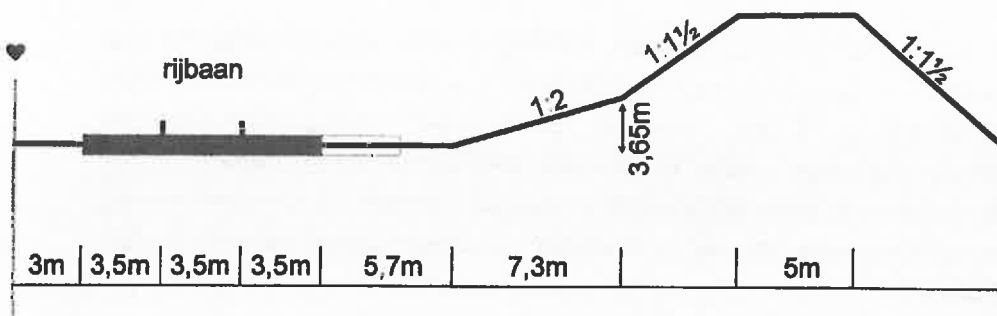


AKOESTISCH ONDERZOEK A28, GEMEENTE NIJKERK

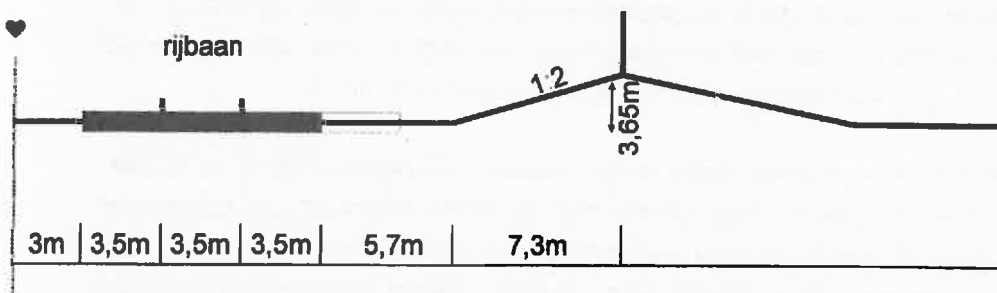
variant 4



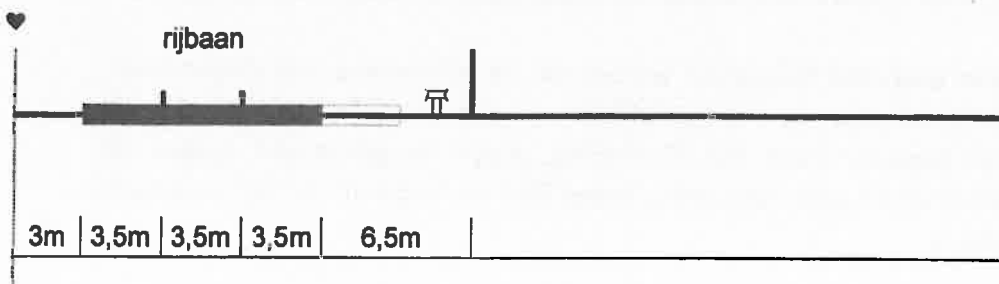
variant 5



variant 6



variant 7



Bijlage 1: Wet geluidhinder***Geluidszone***

Langs wegen geldt van rechtswege een geluidszone. Voor een weg bestaande uit drie of vier rijstroken in een buitenstedelijk gebied bedraagt de breedte van de geluidszone aan weerszijden van de weg 400 meter. Binnen deze zone dient bij aanwezigheid of projectie van geluidsgevoelige bestemmingen een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd, tenzij voor de betreffende weg zonevrijstelling is verleend. Zonevrijstelling kan worden verkregen voor wegen die zijn vormgegeven als:

- woonerf
- 30 km/u-gebied.

Daarnaast kan nog zonevrijstelling worden verkregen voor wegen waarvan (op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart) vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt. Indien wegen niet beschikken over zonevrijstelling dient voor deze wegen een nader akoestisch onderzoek verricht te worden naar de geluidsbelasting op de gevels van de te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone.

