

Ruimte voor Ruimte locatie Hulten

Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrie-
lawaaï

Definitief

Opdrachtgever:
Ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte
Postbus 79
5201 AB 'S-HERTOGENBOSCH

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 19 november 2015

Verantwoording

Titel : Ruimte voor Ruimte locatie Hulten
Subtitel : Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrielawaai
Projectnummer : 245714
Referentienummer : GM-0166075
Revisie : 1
Datum : 19 november 2015

Auteur(s) : W.F.C.M. Slokkers
E-mail adres : info.milieu@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ir. R.A.A. Cornelis
Paraaf gecontroleerd : i.o. 
Goedgekeurd door : ing. D.J. van Bunnik
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Situatie.....	4
1.2	Leeswijzer	5
2	Wettelijk kader.....	6
2.1	Wegverkeer.....	6
2.2	Railverkeer.....	7
2.3	Industrie	7
2.4	Luchtvaart	7
2.5	Cumulatie.....	8
3	Wegverkeerslawaaï	11
3.1	Verkeersgegevens	11
3.2	Rekenmethode en modellering	11
3.3	Rekenresultaten	12
3.3.1	Oude Baan.....	12
3.3.2	N260	12
3.3.3	N282	13
4	Railverkeerslawaaï	14
4.1	Railverkeersgegevens.....	14
4.2	Rekenmethode en modellering	14
4.3	Rekenresultaten	14
5	Vliegbasis Gilze-Rijen.....	16
5.1	Industrielawaai	16
5.2	Luchtvaartlawaaï	17
6	Cumulatie.....	18
7	Conclusie	19

Bijlage 1: Situatie

Bijlage 2: Verkeersgegevens

Bijlage 3: Modelgegevens

Bijlage 4: Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

Bijlage 5: Rekenresultaten railverkeerslawaaï

Bijlage 6: Vastgestelde contouren

1 Inleiding

1.1 Situatie

Ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte is voornemens om zestien ruimte voor ruimte woningen te realiseren in de kern Hulten (gemeente Gilze-Rijen). Ten behoeve van dit plan dient een bestemmingsplan te worden opgesteld. In het kader hiervan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van wegverkeers-, railverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaaï. Tevens is een beschouwing met betrekking tot cumulatie van geluid opgenomen. Voorliggende rapportage beschrijft de resultaten van het onderzoek.

Het plangebied ligt aan de noordoostzijde van de kern Hulten, ten noorden van de Oude Baan. Er zijn zestien woningen voorzien. Het betreft een locatie waar op dit moment grasland aanwezig is. Figuur 1.1 bevat een overzicht van de situatie ter plaatse. In bijlage 1 is meer informatie betreffende de situatie ter plaatse gegeven.



Figuur 1.1: Situatie met ligging plangebied (Bron: Google-maps)

In de directe omgeving is woonbebouwing aanwezig. Op grotere afstand ten zuidwesten van het plangebied ligt vliegbasis Gilze-Rijen.

Voorliggende rapportage is te beschouwen als een geactualiseerde versie van de eerder door ons bureau uitgebrachte rapporten met referentienummer 245714.rsd.431.R001¹.

Tabel 1.1 Historie uitgebrachte rapporten

Revisie	Aanpassingen
0	-
1	Toevoeging van de gedeelten betreffende railverkeers- en luchtvaartlawaaï, alsmede cumulatie van geluid
2	Actualisatie aan de hand van nieuwe planindeling, toetsjaren en verkeersgegevens

1.2 Leeswijzer

Het hierop volgende hoofdstuk bevat een toelichting op het van toepassing zijnde wettelijk kader. Gevolgd door de uitgangspunten en rekenresultaten van de diverse onderzoeken. In hoofdstuk 6 is verder ingegaan op cumulatie van geluid. Hoofdstuk 7 bevat de conclusie.

¹ Het betreft de rapporten:

'Ruimte voor Ruimte locatie Hulten, akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrielawaaï', referentienummer 245714.rsd.431.R001 revisie 0 van 11 september 2009.

'Ruimte voor Ruimte locatie Hulten, akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrielawaaï', referentienummer 245714.rsd.431.R001 revisie 1 van 3 mei 2010.

'Ruimte voor Ruimte locatie Hulten, akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrielawaaï', referentienummer 245714.rsd.431.R001 revisie 2 van 15 december 2010.

2 Wettelijk kader

2.1 Wegverkeer

De Wet geluidhinder stelt dat alle wegen zoneplichtig zijn, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km-zone. Iedere zoneplichtige weg heeft, afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied, een onderzoekszone, zie tabel 2.1.

Tabel 2.1. Onderzoekszones langs wegen

Aantal rijstroken	Onderzoekszone	
	Binnenstedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Het plangebied ligt geheel of gedeeltelijk binnen de zones van de wegen N260, N282 en Oude Baan. Het plan ligt buiten de bebouwde kom. De Oude Baan en de N282 bestaan ter plaatse van het plangebied uit twee rijstroken en hebben derhalve een onderzoekszone van 250 m aan weerszijden van de weg. De N260 heeft vier rijstroken en heeft een onderzoekszone van 400 m aan weerszijden.

Voordat tot toetsing wordt overgegaan, dient conform artikel 3.4 van het RMG 2012² een aftrek toegepast te worden van 5 of 2 dB op de berekende waarden voor wegen waar een representatief te achten rijsnelheid geldt van respectievelijk lager of hoger en gelijk aan 70 km/u. In onderhavig geval betekent dit een aftrek van 2 dB voor de N260 en N282 en een aftrek van 5 dB voor de Oude Baan.

Voorts wordt in de Wet geluidhinder onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. Er is sprake van een nieuwe situatie als een bestemmingsplan wordt opgesteld of herzien ten behoeve van de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen of de aanleg van een weg. De in de Wet genoemde (voorkeurs)grenswaarden moeten dan in ogenschouw worden genomen. Van een bestaande situatie is sprake als de geluidsgevoelige bestemmingen al bestonden op 1 maart 1986 en de geluidsbelasting destijds hoog was. In het onderhavige geval is sprake van een nieuwe situatie voor de te realiseren woningen langs bestaande wegen.

De voorkeursgrenswaarde is voor deze woningen door de Wet geluidhinder (artikel 82) gesteld op 48 dB (L_{den}) voor wegverkeerslawaai. Deze waarde geldt ter plaatse van de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Burgemeester en wethouders kunnen onder voorwaarden een hogere waarde toelaten. In dit geval maximaal tot 63 dB voor binnenstedelijke situaties. Ontheffing op de voorkeursgrenswaarde wordt enkel verleend als maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend blijken te zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard. Tevens moet de locatie voor ontheffing in aanmerking komen volgens het lokaal geluidsbeleid. Het hoogst toelaatbare binnenniveau in verblijfsruimten van geluidsgevoelige bestemmingen mag niet meer bedragen dan 33 dB. Onder de geluidsbelasting vanwege een weg wordt volgens artikel 1 uit de Wet geluidhinder verstaan de energetisch gemiddelde geluidsniveaus van de verschillende etmaalperioden (dag, avond en nacht) samengevoegd tot één getal, te weten L_{den} in dB.

² Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Het energetisch gemiddelde geluidsniveau ten gevolge van een weg wordt bepaald over de volgende drie waarden:

- De toetsingswaarde over de periode van 7.00 tot 19.00 uur (dag).
- De met 5 dB verhoogde toetsingswaarde over de periode van 19.00 tot 23.00 uur (avond).
- De met 10 dB verhoogde toetsingswaarde over de periode van 23.00 tot 7.00 uur (nacht).

2.2 Railverkeer

Het plangebied ligt in de nabijheid van de spoorlijn Breda - Tilburg. De meest noordelijk gelegen woning ligt op een afstand van circa 600 m.

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai is in het Besluit geluidhinder gesteld op 55 dB (L_{den}). Deze waarde geldt ter plaatse van gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, welke gelegen zijn binnen de zone. Burgemeester en wethouders kunnen een hogere grenswaarde verlenen tot maximaal 68 dB. Ontheffing wordt enkel verleend als maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend blijken te zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard. Het hoogst toelaatbare binnenniveau in verblijfsruimten van geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt 33 dB.

Per 1 juli 2012 wordt de geluidsbelasting ten gevolge railverkeerslawaai ontleend aan de geluidproductieplafond zoals deze is opgenomen in het Geluidregister voor hoofdspoorwegen. Op basis van de in het Geluidregister opgenomen gegevens is de geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen bepaald.

2.3 Industrie

Er valt onderscheid te maken tussen gezoneerde en niet-gezoneerde industrieterreinen. Of een terrein een zone krijgt toegewezen, wordt geregeld in de Wet geluidhinder en het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Ivb) en is afhankelijk van welke type inrichtingen zich kunnen vestigen op het terrein.

Indien er sprake is van een gezoneerd terrein, geldt conform de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Ontheffing kan verleend worden tot een uiterste grenswaarde van 55 dB(A).

Als geen sprake is van een gezoneerd industrieterrein, zijn er geen wettelijke bepalingen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting ten gevolge van het terrein als geheel van toepassing. In dit geval dient wel aannemelijk te worden gemaakt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat bestaande inrichtingen niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Streefwaarden voor de geluidsbelasting volgen in dit geval uit lokaal geluidbeleid, de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening en/of de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzoneering.

Binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan bevinden zich geen gezoneerde industrie- of bedrijventerreinen. Wel ligt binnen het plangebied de vliegbasis Gilze-Rijen. Voor de vliegbasis zijn geluidscontouren vastgesteld. Deze zijn vastgelegd in de 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 9 december 2011, nummer IENM/BSK-2011/161600, houdende vaststelling van algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening)'.

2.4 Luchtvaart

Voor de vliegbasis Gilze-Rijen zijn Ke-geluidszones vastgesteld. De toegestane geluidsbelasting voor nieuw te realiseren woningen binnen de geluidszone van een militaire luchthaven volgt uit de artikelen 5 en 6 van het Besluit Militaire Luchthavens. Dit Besluit maakt onderdeel uit van de per 31 augustus 2009 van kracht zijnde Regeling Burgerluchthavens & Militaire Luchthavens. De geluidszone is vastgelegd op basis van de 35 Ke-contour. In tegenstelling tot burgerluchthavens wordt voor militaire luchthavens ook in het nieuwe Besluit nog altijd de Kosteneenheid (Ke) gehanteerd.

De voorkeursgrenswaarde in het geval van geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt 35 Ke. Onder voorwaarden is realisatie van nieuwe woningen mogelijk tot 45 Ke of, onder nóg strengere voorwaarden, tot 65 Ke.

Voor ontheffing tot 45 Ke komen, conform artikel 6 van het Besluit Militaire Luchthavens, in aanmerking:

- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen het desbetreffende gebied worden verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woning of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken.
- Woningen die ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid.

Voor ontheffing tot 65 Ke komen, conform artikel 7 van het Besluit Militaire Luchthavens, in aanmerking:

- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing binnen de bebouwde kom opvullen.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds binnen de bebouwde kom aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de bebouwde kom worden verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woningen of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, indien vaststaat dat de geluidsbelasting ter plaatse binnen een termijn van twee jaren zal afnemen tot 35 Ke of minder.
- Woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen vervangen die reeds aanwezig zijn.

Indien sprake is van een verhoogde geluidsbelasting (meer dan 35 Ke) door luchtvaartlawaai dient bij realisatie van de woningen rekening gehouden te worden met de eisen zoals omschreven in artikel 3.3 lid 1 van het Bouwbesluit. Hieruit volgt dat indien sprake is van een geluidsbelasting tussen de 36 en 40 Ke de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie ten minste 30-33 dB(A) dient te bedragen.

De Ke-geluidszones voor de vliegbasis zijn geluidscontouren vastgesteld. Deze zijn vastgelegd in de 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 9 december 2011, nummer ENM/BSK-2011/161600, houdende vaststelling van algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (regeling algemene regels ruimtelijke ordening)'.

2.5 Cumulatie

In de Wet geluidhinder is geregeld dat wanneer hogere grenswaarden worden verleend, in een aantal gevallen onderzoek dient plaats te vinden naar cumulatie van verschillende grenswaarden. Het betreft hierbij onderzoek dat dient te worden uitgevoerd ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen (waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld) die in meerdere geluidszones in de zin van de Wet geluidhinder gelegen zijn. Tevens dient sprake te zijn van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de betreffende bron in het toekomstig maatgevende jaar.

Artikel 110f stelt dat indien sprake is van bovenstaande, onderzoek naar samenloop vereist is en dat hierbij aangegeven dient te worden op welke wijze hiermee rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. In het zesde lid van artikel 110a wordt aangegeven dat Burgemeester en wethouders slechts hogere waarden vast kunnen stellen, wanneer de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onacceptabele geluidsbelasting.

Opgemerkt wordt dat in de Wet geluidhinder geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting worden gegeven, één en ander is derhalve ter beoordeling van het bevoegd gezag. Om toch een uitspraak te kunnen doen over het complete akoestisch woon- en leefklimaat, wordt aansluiting gezocht bij de cumulatiemethode zoals gegeven in hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012.

De cumulatie van verschillende typen geluid vindt plaats op de volgende wijze:

De verschillende geluidsbronnen worden hieronder aangeduid als L_{RL} , L_{LL} , L_{IL} , L_{VL} waarbij de indices respectievelijk staan voor spoorwegverkeer, luchtvaart, industrie en (weg)verkeer. De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder bij wegverkeerslawaai toe te passen aftrek wordt bij de bepaling van L_{VL} met deze rekenmethode niet toegepast. Al deze grootheden moeten zijn uitgedrukt in L_{den} , met uitzondering van industrielaawaai waarbij de geluidsbelasting volgens de geldende wettelijke definitie wordt bepaald.

*L^*R_L is de geluidsbelasting vanwege wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt als een geluidsbelasting L_{RL} vanwege spoorwegverkeer. L^*R_L wordt als volgt berekend:*

$$L^*R_L = 0,95 L_{RL} - 1,40$$

Bovenstaande geldt mutatis mutandis voor de bronnen luchtvaart (index L_L), industrie (index I_L) en wegverkeer (index V_L). De rekenregels hiervoor zijn:

$$L^*L_L = 0,98 L_{LL} + 7,03$$

$$L^*I_L = 1,00 L_{IL} + 1,00$$

$$L^*V_L = 1,00 L_{VL} + 0,00$$

Als alle betrokken bronnen op deze wijze zijn omgerekend in L^ -waarden, dan kan de gecumuleerde waarde worden berekend door middel van de zogenoemde energetische sommatie. De rekenregel hiervoor is:*

$$L_{CUM} = 10 \lg \left[\sum_{n=1}^N 10^{\left[\frac{L^*_n}{10} \right]} \right]$$

waarbij gesommeerd wordt over alle N betrokken bronnen en de index n kan staan voor R_L , L_L , I_L en V_L .

L_{CUM} kan als volgt worden omgerekend naar de bronsoort waarvoor een wettelijke beoordeling plaatsvindt:

$$L_{RL,CUM} = 1,05 L_{CUM} + 1,47$$

$$L_{LL,CUM} = 1,02 L_{CUM} - 7,17$$

$$L_{IL,CUM} = 1,00 L_{CUM} - 1,00$$

$$L_{VL,CUM} = 1,00 L_{CUM} + 0,00$$

Voor de beoordeling van de kwaliteit van de akoestische omgeving kan gebruik gemaakt worden van tabel 2.2. Ter indicatie is in de tabel ook een omschrijving opgenomen waarop de specifieke geluidsniveaus worden waargenomen. Deze is afkomstig uit de Handreiking Industrielaawaai & Vergunningverlening 1998.

Tabel 2.2 Classificatie van de kwaliteit van de akoestische omgeving

Gecumuleerd L_{CUM} [dB]	Classificatie milieukwaliteit	Perceptie (cf. Handreiking IL&V)
< 50	Goed	'Rustig'
50 – 55	Redelijk	'Hoorbaar'
55 – 60	Matig	'Rumoerig, druk'
60 – 65	Tamelijk slecht	'Lawaaiig'
65 – 70	Slecht	'Zeer lawaaiig'
> 70	Zeer slecht	'Zeer lawaaiig'

3 Wegverkeerslawaaï

De locatie ligt geheel of gedeeltelijk binnen de wettelijk vastgestelde zones van de wegen N260, N282 en Oude Baan. De geluidsbelasting ten gevolge van verkeer over deze wegen is inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen.

3.1 Verkeersgegevens

Voor de toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder dient uitgegaan te worden van de situatie in het planjaar tien jaar na realisatie van de nieuwbouwlocatie, in onderhavig geval is toetsingsjaar 2025 gekozen. De gehanteerde verkeersgegevens zijn afkomstig van gemeente Gilze-Rijen en provincie Noord-Brabant en gebaseerd op verkeerstellingen en schattingen. In tabel 3.1 zijn de gehanteerde verkeersgegevens voor het toetsingsjaar 2025 samengevat. In bijlage 2 is een nadere toelichting gegeven.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersgegevens voor het toetsingsjaar 2025

Weg	Intensiteit weekdag [mvt/etm]	Snelheid [km/u]	Wegdek	Voertuigverdeling [%]			
				Dag- / avond- / nachtuur	Dag lv / mv / zv ¹	Avond lv / mv / zv	Nacht lv / mv / zv
Oude Baan (bubeko)	507	60	DAB	6,40/4,20/0,80	90,0/6,0/4,0	90,0/6,0/4,0	90,0/6,0/4,0
N260	8.948	80	DAB	6,75/2,71/1,01	87,1/8,6/4,3	91,7/4,2/4,1	83,7/8,8/7,5
N282 (N260 – Tilburg v.v.)	11.755	80	DAB	6,56/3,30/1,00	92,2/6,0/1,8	97,0/2,5/0,5	94,1/4,8/1,1
N282 (N260 – Rijen v.v.)	20.331	80	DAB	6,64/3,03/1,02	90,2/7,1/2,7	95,8/3,2/1,0	90,5/6,3/3,1

¹ LV = Lichte motorvoertuigen, MV= Middelzware motorvoertuigen, ZV= Zware motorvoertuigen.

De planbijdrage is enkel toegepast op de Oude Baan. Op de provinciale wegen zal een dergelijk plan een te verwaarlozen invloed hebben. Voor wat betreft de Oude Baan is ervan uitgegaan dat planbijdrage in beide richtingen rijdt.

3.2 Rekenmethode en modellering

De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer is berekend conform Standaard Rekenmethode II uit bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiervoor is gebruik gemaakt van het computermodel Geomilieu (v. 3.00).

In het model zijn naast de aanwezige bebouwing de nieuw te realiseren gebouwen ingevoerd. Op de geplande bebouwing zijn waarneempunten gelegd³. Deze zijn gelegd op 1,5 m boven het vloerniveau van de betreffende verdiepingen, te weten 1,5, 4,5 en 7,5 m op respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag.

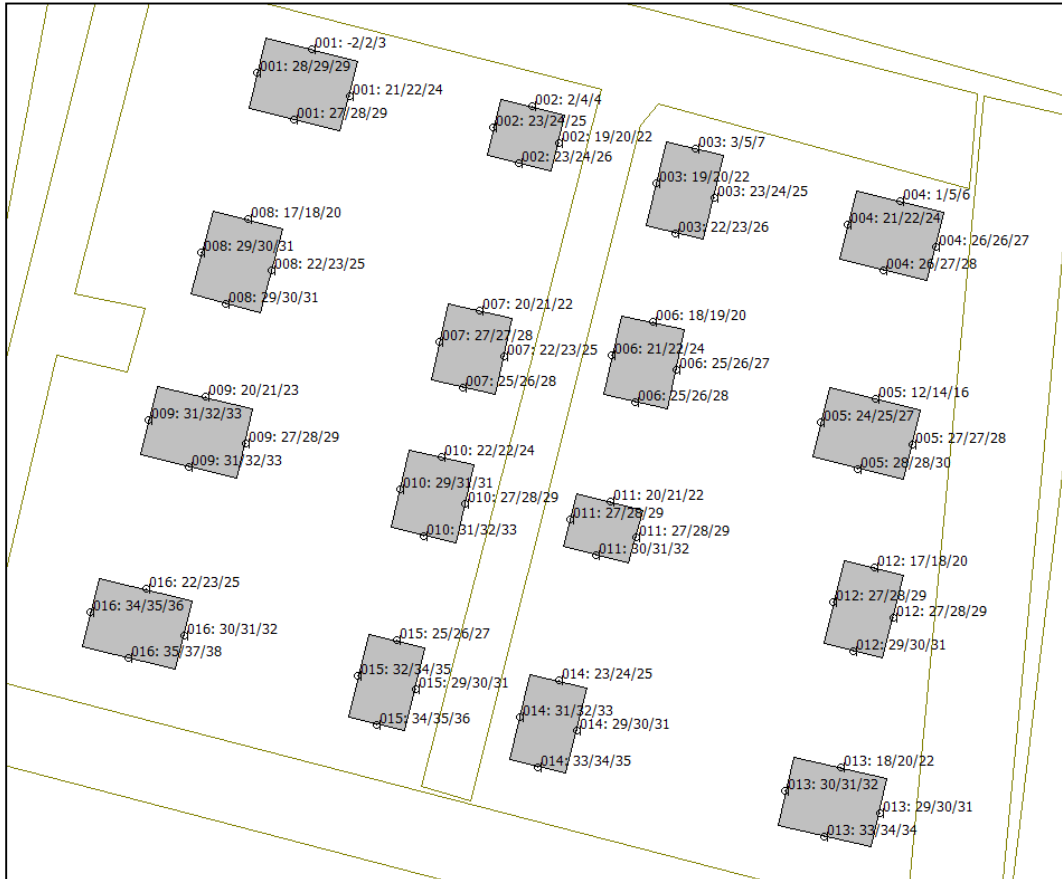
In het programma is gerekend met een standaard bodemfactor van 1,0 wat overeenkomt met een akoestisch zachte ondergrond. Afwijkingen hiervan zijn middels bodemgebieden in het model opgenomen. Dit is het geval bij aanwezigheid van wegen of water. Alle modelgegevens zijn in bijlage 3 terug te vinden.

³ Uitgegaan is van tekeningnummer 245714.ehv.312.T06.dgn d.d. 2015-05-12.

3.3 Rekenresultaten

3.3.1 Oude Baan

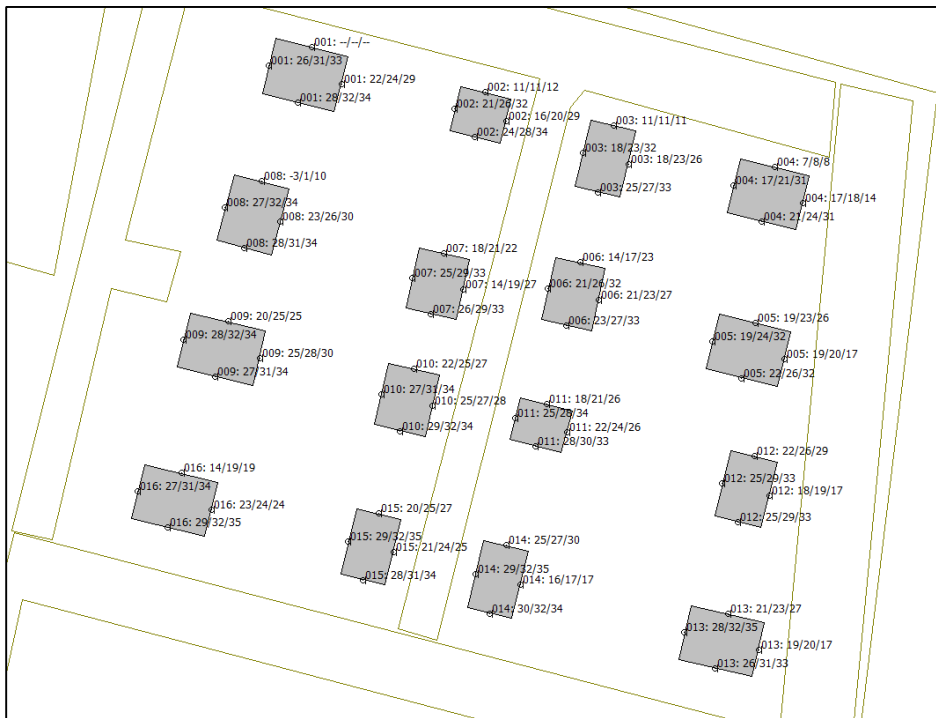
De toetsingswaarde ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen ten gevolge van verkeer over de Oude Baan bedraagt ten hoogste 37,7 dB (L_{den}) inclusief 5 dB correctie conform artikel 3.4 van het RMG 2012. Zie figuur 3.1. Bijlage 4 bevat alle rekenresultaten. Ter plaatse van alle woningen wordt derhalve voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder, waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.



Figuur 3.1 Toetsingswaarde (inclusief correctie cf. artikel 3.4 RMG 2012) ten gevolge van verkeer op de Oude Baan in dB (L_{den})

3.3.2 N260

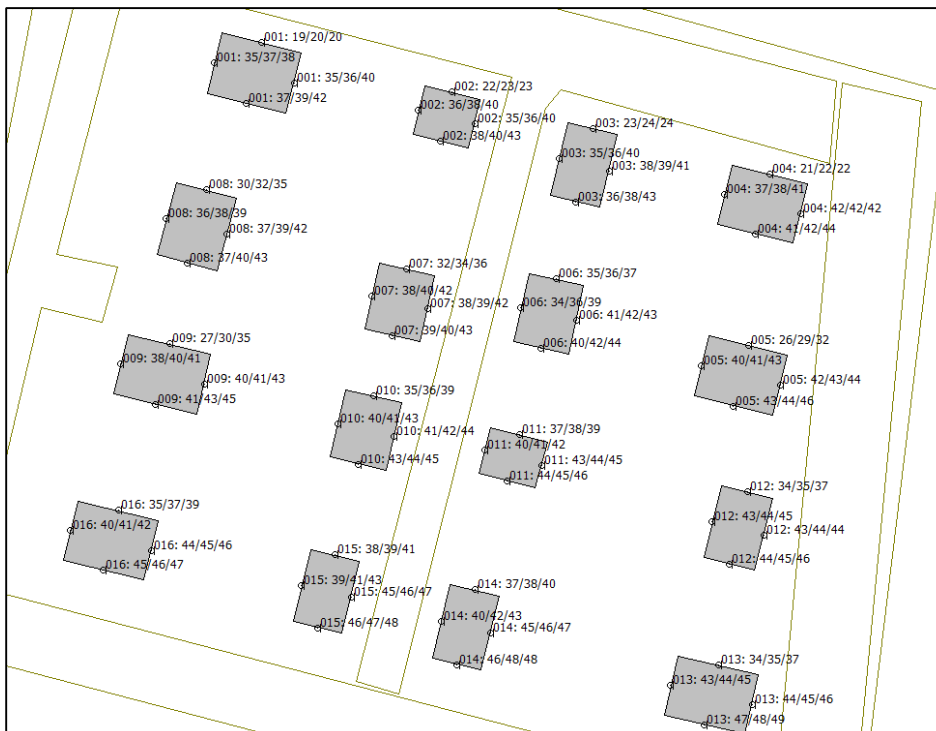
De toetsingswaarde ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen ten gevolge van verkeer over de N260 bedraagt ten hoogste 34,6 dB (L_{den}) inclusief 2 dB correctie conform artikel 3.4 van het RMG 2012. Zie figuur 3.2. Bijlage 4 bevat alle rekenresultaten. Ter plaatse van alle woningen wordt derhalve voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder, waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.



Figuur 3.2 Toetsingswaarde (inclusief correctie cf. artikel 3.4 RMG 2012) ten gevolge van verkeer op de N260 in dB (L_{den})

3.3.3 N282

De toetsingswaarde ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen ten gevolge van verkeer over de N282 bedraagt ten hoogste 48,5 dB (L_{den}) inclusief 2 dB correctie conform artikel 3.4 van het RMG 2012. Zie figuur 3.3. Bijlage 4 bevat de volledige rekenresultaten. Ter plaatse van alle woningen wordt derhalve voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder, waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.



Figuur 3.3 Toetsingswaarde (inclusief correctie cf. artikel 3.4 RMG 2012) ten gevolge van verkeer op de N282 in dB (L_{den})

4 Railverkeerslawaai

4.1 Railverkeersgegevens

De gehanteerde gegevens voor het spoortraject Breda - Tilburg zijn afkomstig uit het geluidregister Spoor, zoals gedownload is via www.geluidregisterspoor.nl, van 17 juli 2015. In de ontvangen file zit alle informatie met betrekking tot dit traject, zoals gegevens van het spoor in de vorm van intensiteiten, soort trein, bronhoogten, bruggen, tunnels, overkappingen, perronranden en dergelijke. De betreffende informatie is zodanig veel dat alleen de gehanteerde baanvaknummers zijn gegeven. Het betreft de baanvakken met naam 5902 en 5889.

4.2 Rekenmethode en modellering

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer is berekend conform Standaard Rekenmethode II uit bijlage 4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiervoor is gebruik gemaakt van het computermodel Geomilieu (v 3.00).

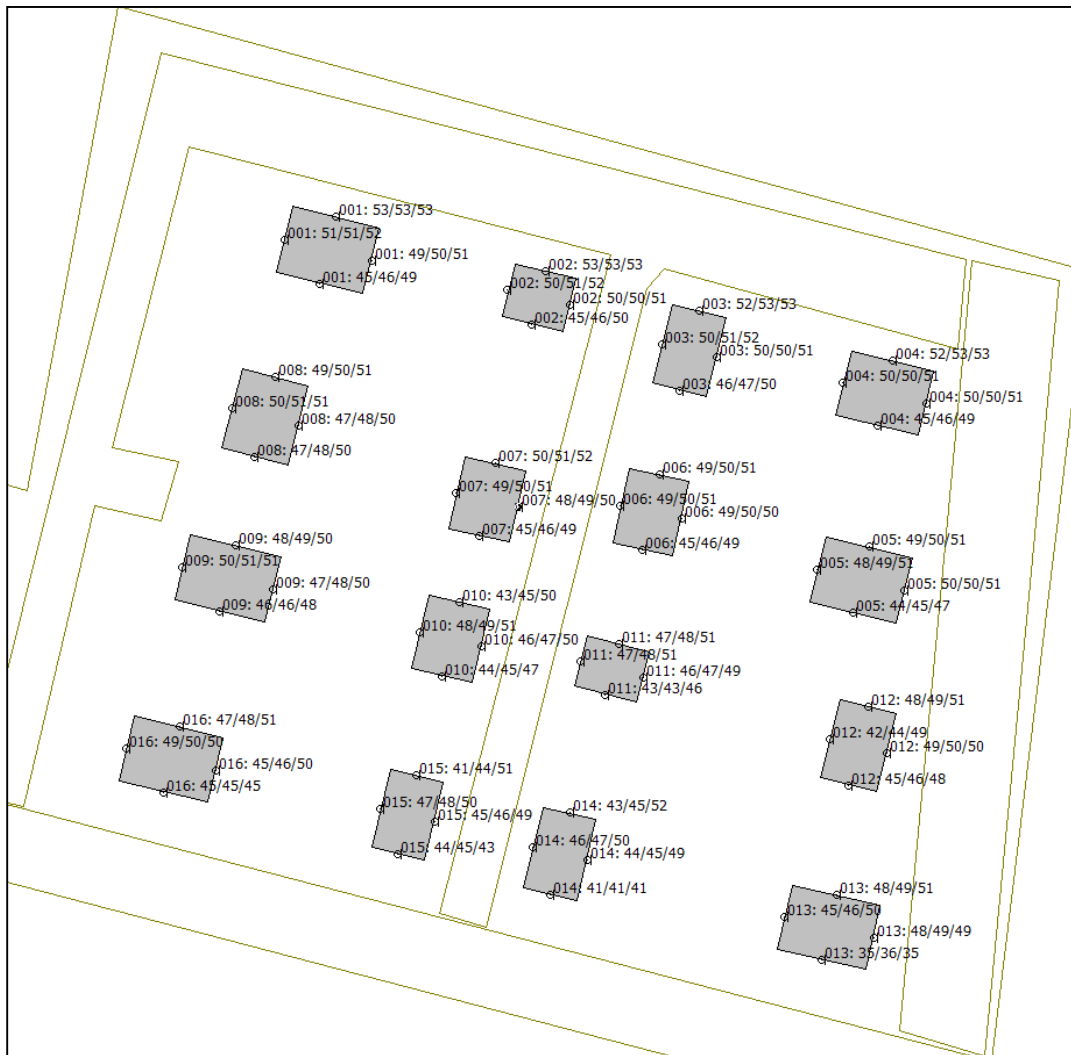
In het model zijn naast de aanwezige bebouwing de nieuw te realiseren gebouwen ingevoerd. Op de geplande bebouwing zijn waarneempunten gelegd⁴. Deze zijn gelegd op 1,5 m boven het vloerniveau van de betreffende verdiepingen, te weten 1,5, 4,5 en 7,5 m op respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag.

In het programma is gerekend met een standaard bodemfactor van 1,0 wat overeenkomt met een akoestisch zachte ondergrond. Afwijkingen hiervan zijn middels bodemgebieden in het model opgenomen. Dit is het geval bij aanwezigheid van wegen of water. Alle modelgegevens zijn in bijlage 3 terug te vinden.

4.3 Rekenresultaten

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer over het traject Breda – Tilburg bedraagt ten hoogste 53 dB (L_{den}). Zie figuur 4.1. Bijlage 5 bevat de volledige rekenresultaten. Ter plaatse van alle woningen wordt derhalve voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit het Besluit geluidshinder van L_{den} ten hoogste 55 dB, waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.

⁴ Uitgegaan is van tekeningnummer 245714.ehv.312.T06.dgn d.d. 2015-05-12.



Figuur 4.1 Optredende geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer

5 Vliegbasis Gilze-Rijen

5.1 Industrielawaai

De vliegbasis is conform de Wet geluidhinder een zoneringsplichtige inrichting. Dit houdt in dat de voorkeurs- en uiterste grenswaarden gelden zoals genoemd in paragraaf 2.3.

De ligging van de 50 dB(A) contour is opgenomen in het vigerend Bestemmingsplan Buitengebied NL.IMRO.0784.BPbuitengebied-VG02, met datum 01-07-2013. In bijlage 6 is de 50 dB(A) contour gegeven op kaart, figuur 5.1 bevat de ligging van deze contour ter plaatse van het plangebied.



Figuur 5.1 Ligging 50 dB(A) etmaalwaarde geluidcontour ten gevolge van de geluidbronnen op vliegbasis Gilze-Rijen RBS 2013 – 2023.
(Bron: Bestemmingsplan Buitengebied NL.IMRO.0784.BPbuitengebied-VG02).

In figuur 5.1 is te zien dat het plangebied net binnen de 50 dB(A)-contour ligt. De ligging van de 55 is onbekend. Echter de verwachting is dat 55 dB(A)-contour buiten het plangebied ligt. Dit houdt in dat de voorkeursgrenswaarde weliswaar wordt overschreden, echter de uiterste grenswaarde niet.

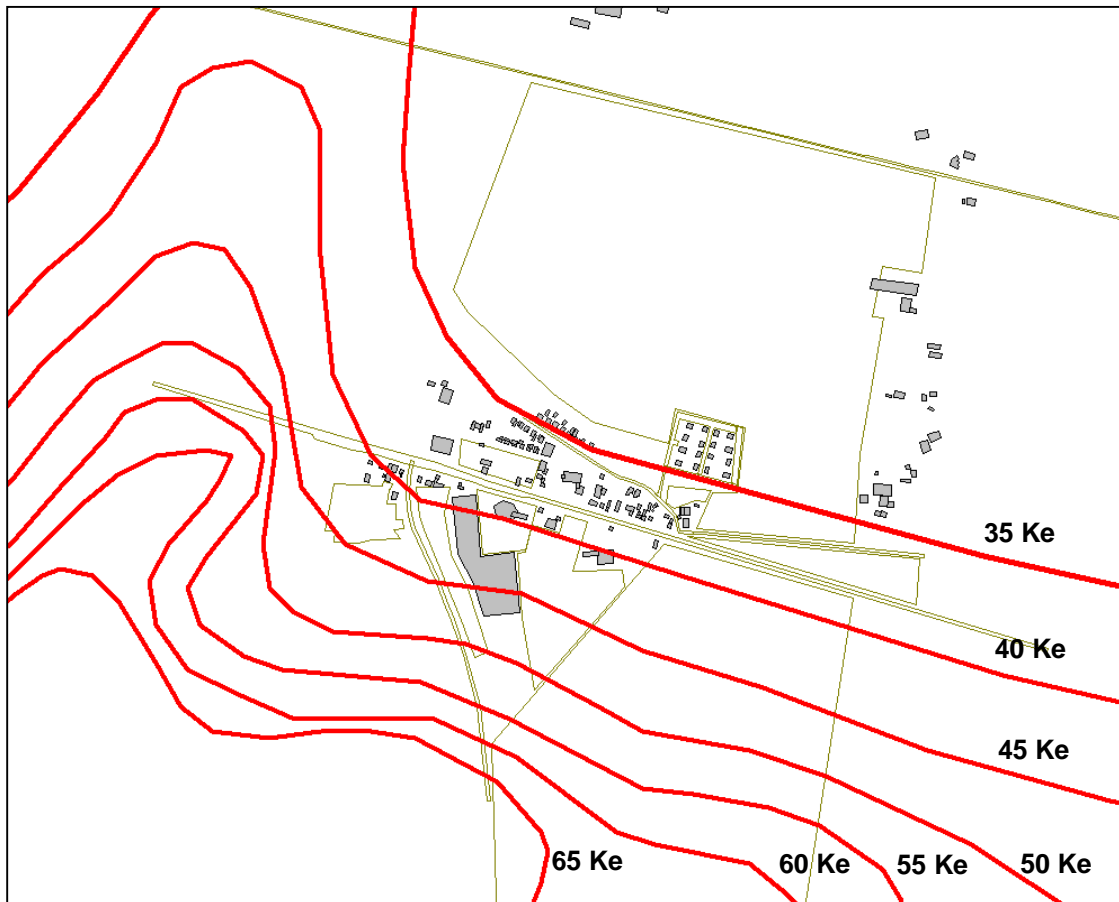
Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient conform de Wet geluidhinder vervolgonderzoek plaats te vinden ter vermindering van de geluidsbelasting. Te denken valt aan bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen of maatregelen bij de ontvanger. Echter, aangezien geen informatie over de bron bekend is, is het niet mogelijk maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied te onderzoeken. Geadviseerd wordt om het bevoegd gezag te verzoeken hogere waarden vast te stellen voor de 16 woningen in het plangebied.

De volgende argumenten kunnen hiervoor gebruikt worden:

- Er is bij alle woningen een van de bron afgerichte, en daarmee geluidluwe, gevel.
- Middels een voldoende geluidswering van de gevel zal het binnenniveau van ten hoogste 35 dB(A) etmaalwaarde gewaarborgd worden.

5.2 Luchtvaartlawaai

De ligging van de Ke-geluidszones is opgenomen in het vigerend Bestemmingsplan Buitengebied NL.IMRO.0784.BPbuitengebied-VG02. Deze zijn overgenomen uit de 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 9 december 2011, nummer IENM/BSK-2011/161600, houdende vaststelling van algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening)'. In bijlage 6 zijn de Ke-geluidszones gegeven op kaart, figuur 5.2 bevat de ligging van deze zones ter plaatse van het plangebied.



Figuur 5.2 Ligging Ke geluidszones vliegbasis Gilze-Rijen
(Bron Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 9 december 2011).

Uit figuur 5.2 blijkt dat de '35 Ke' precies langs het plangebied loopt. Er liggen geen woningen binnen de 35 Ke-zone. Ter plaatse van alle woningen wordt derhalve voldaan aan de gestelde richtwaarden, waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt. Er zijn dan ook geen aanvullende maatregelen in het kader van luchtvaartlawaai benodigd.

6 Cumulatie

Uit voorgaande blijkt dat voor alle zestien woningen binnen het plangebied een hogere waarde dient te worden vastgesteld met betrekking tot industrielawaai. Vanwege wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en luchtvaartlawaai wordt de gestelde voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

In de Wet geluidhinder is geregeld dat wanneer hogere grenswaarden worden verleend, in een aantal gevallen onderzoek dient plaats te vinden naar cumulatie van verschillende grenswaarden. Het betreft hierbij onderzoek dat dient te worden uitgevoerd ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen (waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld) die in meerdere geluidszones in de zin van de Wet geluidhinder gelegen zijn.

Daar het hier gaat om slechts een geluidszone waarvoor een hogere waarde voor wordt aangevraagd (alleen industrielawaai) is de cumulatie van het geluid niet nader uitgevoerd.

7 Conclusie

Onderzoek is verricht naar de effecten van wegverkeers-, railverkeers-, luchtvaart- en industrie-
lawaai ter plaatse van het bouwplan Hulten. Resultaten zijn als volgt samen te vatten.

Wegverkeerslawaai

Ten gevolge van verkeer over de Oude Baan ($L_{den} \leq 38$ dB) de Provinciale weg N260 ($L_{den} \leq 35$ dB) en de Provinciale weg N282 ($L_{den} 48$ dB) wordt ter plaatse van alle woningen de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} 48$ dB uit de Wet geluidhinder niet overschreden waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.

Railverkeerslawaai

Ten gevolge van railverkeer over het traject Breda - Tilburg wordt ter plaatse van alle woningen de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} 55$ dB uit het Besluit geluidhinder niet overschreden waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt. De berekende waarde op de gevels van de woningen bedraagt ≤ 53 dB (L_{den}).

Industrielawaai

Ten gevolge van de proefdraailocatie op Vliegbasis Gilze-Rijen wordt de voorkeursgrenswaarde van ten hoogste 50 dB(A) niet overschreden. De uiterste grenswaarde wordt niet overschreden. Aangezien gegevens omtrent de bron ontbreken, zijn maatregelen niet onderzocht. Geadviseerd wordt om hogere waarden tot 55 dB(A) voor alle 16 nieuw te bouwen woningen aan te vragen.

Luchtvaartlawaai

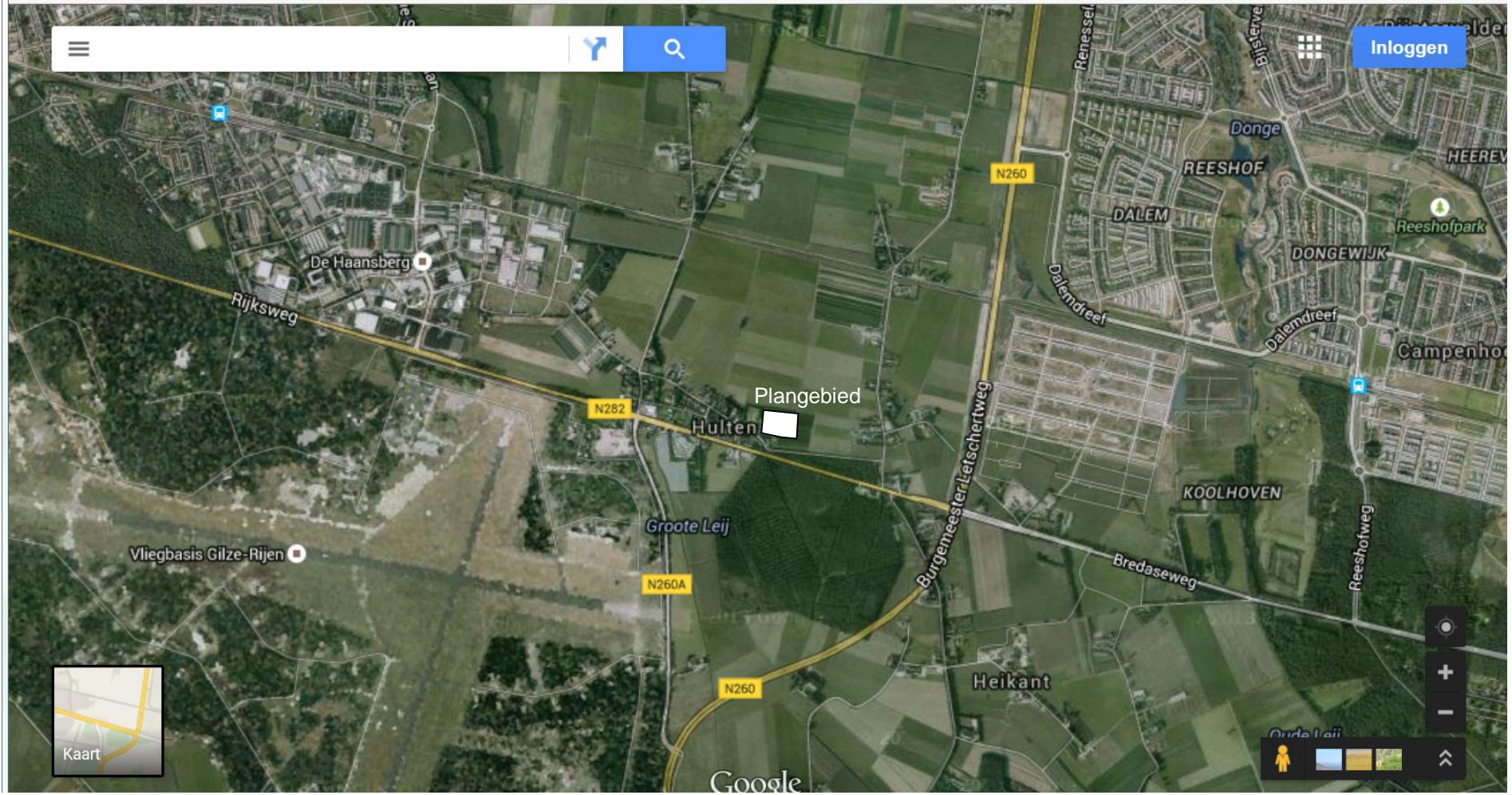
Het plangebied valt net buiten de 35 Ke-geluidszone van Vliegbasis Gilze-Rijen. Hierdoor wordt ter plaatse van alle woningen voldaan aan de gestelde richtwaarden waardoor vervolgonderzoek niet noodzakelijk blijkt.

Cumulatie

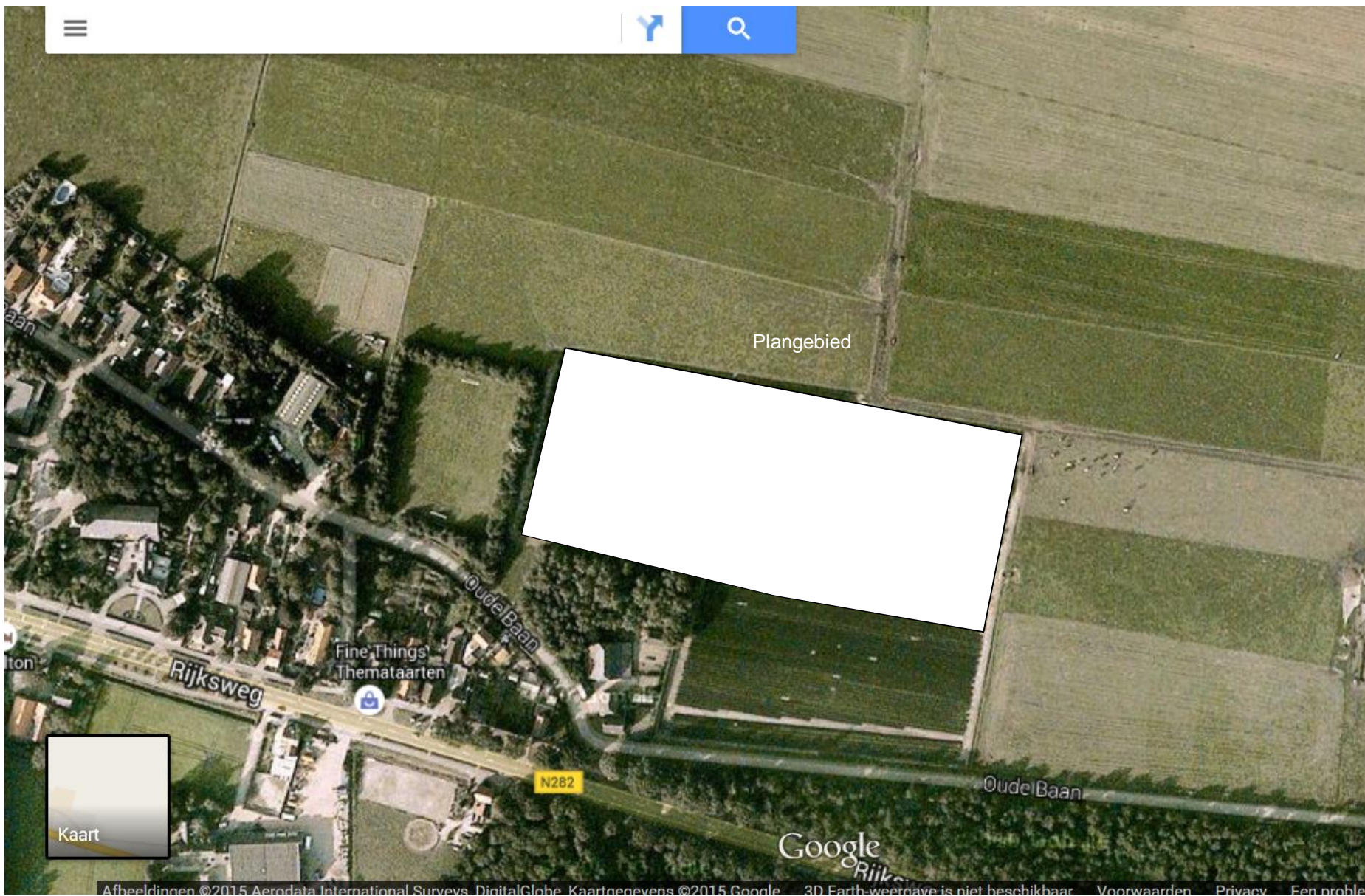
Aangezien de voorkeursgrenswaarde voor slechts één brontypen wordt overschreden, is de gecumuleerde geluidsbelasting binnen het plangebied niet inzichtelijk gemaakt.

Bijlage 1

Situatie

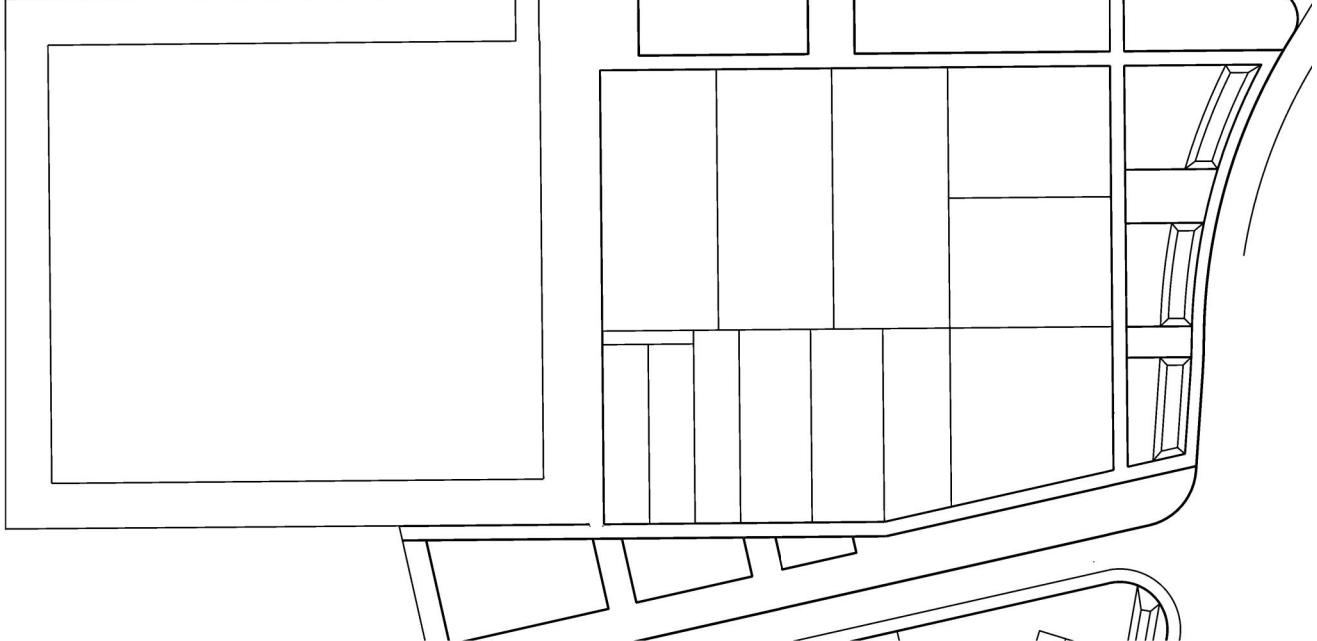
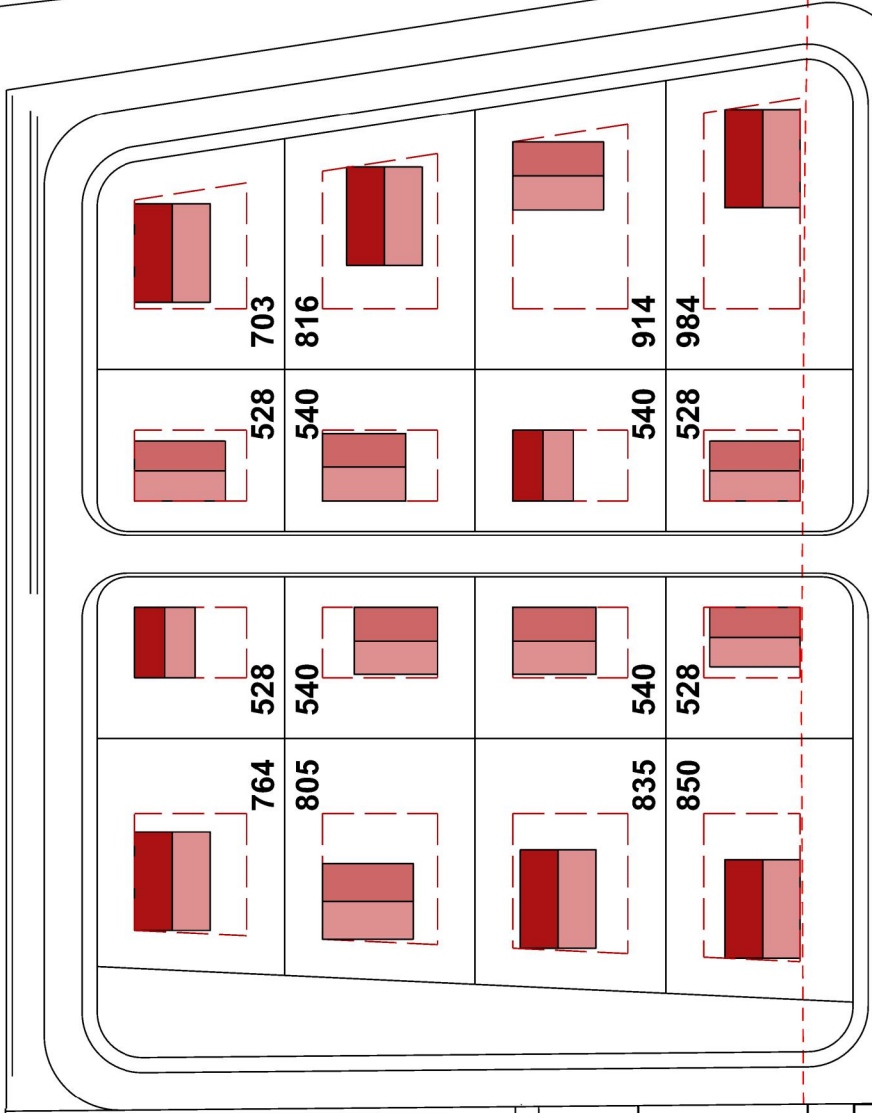


Situatie (Bron Google.maps)



Situatie plangebied (Bron Google.maps)

zandpad



Bijlage 2

Verkeersgegevens

Project: Ruimte voor Ruimte Hulten
 Projectnummer: 245714

Oude Baan

Etmaalintensiteit 300 mvt/etm
 Planbijdrage 132 mvt/etm
 Totaal (2009) 432 mvt/etm

bron: gemeente Gilze Rijen
 bron: CROW

Prognose (2025) 507 mvt/etm bij aut. groei 1%

Verdeling	uur	licht	middel	zwaar
dag	6,40	90,0	6,0	4,0
avond	4,20	90,0	6,0	4,0
nacht	0,80	90,0	6,0	4,0

bron: aanname

N260

Etmaalintensiteit 7.862 mvt/etm
 Planbijdrage
 Totaal (2012) 7.862 mvt/etm

bron: website Provincie Noord-Brabant

Prognose (2025) 8.948 mvt/etm bij aut. groei 1%

Verdeling	uur	licht	middel	zwaar
dag	6,75	87,1	8,6	4,3
avond	2,71	91,7	4,2	4,1
nacht	1,02	83,7	8,8	7,5

bron: website Provincie Noord-Brabant

N282

Hulten - Tilburg

Etmaalintensiteit 10.329 mvt/etm
 Planbijdrage
 Totaal (2012) 10.329 mvt/etm

bron: website Provincie Noord-Brabant

Prognose (2025) 11.755 mvt/etm bij aut. groei 1%

Verdeling	uur	licht	middel	zwaar
dag	6,56	92,2	6,0	1,8
avond	3,30	97,0	2,5	0,5
nacht	1,00	94,1	4,8	1,1

bron: website Provincie Noord-Brabant

N282

Rijen - Hulten

Etmaalintensiteit 17.864 mvt/etm
 Planbijdrage
 Totaal (2012) 17.864 mvt/etm

bron: website Provincie Noord-Brabant

Prognose (2025) 20.331 mvt/etm bij aut. groei 1%

Verdeling	uur	licht	middel	zwaar
dag	6,64	90,2	7,1	2,7
avond	3,03	95,8	3,2	1,0
nacht	1,02	90,5	6,3	3,2

bron: website Provincie Noord-Brabant

Bron : <http://www.brabant.nl>

Jaargemiddelden voor		WEEKDAGEN in 2013							Legenda											
Wegnummer		260							mo = motoren											
Wegvak		Burgemeester Letschertweg - Hulden (km. 21,06 tot 22,48)							pa/ba = personenauto's/bestelauto's											
Telpuntcode		260ALET							ov = ongelede vrachtauto's											
Soort telpunt		PERIODIEK							ob = ongelede bussen											
Verdeling gebaseerd op		2010							gb/gv = gelede bussen/gelede vrachtauto's											
Eventuele bijzonderheden		Schatting																		
Burgemeester Letschertweg - Hulden (Richting 1)										Hulden - Burgemeester Letschertweg (Richting 2)										
Licht					Middel			Zwaar		Licht					Middel			Zwaar		totaal
Uur	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal				
0-1 uur	0	32	32	1	0	1	1	34	0	22	22	2	0	2	1	25				
1-2 uur	0	18	18	1	0	1	1	20	0	11	11	3	0	3	1	15				
2-3 uur	0	8	8	1	0	1	1	10	0	7	7	2	0	2	1	10				
3-4 uur	0	8	8	4	0	4	1	13	0	6	6	1	0	1	2	9				
4-5 uur	0	11	11	2	0	2	1	14	0	7	7	3	0	3	5	15				
5-6 uur	0	32	32	4	0	4	1	37	0	29	29	4	0	4	12	45				
6-7 uur	0	117	117	10	1	11	5	133	0	131	131	14	0	14	13	158				
7-8 uur	1	279	280	23	1	24	9	313	1	245	246	18	0	18	13	277				
8-9 uur	0	247	247	20	1	21	8	276	1	263	264	26	1	27	13	304				
9-10 uur	0	170	170	26	1	27	10	207	0	159	159	24	1	25	13	197				
10-11 uur	0	157	157	24	1	25	11	193	1	172	173	27	1	28	14	215				
11-12 uur	1	165	166	22	1	23	11	200	1	179	180	23	1	24	14	218				
12-13 uur	0	192	192	21	1	22	13	227	0	207	207	22	1	23	13	243				
13-14 uur	1	217	218	24	1	25	12	255	1	240	241	25	1	26	14	281				
14-15 uur	1	220	221	23	1	24	13	258	1	235	236	28	1	29	13	278				
15-16 uur	1	222	223	23	1	24	14	261	1	258	259	29	1	30	13	302				
16-17 uur	1	293	294	22	1	23	11	328	1	355	356	28	1	29	11	396				
17-18 uur	1	310	311	14	1	15	8	334	1	341	342	16	1	17	10	369				
18-19 uur	0	207	207	9	1	10	9	226	0	200	200	7	0	7	7	214				
19-20 uur	0	141	141	7	1	8	10	159	0	142	142	6	0	6	4	152				
20-21 uur	0	101	101	5	0	5	8	114	0	99	99	4	0	4	3	106				
21-22 uur	0	80	80	4	0	4	5	89	0	72	72	4	0	4	2	78				
22-23 uur	0	78	78	3	0	3	2	83	0	67	67	2	0	2	1	70				
23-24 uur	0	49	49	2	0	2	1	52	0	47	47	1	0	1	1	49				
Totaal	7	3.354	3.361	295	14	309	166	3.836	9	3.494	3.503	319	10	329	194	4.026				
7-9 uur	1	526	527	43	2	45	17	589	2	508	510	44	1	45	26	581				
16-18 uur	2	603	605	36	2	38	19	662	2	696	698	44	2	46	21	765				
7-19 uur	7	2.679	2.686	251	12	263	129	3.078	9	2.854	2.863	273	10	283	148	3.294				
23-7 uur	0	275	275	25	1	26	12	313	0	260	260	30	0	30	36	326				
Beide richtingen																				
Uren	Totaal	% Licht	% Middel	% Zwaar																
7-19 uur	6372	87,1	8,6	4,3																
19-23 uur	851	91,7	4,2	4,1																
23-7 uur	639	83,7	8,8	7,5																
7-9 uur	1170	88,6	7,7	3,7																
16-18 uur	1427	91,3	5,9	2,8																
0-24 uur	7862	87,3	8,1	4,6																