Nieuwe situatie

Zoals vermeld dient bij zoneplichtige wegen een akoestisch onderzoek te worden verricht ter bepaling van de geluidsbelasting op de gevel. Hierbij dient in principe voldaan te worden aan de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeursgrenswaarde. Voor nieuw te realiseren nog niet geprojecteerde woningen langs een bestaande of geprojecteerde weg bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A).

Opgemerkt wordt dat in situaties langs wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/u bedraagt, de berekende geluidsbelasting op de gevel conform artikel 103 Wet geluidhinder momenteel nog met 5 dB(A) mag worden gecorrigeerd. Voor wegen waarop voornoemde snelheid op 70 km/u of hoger ligt, bedraagt de toe te passen correctie 3 dB(A). Voorgaande als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst minder lawaai zal produceren door verdere technische ontwikkelingen en aanscherping van keuringseisen.

De correctie kan eveneens toegepast worden bij de berekening van dB(A)-lijnen. Voorgaande impliceert dat voor de betreffende wegen de (50+5) of de (50+3) dB(A)-lijn wordt bepaald. Deze 50 dB(A)-lijnen geven de grens aan tussen de gebieden waarbinnen de geluidsbelasting hoger dan wel lager is dan de wettelijke norm van 50 dB(A).

Voor wat betreft het percentage vrachtverkeer is uitgegaan van een verdeling van 70% lichte motorvoertuigen (personenauto's), 10% middelzwaar vrachtverkeer en 20% zwaar vrachtverkeer. Deze verdeling is een prognose van Rijkswaterstaat die is gebaseerd op aanwezige gegevens over het wegvak van de A28 tussen Strand Horst en Ermelo.

Het nachtuurpercentage in het jaar 2010 is bepaald aan de hand van het huidige nachtuurpercentage en een prognose voor het jaar 2015. Door Rijkswaterstaat is aangegeven dat dit percentage in de huidige situatie op 1,25% ligt. Voor 2015 verwacht Rijkswaterstaat een groei van dit percentage tot ongeveer 1,5%. Ervan uitgaande dat deze groei evenredig is verdeeld over de jaren is de verwachting dat het nachtuurpercentage in het jaar 2010 ongeveer 1,4% bedraagt.

2.2. Ruimtebeslag Structuurweg

De Structuurweg heeft geen directe invloed op de geluidsbelasting in het plangebied mits de eerste bebouwingslijn minimaal 67 meter uit de as van de weg komt te liggen. De vormgeving van de weg en de precieze ligging ervan is echter wel van invloed op de ruimte die beschikbaar is voor de geluidswerende voorziening langs de A28. Met name de keuze tussen 2x1 en 2x2 rijstroken is hierbij van belang.

In dit onderzoek wordt voor de Structuurweg uitgegaan van 2x1 rijstrook. Gezien de verwachte intensiteit op de wegvakken van de Structuurweg biedt 2x1 rijstrook voldoende capaciteit voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. De kruispunten op de Structuurweg zullen worden vormgegeven als enkelstrooks rotondes. Op een aantal van deze kruispunten zal de maximale capaciteit van de rotonde worden benaderd. Om doorstromingsproblemen in de toekomst te voorkomen dient rondom deze rotondes voldoende ruimte gereserveerd te worden voor maatregelen die de doorstroming bevorderen. Hierbij kan gedacht worden aan losgekoppelde kortsluitingen tussen de toeleidende wegen.

2.3. Schermvarianten

Met betrekking tot de plaats van het scherm ten opzichte van de weg is ervan uitgegaan dat de A28 wordt uitgebreid met een 3e rijstrook. Als voor de Structuurweg wordt uitgegaan van het huidige geplande tracé en 2x1 rijstrook dan betekent dit dat de afstand tussen de A28 en de Structuurweg ter hoogte van het plangebied ongeveer 30 meter bedraagt.