Bron : <http://www.brabant.nl>

Jaargemiddelden voor		WEEKDAGEN in 2013		282		Legenda											
Wegnummer		Rijen (Europalaan) - Langenbergseweg (N260a) (km. 9,80 tot 10,75)		282RIJE		mo = motoren											
Telpuntcode		PERMANENT		2013		pa/ba = personenauto's/bestelauto's											
Soort telpunt						ov = ongelede vrachtauto's											
Verdeling gebaseerd op						ob = ongelede bussen											
Eventuele bijzonderheden						gb/gv = gelede bussen/gelede vrachtauto's											
Rijen (Europalaan) - Langenbergseweg (N260a) (Richting 1)									Langenbergseweg (N260a) - Rijen (Europalaan) (Richting 2)								
Uur	Licht			Middel			Zwaar	totaal	mo	Licht			Middel			Zwaar	totaal
	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv			pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv		
0-1 uur	0	78	78	4	0	4	1	83	0	71	71	2	0	2	1	74	
1-2 uur	0	39	39	2	0	2	1	42	0	38	38	2	0	2	1	41	
2-3 uur	0	23	23	4	0	4	1	28	0	21	21	1	0	1	1	23	
3-4 uur	0	19	19	3	0	3	2	24	0	15	15	4	0	4	2	21	
4-5 uur	0	23	23	2	0	2	4	29	0	24	24	3	0	3	1	28	
5-6 uur	0	81	81	7	0	7	10	98	1	86	87	6	0	6	3	96	
6-7 uur	1	264	265	24	0	24	9	298	2	249	251	20	1	21	8	280	
7-8 uur	4	528	532	36	1	37	12	581	2	530	532	41	1	42	13	587	
8-9 uur	3	585	588	50	1	51	18	657	2	539	541	38	1	39	15	595	
9-10 uur	2	414	416	55	1	56	20	492	2	360	362	41	1	42	17	421	
10-11 uur	3	425	428	57	1	58	20	506	2	338	340	39	1	40	16	396	
11-12 uur	4	459	463	52	1	53	21	537	2	353	355	37	1	38	16	409	
12-13 uur	5	546	551	45	1	46	20	617	3	410	413	34	1	35	17	465	
13-14 uur	5	596	601	49	1	50	19	670	3	454	457	38	1	39	17	513	
14-15 uur	6	630	636	51	1	52	21	709	4	480	484	39	1	40	18	542	
15-16 uur	7	658	665	55	1	56	21	742	4	480	484	41	1	42	17	543	
16-17 uur	8	843	851	58	1	59	19	929	4	565	569	38	1	39	14	622	
17-18 uur	6	904	910	35	1	36	15	961	4	625	629	21	1	22	9	660	
18-19 uur	3	600	603	21	1	22	9	634	2	428	430	14	1	15	7	452	
19-20 uur	3	406	409	16	1	17	6	432	1	295	296	11	1	12	4	312	
20-21 uur	2	296	298	11	0	11	4	313	1	231	232	8	0	8	2	242	
21-22 uur	1	237	238	7	0	7	2	247	1	199	200	6	0	6	2	208	
22-23 uur	1	213	214	4	0	4	1	219	0	187	187	4	0	4	1	192	
23-24 uur	1	154	155	4	0	4	1	160	0	130	130	3	0	3	1	134	
Totaal	65	9.021	9.086	652	13	665	257	10.008	40	7.108	7.148	491	14	505	203	7.856	
7-9 uur	7	1.113	1.120	86	2	88	30	1.238	4	1.069	1.073	79	2	81	28	1.182	
16-18 uur	14	1.747	1.761	93	2	95	34	1.890	8	1.190	1.198	59	2	61	23	1.282	
7-19 uur	56	7.188	7.244	564	12	576	215	8.035	34	5.562	5.596	421	12	433	176	6.205	
23-7 uur	2	681	683	50	0	50	29	762	3	634	637	41	1	42	18	697	
Beide richtingen																	
Uren	Totaal	% Licht	% Middel	% Zwaar													
7-19 uur	14240	90,2	7,1	2,7													
19-23 uur	2165	95,8	3,2	1													
23-7 uur	1459	90,5	6,3	3,2													
7-9 uur	2420	90,6	7	2,4													
16-18 uur	3172	93,3	4,9	1,8													
0-24 uur	17864	90,9	6,5	2,6													

Bron : <http://www.brabant.nl>

Jaargemiddelden voor		WEEKDAGEN in 2013							Legenda									
Wegnummer		282																
Wegvak		Langenbergseweg (N260a) - Hulten (km. 10,75 tot 12,09)							mo = motoren									
Telpuntcode		282HULT							pa/ba = personenauto's/bestelauto's									
Soort telpunt		PERIODIEK							ov = ongelede vrachtauto's									
Verdeling gebaseerd op		2012							ob = ongelede bussen									
Eventuele bijzonderheden		Schatting							gb/gv = gelede bussen/gelede vrachtauto's									
	Langenbergseweg (N260a) - Hulten (Richting 1)								Hulten - Langenbergseweg (N260a) (Richting 2)									
	Licht			Middel			Zwaar			Licht			Middel			Zwaar		
Uur	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal		
0-1 uur	0	46	46	1	0	1	0	47	0	40	40	1	0	1	0	41		
1-2 uur	0	23	23	1	0	1	0	24	0	21	21	1	0	1	0	22		
2-3 uur	0	14	14	0	0	0	0	14	0	12	12	1	0	1	1	14		
3-4 uur	0	11	11	1	0	1	0	12	0	10	10	1	0	1	0	11		
4-5 uur	0	9	9	0	0	0	0	9	0	15	15	2	0	2	0	17		
5-6 uur	0	29	29	1	0	1	1	31	0	64	64	3	0	3	1	68		
6-7 uur	1	107	108	9	0	9	3	120	2	192	194	15	0	15	3	212		
7-8 uur	1	236	237	18	0	18	5	260	2	382	384	21	0	21	5	410		
8-9 uur	2	263	265	19	1	20	6	291	1	376	377	22	0	22	8	407		
9-10 uur	1	205	206	19	1	20	6	232	2	246	248	24	0	24	9	281		
10-11 uur	2	210	212	21	0	21	7	240	2	239	241	24	0	24	7	272		
11-12 uur	2	230	232	21	0	21	7	260	2	250	252	24	0	24	8	284		
12-13 uur	2	278	280	20	0	20	7	307	2	282	284	22	0	22	7	313		
13-14 uur	2	305	307	21	0	21	7	335	3	303	306	24	1	25	7	338		
14-15 uur	3	329	332	22	0	22	7	361	3	325	328	23	0	23	7	358		
15-16 uur	3	352	355	22	1	23	7	385	3	323	326	27	0	27	6	359		
16-17 uur	3	445	448	22	0	22	5	475	3	348	351	23	0	23	5	379		
17-18 uur	2	506	508	14	1	15	4	527	3	378	381	13	0	13	4	398		
18-19 uur	1	353	354	9	0	9	2	365	2	286	288	9	0	9	3	300		
19-20 uur	1	232	233	7	0	7	1	241	1	204	205	7	0	7	2	214		
20-21 uur	1	176	177	4	0	4	1	182	1	161	162	5	0	5	1	168		
21-22 uur	1	140	141	3	0	3	0	144	1	135	136	3	0	3	1	140		
22-23 uur	1	130	131	2	0	2	0	133	1	136	137	3	0	3	1	141		
23-24 uur	0	97	97	1	0	1	0	98	0	87	87	2	0	2	0	89		
Totaal	29	4.726	4.755	258	4	262	76	5.093	34	4.815	4.849	300	1	301	86	5.236		
7-9 uur	3	499	502	37	1	38	11	551	3	758	761	43	0	43	13	817		
16-18 uur	5	951	956	36	1	37	9	1.002	6	726	732	36	0	36	9	777		
7-19 uur	24	3.712	3.736	228	4	232	70	4.038	28	3.738	3.766	256	1	257	76	4.099		
23-7 uur	1	336	337	14	0	14	4	355	2	441	443	26	0	26	5	474		
Beide richtingen																		
Uren	Totaal	% Licht	% Middel	% Zwaar														
7-19 uur	8137	92,2	6	1,8														
19-23 uur	1363	97	2,5	0,5														
23-7 uur	829	94,1	4,8	1,1														
7-9 uur	1368	92,3	5,9	1,8														
16-18 uur	1779	94,9	4,1	1														
0-24 uur	10329	93	5,5	1,6														

Bijlage 3

Modelgegevens

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: basismodel wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	basismodel wegverkeer
Verantwoordelijke	p601834
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	p601834 op 20-7-2015
Laatst ingezien door	p601834 op 29-7-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Conform standaard
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00








Rapport: Groepsreducties
Model: basismodel wegverkeer



Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
N260	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
N282	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Oude Baan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

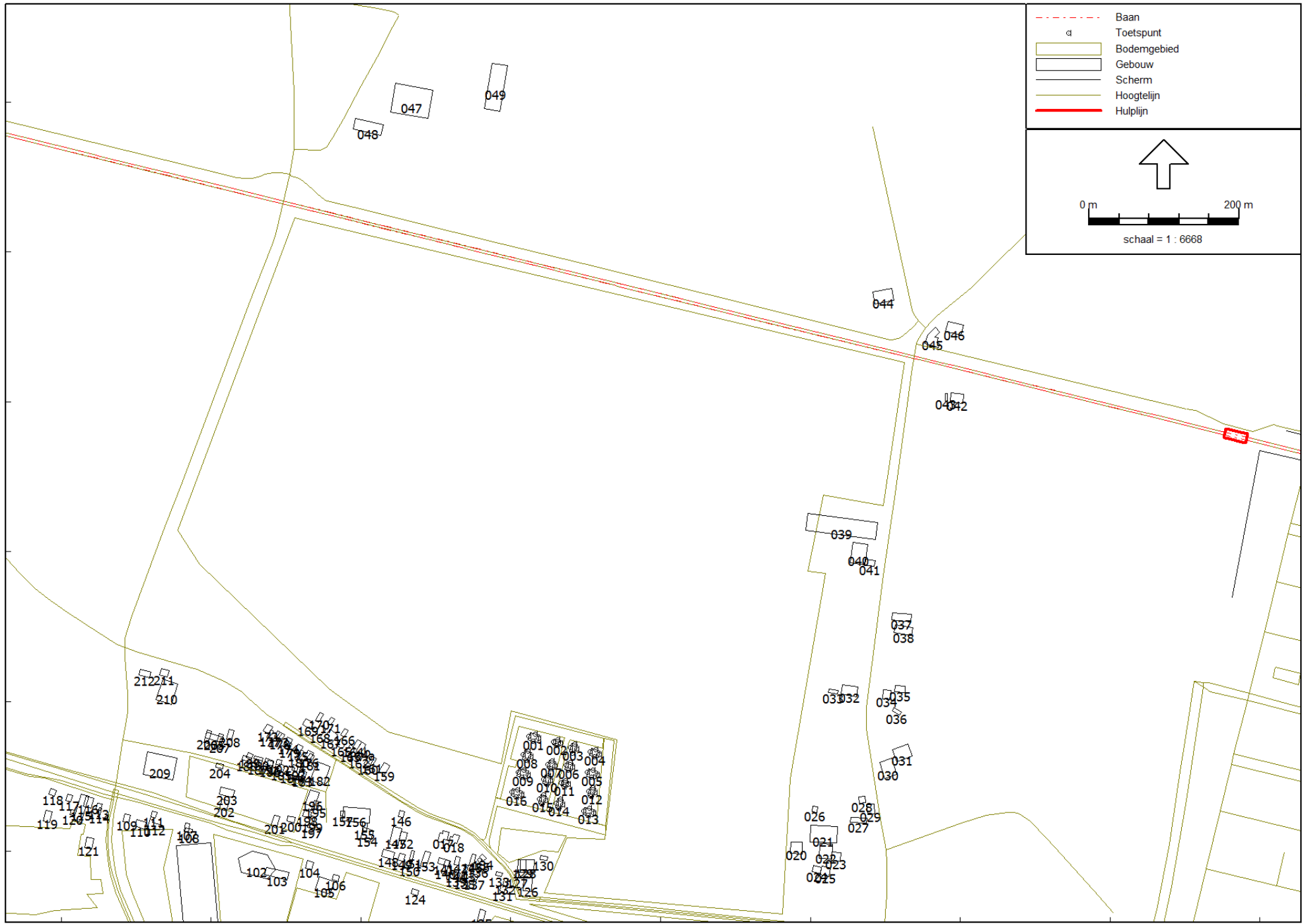
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: basismodel railverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	basismodel railverkeer
Verantwoordelijke	p601834
Rekenmethode	RMR-2012
Aangemaakt door	p601834 op 20-7-2015
Laatst ingezien door	p601834 op 29-7-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Conform standaard
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

	Baan
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherp
	Hoogtelijn
	Hulplijn

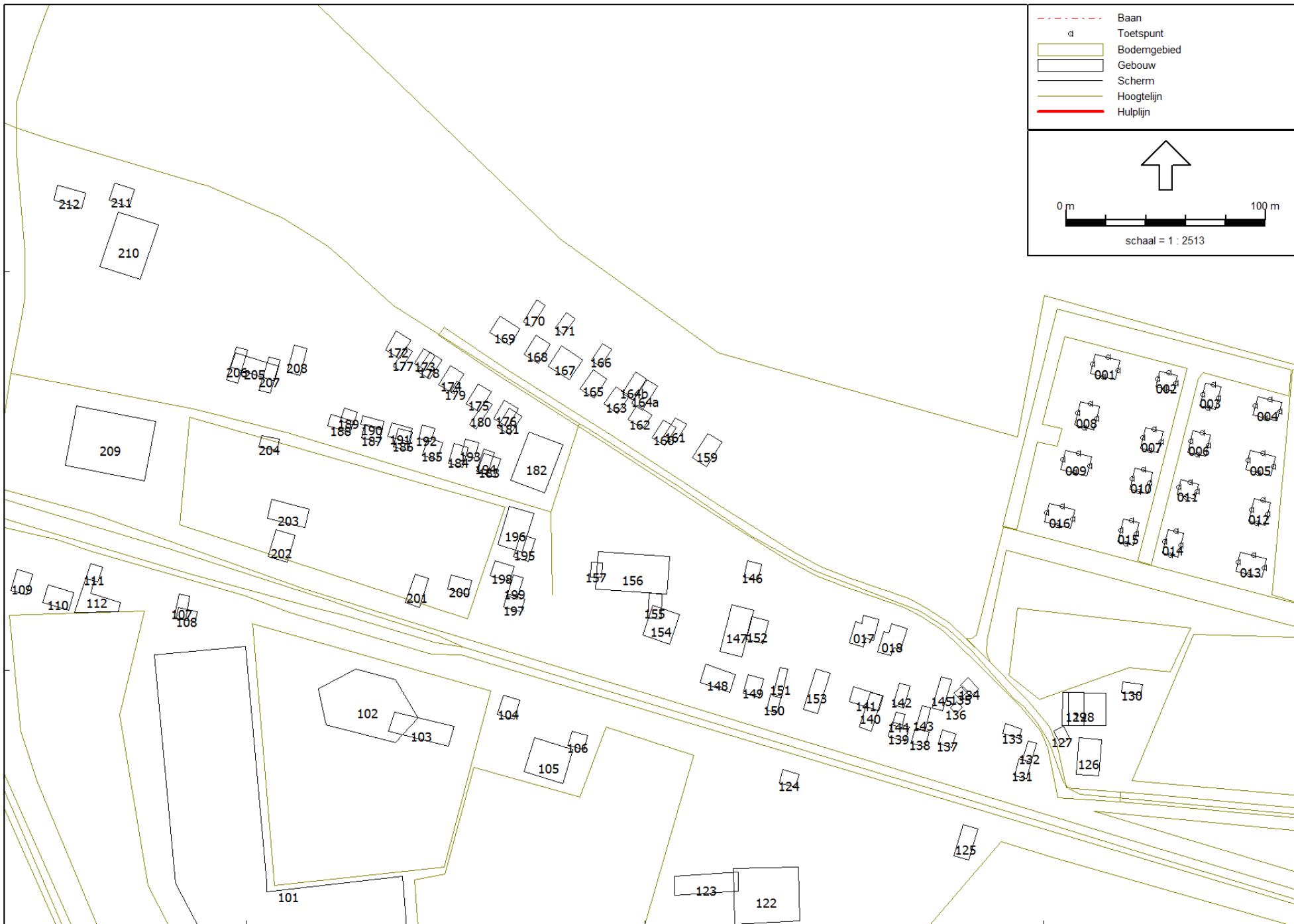


schaal = 1 : 6668



399000

125000

126000



Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Vormpunten	Omtrek	Gebied	Min. lengte	Max. lengte
101		25	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	124799,72	398212,01	3,50	9	682,55	16338,49	4,71	121,54
102		26	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	124836,18	398190,85	6,00	6	135,51	1241,09	16,65	35,79
103		27	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	124901,45	398162,03	4,00	4	82,04	312,68	9,86	30,95
104		28	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124926,09	398178,23	8,00	4	37,42	87,09	8,69	10,02
105		29	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124944,61	398166,29	7,00	4	76,10	360,30	17,74	20,31
106		30	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124963,42	398169,57	8,00	4	31,43	61,52	7,39	8,33
107		31	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124766,23	398238,42	5,00	4	35,86	69,98	5,74	12,19
108		32	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124774,60	398224,67	5,00	4	29,65	49,59	5,10	9,73
109		33	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124685,21	398250,68	6,50	4	38,03	88,54	8,14	10,88
110		34	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124698,07	398233,94	4,50	4	45,51	125,25	9,33	13,43
111		35	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124721,99	398253,67	7,00	4	28,31	49,39	6,24	7,91
112		36	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	124719,59	398246,20	4,00	6	71,21	197,43	4,36	21,83
113		37	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124648,44	398264,80	7,00	4	28,95	51,70	6,40	8,07
114		38	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124648,52	398250,07	4,00	4	24,99	32,00	3,60	8,90
115		39	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124616,22	398241,84	4,00	4	94,29	391,76	10,77	36,37
116		40	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124639,67	398257,56	4,00	4	49,74	151,16	10,57	14,30
117		41	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124606,14	398267,87	8,00	4	31,86	61,04	6,41	9,52
118		42	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124586,00	398283,72	8,00	4	30,55	58,32	7,58	7,69
119		43	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124579,49	398255,35	4,00	4	48,10	137,48	9,35	14,70
120		44	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124613,88	398256,08	3,50	4	22,62	30,67	4,51	6,80
121		45	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124634,06	398218,82	8,00	4	47,05	133,13	9,48	14,05
122		53	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	125045,00	398072,71	6,00	4	120,63	903,07	27,12	32,66
123		54	0	11:49, 20 jul 2015	Polygoon	125014,95	398087,36	6,00	4	82,97	303,82	9,53	31,96
124		55	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125069,14	398150,34	7,00	4	30,70	58,29	6,88	8,47
125		56	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125159,56	398122,86	7,00	4	48,34	128,74	7,93	16,24
126		57	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125227,60	398147,11	6,00	4	59,01	205,13	11,22	18,29
127		58	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125205,18	398169,53	3,00	4	24,99	38,45	5,49	7,01
128		59	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125209,55	398189,04	3,00	4	76,60	360,25	16,60	21,70
129		60	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125212,65	398189,04	8,00	4	48,86	128,46	7,66	16,77
130		61	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125239,09	398189,23	2,00	4	29,96	50,89	5,21	9,77
131		62	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125191,42	398145,75	8,00	4	29,38	52,44	6,12	8,57
132		63	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125193,79	398154,03	4,00	4	28,54	43,43	4,40	9,87
133		64	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125179,60	398168,66	3,00	4	26,77	41,50	4,88	8,51
134		65	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125162,27	398196,41	8,00	4	26,50	43,05	5,71	7,54
135		66	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125157,83	398185,75	4,50	4	19,05	22,05	3,97	5,56
136		67	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125153,10	398181,31	4,50	4	17,60	19,26	4,09	4,71
137		68	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125147,32	398163,55	7,00	4	28,05	49,17	6,91	7,12
138		69	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125133,56	398163,55	7,00	4	30,01	56,09	7,08	7,93
139		70	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125122,16	398167,10	7,00	4	32,44	65,30	7,42	8,81
140		71	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125113,44	398169,72	8,00	4	49,45	115,74	6,27	18,46
141		72	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125104,65	398191,76	5,00	4	46,85	120,99	7,69	15,73
142		73	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125124,45	398182,97	4,00	4	33,63	63,05	5,65	11,17

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012








Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Vormpunten	Omtrek	Gebied	Min. lengte	Max. lengte
143		74	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125135,92	398170,92	3,00	4	32,96	54,66	4,60	11,88
144		75	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125125,94	398179,25	3,00	4	23,11	32,36	4,77	6,78
145		76	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125144,11	398181,34	3,00	4	43,68	90,76	5,58	16,25
146		77	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125051,52	398254,96	8,00	4	30,96	59,68	7,28	8,20
147		78	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125043,67	398233,10	5,00	4	71,01	274,43	11,37	24,14
148		79	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125030,71	398203,10	7,00	4	49,96	146,39	9,39	15,59
149		80	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125049,40	398188,77	7,00	4	34,61	74,42	7,97	9,33
150		81	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125061,16	398180,33	7,00	4	27,80	46,06	5,45	8,45
151		82	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125067,80	398201,59	5,50	4	37,80	61,40	4,17	14,73
152		83	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125059,35	398213,65	6,00	4	40,83	102,08	8,75	11,67
153		84	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125086,63	398178,43	4,00	4	57,34	160,30	7,61	21,06
154		85	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124998,91	398217,83	6,50	4	60,19	226,04	14,42	15,68
155		86	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125002,25	398238,81	6,50	4	38,22	81,84	6,48	12,63
156		87	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124975,35	398240,94	14,00	4	109,03	669,67	18,70	35,81
157		88	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124973,07	398254,16	21,00	4	25,56	40,27	5,64	7,15
159		90	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125023,82	398306,74	7,00	4	45,64	120,32	8,27	14,55
160		91	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125003,73	398316,89	7,00	4	36,23	79,98	7,63	10,48
161		92	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	125015,39	398326,82	7,00	4	34,61	70,66	6,60	10,71
162		93	0	12:13, 20 jul 2015	Rechthoek	124991,66	398326,12	7,00	4	34,01	72,15	8,11	8,90
163		94	0	12:14, 20 jul 2015	Rechthoek	124985,62	398342,16	7,00	4	37,09	84,74	8,15	10,39
164a		95	0	12:27, 20 jul 2015	Rechthoek	124993,50	398333,97	7,00	4	41,08	89,72	6,30	14,24
165		96	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124967,60	398341,11	7,00	4	40,10	97,69	8,34	11,71
166		97	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124973,23	398355,40	5,00	4	31,12	54,08	5,24	10,32
167		98	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124951,59	398352,58	8,00	4	49,45	152,79	12,24	12,48
168		99	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124939,47	398358,64	8,00	4	39,55	95,80	8,49	11,29
169		100	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124922,16	398369,46	7,00	4	43,14	114,96	9,62	11,95
170		101	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124943,37	398372,28	5,00	4	35,44	63,52	4,99	12,73
171		102	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124959,38	398368,60	5,00	4	29,84	51,01	5,31	9,61
172		103	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124875,24	398370,16	7,00	4	38,66	92,21	8,57	10,77
173		104	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124889,12	398361,33	7,00	4	30,43	56,73	6,54	8,67
174		105	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124902,63	398352,86	7,00	4	37,77	86,12	7,70	11,19
175		106	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124916,50	398343,67	7,00	4	38,66	89,16	7,60	11,73
176		107	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124929,66	398335,38	7,00	4	37,23	85,32	8,16	10,46
177		108	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124873,98	398352,68	3,50	4	30,54	44,51	3,92	11,35
178		109	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124891,82	398346,19	3,50	4	36,82	79,72	6,96	11,45
179		110	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124904,25	398338,63	3,50	4	16,90	13,76	2,20	6,25
180		111	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124915,42	398321,15	3,50	4	37,56	60,10	4,09	14,69
181		112	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124932,18	398318,09	3,50	4	37,31	83,48	7,46	11,20
182		113	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124932,72	398295,56	3,50	4	88,40	474,42	18,36	25,84
183		114	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124916,12	398299,74	7,00	4	37,04	85,62	8,88	9,64
184		115	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124901,36	398303,84	7,00	4	36,30	80,35	7,66	10,49
185		116	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124888,44	398307,94	7,00	4	33,74	70,63	7,72	9,15



Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

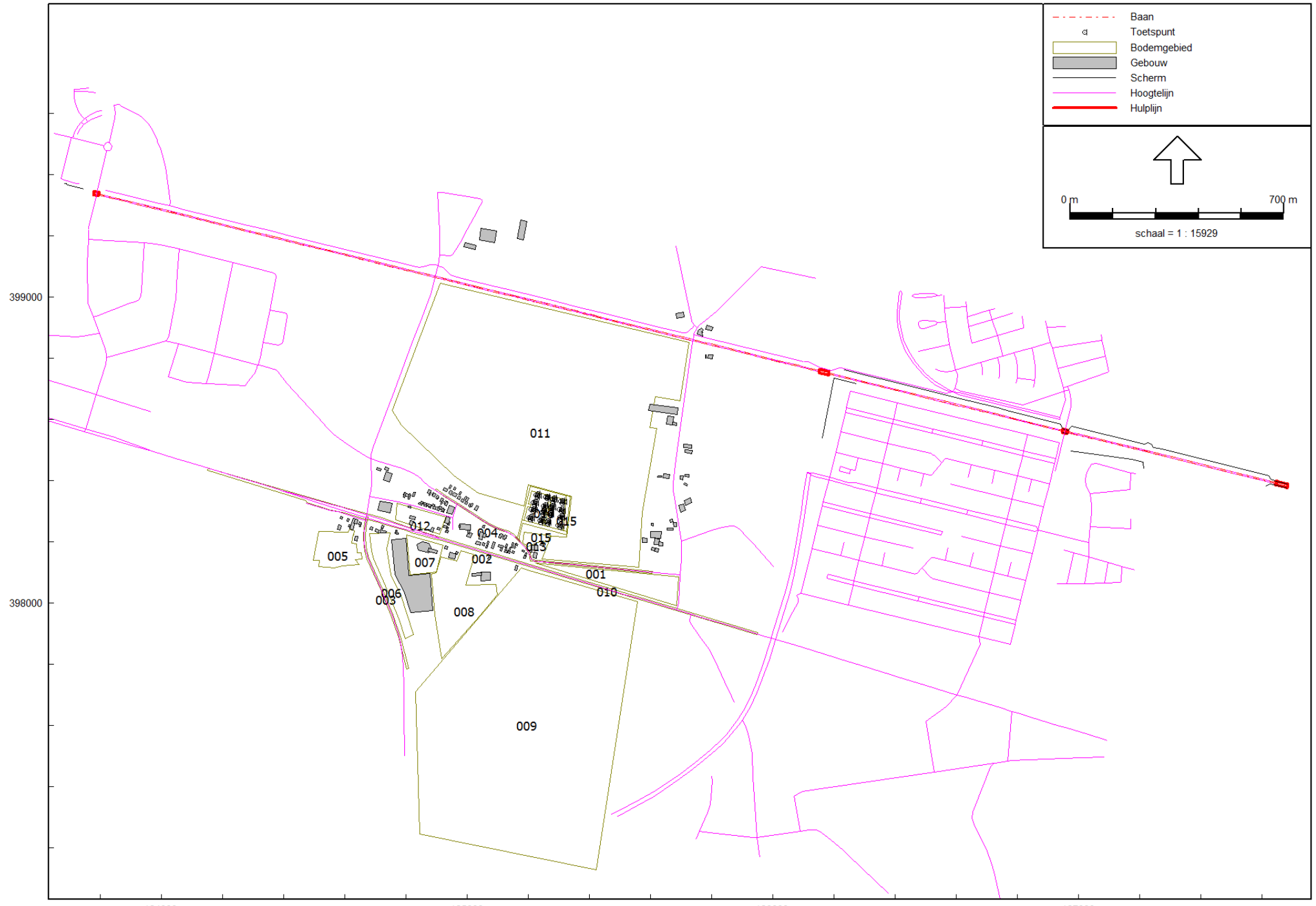
Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Vormpunten	Omtrek	Gebied	Min. lengte	Max. lengte
186		117	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124873,89	398312,24	7,00	4	34,09	71,80	7,61	9,44
187		118	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124866,71	398314,50	7,00	4	32,22	63,82	7,02	9,09
188		119	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124840,88	398322,90	7,00	4	35,39	69,17	5,83	11,87
189		120	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124849,29	398331,72	3,50	4	27,42	46,99	6,83	6,88
190		121	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124858,51	398327,82	3,50	4	31,52	50,80	4,52	11,24
191		122	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124873,07	398324,34	3,50	4	35,96	77,22	7,09	10,89
192		123	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124888,44	398323,10	3,50	4	26,40	43,51	6,39	6,81
193		124	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124910,17	398315,93	3,50	4	29,28	53,32	6,82	7,82
194		125	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124919,19	398311,01	3,50	4	34,24	64,37	5,58	11,54
195		126	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124934,26	398257,09	6,00	4	38,48	88,49	7,60	11,64
196		127	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124926,25	398263,05	3,50	4	65,88	257,73	12,79	20,15
197		128	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124929,13	398232,03	7,00	4	31,38	59,80	6,52	9,17
198		129	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124922,55	398247,64	4,00	4	35,44	76,99	7,64	10,08
199		130	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124930,98	398237,16	3,00	4	32,45	56,72	5,10	11,12
200		131	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124900,98	398240,86	8,00	4	35,79	77,29	7,28	10,61
201		132	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124880,02	398234,08	7,00	4	44,96	111,18	7,35	15,13
202		133	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124810,95	398257,10	7,00	4	48,20	141,60	10,16	13,94
203		134	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124813,01	398285,72	4,00	4	58,14	188,23	9,74	19,33
204		135	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124806,63	398312,28	4,00	4	29,88	52,66	5,70	9,25
205		136	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124794,60	398359,39	6,00	4	61,12	174,75	7,62	22,95
206		137	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124790,27	398345,78	4,00	4	45,88	98,53	5,72	17,22
207		138	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124812,12	398338,97	4,00	4	46,51	101,58	5,83	17,43
208		139	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124824,29	398363,10	4,00	4	41,31	93,32	6,67	13,98
209		140	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124715,04	398332,84	10,00	4	141,93	1233,72	30,46	40,50
210		141	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124735,83	398430,00	8,00	4	99,92	609,54	21,17	28,79
211		142	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124733,96	398444,52	8,00	4	39,73	98,06	9,17	10,69
212		143	0	11:49, 20 jul 2015	Rechthoek	124705,55	398443,27	6,00	4	44,91	114,45	7,82	14,64
164b		64015	0	12:27, 20 jul 2015	Rechthoek	125000,92	398346,11	7,00	4	37,90	80,06	6,36	12,59
001		64016	0	15:22, 20 jul 2015	Rechthoek	125225,87	398358,55	8,00	4	45,75	128,37	9,88	12,99
002		64017	0	15:23, 20 jul 2015	Rechthoek	125258,24	398350,16	8,00	4	34,15	72,53	7,96	9,12
003		64018	0	15:23, 20 jul 2015	Rechthoek	125281,20	398344,20	8,00	4	39,78	95,29	8,05	11,84
004		64019	0	15:24, 20 jul 2015	Rechthoek	125307,40	398337,39	8,00	4	44,01	119,04	9,59	12,41
005		64020	0	15:24, 20 jul 2015	Rechthoek	125303,66	398310,21	8,00	4	45,68	127,97	9,86	12,98
006		64021	0	15:24, 20 jul 2015	Rechthoek	125274,95	398320,20	8,00	4	40,16	99,59	8,95	11,13
007		64022	0	15:24, 20 jul 2015	Rechthoek	125250,97	398321,86	8,00	4	39,70	97,82	9,08	10,77
008		64023	0	15:24, 20 jul 2015	Rechthoek	125218,52	398334,76	8,00	4	43,71	118,35	9,89	11,97
009		64024	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125210,89	398310,49	8,00	4	46,75	133,10	9,82	13,55
010		64025	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125245,70	398301,62	8,00	4	40,24	100,30	9,11	11,00
011		64026	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125268,85	398295,66	8,00	4	33,75	70,42	7,56	9,32
012		64027	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125305,74	398286,28	8,00	4	40,28	98,53	8,37	11,77
013		64028	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125298,73	398259,15	8,00	4	45,79	127,79	9,64	13,25
014		64029	0	15:25, 20 jul 2015	Rechthoek	125262,37	398270,59	8,00	4	40,22	96,73	7,97	12,14