Voor een aantal schermvarianten geldt dat de bestaande bomenrij langs de A28 die in deze strook ligt, vanuit landschappelijk oogpunt gehandhaafd wordt. Dit betekent dat de geluidswerende voorziening gezien vanaf de A28 achter de bomenrij komt te liggen. Tussen de bomenrij en de geluidswerende voorziening zou een strook van minimaal 1,50 meter breed in acht genomen moeten worden in verband met het goed kunnen gedijen van de bomen. De afstand tussen de bomenrij en de A28 varieert van 6,5 tot 9,0 meter. In de berekeningen wordt

Bijlage 2: Plots

50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

SCHERMVARIANT 2 (EXCL UITBREIDING)

NYK13062
bijlage

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodengebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1		Hmvlid [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2		Hmvlid [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
		X1	Y1			X2	Y2						
1	G	132.15	-11.65	0.00	6.00	150.57	-17.87	0.00	6.00	-13.82	0.80	0	0
2	G	167.00	3.05	0.00	6.00	156.55	-19.37	0.00	6.00	13.60	0.80	0	0
3	G	175.47	-23.10	0.00	6.00	183.93	-2.68	0.00	6.00	-8.33	0.80	0	0
4	G	153.31	-39.54	0.00	6.00	139.87	-71.17	0.00	6.00	13.20	0.80	0	0
5	G	131.40	-79.64	0.00	6.00	150.82	-87.61	0.00	6.00	11.02	0.80	0	0
6	G	240.88	-49.53	0.00	6.00	247.73	-53.62	0.00	6.00	-6.84	0.80	0	0
7	G	237.45	-55.47	0.00	6.00	234.82	-60.35	0.00	6.00	2.89	0.80	0	0
8	G	248.13	-56.13	0.00	6.00	237.06	-73.27	0.00	6.00	13.77	0.80	0	0
9	G	244.84	-84.08	0.00	6.00	260.26	-88.57	0.00	6.00	-10.32	0.80	0	0
10	G	237.98	-98.46	0.00	6.00	226.52	-94.37	0.00	6.00	-8.05	0.80	0	0
11	G	222.30	-88.30	0.00	6.00	220.19	-98.85	0.00	6.00	-7.70	0.80	0	0
12	G	193.83	-62.19	0.00	6.00	201.08	-65.62	0.00	6.00	4.99	0.80	0	0
13	G	317.66	5.50	0.50	9.00	315.09	-13.08	0.50	9.00	11.02	0.80	0	0
14	G	302.61	-15.96	0.50	9.00	325.02	-20.77	0.50	9.00	-13.76	0.80	0	0
15	G	312.53	-31.98	0.50	9.00	306.13	-60.50	0.50	9.00	10.44	0.80	0	0
16	G	326.62	-48.64	0.50	9.00	318.30	-87.73	0.50	9.00	26.00	0.80	0	0
17	G	332.71	-8.59	0.50	9.00	339.75	-9.24	0.50	9.00	-5.80	0.80	0	0
18	G	345.51	-22.37	0.50	9.00	341.35	-42.55	0.50	9.00	10.36	0.80	0	0
19	G	364.09	-8.59	0.50	9.00	355.12	-50.24	0.50	9.00	12.38	0.80	0	0
20	G	353.52	-11.48	0.50	9.00	350.96	-24.29	0.50	9.00	10.74	0.80	0	0
21	G	276.44	-102.77	0.50	9.00	286.26	-104.17	0.50	9.00	-8.02	0.80	0	0
22	G	272.79	-99.26	0.50	9.00	280.79	-100.38	0.50	9.00	-5.47	0.80	0	0
23	G	284.44	-121.86	0.50	9.00	274.48	-121.44	0.50	9.00	8.03	0.80	0	0
24	G	270.55	-118.21	0.50	9.00	278.55	-118.63	0.50	9.00	-5.48	0.80	0	0
25	G	284.16	-139.27	0.50	9.00	274.06	-139.69	0.50	9.00	8.03	0.80	0	0
26	G	269.99	-136.88	0.50	9.00	277.98	-136.74	0.50	9.00	-5.51	0.80	0	0
27	G	285.36	-156.74	0.50	9.00	275.53	-158.05	0.50	9.00	7.90	0.80	0	0
28	G	278.92	-154.45	0.50	9.00	271.06	-155.43	0.50	9.00	5.60	0.80	0	0
29	G	289.62	-181.65	0.50	9.00	280.12	-183.84	0.50	9.00	-7.92	0.80	0	0
30	G	281.43	-172.26	0.50	9.00	273.79	-174.01	0.50	9.00	5.46	0.80	0	0
31	G	244.39	-209.83	0.50	9.00	230.47	-247.39	0.50	9.00	7.90	0.80	0	0
32	G	233.00	-230.79	0.50	9.00	228.50	-242.89	0.50	9.00	9.67	0.80	0	0
33	G	240.03	-212.08	0.50	9.00	235.39	-224.04	0.50	9.00	9.66	0.80	0	0
34	G	261.12	-220.24	0.50	9.00	298.66	-234.02	0.50	9.00	-7.85	0.80	0	0
35	G	265.62	-218.13	0.50	9.00	277.85	-222.63	0.50	9.00	-9.74	0.80	0	0

= non-actief
G = gewoon objectB = bodengebied
S = schermD = dempingsgebied
W = woonwijk

SCHEMVARIAANT 2 (EXCL UITBREIDING)

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1 X1	Hoekpunt 1 Y1	Hmvlid [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2	Hoekpunt 2 Y2	Hmvlid [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
36	G	284.32	-225.16	0.50	9.00	296.55	-229.52	0.50	9.00	-9.63	0.80	0	0
37	G	253.53	-246.83	0.50	9.00	285.44	-258.64	0.50	9.00	-10.04	0.80	0	0
38	G	221.38	-272.27	0.50	9.00	193.69	-347.25	0.50	9.00	8.01	0.80	0	0
39	G	216.96	-274.37	0.50	9.00	212.77	-286.48	0.50	9.00	9.52	0.80	0	0
40	G	209.98	-293.23	0.50	9.00	205.55	-305.10	0.50	9.00	9.84	0.80	0	0
41	G	203.46	-311.85	0.50	9.00	198.57	-323.96	0.50	9.00	9.84	0.80	0	0
42	G	196.25	-330.71	0.50	9.00	191.82	-342.82	0.50	9.00	9.66	0.80	0	0
43	G	188.57	-351.67	0.50	9.00	197.64	-355.16	0.50	9.00	-7.76	0.80	0	0
44	G	192.99	-349.81	0.50	9.00	200.20	-352.60	0.50	9.00	-4.92	0.80	0	0
45	G	246.51	-286.71	0.50	9.00	233.25	-322.80	0.50	9.00	10.05	0.80	0	0
46	G	230.81	-329.01	0.50	9.00	216.25	-369.42	0.50	9.00	9.98	0.80	0	0
47	G	141.93	-488.18	0.50	9.00	172.00	-406.43	0.50	9.00	-7.99	0.80	0	0
48	G	170.58	-399.62	0.50	9.00	180.23	-403.02	0.50	9.00	-7.34	0.80	0	0
49	G	200.94	-410.69	0.50	9.00	185.90	-451.56	0.50	9.00	10.03	0.80	0	0
50	G	183.63	-458.09	0.50	9.00	170.58	-493.86	0.50	9.00	9.90	0.80	0	0
51	G	164.91	-415.51	0.50	9.00	160.37	-427.72	0.50	9.00	9.71	0.80	0	0
52	G	158.10	-434.82	0.50	9.00	153.56	-446.17	0.50	9.00	9.69	0.80	0	0
53	G	151.01	-453.27	0.50	9.00	146.75	-464.90	0.50	9.00	9.64	0.80	0	0
54	G	144.20	-472.00	0.50	9.00	139.66	-483.92	0.50	9.00	9.67	0.80	0	0
55	G	132.62	-513.21	0.50	9.00	118.88	-550.60	0.50	9.00	7.91	0.80	0	0
56	G	128.14	-515.45	0.50	9.00	123.67	-527.75	0.50	9.00	9.74	0.80	0	0
57	G	121.28	-534.14	0.50	9.00	116.81	-546.13	0.50	9.00	9.67	0.80	0	0
58	G	140.92	-546.61	0.50	9.00	178.45	-560.35	0.50	9.00	-7.87	0.80	0	0
59	G	143.47	-549.32	0.50	9.00	155.93	-553.80	0.50	9.00	-9.49	0.80	0	0
60	G	162.48	-556.19	0.50	9.00	174.77	-560.67	0.50	9.00	-9.73	0.80	0	0
61	G	152.90	-519.29	0.50	9.00	185.31	-531.11	0.50	9.00	-9.81	0.80	0	0
62	B	-173.79	-503.21	-	-	-343.29	-807.03	-	-	26.79	-	-	-
63	B	-118.50	-651.04	-	-	-45.99	-789.80	-	-	10.57	-	-	-
64	B	-118.50	-651.04	-	-	-125.75	-618.39	-	-	-10.13	-	-	-
65	B	-125.75	-617.48	-	-	-123.03	-583.02	-	-	-10.32	-	-	-
66	B	-112.15	-584.84	-	-	-100.37	-553.09	-	-	11.82	-	-	-
67	B	-173.79	-503.21	-	-	-65.02	-281.02	-	-	-27.71	-	-	-
68	B	-110.34	-548.56	-	-	-35.11	-379.88	-	-	-11.49	-	-	-
69	B	-25.14	-385.32	-	-	9.31	-337.25	-	-	11.86	-	-	-
70	B	0.24	-301.88	-	-	-6.10	-325.46	-	-	32.32	-	-	-