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Vormpunten	Omtrek	Gebied	Min.lengte	Max.lengte
015		64030	0	15:26, 20 jul 2015	Rechthoek	125240,04	398276,13	8,00	4	39,48	93,80	7,97	11,77
016		64031	0	15:26, 20 jul 2015	Rechthoek	125202,76	398283,88	8,00	4	45,95	128,68	9,68	13,29
017		64032	0	15:28, 20 jul 2015	Polygoon	125109,65	398227,91	8,00	8	53,65	137,90	3,29	11,18
018		64033	0	15:28, 20 jul 2015	Polygoon	125119,78	398219,74	8,00	8	52,52	139,50	2,84	10,84
020		64034	0	15:29, 20 jul 2015	Rechthoek	125573,73	398213,12	5,00	4	62,85	246,83	15,51	15,91
021		64035	0	15:30, 20 jul 2015	Rechthoek	125600,10	398234,84	5,00	4	116,08	794,77	22,14	35,90
022		64036	0	15:30, 20 jul 2015	Rechthoek	125612,90	398210,41	5,00	4	71,86	321,11	16,70	19,23
023		64037	0	15:30, 20 jul 2015	Rechthoek	125640,44	398187,33	8,00	4	48,07	144,27	11,62	12,42
024		64038	0	15:30, 20 jul 2015	Rechthoek	125604,18	398181,32	5,00	4	39,63	96,81	8,75	11,07
025		64039	0	15:31, 20 jul 2015	Rechthoek	125615,23	398180,54	8,00	4	46,95	137,43	11,15	12,33
026		64040	0	15:31, 20 jul 2015	Rechthoek	125603,40	398260,63	5,00	4	26,81	44,64	6,17	7,24
027		64041	0	15:31, 20 jul 2015	Rechthoek	125675,15	398238,53	8,00	4	55,47	130,43	6,00	21,73
028		64042	0	15:31, 20 jul 2015	Rechthoek	125664,29	398272,85	8,00	4	33,95	71,98	8,23	8,75
029		64043	0	15:32, 20 jul 2015	Rechthoek	125674,96	398262,38	8,00	4	47,23	137,24	10,32	13,29
030		64044	0	15:32, 20 jul 2015	Rechthoek	125692,70	398319,29	8,00	4	78,95	381,62	16,92	22,56
031		64045	0	15:32, 20 jul 2015	Rechthoek	125709,62	398335,76	8,00	4	76,96	362,59	16,49	21,99
032		64046	0	15:32, 20 jul 2015	Rechthoek	125642,86	398422,64	8,00	4	68,29	274,35	12,93	21,21
033		64047	0	15:32, 20 jul 2015	Rechthoek	125624,57	398416,70	5,00	4	34,01	56,46	4,52	12,48
034		64048	0	15:33, 20 jul 2015	Rechthoek	125697,27	398416,24	8,00	4	45,46	127,56	10,10	12,63
035		64049	0	15:33, 20 jul 2015	Rechthoek	125713,28	398421,27	8,00	4	44,17	114,59	8,33	13,75
036		64050	0	15:33, 20 jul 2015	Rechthoek	125711,91	398392,46	8,00	4	34,16	61,48	5,16	11,92
037		64115	0	15:38, 20 jul 2015	Rechthoek	125709,32	398518,19	6,00	4	70,57	247,41	9,65	25,64
038		64116	0	15:38, 20 jul 2015	Rechthoek	125713,35	398502,05	6,00	4	68,29	246,51	10,37	23,78
039		64117	0	15:39, 20 jul 2015	Rechthoek	125597,00	398650,68	6,00	4	231,73	2084,24	22,27	93,60
040		64118	0	15:39, 20 jul 2015	Rechthoek	125656,86	398612,35	8,00	4	94,93	546,84	19,69	27,77
041		64119	0	15:39, 20 jul 2015	Rechthoek	125686,77	398588,14	8,00	4	43,48	109,86	7,99	13,75
042		64120	0	15:39, 20 jul 2015	Rechthoek	125788,07	398811,87	8,00	4	58,77	211,51	12,61	16,77
043		64121	0	15:39, 20 jul 2015	Rechthoek	125779,71	398811,17	8,00	4	27,86	36,38	3,48	10,45
044		64122	0	15:40, 20 jul 2015	Rechthoek	125708,67	398951,17	8,00	4	83,59	416,23	16,37	25,42
045		64123	0	15:41, 20 jul 2015	Polygoon	125767,09	398899,11	8,00	9	82,82	301,41	3,60	18,38
046		64124	0	15:41, 20 jul 2015	Polygoon	125783,93	398907,37	8,00	4	69,92	289,24	13,31	21,58
047		64125	0	15:42, 20 jul 2015	Polygoon	125045,86	399224,73	8,00	4	178,34	1949,06	38,35	51,22
048		64126	0	15:42, 20 jul 2015	Rechthoek	124989,81	399163,77	8,00	4	104,65	543,57	14,29	38,03
049		64127	0	15:42, 20 jul 2015	Rechthoek	125195,76	399248,14	8,00	4	165,08	1292,27	21,00	61,54

	Baan
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherp
	Hoogtelijn
	Hulplijn


0 m  700 m
schaal = 1 : 15929

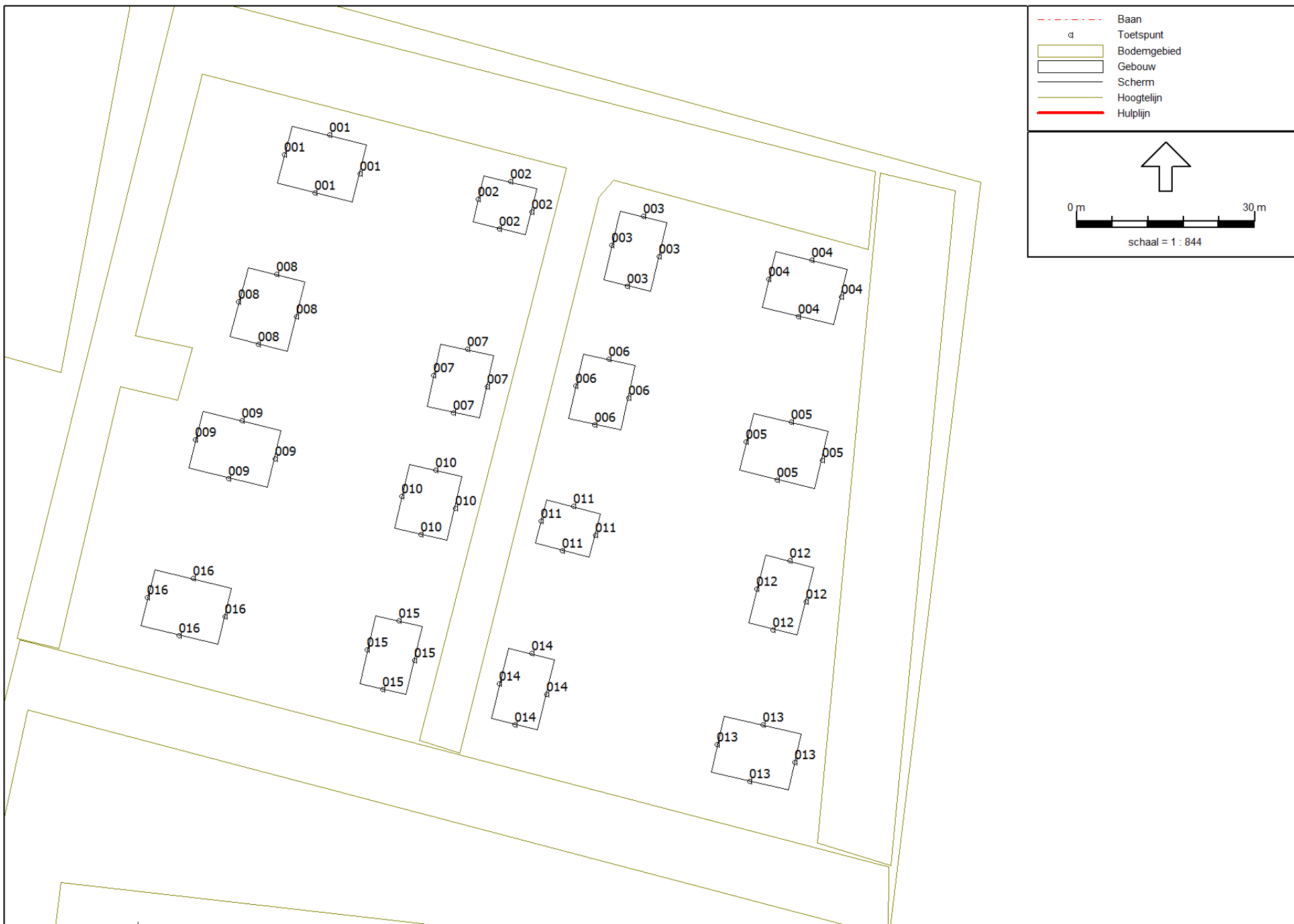


Model: basismodel railverkeer

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	Bf
001	Oude Baan	0,00
002	N282	0,00
003	N260	0,00
004	Oude Baan	0,00
005	Verhard terrein	0,00
006	grasland	1,00
007	verhard terrein	0,00
008	grasland	1,00
009	bos	1,00
010	bos	1,00
011	grasland	1,00
012	gras	1,00
013	bos	1,00
014	weg/water	0,00
015	weg/water	0,00
016	weg/water	0,00



Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

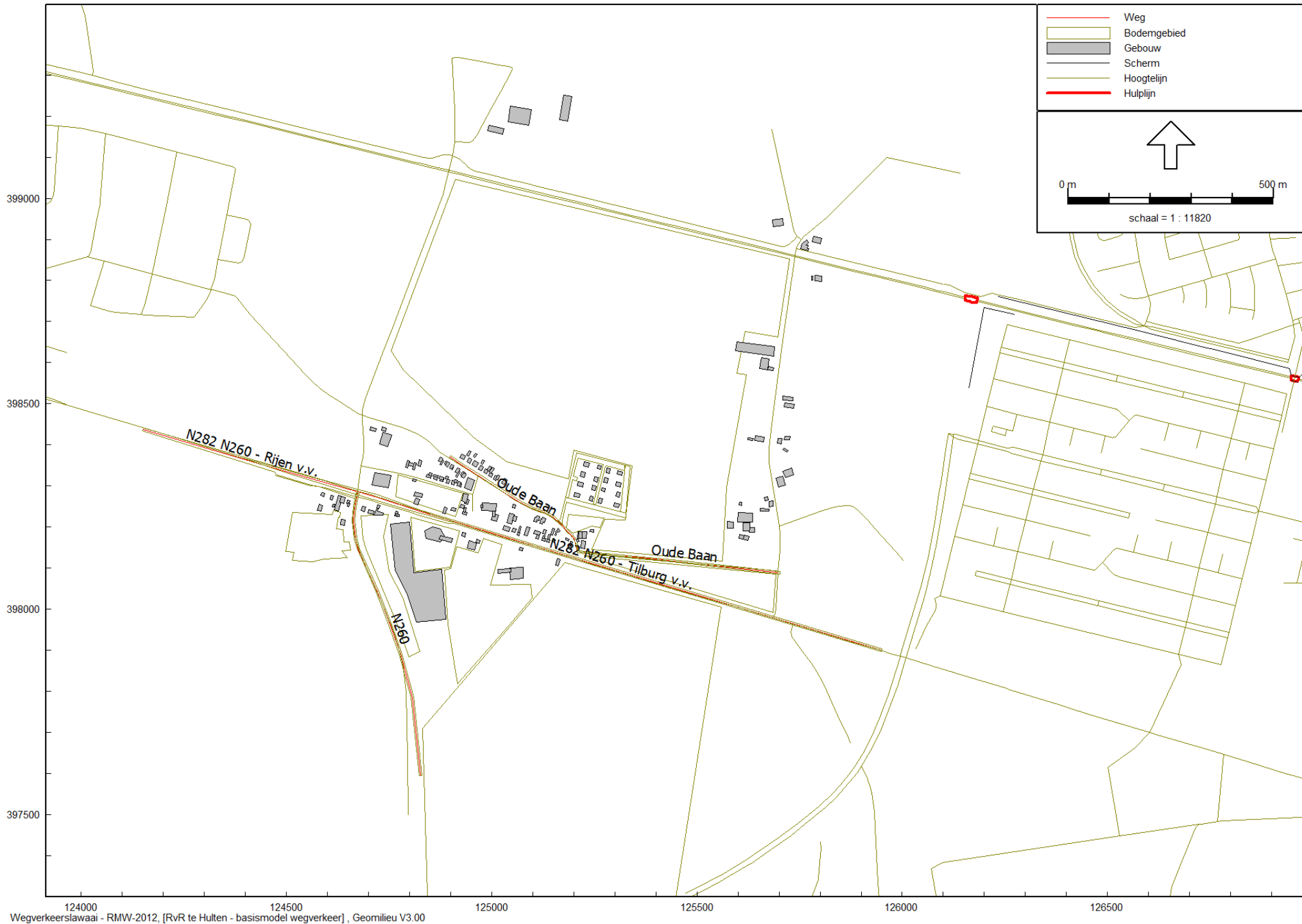
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	NB Woning [1]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
001	NB Woning [2]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
001	NB Woning [3]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
001	NB Woning [4]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
002	NB Woning [1]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
002	NB Woning [2]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
002	NB Woning [3]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
002	NB Woning [4]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
003	NB Woning [1]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
003	NB Woning [2]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
003	NB Woning [3]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
003	NB Woning [4]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
004	NB Woning [1]	9,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
004	NB Woning [2]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
004	NB Woning [3]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
004	NB Woning [4]	9,42	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
005	NB Woning [1]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
005	NB Woning [2]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
005	NB Woning [3]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
005	NB Woning [4]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
006	NB Woning [1]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
006	NB Woning [2]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
006	NB Woning [3]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
006	NB Woning [4]	9,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
007	NB Woning [1]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
007	NB Woning [2]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
007	NB Woning [3]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
007	NB Woning [4]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
008	NB Woning [1]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
008	NB Woning [2]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
008	NB Woning [3]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
008	NB Woning [4]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
009	NB Woning [1]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
009	NB Woning [2]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
009	NB Woning [3]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
009	NB Woning [4]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010	NB Woning [1]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010	NB Woning [2]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010	NB Woning [3]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010	NB Woning [4]	9,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011	NB Woning [1]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011	NB Woning [2]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011	NB Woning [3]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011	NB Woning [4]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012	NB Woning [1]	9,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012	NB Woning [2]	9,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012	NB Woning [3]	9,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012	NB Woning [4]	9,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013	NB Woning [1]	9,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013	NB Woning [2]	9,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013	NB Woning [3]	9,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013	NB Woning [4]	9,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
014	NB Woning [1]	9,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
014	NB Woning [2]	9,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
014	NB Woning [3]	9,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
014	NB Woning [4]	9,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
015	NB Woning [1]	9,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
015	NB Woning [2]	9,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
015	NB Woning [3]	9,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
015	NB Woning [4]	9,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016	NB Woning [1]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016	NB Woning [2]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016	NB Woning [3]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
016	NB Woning [4]	9,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k
GS398345	s:1034909884	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398828	s:1034908426	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396786	s:2100000558	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398343	s:1034909886	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398820	s:1034908434	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS397062	s:2100000172	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396787	s:2100000557	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398813	s:1034908441	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS398830	s:1034908424	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398829	s:1034908425	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398831	s:1034908423	--	--	Eigen waarde	2 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398342	s:1034909887	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398344	s:1034909885	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398812	s:1034908442	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398819	s:1034908435	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Model: basismodel railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS398345	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398828	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396786	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398343	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398820	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS397062	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS396787	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398813	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS398830	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398829	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398831	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398342	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398344	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398812	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS398819	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00



Model: basismodel wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

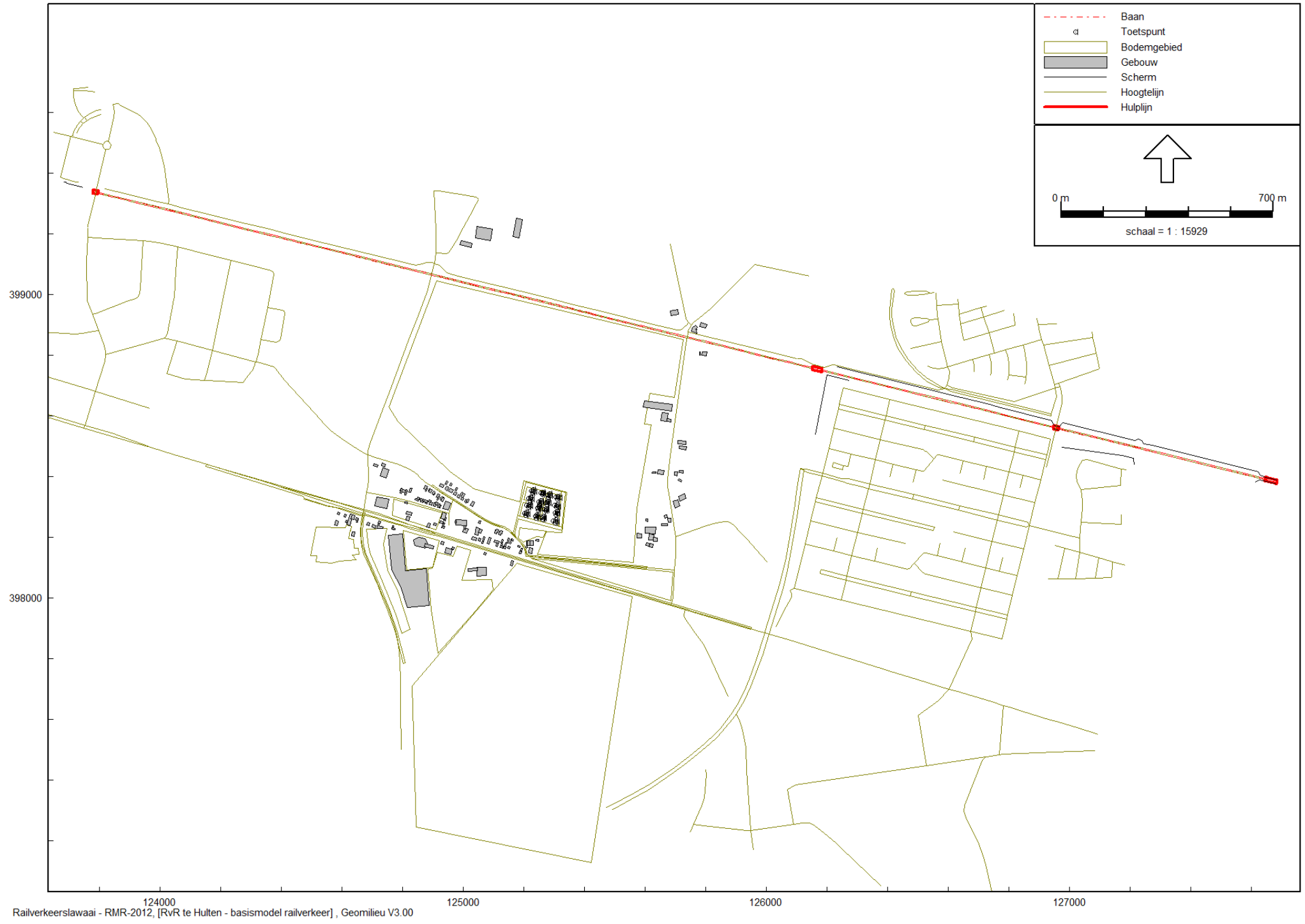
ItemID	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Vormpunten	Lengte	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
16	001	Oude Baan	124898,03	398369,99	18	425,95	W0	60	60	60	507,00	6,40	4,20
18	002	Oude Baan	125238,64	398136,52	6	462,33	W0	60	60	60	507,00	6,40	4,20
21	003	N260	124673,11	398282,45	12	714,42	W0	80	80	80	8948,00	6,75	2,71
207	004	N282 N260 - Tilburg v.v.	124674,56	398285,44	6	1332,13	W0	80	80	80	11755,00	6,56	3,30
210	005	N282 N260 - Rijen v.v.	124151,26	398437,48	4	544,95	W0	80	80	80	20331,00	6,64	3,03

Model: basismodel wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

ItemID	%Int(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
16	0,80	29,20	19,16	3,65	1,95	1,28	0,24	1,30	0,85	0,16	71,42	79,64	85,88	91,40	97,15
18	0,80	29,20	19,16	3,65	1,95	1,28	0,24	1,30	0,85	0,16	71,42	79,64	85,88	91,40	97,15
21	1,02	526,08	222,36	76,39	51,94	10,18	8,03	25,97	9,94	6,85	82,23	92,05	97,33	104,26	110,28
207	1,00	710,98	376,28	110,61	46,27	9,70	5,64	13,88	1,94	1,29	82,00	92,02	97,23	104,17	111,10
210	1,02	1217,68	590,16	187,68	95,85	19,71	13,06	36,45	6,16	6,64	84,96	94,91	100,15	107,08	113,62

Model: basismodel wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

ItemID	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
16	93,61	86,84	77,09	99,95	98,12	90,92
18	93,61	86,84	77,09	99,95	98,12	90,92
21	106,48	99,62	88,77	112,90	108,75	105,03
207	107,32	100,45	89,40	113,58	110,29	105,28
210	109,84	102,98	92,01	116,16	112,39	108,05



Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	le kid	NrKids	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n
5902		35682	0	11:34, 20 jul 2015	-130767	2	Polylijn	123795,01	399333,79	123829,95	399325,15	9,64	9,64
5902		35683	0	11:34, 20 jul 2015	-130772	2	Polylijn	123829,95	399325,15	123864,03	399316,87	9,64	9,64
5902		35684	0	11:34, 20 jul 2015	-130777	2	Polylijn	123864,03	399316,87	123961,36	399293,06	9,64	9,65
5902		35685	0	11:34, 20 jul 2015	-130782	2	Polylijn	123961,36	399293,06	124029,50	399276,42	9,65	9,66
5902		35686	0	11:34, 20 jul 2015	-130787	2	Polylijn	124029,50	399276,42	124058,70	399269,29	9,66	9,64
5902		35687	0	11:34, 20 jul 2015	-130792	2	Polylijn	124058,70	399269,29	124156,02	399245,45	9,64	9,59
5902		35688	0	11:34, 20 jul 2015	-130797	2	Polylijn	124156,02	399245,45	124253,34	399221,57	9,59	9,58
5902		35689	0	11:34, 20 jul 2015	-130802	2	Polylijn	124253,34	399221,57	124350,68	399197,80	9,58	9,58
5902		35690	0	11:34, 20 jul 2015	-130807	2	Polylijn	124350,68	399197,80	124448,03	399174,09	9,58	9,59
5902		35691	0	11:34, 20 jul 2015	-130812	2	Polylijn	124448,03	399174,09	124545,33	399150,15	9,59	9,60
5902		35692	0	11:34, 20 jul 2015	-130817	2	Polylijn	124545,33	399150,15	124642,64	399126,25	9,60	9,61
5902		35693	0	11:34, 20 jul 2015	-130822	2	Polylijn	124642,64	399126,25	124739,96	399102,38	9,61	9,63
5902		35694	0	11:34, 20 jul 2015	-130827	2	Polylijn	124739,96	399102,38	124837,27	399078,51	9,63	9,65
5902		35695	0	11:34, 20 jul 2015	-130832	2	Polylijn	124837,27	399078,51	124934,59	399054,66	9,65	9,66
5902		35696	0	11:34, 20 jul 2015	-130837	2	Polylijn	124934,59	399054,66	125031,90	399030,74	9,66	9,64
5902		35697	0	11:34, 20 jul 2015	-130842	2	Polylijn	125031,90	399030,74	125129,22	399006,89	9,64	9,61
5902		35698	0	11:34, 20 jul 2015	-130847	2	Polylijn	125129,22	399006,89	125226,54	398983,02	9,61	9,58
5902		35699	0	11:34, 20 jul 2015	-130852	2	Polylijn	125226,54	398983,02	125323,84	398959,11	9,58	9,55
5902		35700	0	11:34, 20 jul 2015	-130857	2	Polylijn	125323,84	398959,11	125420,16	398935,36	9,55	9,55
5902		35701	0	11:34, 20 jul 2015	-130862	2	Polylijn	125420,16	398935,36	125421,13	398935,12	9,55	9,55
5902		35702	0	11:34, 20 jul 2015	-130867	2	Polylijn	125421,13	398935,12	125518,45	398911,25	9,55	9,54
5902		35703	0	11:34, 20 jul 2015	-130872	2	Polylijn	125518,45	398911,25	125615,76	398887,39	9,54	9,54
5902		35704	0	11:34, 20 jul 2015	-130877	2	Polylijn	125615,76	398887,39	125713,08	398863,52	9,54	9,53
5902		35705	0	11:34, 20 jul 2015	-130882	2	Polylijn	125713,08	398863,52	125810,43	398839,78	9,53	9,51
5902		35706	0	11:34, 20 jul 2015	-130887	2	Polylijn	125810,43	398839,78	125907,75	398815,94	9,51	9,49
5902		35707	0	11:34, 20 jul 2015	-130892	2	Polylijn	125907,75	398815,94	126005,07	398792,10	9,49	9,50
5902		35708	0	11:34, 20 jul 2015	-130897	2	Polylijn	126152,59	398756,00	126182,16	398748,77	9,50	9,50
5902		35709	0	22:02, 28 jul 2015	-130902	2	Polylijn	126005,07	398792,10	126152,59	398756,00	9,50	9,50
5902		35710	0	11:34, 20 jul 2015	-130907	2	Polylijn	126182,16	398748,77	126297,08	398720,73	9,50	9,50
5902		35711	0	11:34, 20 jul 2015	-130912	2	Polylijn	126297,08	398720,73	126394,39	398696,83	9,50	9,50
5902		35712	0	11:34, 20 jul 2015	-130917	2	Polylijn	126394,39	398696,83	126491,71	398672,97	9,50	9,50
5902		35713	0	11:34, 20 jul 2015	-130922	2	Polylijn	126491,71	398672,97	126589,04	398649,16	9,50	9,50
5902		35714	0	11:34, 20 jul 2015	-130927	2	Polylijn	126589,04	398649,16	126686,37	398625,37	9,50	9,50
5902		35715	0	11:34, 20 jul 2015	-130932	2	Polylijn	126686,37	398625,37	126783,69	398601,49	9,50	9,50
5902		35716	0	11:34, 20 jul 2015	-130937	2	Polylijn	126783,69	398601,49	126881,03	398577,71	9,50	9,51
5902		35717	0	11:34, 20 jul 2015	-130942	2	Polylijn	126946,96	398561,59	126964,31	398557,35	9,53	9,53
5902		35718	0	11:34, 20 jul 2015	-130947	2	Polylijn	126881,03	398577,71	126946,96	398561,59	9,51	9,53
5902		35719	0	11:34, 20 jul 2015	-130952	2	Polylijn	126964,31	398557,35	126978,36	398553,92	9,53	9,54