= non-actief
G = gewoon objectB = bodemgebied
S = schermD = dempingsgebied
W = woonwijk

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1		Hmvlid [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2		Hmvlid [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
		X1	Y1			X2	Y2						
71	B	21.09	-257.44	-	-	12.93	-306.42	-	-	12.52	-	-	-
72	B	2.06	-305.51	-	-	17.46	-292.81	-	-	-12.02	-	-	-
73	B	0.24	-324.55	-	-	2.96	-338.16	-	-	20.09	-	-	-
74	B	24.72	-326.37	-	-	221.41	-398.01	-	-	6.15	-	-	-
75	B	-64.11	-280.12	-	-	11.12	-112.34	-	-	-28.02	-	-	-
76	B	11.12	-112.34	-	-	78.20	51.81	-	-	-26.95	-	-	-
77	B	21.09	-257.44	-	-	40.13	-206.66	-	-	-11.88	-	-	-
78	B	41.03	-206.66	-	-	107.20	-59.74	-	-	-10.78	-	-	-
79	B	107.20	-58.83	-	-	111.73	-19.84	-	-	-10.41	-	-	-
80	B	112.64	-18.93	-	-	113.55	17.35	-	-	-7.77	-	-	-
81	B	78.19	52.61	-	-	166.29	277.39	-	-	-26.82	-	-	-
82	B	114.06	17.36	-	-	143.64	97.32	-	-	-7.40	-	-	-
83	B	149.30	90.39	-	-	170.07	116.84	-	-	10.96	-	-	-
84	B	170.70	116.84	-	-	206.57	153.35	-	-	12.21	-	-	-
85	B	160.00	73.39	-	-	204.05	60.80	-	-	-7.70	-	-	-
86	B	204.05	61.43	-	-	246.21	55.76	-	-	-6.59	-	-	-
87	B	245.58	50.10	-	-	322.99	45.06	-	-	6.10	-	-	-
88	B	321.73	52.61	-	-	340.61	60.17	-	-	-9.70	-	-	-
89	B	343.75	51.36	-	-	363.89	63.95	-	-	10.14	-	-	-
90	B	353.19	87.87	-	-	351.31	66.47	-	-	29.20	-	-	-
91	B	362.00	63.32	-	-	380.25	60.17	-	-	10.68	-	-	-
92	B	379.62	60.80	-	-	399.76	47.58	-	-	8.98	-	-	-
93	B	265.09	-203.64	-	-	309.77	-220.01	-	-	-5.88	-	-	-
94	B	236.77	-207.42	-	-	185.80	-345.30	-	-	-5.84	-	-	-
95	B	214.75	-262.19	-	-	249.36	-274.79	-	-	6.51	-	-	-
96	B	180.14	-343.42	-	-	173.22	-350.34	-	-	8.01	-	-	-
97	B	166.20	-396.28	-	-	110.96	-546.65	-	-	-5.25	-	-	-
98	B	128.88	-498.35	-	-	192.58	-521.75	-	-	5.66	-	-	-
99	B	131.37	-569.55	-	-	172.17	-583.99	-	-	5.59	-	-	-
100	B	151.56	-17.45	-	-	163.89	36.40	-	-	-3.20	-	-	-
101	B	166.76	30.65	-	-	231.68	21.60	-	-	4.56	-	-	-
102	B	231.68	22.43	-	-	294.96	24.07	-	-	4.42	-	-	-
103	B	295.78	24.48	-	-	350.84	33.52	-	-	4.64	-	-	-
104	G	323.13	51.57	0.00	0.50	203.87	59.94	0.00	4.50	6.00	0.00	2	0
105	G	204.48	59.83	0.00	4.50	159.97	72.55	0.00	7.00	6.00	0.00	2	0

= non-actief
G = gewoon objectB = bodemgebied
S = schermD = dempingsgebied
W = woonwijk

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodengebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1		Hmvd [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2		Hmvd [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
		X1	Y1			X2	Y2						
106	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.80	0	0
107	G	-318.94	-820.51	0.00	1.00	-147.96	-516.50	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
108	G	-147.57	-515.77	0.00	1.00	-38.38	-293.69	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
109	G	-38.14	-293.18	0.00	1.00	37.25	-124.12	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
110	G	37.39	-123.80	0.00	1.00	71.27	-42.89	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
111	G	71.45	-42.43	0.00	1.00	92.75	13.59	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
112	G	92.63	13.27	0.00	1.00	113.41	64.38	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
113	G	113.54	64.74	0.00	1.00	117.78	75.98	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
114	G	117.54	75.36	0.00	1.00	123.23	88.63	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
115	G	123.50	89.32	0.00	1.00	129.06	104.31	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
116	G	128.97	104.07	0.00	1.00	158.71	180.10	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
117	G	158.70	180.08	0.00	1.00	195.80	274.70	0.00	1.00	30.00	0.00	2	0
118	S	-305.86	-827.87	1.00	5.30	-134.49	-523.12	1.00	5.30	-	0.20/0.20	0	0
119	S	-134.49	-523.12	1.00	5.30	-24.68	-299.80	1.00	5.30	-	0.20/0.20	0	0
120	S	-24.68	-299.80	1.00	5.30	51.08	-129.91	1.00	5.30	-	0.20/0.20	0	0
121	S	51.08	-129.91	1.00	5.30	84.75	-49.30	1.00	5.30	-	0.20/0.20	0	0
122	S	84.75	-49.30	1.00	5.30	97.09	11.68	1.00	5.30	-	0.20/0.80	0	0
123	S	97.09	11.68	1.00	5.30	118.13	62.74	1.00	5.30	-	0.20/0.80	0	0
124	S	118.13	62.74	1.00	5.30	122.30	73.80	1.00	4.50	-	0.20/0.80	0	0
125	S	122.30	73.80	1.00	4.50	128.01	87.12	1.00	4.50	-	0.20/0.80	0	0
126	S	128.01	87.12	1.00	4.50	133.73	103.09	1.00	5.30	-	0.20/0.80	0	0
127	S	133.73	103.09	1.00	5.30	173.54	176.30	1.00	5.30	-	0.20/0.80	0	0
128	S	173.54	176.30	1.00	5.30	209.77	269.23	1.00	5.30	-	0.20/0.20	0	0