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	M-1	M-n	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	LE(D)0.0	Totaal
5902	9,64	9,64	0,00	0,00	9,64	9,64	2	35,99	35,99	35,99	35,99		121,15
5902	9,64	9,64	0,00	0,00	9,64	9,64	3	35,07	35,07	1,13	33,94		121,18
5902	9,64	9,65	0,00	0,00	9,64	9,65	4	100,20	100,20	21,06	57,64		121,22
5902	9,65	9,66	0,00	0,00	9,66	9,66	2	70,14	70,14	70,14	70,14		121,25
5902	9,66	9,64	0,00	0,00	9,64	9,66	3	30,06	30,06	8,70	21,35		121,27
5902	9,64	9,59	0,00	0,00	9,59	9,61	3	100,20	100,20	46,89	53,31		121,32
5902	9,59	9,58	0,00	0,00	9,58	9,58	4	100,21	100,21	7,71	72,91		121,36
5902	9,58	9,58	0,00	0,00	9,58	9,58	3	100,20	100,20	20,84	79,36		121,40
5902	9,58	9,59	0,00	0,00	9,59	9,59	5	100,20	100,20	8,09	53,85		121,44
5902	9,59	9,60	0,00	0,00	9,60	9,60	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,48
5902	9,60	9,61	0,00	0,00	9,60	9,61	3	100,20	100,20	46,91	53,29		121,51
5902	9,61	9,63	0,00	0,00	9,63	9,63	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,56
5902	9,63	9,65	0,00	0,00	9,65	9,65	2	100,19	100,19	100,19	100,19		121,58
5902	9,65	9,66	0,00	0,00	9,65	9,66	5	100,20	100,20	11,92	48,00		121,62
5902	9,66	9,64	0,00	0,00	9,64	9,66	3	100,21	100,21	40,53	59,68		121,65
5902	9,64	9,61	0,00	0,00	9,61	9,62	3	100,20	100,20	41,63	58,57		121,68
5902	9,61	9,58	0,00	0,00	9,58	9,61	4	100,20	100,20	1,84	77,42		121,72
5902	9,58	9,55	0,00	0,00	9,55	9,58	5	100,19	100,19	4,32	57,92		121,75
5902	9,55	9,55	0,00	0,00	9,55	9,55	4	99,21	99,21	4,19	80,47		121,79
5902	9,55	9,55	0,00	0,00	9,55	9,55	2	1,00	1,00	1,00	1,00		121,81
5902	9,55	9,55	-0,01	-0,01	9,54	9,54	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,82
5902	9,55	9,56	-0,02	-0,02	9,54	9,54	2	100,19	100,19	100,19	100,19		121,86
5902	9,56	9,57	-0,04	-0,04	9,53	9,53	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,87
5902	9,57	9,51	0,00	0,00	9,51	9,53	5	100,21	100,21	4,24	62,61		121,91
5902	9,51	9,49	0,00	0,00	9,49	9,49	3	100,20	100,20	42,61	57,58		121,92
5902	9,49	9,50	0,00	0,00	9,49	9,50	7	100,20	100,20	1,34	26,21		121,94
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	2	30,45	30,45	30,45	30,45		121,96
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	4	151,87	151,87	18,75	69,70		121,96
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	4	118,29	118,29	14,65	57,08		121,96
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,94
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	4	100,20	100,20	15,06	54,52		121,89
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	3	100,20	100,20	1,56	98,64		121,84
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	4	100,20	100,20	18,06	60,39		121,76
5902	9,50	9,50	0,00	0,00	9,50	9,50	4	100,21	100,21	5,31	76,41		121,63
5902	9,50	9,51	0,00	0,00	9,51	9,51	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,50
5902	9,53	9,53	0,00	0,00	9,53	9,53	2	17,86	17,86	17,86	17,86		121,38
5902	9,51	9,53	0,00	0,00	9,51	9,53	3	67,87	67,87	17,63	50,25		121,38
5902	9,53	9,54	0,00	0,00	9,54	9,54	2	14,46	14,46	14,46	14,46		121,38

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)1.0 Totaal	LE(D)2.0 Totaal	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 Totaal	LE(A)1.0 Totaal	LE(A)2.0 Totaal	LE(A)5.0 Totaal
5902	118,50	--	--	--	--	121,47	119,24	--	--	--
5902	118,51	--	--	--	--	121,49	119,25	--	--	--
5902	118,53	--	--	--	--	121,53	119,26	--	--	--
5902	118,54	--	--	--	--	121,54	119,27	--	--	--
5902	118,55	--	--	--	--	121,56	119,28	--	--	--
5902	118,58	--	--	--	--	121,59	119,29	--	--	--
5902	118,60	--	--	--	--	121,63	119,30	--	--	--
5902	118,61	--	--	--	--	121,66	119,32	--	--	--
5902	118,64	--	--	--	--	121,69	119,33	--	--	--
5902	118,65	--	--	--	--	121,72	119,34	--	--	--
5902	118,67	--	--	--	--	121,74	119,36	--	--	--
5902	118,69	--	--	--	--	121,77	119,37	--	--	--
5902	118,71	--	--	--	--	121,80	119,38	--	--	--
5902	118,73	--	--	--	--	121,82	119,39	--	--	--
5902	118,74	--	--	--	--	121,84	119,40	--	--	--
5902	118,76	--	--	--	--	121,87	119,41	--	--	--
5902	118,77	--	--	--	--	121,90	119,42	--	--	--
5902	118,79	--	--	--	--	121,92	119,44	--	--	--
5902	118,81	--	--	--	--	121,95	119,45	--	--	--
5902	118,82	--	--	--	--	121,97	119,46	--	--	--
5902	118,83	--	--	--	--	121,98	119,46	--	--	--
5902	118,84	--	--	--	--	122,00	119,47	--	--	--
5902	118,85	--	--	--	--	122,02	119,48	--	--	--
5902	118,87	--	--	--	--	122,04	119,49	--	--	--
5902	118,88	--	--	--	--	122,05	119,50	--	--	--
5902	118,89	--	--	--	--	122,07	119,50	--	--	--
5902	118,89	--	--	--	--	122,08	119,51	--	--	--
5902	118,89	--	--	--	--	122,08	119,51	--	--	--
5902	118,89	--	--	--	--	122,08	119,51	--	--	--
5902	121,99	--	--	--	--	122,07	121,81	--	--	--
5902	121,84	--	--	--	--	122,03	121,70	--	--	--
5902	121,69	--	--	--	--	121,99	121,58	--	--	--
5902	121,45	--	--	--	--	121,93	121,39	--	--	--
5902	121,04	--	--	--	--	121,84	121,07	--	--	--
5902	120,60	--	--	--	--	121,74	120,73	--	--	--
5902	120,14	--	--	--	--	121,65	120,39	--	--	--
5902	120,14	--	--	--	--	121,65	120,39	--	--	--
5902	120,14	--	--	--	--	121,65	120,39	--	--	--

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A)Br	Totaal	LE(N)0.0	Totaal	LE(N)0.5	Totaal	LE(N)1.0	Totaal	LE(N)2.0	Totaal	LE(N)5.0	Totaal	LE(N)Br	Totaal	LE(P4)0.0	Totaal	LE(P4)0.5	Totaal	LE(P4)1.0	Totaal
5902	--		118,44		117,33		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,45		117,34		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,47		117,34		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,48		117,34		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,49		117,35		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,51		117,35		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,52		117,36		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,54		117,37		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,56		117,37		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,58		117,38		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,59		117,38		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,61		117,39		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,63		117,39		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,64		117,40		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,66		117,40		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,67		117,41		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,69		117,41		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,70		117,42		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,72		117,42		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,73		117,43		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,74		117,43		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,75		117,44		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,76		117,44		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,78		117,44		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,78		117,45		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,79		117,45		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,80		117,45		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,80		117,45		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,80		117,45		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,79		118,65		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,77		118,58		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,75		118,51		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,71		118,40		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,65		118,23		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,60		118,05		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,54		117,87		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,54		117,87		--		--		--		--		--		--		--	
5902	--		118,54		117,87		--		--		--		--		--		--		--	

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	le kid	NrKids	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n
5902		35720	0	11:34, 20 jul 2015	-130957	2	Polylij	126978,36	398553,92	127075,70	398530,14	9,54	9,58
5902		35721	0	11:34, 20 jul 2015	-130962	2	Polylij	127075,70	398530,14	127173,04	398506,35	9,58	9,62
5902		35722	0	11:34, 20 jul 2015	-130967	2	Polylij	127173,04	398506,35	127215,57	398495,96	9,62	9,64
5902		35723	0	11:34, 20 jul 2015	-130972	2	Polylij	127215,57	398495,96	127245,07	398488,75	9,64	9,66
5902		35724	0	11:34, 20 jul 2015	-130977	2	Polylij	127245,07	398488,75	127270,38	398482,57	9,66	9,67
5902		35725	0	11:34, 20 jul 2015	-130982	2	Polylij	127270,38	398482,57	127367,69	398458,68	9,67	9,72
5902		35726	0	11:34, 20 jul 2015	-130987	2	Polylij	127367,69	398458,68	127465,00	398434,78	9,72	9,76
5902		35728	0	11:34, 20 jul 2015	-130997	2	Polylij	127465,00	398434,78	127649,16	398389,56	9,76	9,83
5889		57137	0	11:36, 20 jul 2015	-214930	2	Polylij	123790,56	399338,75	123795,93	399337,44	9,67	9,67
5889		57138	0	11:36, 20 jul 2015	-214935	2	Polylij	123795,93	399337,44	123887,93	399314,93	9,67	9,67
5889		57139	0	11:36, 20 jul 2015	-214940	2	Polylij	123887,93	399314,93	123985,29	399291,07	9,67	9,66
5889		57140	0	11:36, 20 jul 2015	-214945	2	Polylij	123985,29	399291,07	124031,05	399279,85	9,66	9,65
5889		57141	0	11:36, 20 jul 2015	-214950	2	Polylij	124031,05	399279,85	124082,65	399267,20	9,65	9,62
5889		57142	0	11:36, 20 jul 2015	-214955	2	Polylij	124082,65	399267,20	124180,01	399243,34	9,62	9,58
5889		57143	0	11:36, 20 jul 2015	-214960	2	Polylij	124180,01	399243,34	124254,97	399224,96	9,58	9,59
5889		57144	0	11:36, 20 jul 2015	-214965	2	Polylij	124254,97	399224,96	124374,75	399195,72	9,59	9,62
5889		57145	0	11:36, 20 jul 2015	-214970	2	Polylij	124374,75	399195,72	124861,53	399076,33	9,62	9,62
5889		57146	0	11:36, 20 jul 2015	-214975	2	Polylij	124861,53	399076,33	124958,87	399052,40	9,62	9,64
5889		57147	0	11:36, 20 jul 2015	-214980	2	Polylij	124958,87	399052,40	125033,84	399034,05	9,64	9,63
5889		57148	0	11:36, 20 jul 2015	-214985	2	Polylij	125033,84	399034,05	125153,59	399004,66	9,63	9,60
5889		57149	0	11:36, 20 jul 2015	-214990	2	Polylij	125153,59	399004,66	125250,93	398980,74	9,60	9,58
5889		57150	0	11:36, 20 jul 2015	-214995	2	Polylij	125250,93	398980,74	125348,27	398956,80	9,58	9,57
5889		57151	0	11:36, 20 jul 2015	-215000	2	Polylij	125348,27	398956,80	125422,26	398938,64	9,57	9,55
5889		57152	0	11:36, 20 jul 2015	-215005	2	Polylij	126153,32	398759,57	126182,89	398752,33	9,48	9,49
5889		57153	0	22:02, 28 jul 2015	-215010	2	Polylij	125422,26	398938,64	126153,32	398759,57	9,55	9,48
5889		57154	0	11:36, 20 jul 2015	-215015	2	Polylij	126947,84	398565,13	126965,19	398560,91	9,52	9,52
5889		57155	0	11:36, 20 jul 2015	-215020	2	Polylij	126182,89	398752,33	126947,84	398565,13	9,49	9,52
5889		57156	0	11:36, 20 jul 2015	-215025	2	Polylij	126965,19	398560,91	127216,34	398499,54	9,52	9,63
5889		57157	0	11:36, 20 jul 2015	-215030	2	Polylij	127216,34	398499,54	127248,18	398491,76	9,63	9,65
5889		57160	0	11:36, 20 jul 2015	-215045	2	Polylij	127248,18	398491,76	127649,61	398393,70	9,65	9,80

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Naam	M-1	M-n	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	LE(D)0.0	Totaal
5902	9,54	9,58	0,00	0,00	9,58	9,58	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,28
5902	9,58	9,62	0,00	0,00	9,58	9,62	3	100,20	100,20	11,47	88,73		121,21
5902	9,62	9,64	0,00	0,00	9,64	9,64	2	43,78	43,78	43,78	43,78		121,14
5902	9,64	9,66	0,00	0,00	9,66	9,66	2	30,37	30,37	30,37	30,37		123,56
5902	9,66	9,67	0,00	0,00	9,67	9,67	2	26,05	26,05	26,05	26,05		121,14
5902	9,67	9,72	0,00	0,00	9,67	9,72	3	100,20	100,20	5,31	94,89		121,09
5902	9,72	9,76	0,00	0,00	9,76	9,76	2	100,20	100,20	100,20	100,20		121,06
5902	9,76	9,83	0,00	0,00	9,79	9,83	4	189,63	189,63	43,53	89,43		121,04
5889	4,98	9,67	0,00	0,00	9,67	9,67	2	5,53	5,53	5,53	5,53		121,68
5889	9,67	9,67	0,00	0,00	9,67	9,67	3	94,71	94,71	34,82	59,89		121,68
5889	9,67	9,66	0,00	0,00	9,66	9,66	2	100,24	100,24	100,24	100,24		121,78
5889	9,66	9,65	0,00	0,00	9,65	9,66	3	47,12	47,12	21,24	25,87		121,84
5889	9,65	9,62	0,00	0,00	9,62	9,62	2	53,13	53,13	53,13	53,13		121,87
5889	9,62	9,58	0,00	0,00	9,58	9,61	5	100,24	100,24	18,63	35,25		121,92
5889	9,58	9,59	0,00	0,00	9,59	9,59	2	77,18	77,18	77,18	77,18		121,95
5889	9,59	9,62	0,00	0,00	9,60	9,62	5	123,30	123,30	16,85	52,36		121,97
5889	9,62	9,59	0,00	0,03	9,60	9,65	9	501,21	501,21	1,09	177,15		121,97
5889	9,59	9,64	0,00	0,00	9,64	9,65	3	100,24	100,24	39,04	61,20		121,99
5889	9,64	9,63	0,00	0,00	9,63	9,63	3	77,18	77,18	9,41	67,77		122,02
5889	9,63	9,60	0,00	0,00	9,60	9,60	2	123,30	123,30	123,30	123,30		122,08
5889	9,60	9,58	0,00	0,00	9,58	9,58	3	100,24	100,24	11,35	88,89		122,13
5889	9,58	9,57	0,00	0,00	9,57	9,58	3	100,24	100,24	25,93	74,31		122,15
5889	9,57	9,55	0,00	0,00	9,55	9,55	2	76,19	76,19	76,19	76,19		122,15
5889	9,48	9,49	0,00	0,00	9,49	9,49	2	30,45	30,45	30,45	30,45		122,16
5889	9,55	9,48	0,00	0,00	9,48	9,55	18	752,68	752,68	3,53	143,16		122,16
5889	9,52	9,52	0,00	0,00	9,52	9,52	2	17,86	17,86	17,86	17,86		122,16
5889	9,49	9,52	0,00	0,00	9,49	9,52	11	787,52	787,52	13,03	239,05		122,16
5889	9,52	9,63	0,00	0,00	9,52	9,63	7	258,54	258,54	13,09	105,91		122,16
5889	9,63	9,65	0,00	0,00	9,65	9,65	2	32,78	32,78	32,78	32,78		124,45
5889	9,65	9,80	0,00	0,00	9,67	9,80	6	413,23	413,23	48,22	156,11		122,16

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012








Naam	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)1.0 Totaal	LE(D)2.0 Totaal	LE(D)5.0 Totaal	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 Totaal	LE(A)1.0 Totaal	LE(A)2.0 Totaal	LE(A)5.0 Totaal
5902	119,77	--	--	--	--	121,58	120,12	--	--	--
5902	119,45	--	--	--	--	121,52	119,89	--	--	--
5902	119,14	--	--	--	--	121,47	119,68	--	--	--
5902	121,22	--	--	--	--	123,89	121,86	--	--	--
5902	119,14	--	--	--	--	121,47	119,68	--	--	--
5902	118,92	--	--	--	--	121,44	119,53	--	--	--
5902	118,75	--	--	--	--	121,42	119,41	--	--	--
5902	118,65	--	--	--	--	121,40	119,35	--	--	--
5889	120,95	--	--	--	--	121,06	119,91	--	--	--
5889	120,95	--	--	--	--	121,06	119,91	--	--	--
5889	121,25	--	--	--	--	121,15	120,17	--	--	--
5889	121,43	--	--	--	--	121,19	120,32	--	--	--
5889	121,52	--	--	--	--	121,22	120,40	--	--	--
5889	121,66	--	--	--	--	121,26	120,52	--	--	--
5889	121,74	--	--	--	--	121,29	120,60	--	--	--
5889	121,79	--	--	--	--	121,30	120,64	--	--	--
5889	119,20	--	--	--	--	121,30	118,48	--	--	--
5889	121,84	--	--	--	--	121,31	120,68	--	--	--
5889	121,93	--	--	--	--	121,34	120,76	--	--	--
5889	122,07	--	--	--	--	121,39	120,88	--	--	--
5889	122,21	--	--	--	--	121,43	121,01	--	--	--
5889	122,26	--	--	--	--	121,45	121,05	--	--	--
5889	119,28	--	--	--	--	121,45	118,55	--	--	--
5889	119,29	--	--	--	--	121,45	118,56	--	--	--
5889	119,29	--	--	--	--	121,45	118,56	--	--	--
5889	119,29	--	--	--	--	121,45	118,56	--	--	--
5889	119,29	--	--	--	--	121,45	118,56	--	--	--
5889	121,58	--	--	--	--	123,75	120,85	--	--	--
5889	119,29	--	--	--	--	121,45	118,56	--	--	--

Model: basismodel railverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012


Naam	LE(A)Br	Totaal	LE(N)0.0	Totaal	LE(N)0.5	Totaal	LE(N)1.0	Totaal	LE(N)2.0	Totaal	LE(N)5.0	Totaal	LE(N)Br	Totaal	LE(P4)0.0	Totaal	LE(P4)0.5	Totaal	LE(P4)1.0	Totaal
5902	--		118,51		117,74		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,47		117,63		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,44		117,53		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		120,88		119,86		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,44		117,53		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,42		117,46		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,41		117,41		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5902	--		118,40		117,38		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,47		118,03		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,47		118,03		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,52		118,19		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,56		118,28		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,58		118,33		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,61		118,41		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,63		118,46		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,63		118,49		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,63		117,22		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,64		118,51		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,66		118,57		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,70		118,65		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		118,73		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,74		118,76		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,74		117,26		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		121,10		119,63		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5889	--		118,73		117,25		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--


Bijlage 4

Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

	Weg
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherm
	Hoogtelijn
	Hulplijn

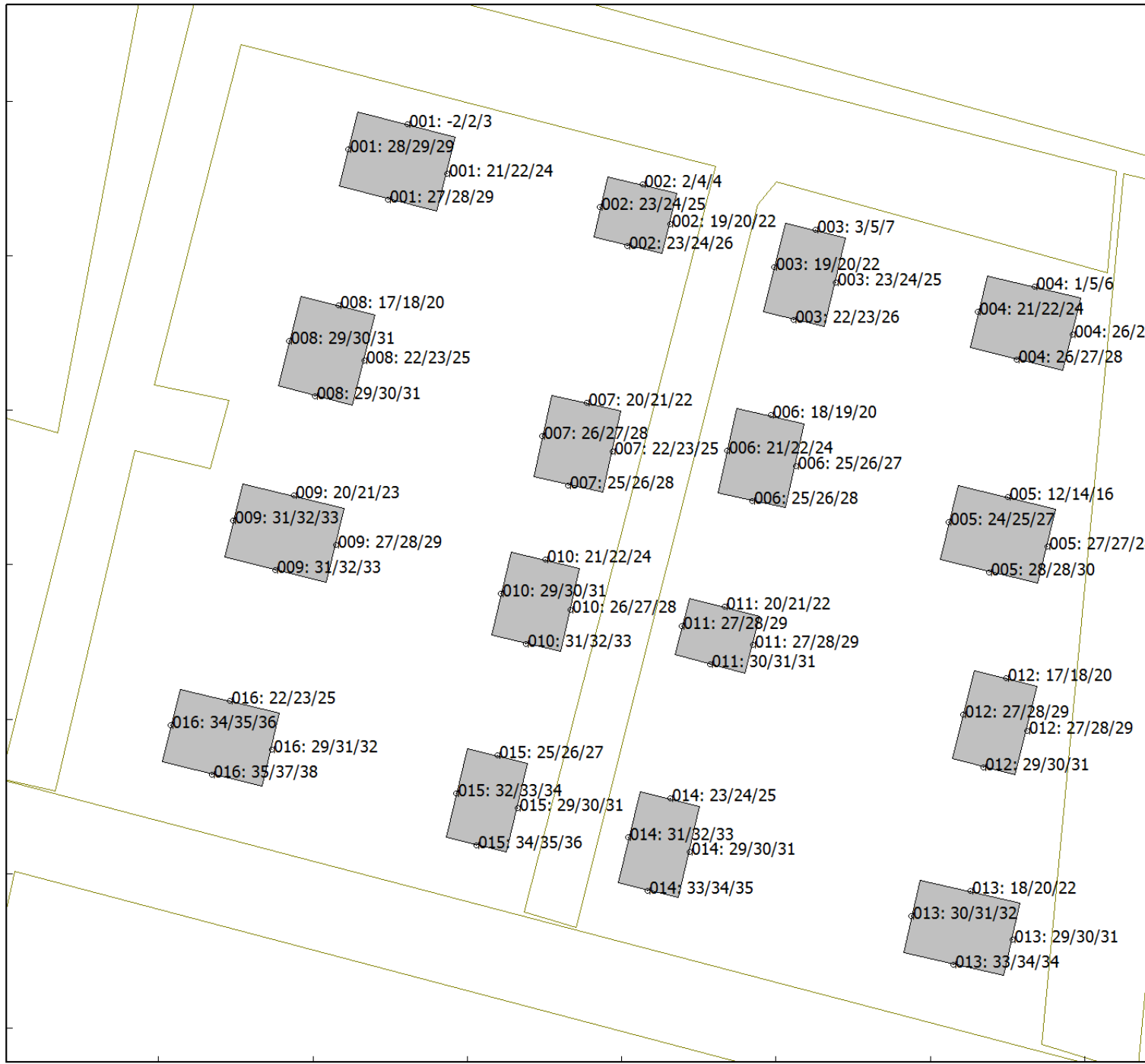
periode:	Lden
groep:	Oude Baan Inclusief groepsreducties





0 m 30 m

schaal = 1 : 745



398300

125200

125300

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de Oude Baan incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oude Baan
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
016_C	NB	Woning [3]	7,50	36,7	34,8	27,6	37,7
016_B	NB	Woning [3]	4,50	35,7	33,9	26,7	36,7
016_C	NB	Woning [4]	7,50	35,1	33,3	26,1	36,1
015_C	NB	Woning [3]	7,50	34,8	33,0	25,8	35,8
016_A	NB	Woning [3]	1,50	34,2	32,4	25,2	35,2
016_B	NB	Woning [4]	4,50	34,1	32,2	25,0	35,1
015_B	NB	Woning [3]	4,50	33,9	32,1	24,9	34,9
014_C	NB	Woning [3]	7,50	33,9	32,1	24,9	34,9
013_C	NB	Woning [3]	7,50	33,4	31,6	24,4	34,4
015_C	NB	Woning [4]	7,50	33,4	31,5	24,3	34,4
014_B	NB	Woning [3]	4,50	33,2	31,3	24,1	34,2
013_B	NB	Woning [3]	4,50	32,8	31,0	23,8	33,8
015_A	NB	Woning [3]	1,50	32,7	30,9	23,7	33,7
016_A	NB	Woning [4]	1,50	32,5	30,7	23,5	33,5
015_B	NB	Woning [4]	4,50	32,4	30,6	23,4	33,4
009_C	NB	Woning [3]	7,50	32,1	30,3	23,1	33,1
009_C	NB	Woning [4]	7,50	32,1	30,2	23,0	33,1
014_A	NB	Woning [3]	1,50	32,0	30,2	23,0	33,0
013_A	NB	Woning [3]	1,50	31,7	29,9	22,7	32,7
014_C	NB	Woning [4]	7,50	31,7	29,8	22,6	32,7
010_C	NB	Woning [3]	7,50	31,6	29,8	22,6	32,7
009_B	NB	Woning [4]	4,50	31,2	29,4	22,2	32,2
015_A	NB	Woning [4]	1,50	31,2	29,4	22,2	32,2
009_B	NB	Woning [3]	4,50	31,0	29,1	21,9	32,0
014_B	NB	Woning [4]	4,50	30,7	28,8	21,6	31,7
016_C	NB	Woning [2]	7,50	30,7	28,8	21,6	31,7
010_B	NB	Woning [3]	4,50	30,6	28,8	21,6	31,6
013_C	NB	Woning [4]	7,50	30,5	28,7	21,5	31,5
011_C	NB	Woning [3]	7,50	30,4	28,6	21,4	31,5
010_C	NB	Woning [4]	7,50	30,3	28,4	21,2	31,3
015_C	NB	Woning [2]	7,50	30,1	28,3	21,1	31,1
012_C	NB	Woning [3]	7,50	30,0	28,2	21,0	31,1
014_C	NB	Woning [2]	7,50	30,0	28,2	21,0	31,0
013_B	NB	Woning [4]	4,50	30,0	28,1	20,9	31,0
009_A	NB	Woning [4]	1,50	29,9	28,1	20,9	31,0
008_C	NB	Woning [4]	7,50	29,9	28,1	20,9	30,9
008_C	NB	Woning [3]	7,50	29,9	28,1	20,9	30,9
013_C	NB	Woning [2]	7,50	29,9	28,1	20,9	30,9
009_A	NB	Woning [3]	1,50	29,9	28,0	20,8	30,9
016_B	NB	Woning [2]	4,50	29,6	27,8	20,6	30,7
014_A	NB	Woning [4]	1,50	29,5	27,7	20,5	30,5
011_B	NB	Woning [3]	4,50	29,5	27,7	20,5	30,5
010_A	NB	Woning [3]	1,50	29,5	27,7	20,5	30,5
010_B	NB	Woning [4]	4,50	29,5	27,7	20,5	30,5
014_B	NB	Woning [2]	4,50	29,3	27,5	20,3	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de Oude Baan incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oude Baan
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
015_B	NB	Woning [2]	4,50	29,2	27,4	20,2	30,2
013_B	NB	Woning [2]	4,50	29,2	27,4	20,2	30,2
008_B	NB	Woning [4]	4,50	29,1	27,3	20,1	30,2
012_B	NB	Woning [3]	4,50	29,0	27,1	19,9	30,0
013_A	NB	Woning [4]	1,50	28,8	27,0	19,8	29,8
011_A	NB	Woning [3]	1,50	28,6	26,8	19,6	29,6
005_C	NB	Woning [3]	7,50	28,6	26,8	19,6	29,6
008_B	NB	Woning [3]	4,50	28,6	26,8	19,6	29,6
016_A	NB	Woning [2]	1,50	28,5	26,6	19,4	29,5
014_A	NB	Woning [2]	1,50	28,4	26,5	19,3	29,4
001_C	NB	Woning [4]	7,50	28,4	26,5	19,3	29,4
010_A	NB	Woning [4]	1,50	28,3	26,5	19,3	29,3
015_A	NB	Woning [2]	1,50	28,3	26,4	19,2	29,3
013_A	NB	Woning [2]	1,50	28,2	26,3	19,1	29,2
012_C	NB	Woning [4]	7,50	28,1	26,3	19,1	29,2
001_C	NB	Woning [3]	7,50	28,1	26,3	19,1	29,1
008_A	NB	Woning [4]	1,50	28,1	26,2	19,0	29,1
009_C	NB	Woning [2]	7,50	28,1	26,2	19,0	29,1
012_A	NB	Woning [3]	1,50	27,9	26,1	18,9	28,9
011_C	NB	Woning [2]	7,50	27,9	26,1	18,9	28,9
011_C	NB	Woning [4]	7,50	27,8	26,0	18,8	28,9
012_C	NB	Woning [2]	7,50	27,8	26,0	18,8	28,8
001_B	NB	Woning [4]	4,50	27,7	25,9	18,7	28,7
008_A	NB	Woning [3]	1,50	27,6	25,8	18,6	28,7
005_B	NB	Woning [3]	4,50	27,4	25,6	18,4	28,5
010_C	NB	Woning [2]	7,50	27,4	25,6	18,4	28,4
007_C	NB	Woning [3]	7,50	27,4	25,5	18,3	28,4
007_C	NB	Woning [4]	7,50	27,3	25,4	18,2	28,3
012_B	NB	Woning [2]	4,50	27,2	25,4	18,2	28,2
011_B	NB	Woning [2]	4,50	27,1	25,3	18,1	28,1
012_B	NB	Woning [4]	4,50	27,1	25,3	18,1	28,1
006_C	NB	Woning [3]	7,50	27,0	25,2	18,0	28,0
005_C	NB	Woning [2]	7,50	26,9	25,1	17,9	27,9
001_A	NB	Woning [4]	1,50	26,9	25,1	17,9	27,9
004_C	NB	Woning [3]	7,50	26,9	25,0	17,8	27,9
001_B	NB	Woning [3]	4,50	26,8	25,0	17,8	27,8
009_B	NB	Woning [2]	4,50	26,8	24,9	17,7	27,8
011_B	NB	Woning [4]	4,50	26,6	24,8	17,6	27,6
005_A	NB	Woning [3]	1,50	26,5	24,7	17,5	27,5
005_B	NB	Woning [2]	4,50	26,4	24,6	17,4	27,4
010_B	NB	Woning [2]	4,50	26,4	24,6	17,4	27,4
012_A	NB	Woning [2]	1,50	26,3	24,5	17,3	27,3
007_B	NB	Woning [4]	4,50	26,2	24,4	17,2	27,2
011_A	NB	Woning [2]	1,50	26,2	24,4	17,2	27,2
012_A	NB	Woning [4]	1,50	26,0	24,2	17,0	27,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de Oude Baan incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oude Baan
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
015_C	NB	Woning [1]	7,50	25,9	24,1	16,9	26,9
011_A	NB	Woning [4]	1,50	25,9	24,1	16,9	26,9
004_C	NB	Woning [2]	7,50	25,7	23,9	16,7	26,7
001_A	NB	Woning [3]	1,50	25,7	23,9	16,7	26,7
006_C	NB	Woning [2]	7,50	25,7	23,9	16,7	26,7
005_A	NB	Woning [2]	1,50	25,7	23,8	16,6	26,7
009_A	NB	Woning [2]	1,50	25,6	23,8	16,6	26,6
005_C	NB	Woning [4]	7,50	25,6	23,8	16,6	26,6
004_B	NB	Woning [3]	4,50	25,5	23,7	16,5	26,5
010_A	NB	Woning [2]	1,50	25,5	23,6	16,4	26,5
002_C	NB	Woning [3]	7,50	25,4	23,6	16,4	26,4
007_B	NB	Woning [3]	4,50	25,4	23,6	16,4	26,4
007_A	NB	Woning [4]	1,50	25,4	23,5	16,3	26,4
004_B	NB	Woning [2]	4,50	25,3	23,5	16,3	26,3
006_B	NB	Woning [3]	4,50	25,3	23,5	16,3	26,3
015_B	NB	Woning [1]	4,50	25,1	23,3	16,1	26,2
006_B	NB	Woning [2]	4,50	24,8	23,0	15,8	25,8
004_A	NB	Woning [2]	1,50	24,7	22,8	15,6	25,7
003_C	NB	Woning [3]	7,50	24,6	22,7	15,5	25,6
004_A	NB	Woning [3]	1,50	24,5	22,7	15,5	25,6
006_A	NB	Woning [3]	1,50	24,4	22,6	15,4	25,4
007_A	NB	Woning [3]	1,50	24,4	22,5	15,3	25,4
008_C	NB	Woning [2]	7,50	24,3	22,5	15,3	25,3
015_A	NB	Woning [1]	1,50	24,1	22,3	15,1	25,1
006_A	NB	Woning [2]	1,50	24,0	22,2	15,0	25,0
002_C	NB	Woning [4]	7,50	23,9	22,1	14,9	25,0
005_B	NB	Woning [4]	4,50	23,9	22,1	14,9	24,9
007_C	NB	Woning [2]	7,50	23,9	22,1	14,9	24,9
016_C	NB	Woning [1]	7,50	23,9	22,1	14,9	24,9
003_C	NB	Woning [2]	7,50	23,7	21,9	14,7	24,7
014_C	NB	Woning [1]	7,50	23,7	21,9	14,7	24,7
006_C	NB	Woning [4]	7,50	23,4	21,6	14,4	24,4
002_B	NB	Woning [3]	4,50	23,1	21,3	14,1	24,2
001_C	NB	Woning [2]	7,50	23,1	21,3	14,1	24,1
005_A	NB	Woning [4]	1,50	22,9	21,1	13,9	24,0
002_B	NB	Woning [4]	4,50	22,8	21,0	13,8	23,8
004_C	NB	Woning [4]	7,50	22,8	21,0	13,8	23,8
003_B	NB	Woning [2]	4,50	22,7	20,9	13,7	23,7
014_B	NB	Woning [1]	4,50	22,6	20,8	13,6	23,6
010_C	NB	Woning [1]	7,50	22,6	20,7	13,5	23,6
009_C	NB	Woning [1]	7,50	22,4	20,5	13,3	23,4
016_B	NB	Woning [1]	4,50	22,1	20,3	13,1	23,2
008_B	NB	Woning [2]	4,50	22,0	20,1	12,9	23,0
003_B	NB	Woning [3]	4,50	21,9	20,1	12,9	23,0
002_A	NB	Woning [3]	1,50	21,9	20,1	12,9	22,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de Oude Baan incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oude Baan
 Groepsreductie: Ja








Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
003_A	NB	Woning [2]	1,50	21,9	20,1	12,9	22,9
002_A	NB	Woning [4]	1,50	21,9	20,1	12,9	22,9
007_B	NB	Woning [2]	4,50	21,9	20,0	12,8	22,9
014_A	NB	Woning [1]	1,50	21,6	19,8	12,6	22,6
003_C	NB	Woning [4]	7,50	21,4	19,5	12,3	22,4
011_C	NB	Woning [1]	7,50	21,3	19,5	12,3	22,3
002_C	NB	Woning [2]	7,50	21,3	19,5	12,3	22,3
008_A	NB	Woning [2]	1,50	21,0	19,2	12,0	22,0
010_B	NB	Woning [1]	4,50	21,0	19,1	11,9	22,0
001_B	NB	Woning [2]	4,50	20,9	19,1	11,9	21,9
004_B	NB	Woning [4]	4,50	20,8	19,0	11,8	21,8
006_B	NB	Woning [4]	4,50	20,8	18,9	11,7	21,8
007_C	NB	Woning [1]	7,50	20,8	18,9	11,7	21,8
007_A	NB	Woning [2]	1,50	20,7	18,9	11,7	21,7
003_A	NB	Woning [3]	1,50	20,6	18,8	11,6	21,6
013_C	NB	Woning [1]	7,50	20,6	18,7	11,5	21,6
016_A	NB	Woning [1]	1,50	20,6	18,7	11,5	21,6
009_B	NB	Woning [1]	4,50	20,4	18,6	11,4	21,4
010_A	NB	Woning [1]	1,50	20,4	18,6	11,4	21,4
011_B	NB	Woning [1]	4,50	20,3	18,5	11,3	21,4
007_B	NB	Woning [1]	4,50	19,9	18,0	10,8	20,9
001_A	NB	Woning [2]	1,50	19,8	18,0	10,8	20,8
006_A	NB	Woning [4]	1,50	19,6	17,8	10,6	20,6
004_A	NB	Woning [4]	1,50	19,5	17,7	10,5	20,5
011_A	NB	Woning [1]	1,50	19,5	17,6	10,4	20,5
008_C	NB	Woning [1]	7,50	19,4	17,6	10,4	20,4
006_C	NB	Woning [1]	7,50	19,1	17,3	10,1	20,1
007_A	NB	Woning [1]	1,50	19,0	17,2	10,0	20,1
003_B	NB	Woning [4]	4,50	18,9	17,1	9,9	19,9
009_A	NB	Woning [1]	1,50	18,8	17,0	9,8	19,8
012_C	NB	Woning [1]	7,50	18,8	17,0	9,8	19,8
002_B	NB	Woning [2]	4,50	18,7	16,9	9,7	19,7
013_B	NB	Woning [1]	4,50	18,5	16,7	9,5	19,6
006_B	NB	Woning [1]	4,50	18,2	16,3	9,1	19,2
002_A	NB	Woning [2]	1,50	17,7	15,8	8,6	18,7
003_A	NB	Woning [4]	1,50	17,6	15,8	8,6	18,6
008_B	NB	Woning [1]	4,50	17,4	15,6	8,4	18,4
006_A	NB	Woning [1]	1,50	17,2	15,4	8,2	18,3
013_A	NB	Woning [1]	1,50	17,2	15,4	8,2	18,3
012_B	NB	Woning [1]	4,50	17,2	15,4	8,2	18,2
012_A	NB	Woning [1]	1,50	16,2	14,4	7,2	17,2
008_A	NB	Woning [1]	1,50	15,8	14,0	6,8	16,8
005_C	NB	Woning [1]	7,50	14,9	13,1	5,9	15,9
005_B	NB	Woning [1]	4,50	12,6	10,8	3,6	13,6
005_A	NB	Woning [1]	1,50	11,1	9,3	2,1	12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen


Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Oude Baan
 Groepsreductie: Ja


Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
003_C	NB Woning [1]	7,50	5,9	4,0	-3,2	6,9	
004_C	NB Woning [1]	7,50	5,0	3,2	-4,0	6,0	
003_B	NB Woning [1]	4,50	4,4	2,5	-4,7	5,4	
004_B	NB Woning [1]	4,50	4,0	2,2	-5,0	5,0	
002_C	NB Woning [1]	7,50	3,4	1,6	-5,6	4,4	
002_B	NB Woning [1]	4,50	2,7	0,8	-6,4	3,7	
001_C	NB Woning [1]	7,50	2,0	0,2	-7,0	3,1	
003_A	NB Woning [1]	1,50	1,9	0,1	-7,2	2,9	
001_B	NB Woning [1]	4,50	0,9	-0,9	-8,1	1,9	
002_A	NB Woning [1]	1,50	0,8	-1,0	-8,2	1,8	
004_A	NB Woning [1]	1,50	0,2	-1,6	-8,8	1,3	
001_A	NB Woning [1]	1,50	-3,1	-4,9	-12,1	-2,1	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

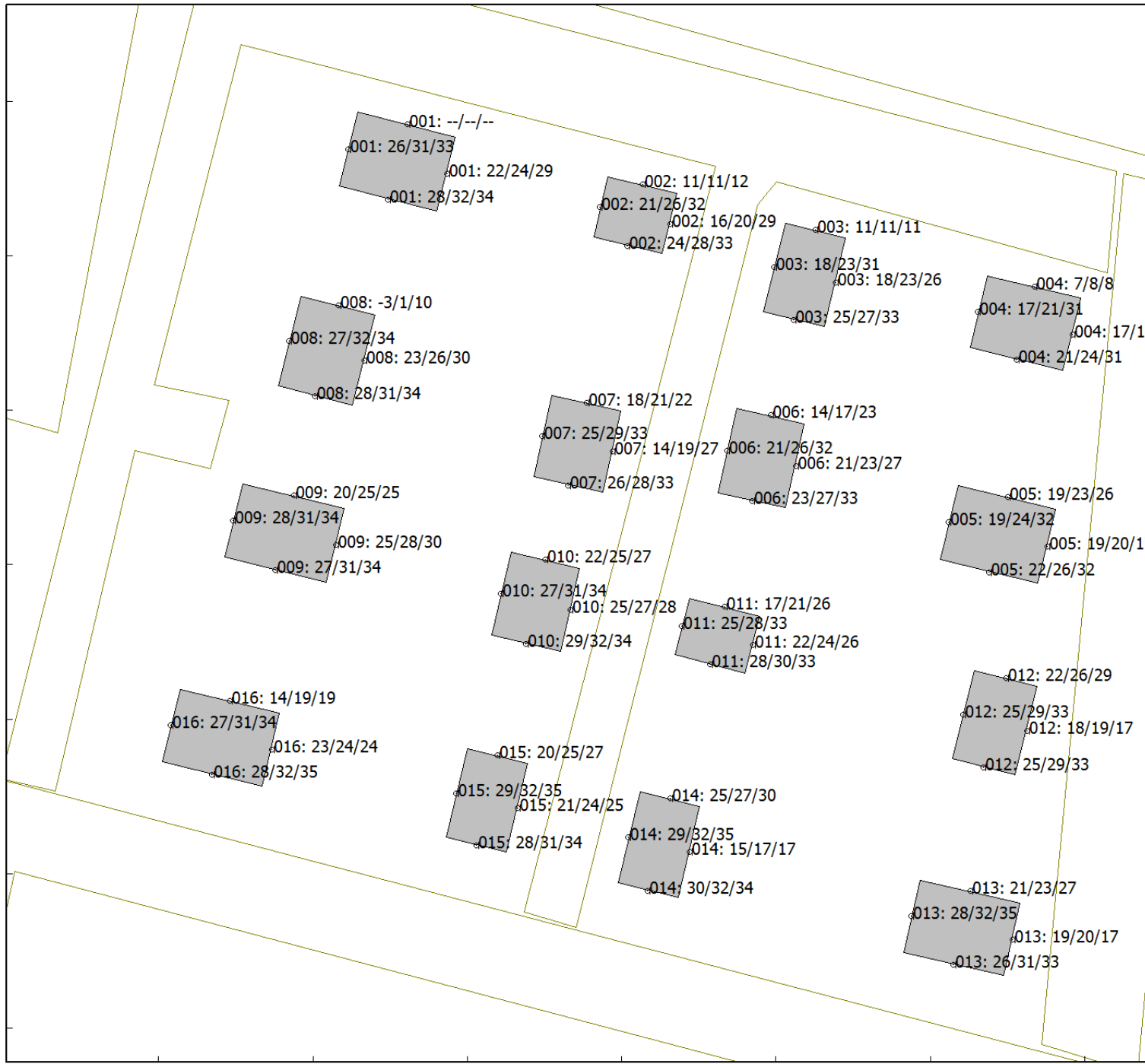
	Weg
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherm
	Hoogtelijn
	Hulplijn

periode:	Lden
groep:	N260 Inclusief groepsreducties





 schaal = 1 : 745



Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de N260 incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N260
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
015_C	NB Woning [4]	7,50	34,0	29,9	26,0	34,9
016_C	NB Woning [3]	7,50	33,7	29,6	25,8	34,7
013_C	NB Woning [4]	7,50	33,7	29,6	25,8	34,6
014_C	NB Woning [4]	7,50	33,7	29,6	25,8	34,6
010_C	NB Woning [3]	7,50	33,4	29,3	25,4	34,3
001_C	NB Woning [3]	7,50	33,3	29,2	25,4	34,2
008_C	NB Woning [3]	7,50	33,3	29,2	25,3	34,2
009_C	NB Woning [3]	7,50	33,3	29,2	25,3	34,2
016_C	NB Woning [4]	7,50	33,2	29,1	25,2	34,1
010_C	NB Woning [4]	7,50	33,0	28,9	25,1	34,0
008_C	NB Woning [4]	7,50	32,8	28,7	24,9	33,8
014_C	NB Woning [3]	7,50	32,8	28,7	24,9	33,7
009_C	NB Woning [4]	7,50	32,8	28,6	24,8	33,7
015_C	NB Woning [3]	7,50	32,7	28,6	24,7	33,6
002_C	NB Woning [3]	7,50	32,5	28,4	24,6	33,5
011_C	NB Woning [4]	7,50	32,6	28,5	24,6	33,5
012_C	NB Woning [4]	7,50	32,5	28,4	24,6	33,4
011_C	NB Woning [3]	7,50	32,2	28,1	24,2	33,1
007_C	NB Woning [3]	7,50	32,1	28,0	24,2	33,1
001_C	NB Woning [4]	7,50	32,0	27,9	24,1	32,9
013_C	NB Woning [3]	7,50	31,9	27,8	24,0	32,8
003_C	NB Woning [3]	7,50	31,8	27,7	23,9	32,7
006_C	NB Woning [3]	7,50	31,8	27,7	23,9	32,7
007_C	NB Woning [4]	7,50	31,8	27,7	23,9	32,7
012_C	NB Woning [3]	7,50	31,6	27,5	23,7	32,5
015_B	NB Woning [4]	4,50	31,4	27,3	23,5	32,4
006_C	NB Woning [4]	7,50	31,4	27,3	23,5	32,3
014_B	NB Woning [4]	4,50	31,4	27,3	23,4	32,3
005_C	NB Woning [4]	7,50	31,2	27,1	23,3	32,1
013_B	NB Woning [4]	4,50	31,1	27,0	23,2	32,1
002_C	NB Woning [4]	7,50	31,1	27,0	23,2	32,1
016_B	NB Woning [3]	4,50	31,1	27,0	23,2	32,1
010_B	NB Woning [3]	4,50	31,0	26,9	23,1	32,0
014_B	NB Woning [3]	4,50	31,0	26,9	23,1	32,0
001_B	NB Woning [3]	4,50	30,8	26,7	22,9	31,8
008_B	NB Woning [4]	4,50	30,8	26,7	22,9	31,8
005_C	NB Woning [3]	7,50	30,8	26,7	22,8	31,7
003_C	NB Woning [4]	7,50	30,6	26,4	22,6	31,5
009_B	NB Woning [4]	4,50	30,5	26,4	22,6	31,5
016_B	NB Woning [4]	4,50	30,5	26,3	22,5	31,4
001_B	NB Woning [4]	4,50	30,4	26,3	22,5	31,4
008_B	NB Woning [3]	4,50	30,4	26,3	22,5	31,3
015_B	NB Woning [3]	4,50	30,3	26,2	22,4	31,3
004_C	NB Woning [4]	7,50	30,1	26,0	22,1	31,0
013_B	NB Woning [3]	4,50	30,1	26,0	22,1	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de N260 incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N260
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
004_C	NB	Woning [3]	7,50	29,9	25,8	22,0	30,9
010_B	NB	Woning [4]	4,50	29,9	25,8	22,0	30,9
009_B	NB	Woning [3]	4,50	29,8	25,7	21,9	30,8
011_B	NB	Woning [3]	4,50	29,5	25,4	21,6	30,4
014_C	NB	Woning [1]	7,50	28,9	24,8	21,0	29,9
009_C	NB	Woning [2]	7,50	28,8	24,7	20,9	29,7
014_A	NB	Woning [3]	1,50	28,6	24,5	20,7	29,6
008_C	NB	Woning [2]	7,50	28,6	24,5	20,7	29,6
012_B	NB	Woning [4]	4,50	28,5	24,4	20,6	29,4
001_C	NB	Woning [2]	7,50	28,4	24,3	20,5	29,3
012_B	NB	Woning [3]	4,50	28,2	24,1	20,3	29,2
014_A	NB	Woning [4]	1,50	28,0	23,9	20,1	28,9
012_C	NB	Woning [1]	7,50	28,0	23,9	20,1	28,9
007_B	NB	Woning [4]	4,50	27,8	23,7	19,9	28,8
010_A	NB	Woning [3]	1,50	27,8	23,7	19,9	28,8
015_A	NB	Woning [4]	1,50	27,7	23,5	19,8	28,6
002_C	NB	Woning [2]	7,50	27,7	23,6	19,7	28,6
007_B	NB	Woning [3]	4,50	27,5	23,4	19,6	28,5
002_B	NB	Woning [3]	4,50	27,5	23,4	19,6	28,5
016_A	NB	Woning [3]	1,50	27,5	23,4	19,6	28,4
011_B	NB	Woning [4]	4,50	27,4	23,2	19,5	28,3
015_A	NB	Woning [3]	1,50	27,3	23,2	19,4	28,2
013_A	NB	Woning [4]	1,50	27,3	23,1	19,3	28,2
009_B	NB	Woning [2]	4,50	27,0	22,9	19,1	28,0
010_C	NB	Woning [2]	7,50	26,8	22,7	18,9	27,8
011_A	NB	Woning [3]	1,50	26,8	22,7	18,9	27,7
001_A	NB	Woning [3]	1,50	26,7	22,6	18,8	27,6
009_A	NB	Woning [4]	1,50	26,7	22,5	18,8	27,6
008_A	NB	Woning [3]	1,50	26,6	22,5	18,7	27,6
003_B	NB	Woning [3]	4,50	26,4	22,3	18,5	27,4
013_C	NB	Woning [1]	7,50	26,4	22,3	18,5	27,3
010_B	NB	Woning [2]	4,50	26,2	22,1	18,3	27,1
007_C	NB	Woning [2]	7,50	26,1	22,0	18,2	27,1
015_C	NB	Woning [1]	7,50	26,1	22,0	18,2	27,1
008_A	NB	Woning [4]	1,50	26,0	21,9	18,1	27,0
009_A	NB	Woning [3]	1,50	26,0	21,9	18,1	27,0
016_A	NB	Woning [4]	1,50	26,0	21,8	18,1	26,9
010_C	NB	Woning [1]	7,50	25,9	21,8	18,0	26,8
014_B	NB	Woning [1]	4,50	25,7	21,6	17,8	26,7
006_B	NB	Woning [3]	4,50	25,7	21,5	17,8	26,6
006_C	NB	Woning [2]	7,50	25,7	21,5	17,7	26,6
010_A	NB	Woning [4]	1,50	25,6	21,4	17,7	26,5
005_C	NB	Woning [1]	7,50	25,4	21,2	17,5	26,3
001_A	NB	Woning [4]	1,50	25,3	21,2	17,4	26,3
002_B	NB	Woning [4]	4,50	25,3	21,1	17,4	26,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de N260 incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N260
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
005_B	NB Woning [3]	4,50	25,3	21,1	17,4	26,2
008_B	NB Woning [2]	4,50	25,2	21,0	17,3	26,1
011_C	NB Woning [1]	7,50	25,1	21,0	17,2	26,0
011_C	NB Woning [2]	7,50	25,1	21,0	17,2	26,0
013_A	NB Woning [3]	1,50	25,0	20,9	17,1	25,9
006_B	NB Woning [4]	4,50	24,8	20,7	17,0	25,8
003_C	NB Woning [2]	7,50	24,7	20,6	16,8	25,7
007_A	NB Woning [3]	1,50	24,6	20,5	16,7	25,6
012_B	NB Woning [1]	4,50	24,6	20,5	16,7	25,5
010_A	NB Woning [2]	1,50	24,5	20,4	16,5	25,4
012_A	NB Woning [3]	1,50	24,4	20,3	16,5	25,4
015_B	NB Woning [1]	4,50	24,4	20,3	16,5	25,3
009_C	NB Woning [1]	7,50	24,4	20,3	16,5	25,3
012_A	NB Woning [4]	1,50	24,4	20,2	16,5	25,3
010_B	NB Woning [1]	4,50	24,1	20,0	16,2	25,1
011_A	NB Woning [4]	1,50	24,1	19,9	16,2	25,0
007_A	NB Woning [4]	1,50	23,9	19,8	16,0	24,9
015_C	NB Woning [2]	7,50	23,9	19,8	16,0	24,9
009_B	NB Woning [1]	4,50	23,9	19,8	15,9	24,8
009_A	NB Woning [2]	1,50	23,7	19,6	15,8	24,6
003_A	NB Woning [3]	1,50	23,6	19,5	15,7	24,6
014_A	NB Woning [1]	1,50	23,6	19,5	15,7	24,6
004_B	NB Woning [3]	4,50	23,5	19,3	15,6	24,5
005_B	NB Woning [4]	4,50	23,5	19,3	15,6	24,4
001_B	NB Woning [2]	4,50	23,5	19,3	15,6	24,4
016_C	NB Woning [2]	7,50	23,3	19,1	15,5	24,3
011_B	NB Woning [2]	4,50	23,2	19,1	15,3	24,2
002_A	NB Woning [3]	1,50	23,2	19,0	15,3	24,1
016_B	NB Woning [2]	4,50	23,1	18,9	15,3	24,0
015_B	NB Woning [2]	4,50	23,1	19,0	15,1	24,0
013_B	NB Woning [1]	4,50	22,5	18,4	14,6	23,4
003_B	NB Woning [4]	4,50	22,3	18,2	14,5	23,3
003_B	NB Woning [2]	4,50	22,3	18,2	14,4	23,2
006_A	NB Woning [3]	1,50	22,2	18,0	14,3	23,1
006_B	NB Woning [2]	4,50	22,2	18,0	14,3	23,1
008_A	NB Woning [2]	1,50	22,2	18,1	14,3	23,1
016_A	NB Woning [2]	1,50	21,8	17,7	13,9	22,7
005_B	NB Woning [1]	4,50	21,7	17,6	13,8	22,7
006_C	NB Woning [1]	7,50	21,7	17,6	13,8	22,6
011_A	NB Woning [2]	1,50	21,4	17,3	13,4	22,3
010_A	NB Woning [1]	1,50	21,3	17,2	13,4	22,3
012_A	NB Woning [1]	1,50	21,2	17,1	13,3	22,2
007_C	NB Woning [1]	7,50	21,2	17,0	13,2	22,1
005_A	NB Woning [3]	1,50	21,1	16,9	13,2	22,0
001_A	NB Woning [2]	1,50	20,9	16,7	13,0	21,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden verkeer op de N260 incl. correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N260
 Groepsreductie: Ja








Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
002_A	NB	Woning [4]	1,50	20,3	16,1	12,4	21,2
004_B	NB	Woning [4]	4,50	20,3	16,1	12,4	21,2
004_A	NB	Woning [3]	1,50	20,2	16,0	12,3	21,1
007_B	NB	Woning [1]	4,50	19,9	15,7	11,9	20,8
006_A	NB	Woning [4]	1,50	19,8	15,6	11,9	20,7
015_A	NB	Woning [2]	1,50	19,7	15,6	11,8	20,6
011_B	NB	Woning [1]	4,50	19,6	15,4	11,7	20,6
013_A	NB	Woning [1]	1,50	19,6	15,5	11,7	20,5
006_A	NB	Woning [2]	1,50	19,6	15,4	11,7	20,5
015_A	NB	Woning [1]	1,50	19,4	15,3	11,6	20,4
002_B	NB	Woning [2]	4,50	19,2	15,0	11,4	20,2
009_A	NB	Woning [1]	1,50	19,1	15,0	11,2	20,1
005_B	NB	Woning [2]	4,50	19,0	14,9	11,1	20,0
013_B	NB	Woning [2]	4,50	18,7	14,6	10,9	19,7
012_B	NB	Woning [2]	4,50	18,5	14,4	10,6	19,5
016_B	NB	Woning [1]	4,50	18,4	14,3	10,5	19,4
016_C	NB	Woning [1]	7,50	18,4	14,3	10,5	19,3
005_A	NB	Woning [2]	1,50	18,1	13,9	10,1	19,0
005_A	NB	Woning [1]	1,50	18,0	13,9	10,1	19,0
007_B	NB	Woning [2]	4,50	17,7	13,5	9,9	18,7
005_A	NB	Woning [4]	1,50	17,7	13,4	9,9	18,7
013_A	NB	Woning [2]	1,50	17,6	13,5	9,7	18,5
003_A	NB	Woning [4]	1,50	17,5	13,2	9,7	18,5
004_B	NB	Woning [2]	4,50	17,4	13,2	9,5	18,3
012_A	NB	Woning [2]	1,50	17,3	13,1	9,4	18,2
003_A	NB	Woning [2]	1,50	17,2	13,1	9,3	18,2
007_A	NB	Woning [1]	1,50	16,9	12,8	9,0	17,9
011_A	NB	Woning [1]	1,50	16,5	12,4	8,7	17,5
012_C	NB	Woning [2]	7,50	16,5	12,4	8,7	17,5
004_A	NB	Woning [2]	1,50	16,4	12,3	8,5	17,4
005_C	NB	Woning [2]	7,50	16,4	12,2	8,5	17,3
014_B	NB	Woning [2]	4,50	16,3	12,1	8,4	17,2
004_A	NB	Woning [4]	1,50	16,0	11,8	8,3	17,0
006_B	NB	Woning [1]	4,50	16,1	11,9	8,2	17,0
014_C	NB	Woning [2]	7,50	15,9	11,7	8,0	16,8
013_C	NB	Woning [2]	7,50	15,8	11,6	7,9	16,7
002_A	NB	Woning [2]	1,50	14,8	10,6	7,1	15,8
014_A	NB	Woning [2]	1,50	14,5	10,4	6,7	15,5
006_A	NB	Woning [1]	1,50	13,5	9,4	5,7	14,5
004_C	NB	Woning [2]	7,50	13,4	9,3	5,5	14,4
007_A	NB	Woning [2]	1,50	13,3	9,1	5,6	14,3
016_A	NB	Woning [1]	1,50	12,8	8,7	5,0	13,8
002_C	NB	Woning [1]	7,50	10,6	6,4	2,7	11,6
002_B	NB	Woning [1]	4,50	10,5	6,4	2,7	11,5
003_C	NB	Woning [1]	7,50	10,5	6,3	2,6	11,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen


Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N260
 Groepsreductie: Ja


Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	003_B	NB Woning [1]	4,50	10,4	6,2	2,5	11,3
	002_A	NB Woning [1]	1,50	10,2	6,0	2,3	11,1
	003_A	NB Woning [1]	1,50	9,7	5,6	1,8	10,7
	008_C	NB Woning [1]	7,50	8,7	4,6	0,8	9,7
	004_C	NB Woning [1]	7,50	7,0	2,9	-0,9	8,0
	004_B	NB Woning [1]	4,50	6,9	2,8	-1,0	7,9
	004_A	NB Woning [1]	1,50	6,1	2,0	-1,9	7,0
	008_B	NB Woning [1]	4,50	-0,1	-4,3	-7,9	0,9
	008_A	NB Woning [1]	1,50	-4,4	-8,7	-12,0	-3,3
	001_A	NB Woning [1]	1,50	--	--	--	--
	001_B	NB Woning [1]	4,50	--	--	--	--
	001_C	NB Woning [1]	7,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