= non-actief
G = gewoon objectB = bodengebied
S = schermD = dempingsgebied
W = woonwijk

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht weggegevens - geometrie

Wegnr	Straatnaam	Uiteinde 1				Uiteinde 2			
		X-coord	Y-coord	Hmvd	Hweg	X-coord	Y-coord	Hmvd	Hweg
12	A 28	-325.92	-816.81	1.00	0.00	-155.57	-512.39	1.00	0.00
13	A 28	-169.62	-505.80	1.00	0.00	-338.21	-809.78	1.00	0.00
14	A 28	-155.57	-512.39	1.00	0.00	-44.49	-290.11	1.00	0.00
15	A 28	-59.42	-283.52	1.00	0.00	-169.62	-505.80	1.00	0.00
16	A 28	-44.49	-290.11	1.00	0.00	30.59	-120.55	1.00	0.00
17	A 28	16.10	-114.84	1.00	0.00	-59.42	-283.52	1.00	0.00
18	A 28	30.59	-120.55	1.00	0.00	160.55	204.08	1.00	0.00
19	A 28	146.06	207.59	1.00	0.00	16.10	-114.84	1.00	0.00
20	A 28	160.55	204.08	1.00	0.00	193.04	286.66	1.00	0.00
21	A 28	178.11	292.81	1.00	0.00	146.06	207.59	1.00	0.00

= non-actieve weg

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht weggegevens - vermogen (nachtperiode)

Wegnr	Hbron [m]	Chelling [dB]	Wegdektype	Qmr aanta1/h	Vmr km/h	Q1v aanta1/h	V1v km/h	Qmv aanta1/h	Vmv km/h	Qzv aanta1/h	Vzv km/h
12	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
13	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
14	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
15	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
16	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
17	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
18	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
19	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
20	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90
21	0.75	0.00	0-Zoab85	0.0	0	382.2	115	54.6	90	109.2	90

= non-actieve weg

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht maateveldlijnen

Nummer	X-begin	Y-begin	Mvld	X-eind	Y-eind	Mvld	Status
1	-317.66	-821.38	1.00	-142.59	-506.39	1.00	gewoon
2	-142.59	-506.39	1.00	-36.65	-292.41	1.00	gewoon
3	-36.65	-292.41	1.00	38.45	-122.22	1.00	gewoon
4	38.45	-122.22	1.00	105.59	42.00	1.00	gewoon
5	105.59	42.00	1.00	193.63	268.41	1.00	gewoon
6	164.78	278.37	1.00	8.11	-113.26	1.00	gewoon
7	8.11	-113.26	1.00	-69.48	-285.44	1.00	gewoon
8	-69.48	-285.44	1.00	-176.41	-503.40	1.00	gewoon
9	-176.41	-503.40	1.00	-346.51	-808.44	1.00	gewoon
10	-275.63	-839.32	0.00	-112.22	-533.49	0.00	gewoon
11	-112.22	-533.49	0.00	-4.46	-301.65	0.00	gewoon
12	-4.46	-301.65	0.00	100.97	-55.22	0.00	gewoon
13	100.97	-55.22	0.00	107.68	-14.29	0.00	gewoon
14	107.68	-14.29	0.00	111.05	17.33	0.00	gewoon
15	111.05	17.33	0.00	142.40	102.61	0.00	gewoon
16	142.40	102.61	0.00	190.32	168.44	0.00	gewoon
17	190.32	168.44	0.00	208.20	212.76	0.00	gewoon
18	140.01	57.02	0.00	154.83	92.87	0.00	gewoon
19	154.83	92.87	0.00	195.69	76.62	0.00	gewoon
20	195.69	76.62	0.00	228.42	69.21	0.00	gewoon
21	228.42	69.21	0.00	322.09	58.21	0.00	gewoon
22	140.01	57.02	0.00	182.31	43.63	0.00	gewoon
23	182.31	43.63	0.00	225.08	37.89	0.00	gewoon
24	225.08	37.89	0.00	291.50	36.46	0.00	gewoon
25	291.50	36.46	0.00	301.06	16.61	0.00	gewoon
26	301.06	16.61	0.00	244.19	-150.02	0.00	gewoon
27	244.19	-150.02	0.00	232.06	-185.56	0.00	gewoon
28	154.98	64.56	7.00	160.17	78.31	7.00	gewoon
29	160.17	78.31	7.00	205.98	63.65	5.00	gewoon
30	205.98	63.65	5.00	251.18	58.76	3.00	gewoon
31	251.18	58.76	3.00	323.26	55.70	0.50	gewoon
32	154.98	64.56	7.00	202.93	50.81	5.00	gewoon
33	202.93	50.81	5.00	248.74	46.53	3.00	gewoon
34	248.74	46.53	3.00	313.99	41.91	0.50	gewoon
35	236.17	-186.03	0.50	313.99	41.91	0.50	gewoon
36	236.17	-186.03	0.00	168.86	-370.51	0.00	gewoon
37	168.86	-370.51	0.00	99.04	-560.10	0.00	gewoon
38	99.04	-560.10	0.00	216.35	-603.11	0.00	gewoon
39	232.06	-185.56	0.00	156.75	-389.91	0.00	gewoon
40	156.75	-389.91	0.00	91.56	-564.30	0.00	gewoon