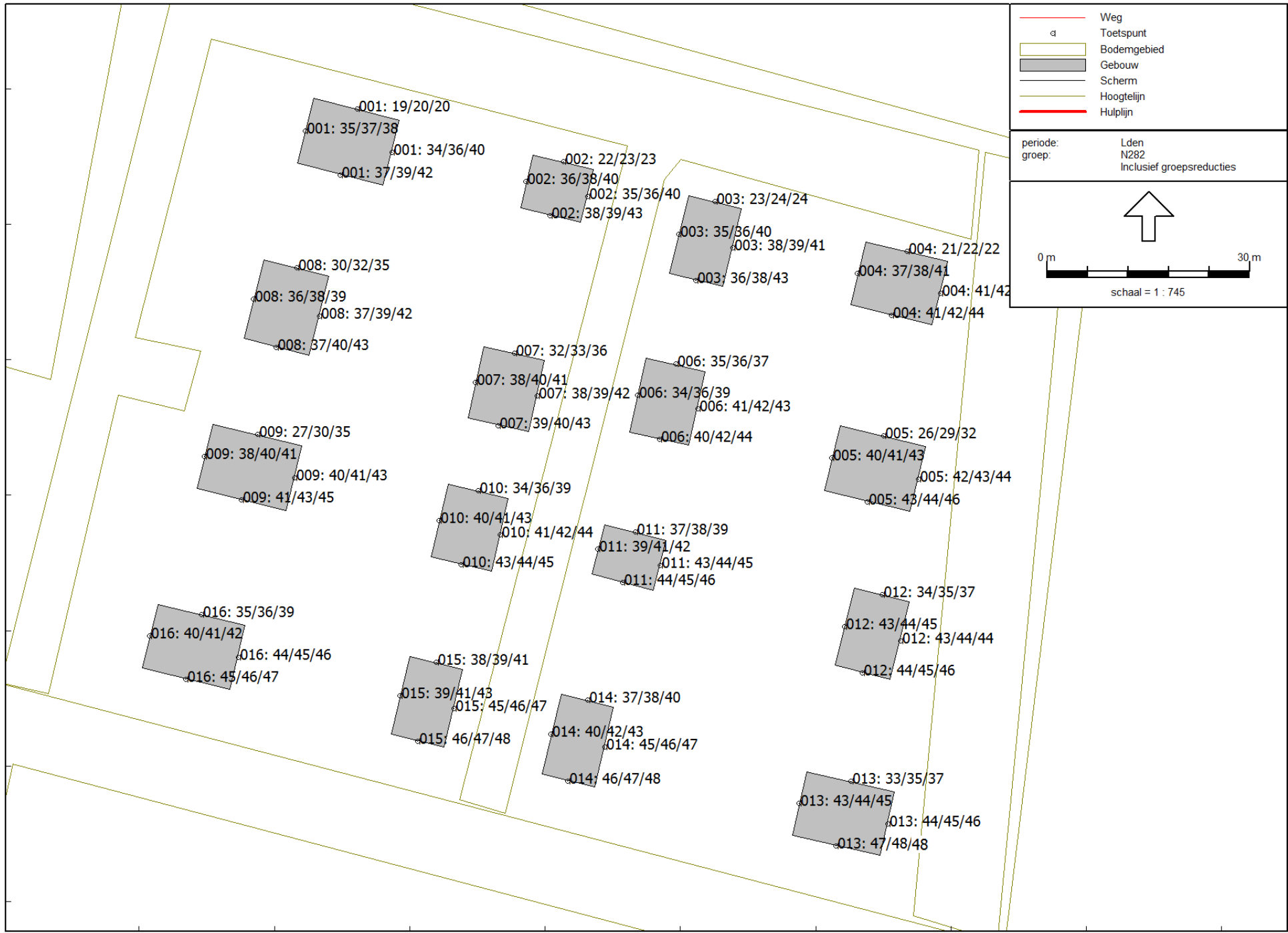
	Weg
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherm
	Hoogtelijn
	Hulplijn

periode:	Lden
groep:	N282 Inclusief groepsreducties





 schaal = 1 : 745



Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op de N282 incl correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N282
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
013_C	NB	Woning [3]	7,50	47,6	44,3	39,3	48,5
014_C	NB	Woning [3]	7,50	47,2	44,0	39,0	48,2
013_B	NB	Woning [3]	4,50	47,0	43,8	38,8	48,0
015_C	NB	Woning [3]	7,50	46,9	43,6	38,6	47,8
014_B	NB	Woning [3]	4,50	46,5	43,3	38,3	47,5
016_C	NB	Woning [3]	7,50	46,2	43,0	38,0	47,2
013_A	NB	Woning [3]	1,50	46,2	43,0	38,0	47,2
015_B	NB	Woning [3]	4,50	46,1	42,9	37,8	47,1
015_C	NB	Woning [2]	7,50	45,6	42,4	37,4	46,6
014_C	NB	Woning [2]	7,50	45,6	42,4	37,4	46,6
011_C	NB	Woning [3]	7,50	45,3	42,1	37,1	46,3
016_B	NB	Woning [3]	4,50	45,2	42,0	37,0	46,2
014_A	NB	Woning [3]	1,50	45,2	42,0	36,9	46,2
016_C	NB	Woning [2]	7,50	45,2	41,9	36,9	46,1
014_B	NB	Woning [2]	4,50	45,0	41,8	36,7	46,0
013_C	NB	Woning [2]	7,50	44,9	41,7	36,7	45,9
012_C	NB	Woning [3]	7,50	44,9	41,7	36,7	45,9
015_A	NB	Woning [3]	1,50	44,8	41,6	36,6	45,8
015_B	NB	Woning [2]	4,50	44,7	41,5	36,5	45,7
005_C	NB	Woning [3]	7,50	44,6	41,4	36,4	45,6
013_B	NB	Woning [2]	4,50	44,4	41,2	36,2	45,4
010_C	NB	Woning [3]	7,50	44,4	41,1	36,1	45,4
011_B	NB	Woning [3]	4,50	44,2	41,0	36,0	45,2
016_B	NB	Woning [2]	4,50	44,2	40,9	35,9	45,1
011_C	NB	Woning [2]	7,50	44,1	40,9	35,9	45,1
013_C	NB	Woning [4]	7,50	44,1	40,9	35,9	45,1
014_A	NB	Woning [2]	1,50	44,1	40,9	35,8	45,0
012_B	NB	Woning [3]	4,50	43,9	40,6	35,6	44,8
015_A	NB	Woning [2]	1,50	43,8	40,6	35,5	44,7
016_A	NB	Woning [3]	1,50	43,7	40,5	35,5	44,7
009_C	NB	Woning [3]	7,50	43,7	40,5	35,4	44,7
012_C	NB	Woning [4]	7,50	43,7	40,4	35,4	44,6
013_A	NB	Woning [2]	1,50	43,5	40,3	35,3	44,5
005_B	NB	Woning [3]	4,50	43,5	40,2	35,2	44,4
013_B	NB	Woning [4]	4,50	43,3	40,0	35,0	44,3
012_C	NB	Woning [2]	7,50	43,3	40,0	35,0	44,2
011_B	NB	Woning [2]	4,50	43,2	39,9	34,9	44,1
006_C	NB	Woning [3]	7,50	43,2	39,9	34,9	44,1
011_A	NB	Woning [3]	1,50	43,2	39,9	34,9	44,1
010_C	NB	Woning [2]	7,50	43,0	39,8	34,8	44,0
004_C	NB	Woning [3]	7,50	43,0	39,7	34,7	43,9
010_B	NB	Woning [3]	4,50	43,0	39,7	34,7	43,9
016_A	NB	Woning [2]	1,50	42,8	39,6	34,6	43,8
012_B	NB	Woning [4]	4,50	42,8	39,5	34,5	43,7
012_B	NB	Woning [2]	4,50	42,7	39,5	34,5	43,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op de N282 incl correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N282
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
012_A	NB	Woning [3]	1,50	42,7	39,4	34,4	43,6
005_C	NB	Woning [2]	7,50	42,6	39,3	34,3	43,5
009_C	NB	Woning [2]	7,50	42,5	39,2	34,2	43,4
005_A	NB	Woning [3]	1,50	42,4	39,2	34,2	43,4
005_C	NB	Woning [4]	7,50	42,3	39,0	34,0	43,2
011_A	NB	Woning [2]	1,50	42,2	39,0	33,9	43,2
007_C	NB	Woning [3]	7,50	42,2	38,9	33,9	43,2
013_A	NB	Woning [4]	1,50	42,2	38,9	33,9	43,1
005_B	NB	Woning [2]	4,50	42,1	38,9	33,9	43,1
006_C	NB	Woning [2]	7,50	42,1	38,9	33,9	43,1
015_C	NB	Woning [4]	7,50	42,1	38,8	33,8	43,0
009_B	NB	Woning [3]	4,50	42,0	38,7	33,8	43,0
012_A	NB	Woning [2]	1,50	41,9	38,7	33,7	42,9
010_A	NB	Woning [3]	1,50	41,8	38,6	33,6	42,8
014_C	NB	Woning [4]	7,50	41,8	38,5	33,5	42,7
010_C	NB	Woning [4]	7,50	41,7	38,4	33,4	42,6
002_C	NB	Woning [3]	7,50	41,6	38,3	33,3	42,5
003_C	NB	Woning [3]	7,50	41,6	38,3	33,3	42,5
008_C	NB	Woning [3]	7,50	41,6	38,3	33,3	42,5
012_A	NB	Woning [4]	1,50	41,5	38,3	33,3	42,5
004_C	NB	Woning [2]	7,50	41,5	38,3	33,3	42,5
005_A	NB	Woning [2]	1,50	41,4	38,2	33,2	42,4
011_C	NB	Woning [4]	7,50	41,4	38,2	33,2	42,4
010_B	NB	Woning [2]	4,50	41,3	38,1	33,0	42,3
016_C	NB	Woning [4]	7,50	41,3	38,0	33,1	42,3
004_B	NB	Woning [2]	4,50	41,2	38,0	32,9	42,1
004_B	NB	Woning [3]	4,50	41,2	37,9	32,9	42,1
006_B	NB	Woning [2]	4,50	41,0	37,8	32,8	42,0
007_C	NB	Woning [2]	7,50	40,9	37,6	32,6	41,8
008_C	NB	Woning [2]	7,50	40,8	37,5	32,5	41,8
014_B	NB	Woning [4]	4,50	40,7	37,5	32,5	41,7
001_C	NB	Woning [3]	7,50	40,7	37,4	32,5	41,7
006_B	NB	Woning [3]	4,50	40,7	37,4	32,4	41,6
004_A	NB	Woning [2]	1,50	40,5	37,3	32,3	41,5
007_C	NB	Woning [4]	7,50	40,5	37,2	32,3	41,5
010_B	NB	Woning [4]	4,50	40,4	37,1	32,1	41,4
016_B	NB	Woning [4]	4,50	40,4	37,0	32,1	41,3
010_A	NB	Woning [2]	1,50	40,3	37,1	32,0	41,3
005_B	NB	Woning [4]	4,50	40,3	37,0	32,0	41,3
004_C	NB	Woning [4]	7,50	40,2	37,0	32,0	41,2
009_A	NB	Woning [3]	1,50	40,2	37,0	31,9	41,2
015_B	NB	Woning [4]	4,50	40,2	36,9	31,9	41,1
009_B	NB	Woning [2]	4,50	40,1	36,8	31,8	41,0
004_A	NB	Woning [3]	1,50	40,0	36,8	31,8	41,0
006_A	NB	Woning [2]	1,50	40,0	36,8	31,8	41,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op de N282 incl correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N282
 Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
003_C	NB Woning [2]	7,50	40,0	36,7	31,7	40,9	
011_B	NB Woning [4]	4,50	39,9	36,7	31,7	40,9	
015_C	NB Woning [1]	7,50	39,7	36,5	31,5	40,7	
009_C	NB Woning [4]	7,50	39,6	36,2	31,3	40,5	
006_A	NB Woning [3]	1,50	39,4	36,2	31,2	40,4	
007_B	NB Woning [3]	4,50	39,4	36,1	31,1	40,3	
001_C	NB Woning [2]	7,50	39,0	35,8	30,8	40,0	
005_A	NB Woning [4]	1,50	38,9	35,7	30,7	39,9	
014_A	NB Woning [4]	1,50	38,9	35,7	30,7	39,9	
002_C	NB Woning [4]	7,50	38,8	35,6	30,6	39,8	
009_B	NB Woning [4]	4,50	38,8	35,5	30,6	39,8	
016_A	NB Woning [4]	1,50	38,8	35,5	30,5	39,7	
010_A	NB Woning [4]	1,50	38,8	35,5	30,5	39,7	
002_C	NB Woning [2]	7,50	38,7	35,5	30,5	39,7	
007_B	NB Woning [4]	4,50	38,7	35,3	30,4	39,6	
014_C	NB Woning [1]	7,50	38,6	35,4	30,4	39,6	
008_B	NB Woning [3]	4,50	38,6	35,2	30,4	39,5	
003_C	NB Woning [4]	7,50	38,6	35,2	30,3	39,5	
009_A	NB Woning [2]	1,50	38,5	35,3	30,3	39,5	
002_B	NB Woning [3]	4,50	38,6	35,2	30,3	39,5	
006_C	NB Woning [4]	7,50	38,5	35,2	30,2	39,5	
008_C	NB Woning [4]	7,50	38,5	35,2	30,2	39,4	
016_C	NB Woning [1]	7,50	38,5	35,3	30,2	39,4	
011_A	NB Woning [4]	1,50	38,5	35,2	30,2	39,4	
007_B	NB Woning [2]	4,50	38,3	35,1	30,1	39,3	
003_B	NB Woning [2]	4,50	38,3	35,1	30,0	39,3	
001_B	NB Woning [3]	4,50	38,2	34,9	29,9	39,1	
015_A	NB Woning [4]	1,50	38,0	34,8	29,8	39,0	
007_A	NB Woning [3]	1,50	38,0	34,7	29,8	39,0	
015_B	NB Woning [1]	4,50	38,0	34,7	29,7	38,9	
011_C	NB Woning [1]	7,50	37,9	34,7	29,6	38,9	
010_C	NB Woning [1]	7,50	37,8	34,6	29,5	38,8	
008_B	NB Woning [2]	4,50	37,6	34,3	29,3	38,6	
003_A	NB Woning [2]	1,50	37,3	34,1	29,0	38,3	
007_A	NB Woning [2]	1,50	37,3	34,1	29,0	38,2	
014_B	NB Woning [1]	4,50	37,2	34,0	29,0	38,2	
004_B	NB Woning [4]	4,50	37,2	34,0	28,9	38,2	
008_B	NB Woning [4]	4,50	37,2	33,8	28,9	38,1	
003_B	NB Woning [3]	4,50	37,1	33,8	28,8	38,1	
007_A	NB Woning [4]	1,50	37,0	33,7	28,8	38,0	
009_A	NB Woning [4]	1,50	37,0	33,6	28,7	37,9	
001_C	NB Woning [4]	7,50	36,9	33,5	28,7	37,9	
011_B	NB Woning [1]	4,50	36,9	33,6	28,6	37,8	
015_A	NB Woning [1]	1,50	36,9	33,6	28,6	37,8	
002_A	NB Woning [3]	1,50	36,8	33,5	28,6	37,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op de N282 incl correctie

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N282
 Groepsreductie: Ja










Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
002_B	NB	Woning [4]	4,50	36,8	33,5	28,5	37,7
008_A	NB	Woning [3]	1,50	36,3	33,0	28,1	37,3
008_A	NB	Woning [2]	1,50	36,2	32,9	27,9	37,1
014_A	NB	Woning [1]	1,50	36,1	32,9	27,9	37,1
001_A	NB	Woning [3]	1,50	36,0	32,7	27,7	36,9
011_A	NB	Woning [1]	1,50	36,0	32,7	27,7	36,9
013_C	NB	Woning [1]	7,50	35,9	32,6	27,6	36,8
012_C	NB	Woning [1]	7,50	35,8	32,6	27,5	36,8
001_B	NB	Woning [4]	4,50	35,8	32,4	27,6	36,7
004_A	NB	Woning [4]	1,50	35,8	32,6	27,5	36,7
006_C	NB	Woning [1]	7,50	35,6	32,3	27,3	36,5
016_B	NB	Woning [1]	4,50	35,5	32,3	27,2	36,5
008_A	NB	Woning [4]	1,50	35,4	32,1	27,2	36,4
003_B	NB	Woning [4]	4,50	35,4	32,0	27,2	36,4
001_B	NB	Woning [2]	4,50	35,3	32,0	27,0	36,2
003_A	NB	Woning [3]	1,50	35,3	32,0	27,0	36,2
002_B	NB	Woning [2]	4,50	35,3	32,0	27,0	36,2
002_A	NB	Woning [4]	1,50	35,2	32,0	27,0	36,2
006_B	NB	Woning [4]	4,50	35,1	31,8	26,8	36,1
010_B	NB	Woning [1]	4,50	35,0	31,8	26,8	36,0
007_C	NB	Woning [1]	7,50	34,7	31,4	26,4	35,6
006_B	NB	Woning [1]	4,50	34,7	31,4	26,4	35,6
012_B	NB	Woning [1]	4,50	34,3	31,0	26,0	35,2
002_A	NB	Woning [2]	1,50	34,2	30,8	25,9	35,1
008_C	NB	Woning [1]	7,50	34,0	30,8	25,7	35,0
009_C	NB	Woning [1]	7,50	34,0	30,7	25,7	34,9
013_B	NB	Woning [1]	4,50	33,9	30,6	25,6	34,8
016_A	NB	Woning [1]	1,50	33,8	30,6	25,6	34,8
003_A	NB	Woning [4]	1,50	33,8	30,4	25,6	34,8
006_A	NB	Woning [1]	1,50	33,7	30,4	25,4	34,6
001_A	NB	Woning [4]	1,50	33,6	30,2	25,4	34,6
001_A	NB	Woning [2]	1,50	33,5	30,3	25,3	34,5
010_A	NB	Woning [1]	1,50	33,5	30,3	25,3	34,5
006_A	NB	Woning [4]	1,50	33,4	30,1	25,1	34,3
012_A	NB	Woning [1]	1,50	32,8	29,6	24,5	33,7
013_A	NB	Woning [1]	1,50	32,5	29,3	24,3	33,5
007_B	NB	Woning [1]	4,50	32,5	29,2	24,2	33,4
007_A	NB	Woning [1]	1,50	31,4	28,2	23,1	32,3
005_C	NB	Woning [1]	7,50	31,3	28,1	23,1	32,3
008_B	NB	Woning [1]	4,50	31,1	27,9	22,9	32,1
009_B	NB	Woning [1]	4,50	29,0	25,7	20,7	29,9
008_A	NB	Woning [1]	1,50	29,0	25,7	20,7	29,9
005_B	NB	Woning [1]	4,50	27,9	24,6	19,6	28,9
009_A	NB	Woning [1]	1,50	25,6	22,3	17,3	26,5
005_A	NB	Woning [1]	1,50	25,2	21,9	16,9	26,2

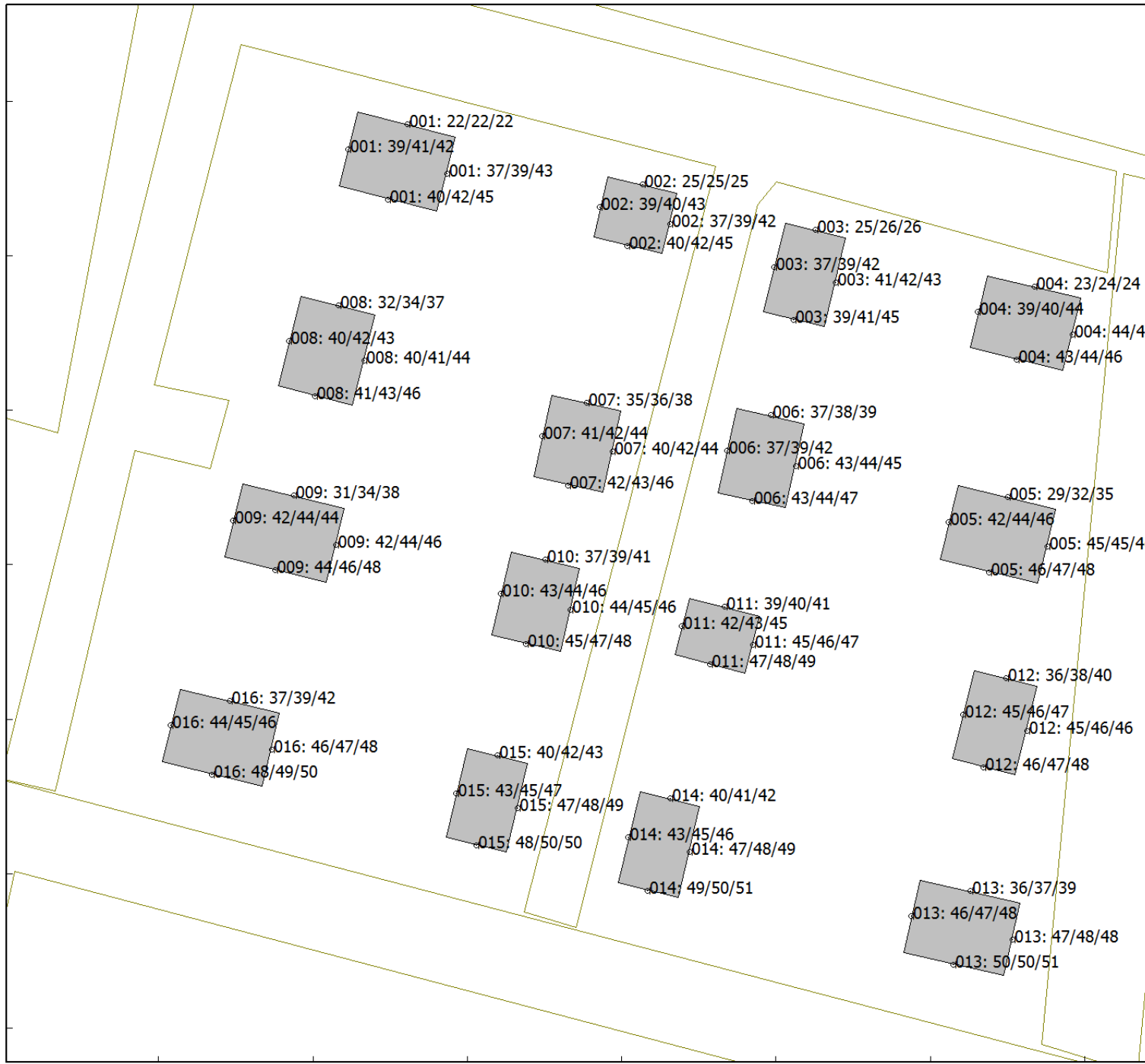
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N282
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	003_C	NB Woning [1]	7,50	23,1	19,8	14,9	24,1
	003_B	NB Woning [1]	4,50	23,0	19,6	14,7	23,9
	002_C	NB Woning [1]	7,50	22,1	18,7	13,9	23,0
	002_B	NB Woning [1]	4,50	22,0	18,6	13,7	22,9
	003_A	NB Woning [1]	1,50	21,7	18,4	13,5	22,7
	002_A	NB Woning [1]	1,50	21,5	18,1	13,3	22,4
	004_C	NB Woning [1]	7,50	21,1	17,8	12,8	22,0
	004_B	NB Woning [1]	4,50	20,9	17,6	12,7	21,9
	004_A	NB Woning [1]	1,50	19,8	16,5	11,6	20,8
	001_C	NB Woning [1]	7,50	19,3	15,8	11,0	20,2
	001_B	NB Woning [1]	4,50	19,1	15,7	10,9	20,1
	001_A	NB Woning [1]	1,50	18,5	15,1	10,3	19,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

	Weg
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherm
	Hoogtelijn
	Hulplijn
periode: Lden	
  schaal = 1 : 745	



398300

125200

125300

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op alle wegen excl correctie

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
013_C	NB	Woning [3]	7,50	50,0	46,9	41,7	51,0
014_C	NB	Woning [3]	7,50	49,8	46,6	41,4	50,7
015_C	NB	Woning [3]	7,50	49,5	46,4	41,2	50,5
013_B	NB	Woning [3]	4,50	49,4	46,3	41,1	50,4
016_C	NB	Woning [3]	7,50	49,3	46,3	40,9	50,3
014_B	NB	Woning [3]	4,50	49,0	45,9	40,7	50,0
015_B	NB	Woning [3]	4,50	48,7	45,6	40,4	49,7
013_A	NB	Woning [3]	1,50	48,5	45,4	40,2	49,5
016_B	NB	Woning [3]	4,50	48,2	45,2	39,9	49,2
015_C	NB	Woning [2]	7,50	47,9	44,7	39,6	48,8
014_C	NB	Woning [2]	7,50	47,9	44,7	39,6	48,8
011_C	NB	Woning [3]	7,50	47,8	44,6	39,5	48,7
014_A	NB	Woning [3]	1,50	47,7	44,6	39,4	48,7
016_C	NB	Woning [2]	7,50	47,5	44,4	39,2	48,5
015_A	NB	Woning [3]	1,50	47,4	44,4	39,1	48,4
012_C	NB	Woning [3]	7,50	47,4	44,2	39,1	48,3
014_B	NB	Woning [2]	4,50	47,2	44,1	38,9	48,2
013_C	NB	Woning [2]	7,50	47,2	44,1	38,9	48,2
010_C	NB	Woning [3]	7,50	47,1	44,0	38,8	48,1
015_B	NB	Woning [2]	4,50	47,0	43,9	38,7	48,0
005_C	NB	Woning [3]	7,50	47,0	43,8	38,7	48,0
013_C	NB	Woning [4]	7,50	46,8	43,6	38,6	47,8
013_B	NB	Woning [2]	4,50	46,7	43,6	38,4	47,7
016_A	NB	Woning [3]	1,50	46,7	43,7	38,3	47,7
011_B	NB	Woning [3]	4,50	46,6	43,5	38,3	47,6
009_C	NB	Woning [3]	7,50	46,6	43,5	38,3	47,6
016_B	NB	Woning [2]	4,50	46,5	43,3	38,2	47,4
011_C	NB	Woning [2]	7,50	46,4	43,2	38,1	47,3
014_A	NB	Woning [2]	1,50	46,3	43,2	38,0	47,3
012_B	NB	Woning [3]	4,50	46,3	43,1	38,0	47,2
012_C	NB	Woning [4]	7,50	46,2	43,0	38,0	47,2
015_A	NB	Woning [2]	1,50	46,0	42,9	37,7	47,0
013_B	NB	Woning [4]	4,50	45,9	42,8	37,6	46,9
013_A	NB	Woning [2]	1,50	45,8	42,7	37,5	46,8
005_B	NB	Woning [3]	4,50	45,8	42,6	37,5	46,7
010_B	NB	Woning [3]	4,50	45,7	42,5	37,4	46,6
006_C	NB	Woning [3]	7,50	45,7	42,4	37,4	46,6
015_C	NB	Woning [4]	7,50	45,6	42,6	37,3	46,6
011_A	NB	Woning [3]	1,50	45,5	42,4	37,3	46,5
012_C	NB	Woning [2]	7,50	45,5	42,4	37,2	46,5
016_C	NB	Woning [4]	7,50	45,4	42,6	37,0	46,4
011_B	NB	Woning [2]	4,50	45,4	42,3	37,1	46,4
004_C	NB	Woning [3]	7,50	45,4	42,2	37,1	46,3
010_C	NB	Woning [2]	7,50	45,4	42,2	37,1	46,3
016_A	NB	Woning [2]	1,50	45,2	42,1	36,9	46,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op alle wegen excl correctie

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
012_B	NB	Woning [4]	4,50	45,1	41,9	36,8	46,1
014_C	NB	Woning [4]	7,50	45,1	42,0	36,8	46,1
012_A	NB	Woning [3]	1,50	45,0	41,9	36,7	46,0
012_B	NB	Woning [2]	4,50	45,0	41,9	36,7	46,0
009_C	NB	Woning [2]	7,50	44,9	41,8	36,6	45,9
009_B	NB	Woning [3]	4,50	44,9	41,8	36,5	45,8
007_C	NB	Woning [3]	7,50	44,9	41,6	36,6	45,8
005_C	NB	Woning [2]	7,50	44,8	41,7	36,5	45,8
010_C	NB	Woning [4]	7,50	44,8	41,6	36,5	45,7
005_C	NB	Woning [4]	7,50	44,8	41,5	36,5	45,7
013_A	NB	Woning [4]	1,50	44,7	41,6	36,4	45,7
005_A	NB	Woning [3]	1,50	44,7	41,5	36,4	45,6
008_C	NB	Woning [3]	7,50	44,7	41,5	36,4	45,6
010_A	NB	Woning [3]	1,50	44,5	41,4	36,1	45,4
011_A	NB	Woning [2]	1,50	44,4	41,3	36,2	45,4
006_C	NB	Woning [2]	7,50	44,4	41,2	36,1	45,4
005_B	NB	Woning [2]	4,50	44,4	41,2	36,1	45,3
016_B	NB	Woning [4]	4,50	44,3	41,5	35,9	45,3
011_C	NB	Woning [4]	7,50	44,3	41,1	36,0	45,2
002_C	NB	Woning [3]	7,50	44,3	41,0	36,0	45,2
012_A	NB	Woning [2]	1,50	44,2	41,1	35,9	45,2
003_C	NB	Woning [3]	7,50	44,2	40,9	35,9	45,1
014_B	NB	Woning [4]	4,50	43,9	40,8	35,6	44,9
015_B	NB	Woning [4]	4,50	43,9	40,9	35,5	44,8
012_A	NB	Woning [4]	1,50	43,9	40,7	35,6	44,8
001_C	NB	Woning [3]	7,50	43,8	40,6	35,6	44,8
004_C	NB	Woning [2]	7,50	43,8	40,6	35,5	44,7
010_B	NB	Woning [2]	4,50	43,7	40,6	35,4	44,7
005_A	NB	Woning [2]	1,50	43,7	40,5	35,4	44,6
009_C	NB	Woning [4]	7,50	43,5	40,5	35,2	44,5
004_B	NB	Woning [3]	4,50	43,5	40,3	35,2	44,4
004_B	NB	Woning [2]	4,50	43,4	40,3	35,1	44,4
007_C	NB	Woning [4]	7,50	43,4	40,2	35,1	44,4
010_B	NB	Woning [4]	4,50	43,4	40,3	35,1	44,3
006_B	NB	Woning [2]	4,50	43,3	40,1	35,0	44,2
008_C	NB	Woning [2]	7,50	43,2	40,0	35,0	44,2
007_C	NB	Woning [2]	7,50	43,2	40,0	34,9	44,1
009_A	NB	Woning [3]	1,50	43,1	40,1	34,7	44,1
006_B	NB	Woning [3]	4,50	43,0	39,8	34,7	44,0
004_A	NB	Woning [2]	1,50	42,8	39,6	34,5	43,7
004_C	NB	Woning [4]	7,50	42,8	39,5	34,5	43,7
010_A	NB	Woning [2]	1,50	42,7	39,5	34,4	43,6
009_B	NB	Woning [2]	4,50	42,7	39,5	34,4	43,6
016_A	NB	Woning [4]	1,50	42,6	39,8	34,2	43,6
005_B	NB	Woning [4]	4,50	42,6	39,4	34,3	43,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op alle wegen excl correctie

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
009_B	NB Woning [4]	4,50	42,6	39,5	34,2	43,5
011_B	NB Woning [4]	4,50	42,5	39,4	34,2	43,5
008_C	NB Woning [4]	7,50	42,4	39,3	34,1	43,4
004_A	NB Woning [3]	1,50	42,3	39,2	34,0	43,3
006_A	NB Woning [2]	1,50	42,3	39,1	34,0	43,3
003_C	NB Woning [2]	7,50	42,3	39,1	34,0	43,2
015_C	NB Woning [1]	7,50	42,2	39,1	33,9	43,2
014_A	NB Woning [4]	1,50	42,1	39,1	33,7	43,1
007_B	NB Woning [3]	4,50	42,0	38,7	33,7	42,9
008_B	NB Woning [3]	4,50	41,9	38,7	33,6	42,9
015_A	NB Woning [4]	1,50	41,8	39,0	33,4	42,8
006_A	NB Woning [3]	1,50	41,8	38,6	33,5	42,7
002_C	NB Woning [4]	7,50	41,8	38,5	33,5	42,7
010_A	NB Woning [4]	1,50	41,7	38,6	33,3	42,6
001_C	NB Woning [2]	7,50	41,6	38,4	33,3	42,6
006_C	NB Woning [4]	7,50	41,5	38,2	33,2	42,4
007_B	NB Woning [4]	4,50	41,5	38,2	33,2	42,4
001_B	NB Woning [3]	4,50	41,4	38,2	33,1	42,4
003_C	NB Woning [4]	7,50	41,3	38,0	33,1	42,3
014_C	NB Woning [1]	7,50	41,3	38,1	33,0	42,3
002_C	NB Woning [2]	7,50	41,2	37,9	32,9	42,1
005_A	NB Woning [4]	1,50	41,2	38,0	32,9	42,1
002_B	NB Woning [3]	4,50	41,1	37,8	32,8	42,1
009_A	NB Woning [2]	1,50	41,1	38,0	32,8	42,1
008_B	NB Woning [4]	4,50	41,1	38,0	32,7	42,0
011_A	NB Woning [4]	1,50	41,1	38,0	32,7	42,0
001_C	NB Woning [4]	7,50	41,0	37,8	32,7	41,9
016_C	NB Woning [1]	7,50	40,8	37,7	32,5	41,8
009_A	NB Woning [4]	1,50	40,7	37,8	32,3	41,7
003_B	NB Woning [2]	4,50	40,6	37,5	32,3	41,6
007_B	NB Woning [2]	4,50	40,6	37,4	32,3	41,5
015_B	NB Woning [1]	4,50	40,6	37,5	32,2	41,5
007_A	NB Woning [3]	1,50	40,5	37,4	32,3	41,5
010_C	NB Woning [1]	7,50	40,3	37,1	32,0	41,3
011_C	NB Woning [1]	7,50	40,3	37,1	32,0	41,3
008_B	NB Woning [2]	4,50	40,1	36,8	31,8	41,0
001_B	NB Woning [4]	4,50	39,9	36,7	31,5	40,8
014_B	NB Woning [1]	4,50	39,8	36,6	31,5	40,8
007_A	NB Woning [4]	1,50	39,7	36,6	31,4	40,7
008_A	NB Woning [3]	1,50	39,7	36,7	31,4	40,7
003_B	NB Woning [3]	4,50	39,7	36,4	31,4	40,7
003_A	NB Woning [2]	1,50	39,6	36,5	31,3	40,6
004_B	NB Woning [4]	4,50	39,5	36,3	31,2	40,4
007_A	NB Woning [2]	1,50	39,5	36,3	31,2	40,4
002_B	NB Woning [4]	4,50	39,4	36,2	31,1	40,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Rekenresultaten

Lden door verkeer op alle wegen excl correctie

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
015_A	NB	Woning [1]	1,50	39,4	36,3	31,0	40,3
002_A	NB	Woning [3]	1,50	39,2	36,0	31,0	40,2
008_A	NB	Woning [4]	1,50	39,1	36,2	30,7	40,1
011_B	NB	Woning [1]	4,50	39,2	36,0	30,9	40,1
001_A	NB	Woning [3]	1,50	39,1	36,0	30,8	40,1
014_A	NB	Woning [1]	1,50	38,7	35,5	30,4	39,6
012_C	NB	Woning [1]	7,50	38,6	35,3	30,4	39,6
008_A	NB	Woning [2]	1,50	38,6	35,4	30,3	39,6
013_C	NB	Woning [1]	7,50	38,5	35,3	30,3	39,5
011_A	NB	Woning [1]	1,50	38,2	35,0	29,9	39,2
004_A	NB	Woning [4]	1,50	38,0	34,9	29,7	39,0
016_B	NB	Woning [1]	4,50	38,0	34,9	29,7	38,9
006_C	NB	Woning [1]	7,50	37,9	34,7	29,6	38,9
001_B	NB	Woning [2]	4,50	37,9	34,7	29,6	38,8
003_A	NB	Woning [3]	1,50	37,9	34,6	29,6	38,8
003_B	NB	Woning [4]	4,50	37,8	34,4	29,6	38,8
006_B	NB	Woning [4]	4,50	37,8	34,6	29,5	38,7
002_A	NB	Woning [4]	1,50	37,7	34,6	29,4	38,7
010_B	NB	Woning [1]	4,50	37,7	34,5	29,4	38,6
001_A	NB	Woning [4]	1,50	37,6	34,6	29,2	38,5
002_B	NB	Woning [2]	4,50	37,6	34,3	29,3	38,5
007_C	NB	Woning [1]	7,50	37,2	34,0	28,9	38,1
009_C	NB	Woning [1]	7,50	36,9	33,8	28,6	37,9
006_B	NB	Woning [1]	4,50	36,9	33,7	28,6	37,9
012_B	NB	Woning [1]	4,50	36,9	33,6	28,6	37,8
013_B	NB	Woning [1]	4,50	36,4	33,2	28,1	37,4
002_A	NB	Woning [2]	1,50	36,4	33,1	28,1	37,3
008_C	NB	Woning [1]	7,50	36,3	33,2	28,0	37,3
016_A	NB	Woning [1]	1,50	36,3	33,2	27,9	37,2
010_A	NB	Woning [1]	1,50	36,2	33,0	27,9	37,1
003_A	NB	Woning [4]	1,50	36,1	32,8	27,9	37,1
001_A	NB	Woning [2]	1,50	36,1	32,9	27,8	37,1
006_A	NB	Woning [1]	1,50	35,9	32,7	27,6	36,9
006_A	NB	Woning [4]	1,50	35,9	32,7	27,6	36,9
012_A	NB	Woning [1]	1,50	35,2	32,0	27,0	36,2
007_B	NB	Woning [1]	4,50	35,1	32,0	26,8	36,1
013_A	NB	Woning [1]	1,50	35,0	31,8	26,7	35,9
005_C	NB	Woning [1]	7,50	34,5	31,1	26,2	35,4
007_A	NB	Woning [1]	1,50	34,0	30,9	25,7	35,0
008_B	NB	Woning [1]	4,50	33,5	30,4	25,2	34,5
009_B	NB	Woning [1]	4,50	33,0	29,8	24,6	33,9
008_A	NB	Woning [1]	1,50	31,4	28,3	23,0	32,3
005_B	NB	Woning [1]	4,50	31,1	27,7	22,8	32,0
009_A	NB	Woning [1]	1,50	29,8	26,8	21,3	30,7
005_A	NB	Woning [1]	1,50	28,3	25,0	20,0	29,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen








Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	003_C	NB Woning [1]	7,50	25,5	22,2	17,3	26,5
	003_B	NB Woning [1]	4,50	25,3	22,0	17,1	26,3
	002_C	NB Woning [1]	7,50	24,5	21,1	16,3	25,5
	002_B	NB Woning [1]	4,50	24,4	21,0	16,1	25,3
	003_A	NB Woning [1]	1,50	24,1	20,7	15,8	25,0
	002_A	NB Woning [1]	1,50	23,9	20,5	15,7	24,8
	004_C	NB Woning [1]	7,50	23,5	20,2	15,2	24,4
	004_B	NB Woning [1]	4,50	23,3	20,0	15,0	24,2
	004_A	NB Woning [1]	1,50	22,1	18,8	13,8	23,0
	001_C	NB Woning [1]	7,50	21,4	18,0	13,2	22,4
	001_B	NB Woning [1]	4,50	21,3	17,9	13,0	22,2
	001_A	NB Woning [1]	1,50	20,6	17,2	12,4	21,6


Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen


Bijlage 5

Rekenresultaten railverkeerslawaaï

	Baan
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw
	Scherm
	Hoogtelijn
	Hulplijn

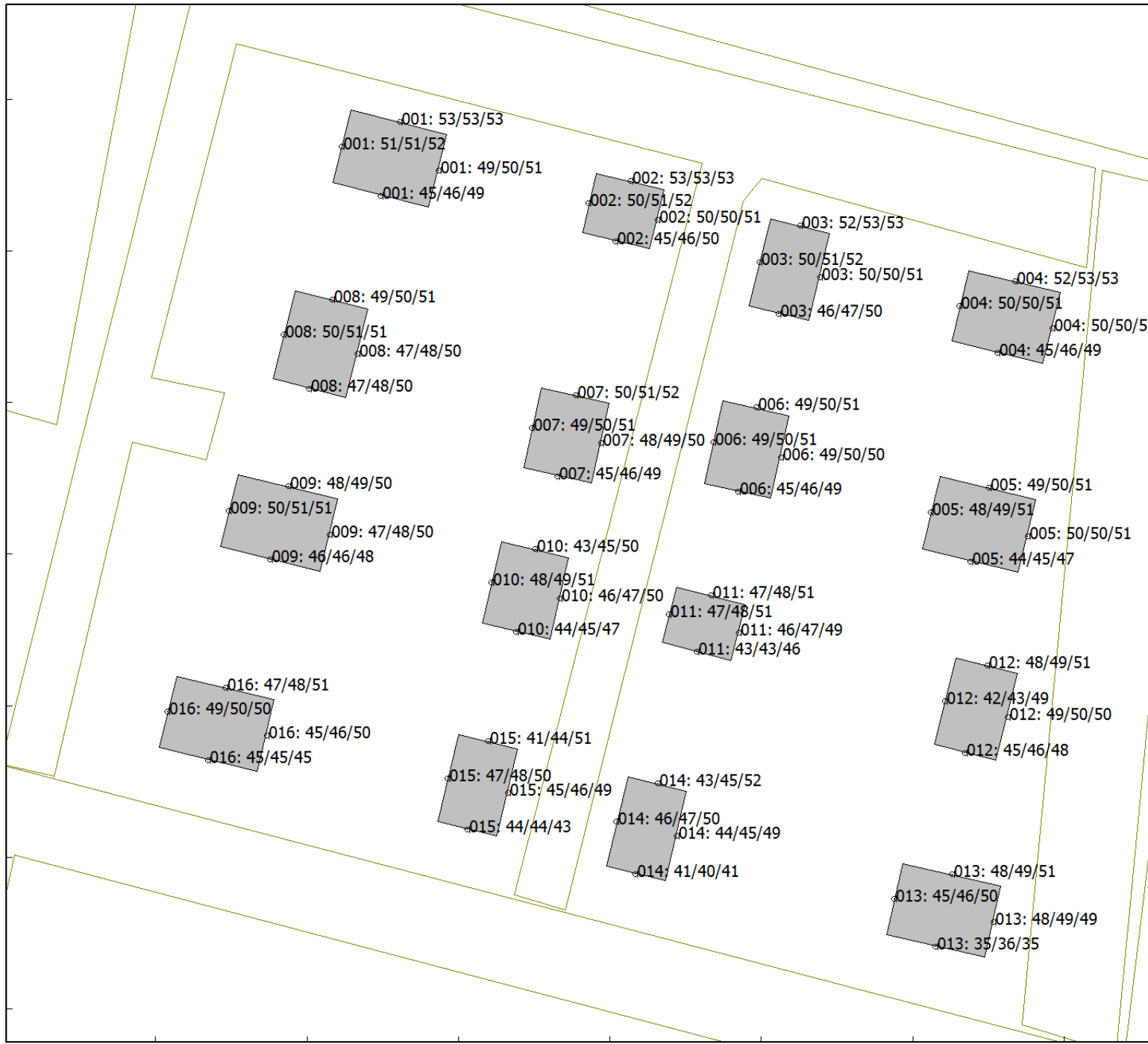
periode: Lden





0 m 30 m

schaal = 1 : 745



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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
001_A	NB Woning [1]	1,50	48,3	48,0	45,4	52,6	
001_A	NB Woning [2]	1,50	44,9	44,7	42,1	49,3	
001_A	NB Woning [3]	1,50	41,0	40,6	37,9	45,2	
001_A	NB Woning [4]	1,50	46,4	46,0	43,4	50,6	
001_B	NB Woning [1]	4,50	48,9	48,6	46,0	53,2	
001_B	NB Woning [2]	4,50	45,6	45,4	42,8	50,0	
001_B	NB Woning [3]	4,50	41,8	41,4	38,9	46,1	
001_B	NB Woning [4]	4,50	47,1	46,7	44,1	51,4	
001_C	NB Woning [1]	7,50	49,1	48,8	46,2	53,4	
001_C	NB Woning [2]	7,50	46,5	46,3	43,8	50,9	
001_C	NB Woning [3]	7,50	44,8	44,5	41,9	49,1	
001_C	NB Woning [4]	7,50	47,2	46,9	44,3	51,5	
002_A	NB Woning [1]	1,50	48,2	47,9	45,3	52,5	
002_A	NB Woning [2]	1,50	45,5	45,2	42,7	49,8	
002_A	NB Woning [3]	1,50	40,8	40,5	37,9	45,1	
002_A	NB Woning [4]	1,50	46,2	45,8	43,2	50,4	
002_B	NB Woning [1]	4,50	48,8	48,5	46,0	53,2	
002_B	NB Woning [2]	4,50	46,0	45,8	43,3	50,5	
002_B	NB Woning [3]	4,50	41,9	41,6	39,1	46,3	
002_B	NB Woning [4]	4,50	46,7	46,4	43,8	51,0	
002_C	NB Woning [1]	7,50	49,0	48,7	46,2	53,4	
002_C	NB Woning [2]	7,50	46,8	46,6	44,1	51,3	
002_C	NB Woning [3]	7,50	45,5	45,2	42,6	49,8	
002_C	NB Woning [4]	7,50	47,4	47,1	44,5	51,7	
003_A	NB Woning [1]	1,50	48,2	47,9	45,3	52,5	
003_A	NB Woning [2]	1,50	45,1	44,9	42,3	49,5	
003_A	NB Woning [3]	1,50	41,7	41,4	38,8	46,0	
003_A	NB Woning [4]	1,50	46,1	45,7	43,1	50,3	
003_B	NB Woning [1]	4,50	48,8	48,5	46,0	53,2	
003_B	NB Woning [2]	4,50	45,8	45,6	43,1	50,3	
003_B	NB Woning [3]	4,50	42,6	42,3	39,7	47,0	
003_B	NB Woning [4]	4,50	46,7	46,3	43,8	51,0	
003_C	NB Woning [1]	7,50	49,0	48,7	46,2	53,4	
003_C	NB Woning [2]	7,50	46,2	46,0	43,5	50,7	
003_C	NB Woning [3]	7,50	45,4	45,1	42,5	49,7	
003_C	NB Woning [4]	7,50	47,6	47,3	44,7	51,9	
004_A	NB Woning [1]	1,50	48,1	47,8	45,2	52,4	
004_A	NB Woning [2]	1,50	45,2	45,0	42,4	49,6	
004_A	NB Woning [3]	1,50	41,1	40,8	38,2	45,4	
004_A	NB Woning [4]	1,50	45,4	45,1	42,4	49,7	
004_B	NB Woning [1]	4,50	48,7	48,5	45,9	53,1	
004_B	NB Woning [2]	4,50	45,9	45,7	43,2	50,3	
004_B	NB Woning [3]	4,50	41,9	41,7	39,1	46,3	
004_B	NB Woning [4]	4,50	46,1	45,8	43,2	50,4	
004_C	NB Woning [1]	7,50	48,9	48,7	46,1	53,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
004_C	NB Woning [2]	7,50	46,5	46,3	43,7	50,9	
004_C	NB Woning [3]	7,50	44,9	44,7	42,1	49,3	
004_C	NB Woning [4]	7,50	47,2	46,8	44,2	51,5	
005_A	NB Woning [1]	1,50	44,7	44,5	41,9	49,1	
005_A	NB Woning [2]	1,50	45,1	44,9	42,3	49,5	
005_A	NB Woning [3]	1,50	39,4	39,2	36,7	43,8	
005_A	NB Woning [4]	1,50	44,1	43,7	41,1	48,3	
005_B	NB Woning [1]	4,50	45,5	45,2	42,7	49,9	
005_B	NB Woning [2]	4,50	45,8	45,6	43,1	50,2	
005_B	NB Woning [3]	4,50	40,2	40,0	37,5	44,6	
005_B	NB Woning [4]	4,50	44,8	44,4	41,8	49,1	
005_C	NB Woning [1]	7,50	47,0	46,7	44,2	51,4	
005_C	NB Woning [2]	7,50	46,1	45,9	43,4	50,5	
005_C	NB Woning [3]	7,50	42,5	42,3	39,8	47,0	
005_C	NB Woning [4]	7,50	46,3	46,0	43,4	50,6	
006_A	NB Woning [1]	1,50	45,0	44,8	42,1	49,4	
006_A	NB Woning [2]	1,50	44,4	44,2	41,6	48,8	
006_A	NB Woning [3]	1,50	40,8	40,4	37,8	45,0	
006_A	NB Woning [4]	1,50	44,7	44,3	41,7	48,9	
006_B	NB Woning [1]	4,50	45,7	45,5	42,9	50,1	
006_B	NB Woning [2]	4,50	45,1	44,9	42,3	49,5	
006_B	NB Woning [3]	4,50	41,5	41,1	38,6	45,8	
006_B	NB Woning [4]	4,50	45,2	44,9	42,3	49,5	
006_C	NB Woning [1]	7,50	47,0	46,7	44,2	51,4	
006_C	NB Woning [2]	7,50	45,8	45,6	43,0	50,2	
006_C	NB Woning [3]	7,50	44,2	43,9	41,4	48,6	
006_C	NB Woning [4]	7,50	46,8	46,5	43,9	51,1	
007_A	NB Woning [1]	1,50	45,9	45,6	43,0	50,2	
007_A	NB Woning [2]	1,50	44,1	43,9	41,3	48,5	
007_A	NB Woning [3]	1,50	40,5	40,2	37,6	44,8	
007_A	NB Woning [4]	1,50	45,0	44,7	42,0	49,3	
007_B	NB Woning [1]	4,50	46,6	46,3	43,7	50,9	
007_B	NB Woning [2]	4,50	44,5	44,3	41,7	48,9	
007_B	NB Woning [3]	4,50	41,6	41,3	38,8	46,0	
007_B	NB Woning [4]	4,50	45,7	45,4	42,8	50,0	
007_C	NB Woning [1]	7,50	48,0	47,7	45,1	52,3	
007_C	NB Woning [2]	7,50	46,1	45,8	43,3	50,5	
007_C	NB Woning [3]	7,50	44,7	44,5	41,9	49,1	
007_C	NB Woning [4]	7,50	46,7	46,3	43,7	51,0	
008_A	NB Woning [1]	1,50	44,5	44,2	41,6	48,8	
008_A	NB Woning [2]	1,50	43,1	42,9	40,3	47,5	
008_A	NB Woning [3]	1,50	42,4	42,1	39,5	46,7	
008_A	NB Woning [4]	1,50	46,0	45,6	43,0	50,2	
008_B	NB Woning [1]	4,50	45,3	44,9	42,4	49,6	
008_B	NB Woning [2]	4,50	43,5	43,3	40,8	48,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
008_B	NB Woning [3]	4,50	43,4	43,1	40,6	47,8	
008_B	NB Woning [4]	4,50	46,7	46,4	43,8	51,0	
008_C	NB Woning [1]	7,50	46,4	46,1	43,6	50,8	
008_C	NB Woning [2]	7,50	45,4	45,2	42,7	49,9	
008_C	NB Woning [3]	7,50	45,4	45,1	42,5	49,7	
008_C	NB Woning [4]	7,50	46,8	46,5	43,9	51,1	
009_A	NB Woning [1]	1,50	43,7	43,4	40,8	48,0	
009_A	NB Woning [2]	1,50	42,6	42,4	39,8	47,0	
009_A	NB Woning [3]	1,50	41,4	41,0	38,4	45,7	
009_A	NB Woning [4]	1,50	45,8	45,4	42,8	50,0	
009_B	NB Woning [1]	4,50	44,4	44,1	41,6	48,8	
009_B	NB Woning [2]	4,50	43,4	43,2	40,7	47,9	
009_B	NB Woning [3]	4,50	42,1	41,7	39,2	46,4	
009_B	NB Woning [4]	4,50	46,6	46,3	43,7	50,9	
009_C	NB Woning [1]	7,50	46,1	45,8	43,3	50,5	
009_C	NB Woning [2]	7,50	45,3	45,1	42,6	49,8	
009_C	NB Woning [3]	7,50	43,9	43,6	41,0	48,2	
009_C	NB Woning [4]	7,50	46,6	46,2	43,7	50,9	
010_A	NB Woning [1]	1,50	38,9	38,7	36,1	43,3	
010_A	NB Woning [2]	1,50	42,1	41,8	39,2	46,4	
010_A	NB Woning [3]	1,50	39,4	39,0	36,4	43,7	
010_A	NB Woning [4]	1,50	43,7	43,4	40,7	48,0	
010_B	NB Woning [1]	4,50	40,2	40,0	37,5	44,6	
010_B	NB Woning [2]	4,50	42,6	42,4	39,8	47,0	
010_B	NB Woning [3]	4,50	40,4	40,1	37,6	44,8	
010_B	NB Woning [4]	4,50	44,4	44,1	41,5	48,8	
010_C	NB Woning [1]	7,50	45,5	45,2	42,7	49,9	
010_C	NB Woning [2]	7,50	45,6	45,3	42,8	50,0	
010_C	NB Woning [3]	7,50	42,7	42,4	39,8	47,0	
010_C	NB Woning [4]	7,50	46,3	46,0	43,4	50,6	
011_A	NB Woning [1]	1,50	42,3	42,0	39,4	46,7	
011_A	NB Woning [2]	1,50	42,1	41,9	39,3	46,5	
011_A	NB Woning [3]	1,50	38,4	38,0	35,4	42,6	
011_A	NB Woning [4]	1,50	43,2	42,8	40,2	47,5	
011_B	NB Woning [1]	4,50	43,3	43,0	40,4	47,6	
011_B	NB Woning [2]	4,50	43,0	42,7	40,2	47,4	
011_B	NB Woning [3]	4,50	38,5	38,1	35,6	42,8	
011_B	NB Woning [4]	4,50	43,7	43,4	40,8	48,0	
011_C	NB Woning [1]	7,50	46,9	46,6	44,0	51,2	
011_C	NB Woning [2]	7,50	44,9	44,6	42,1	49,3	
011_C	NB Woning [3]	7,50	41,9	41,6	39,1	46,3	
011_C	NB Woning [4]	7,50	46,5	46,2	43,6	50,8	
012_A	NB Woning [1]	1,50	43,8	43,6	41,1	48,3	
012_A	NB Woning [2]	1,50	44,8	44,6	42,0	49,2	
012_A	NB Woning [3]	1,50	41,0	40,7	38,1	45,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
012_A	NB	Woning [4]	1,50	38,0	37,7	35,1	42,3
012_B	NB	Woning [1]	4,50	44,6	44,4	41,9	49,0
012_B	NB	Woning [2]	4,50	45,5	45,3	42,7	49,9
012_B	NB	Woning [3]	4,50	41,5	41,2	38,7	45,9
012_B	NB	Woning [4]	4,50	39,1	38,8	36,3	43,5
012_C	NB	Woning [1]	7,50	46,2	46,0	43,5	50,7
012_C	NB	Woning [2]	7,50	45,7	45,5	43,0	50,2
012_C	NB	Woning [3]	7,50	43,3	43,1	40,5	47,7
012_C	NB	Woning [4]	7,50	44,6	44,3	41,8	49,0
013_A	NB	Woning [1]	1,50	43,8	43,6	41,0	48,2
013_A	NB	Woning [2]	1,50	43,6	43,4	40,8	48,0
013_A	NB	Woning [3]	1,50	30,7	30,5	28,1	35,2
013_A	NB	Woning [4]	1,50	40,8	40,5	37,9	45,1
013_B	NB	Woning [1]	4,50	44,7	44,5	41,9	49,1
013_B	NB	Woning [2]	4,50	44,2	44,0	41,5	48,7
013_B	NB	Woning [3]	4,50	31,7	31,5	29,1	36,2
013_B	NB	Woning [4]	4,50	41,9	41,6	39,1	46,3
013_C	NB	Woning [1]	7,50	46,7	46,4	43,9	51,1
013_C	NB	Woning [2]	7,50	44,4	44,2	41,7	48,9
013_C	NB	Woning [3]	7,50	30,6	30,3	27,9	35,0
013_C	NB	Woning [4]	7,50	45,6	45,3	42,7	50,0
014_A	NB	Woning [1]	1,50	39,1	38,9	36,3	43,5
014_A	NB	Woning [2]	1,50	39,7	39,5	36,9	44,1
014_A	NB	Woning [3]	1,50	36,2	36,0	33,5	40,7
014_A	NB	Woning [4]	1,50	41,6	41,3	38,8	46,0
014_B	NB	Woning [1]	4,50	40,8	40,5	38,0	45,2
014_B	NB	Woning [2]	4,50	40,8	40,6	38,1	45,3
014_B	NB	Woning [3]	4,50	36,0	35,8	33,4	40,5
014_B	NB	Woning [4]	4,50	42,3	42,0	39,5	46,7
014_C	NB	Woning [1]	7,50	47,3	47,0	44,4	51,6
014_C	NB	Woning [2]	7,50	44,4	44,1	41,6	48,8
014_C	NB	Woning [3]	7,50	36,9	36,7	34,2	41,4
014_C	NB	Woning [4]	7,50	45,8	45,4	42,9	50,1
015_A	NB	Woning [1]	1,50	36,9	36,6	34,1	41,3
015_A	NB	Woning [2]	1,50	41,0	40,8	38,2	45,4
015_A	NB	Woning [3]	1,50	39,5	39,2	36,6	43,8
015_A	NB	Woning [4]	1,50	42,7	42,4	39,8	47,0
015_B	NB	Woning [1]	4,50	39,1	38,9	36,4	43,6
015_B	NB	Woning [2]	4,50	41,7	41,4	38,8	46,0
015_B	NB	Woning [3]	4,50	40,1	39,8	37,3	44,5
015_B	NB	Woning [4]	4,50	43,5	43,2	40,6	47,8
015_C	NB	Woning [1]	7,50	46,7	46,4	43,9	51,1
015_C	NB	Woning [2]	7,50	45,0	44,8	42,2	49,4
015_C	NB	Woning [3]	7,50	38,6	38,2	35,7	42,9
015_C	NB	Woning [4]	7,50	45,9	45,5	42,9	50,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

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

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
016_A	NB Woning [1]	1,50	42,7	42,4	39,8	47,0
016_A	NB Woning [2]	1,50	40,8	40,6	38,0	45,2
016_A	NB Woning [3]	1,50	40,3	40,0	37,4	44,6
016_A	NB Woning [4]	1,50	45,1	44,7	42,1	49,3
016_B	NB Woning [1]	4,50	43,6	43,3	40,8	48,0
016_B	NB Woning [2]	4,50	42,0	41,8	39,3	46,5
016_B	NB Woning [3]	4,50	40,7	40,4	37,9	45,1
016_B	NB Woning [4]	4,50	45,9	45,5	42,9	50,2
016_C	NB Woning [1]	7,50	46,5	46,2	43,7	50,9
016_C	NB Woning [2]	7,50	45,1	44,9	42,3	49,5
016_C	NB Woning [3]	7,50	40,3	40,0	37,5	44,7
016_C	NB Woning [4]	7,50	45,9	45,6	43,0	50,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6

Vastgestelde contouren

7 Berekende contouren

7.1 Situatie 2013 – 2023

Met het rekenprogramma ILC-PE is op alle rekenpunten van het in figuur 6.2 weergegeven rooster het langtijdgemiddelde geluidniveau ($L_{Ar,LT}$) berekend. Die berekende geluidniveaus zijn overgenomen in het Geonoise Analyst V3.1 programma waarmee vervolgens de ligging van de 50 dB(A) contour voor de dag-, avond- en nachtperiode afzonderlijk is bepaald. Voor zover ze buiten de inrichtingsgrens van de vliegbasis liggen, zijn ze met een rode lijn weergegeven in de figuren 7.1 t/m 7.3. De toeslag van 5 dB(A), respectievelijk 10 dB(A), die van toepassing is voor het $L_{Ar,LT}$ - niveau in de avond- en de nachtperiode, is reeds bij het bepalen van de contourligging in rekening gebracht.

De etmaalwaarde per rekenpunt in het rooster is gedefinieerd als de hoogste waarde uit de $L_{Ar,LT}$ -niveaus van de dag-, avond- en nachtperiode. Voor de aldus verkregen etmaalwaarden per rekenpunt is met het programma Geonoise Analyst V3.1 de ligging van de 50 dB(A) etmaalwaarde contour berekend. Voor zover de contour buiten de inrichtingsgrens van de vliegbasis ligt, is deze in figuur 7.4 weergegeven op een topografische kaart van de omgeving van de vliegbasis.



Figuur 7.1 50 dB(A) geluidcontour in de dagperiode ten gevolge van de geluidbronnen op vliegbasis Gilze-Rijen, RBS 2013-2023.



Figuur 7.2 50 dB(A) geluidcontour in de avondperiode (inclusief 5 dB(A) toeslag) ten gevolge van de geluidbronnen op vliegbasis Gilze-Rijen, RBS 2013-2023.



Figuur 7.3 50 dB(A) geluidcontour in de nachtperiode (inclusief 10 dB(A) toeslag) ten gevolge van de geluidbronnen op de vliegbasis Gilze-Rijen RBS 2013-2023.



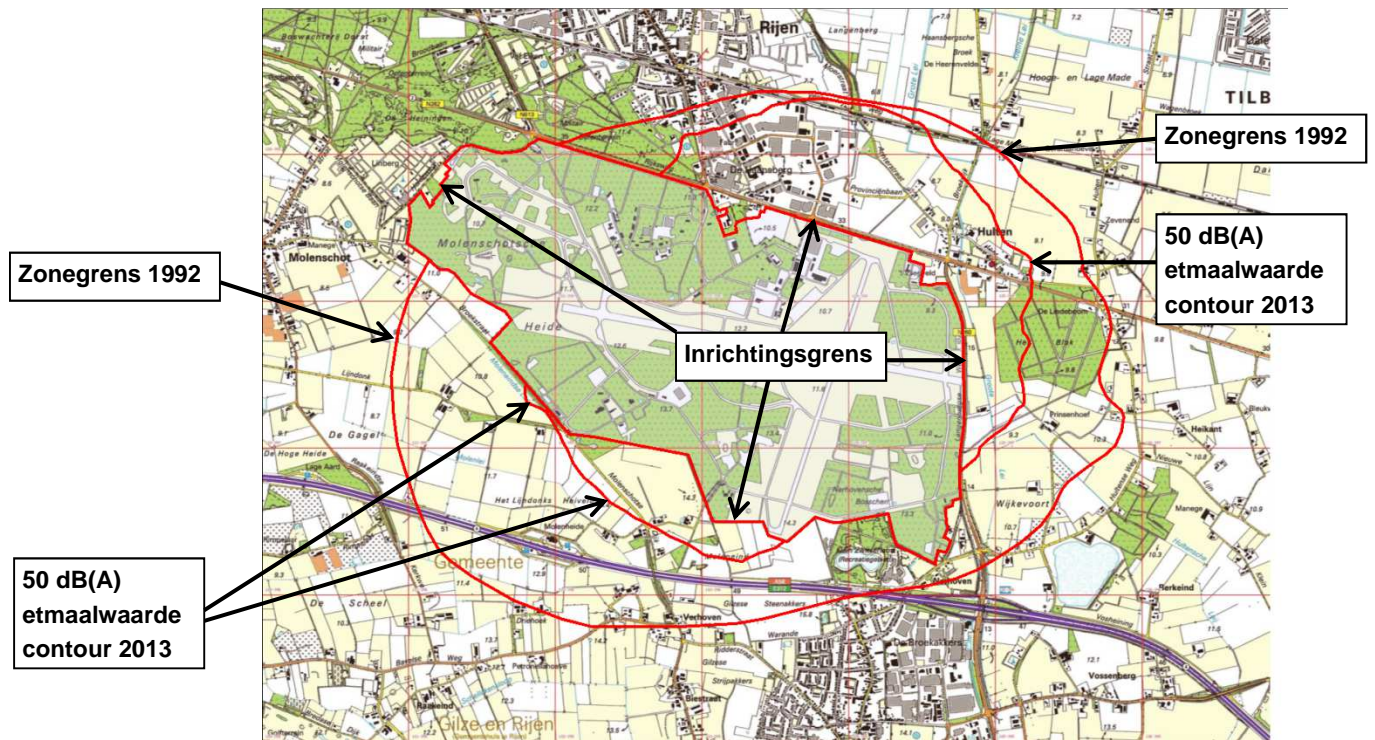
Figuur 7.4 50 dB(A) etmaalwaarde geluidcontour ten gevolge van de geluidbronnen op vliegbasis Gilze-Rijen, RBS 2013-2023.

7.2 Vergelijking zone 1992 met geluidssituatie 2013 – 2023

De 50 dB(A) etmaalwaarde contour ten gevolge van de RBS 2013 – 2023 wordt in figuur 7.5 vergeleken met de zonegrens uit 1992.

Uit figuur 7.5 blijkt dat de 50 dB(A) etmaalwaarde contour voor de geluidssituatie 2013 – 2023:

- in z'n geheel binnen de zone ligt zoals vastgesteld in 1992;
- bepaald wordt door de bedrijfssituatie gedurende de dagperiode met uitzondering van de omgeving bij het 301 platform. Daar wordt lokaal de 50 dB(A) etmaalwaarde bepaald door het proefdraaien van Apache helikopters gedurende de avondperiode;
- ten noorden van de vliegbasis de zone 1992 nadert;
- in het westen van de vliegbasis de inrichtingsgrens niet overschrijdt;
- in de richting van de woonkern in Gilze circa 500 meter dichter bij de vliegbasis ligt dan ten tijde van de zonering in 1992.



Figuur 7.5 Grafische weergave van de zone vastgesteld in 1992 en de vergelijkbare 50 dB(A) etmaalwaarde contour ten gevolge van de geluidbronnen op de vliegbasis, situatie RBS 2013 – 2023.