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht maaiveldlijnen

Nummer	X-begin	Y-begin	Mvld	X-eind	Y-eind	Mvld	Status
41	91.56	-564.30	0.00	216.41	-611.00	0.00	gewoon

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele kruispuntcorrectie)

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj	Refl [-]	Hmvd [m]	-- hoogte A --			-- hoogte B --			-- hoogte C --			Ck
							Hpunt	dBA	Etm	Hpunt	dBA	Etm	Hpunt	dBA	Etm	
1		272.4	-101.6	22	3	0.5	1.5	39.2	49	4.5	42.2	52	7.5	43.4	53	-
2		270.4	-120.0	24	3	0.5	1.5	39.7	50	4.5	42.6	53	7.5	43.3	53	-
3		269.9	-138.3	26	3	0.5	1.5	39.4	49	4.5	42.4	52	7.5	42.9	53	-
4		271.0	-155.6	28	3	0.5	1.5	39.2	49	4.5	42.2	52	7.5	42.9	53	-
5		273.7	-173.9	30	3	0.5	1.5	39.0	49	4.5	42.1	52	7.5	43.0	53	-
6		265.2	-219.0	35	3	0.5	1.5	37.4	47	4.5	40.6	51	7.5	41.8	52	-
7		238.2	-216.5	33	3	0.5	1.5	39.9	50	4.5	42.6	53	7.5	43.3	53	-
8		230.6	-236.8	32	3	0.5	1.5	39.9	50	4.5	42.4	52	7.5	43.2	53	-
9		214.9	-279.9	39	3	0.5	1.5	39.3	49	4.5	41.7	52	7.5	43.0	53	-
10		194.1	-336.4	42	3	0.5	1.5	39.3	49	4.5	41.7	52	7.5	42.8	53	-
11		163.1	-420.2	51	3	0.5	1.5	39.1	49	4.5	41.5	52	7.5	42.7	53	-
12		142.0	-477.4	54	3	0.5	1.5	39.1	49	4.5	41.5	52	7.5	42.6	53	-
13		117.6	-543.7	57	3	0.5	1.5	39.2	49	4.5	41.6	52	7.5	42.7	53	-
14		143.4	-559.5	59	3	0.5	1.5	32.6	43	4.5	35.2	45	7.5	36.5	47	-

= non-actief punt

Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2

Situatienummer : 1

Beschrijving : Geluidsbelasting, excl. uitbreiding, variant 2
Bodem : ZACHT
Periode : NACHT

Punten : 1-14
Wegen : 12-21
Objecten : 1-128
Reflecties : 1-128
Maaiveldlijnen : 1-41
