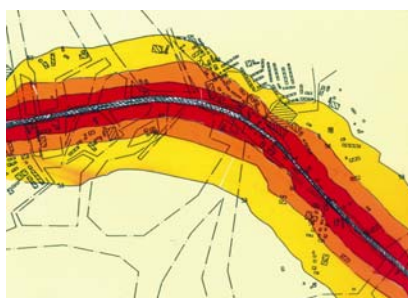


# Rapport akoestisch onderzoek (Rail- en wegverkeer)

## Blankenstein, Ezinge en Spoorzone

Gemeente Meppel





# Rapport akoestisch onderzoek (Rail- en wegverkeer)

behorende bij het bestemmingsplan

## Blankenstein, Ezinge en Spoorzone

Gemeente Meppel

**Projectgegevens:**

RA001-MEP00002-01C

**Datum:**

28 juni 2011

**Kaarten:**

behorende bij de computeroutput rail- en wegverkeer

**Bijlagen:**

- verkeersgegevens rail- en wegverkeer
- computeroutput SRM II, wegverkeer
- computeroutput SRM II, railverkeer
- kaarten hogere waarde

**CROONEN ADVISEURS**

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E [info@croonen.nl](mailto:info@croonen.nl) – I [www.croonenadviseurs.nl](http://www.croonenadviseurs.nl)



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Organisatorische en algemene gegevens</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Algemeen</b>	<b>3</b>
2.1	De Wet geluidhinder	3
2.2	Algemene normen	3
<b>3</b>	<b>Reken- en meetvoorschriften</b>	<b>5</b>
3.1	Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder	5
3.2	Buitenstedelijk en stedelijk gebied	5
3.3	Zones langs wegen	5
3.4	Zones langs spoorwegen	6
<b>4</b>	<b>Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek</b>	<b>7</b>
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Verkeersgegevens	8
<b>5</b>	<b>Resultaten van de berekeningen</b>	<b>11</b>
5.1	Resultaten	11
5.2	Onderzoek en afweging van mogelijke geluidsbeperkende maatregelen	15
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>19</b>
6.1	Wegverkeer	19
6.2	Railverkeer	20
6.3	Cumulatie	21



# 1 Organisatorische en algemene gegevens

In opdracht van de gemeente Meppel is door Croonen Adviseurs te Rosmalen het akoestisch onderzoek Rail- en wegverkeer verricht behorende bij het bestemmingsplan Blankenstein, Ezinge en Spoorzone te Meppel.

In dit plan worden middels bestemmingen verschillende functies mogelijk gemaakt waarbinnen onder andere een onderwijsinstelling gebouwd kan worden. Een onderwijsinstelling is een geluidgevoelig object.

Het plangebied voor de onderwijsinstelling is gelegen in de onderzoekszone van de L. Springerlaan (200 meter), de A32 (400 meter) en de spoorlijn Zwolle - Groningen/Leeuwarden (600 meter). De overige in en in de nabijheid van het plangebied gelegen wegen zijn opgenomen in een, niet gezoneerde, 30 km-zone en vallen daarom buiten het regime van de Wet geluidhinder of hebben een zone die niet tot aan de te projecteren geluidgevoelige bebouwing reikt. In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dienen 30 km-wegen te worden beschouwd. Vanwege de aarde en de functie van deze wegen en de daarbij behorende lage intensiteiten heeft de gemeente aangegeven dat vanwege deze wegen de geluidbelasting op de gevels van de woningen dermate laag is dat er sprake is van een acceptabel akoestisch woonklimaat en derhalve een goede ruimtelijke ordening.

Het onderzoek heeft tot doel de geluidsbelasting op de gevels van de te projecteren geluidgevoelige bebouwing te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder (artikel 76 en 77 Wgh) en het Bgh zijn gesteld.





## 2 Algemeen

### 2.1 De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door:

- het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (in nieuwe situaties);
- het bestrijden van de reeds bestaande geluidsoverlast (betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidsgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een (spoor)weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn Burgemeester en Wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

- de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten (binnen de geluidzone van een (spoor)weg);
- de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting.

Bij het bestrijden van de geluidhinder kunnen drie categorieën van geluidsbeperkende maatregelen worden onderscheiden.

- Bronbestrijding (wegverkeer: stillere motorvoertuigen, lagere snelheden, toepassing van geluidsarme wegdekken, optimalisatie van de verkeersstructuur, beperking vrachtverkeer etc., railverkeer: inzet van schijfgeremd reizigersmaterieel, inzet van kunststofremblokken bij goederentreinen, toepassing van raildempers etc.).
- Beperking van de geluidsoverdracht (geluidswallen en schermen, afstand houden tot de (spoor)weg).
- Beschermen van de ontvanger (door maatregelen voor en aan de gevel en goede akoestische indeling van een woning of andere geluidsgevoelige objecten, gevelisolatie).

### 2.2 Algemene normen

De normen, welke dienen te worden gehanteerd, zijn afhankelijk van de situatie. In de Wet geluidhinder worden, zoals eerder genoemd, nieuwe en bestaande situaties onderscheiden.

#### Nieuwe situaties

Onder nieuwe situaties vallen:

- a Nieuw te projecteren woningen (en andere geluidsgevoelige bebouwing).
- b Nieuwe (spoor)wegaanleg.

In voorliggend onderzoek is sprake van nieuw te projecteren geluidsgevoelige bebouwing.

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor alle geluidsgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer en 55 dB vanwege railverkeer, met uitzondering van de onderwijsinstelling waarvoor een voorkeursgrenswaarde vanwege railverkeer van 53 dB geldt.

Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, hetgeen dient te worden aangetoond, kunnen Burgemeester en Wethouders, onder voorwaarden, een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. De waarden zijn aan de in de Wet geluidhinder opgenomen maxima gebonden.

Bovendien moet, middels de toelichting bij het bestemmingsplan, worden aangetoond dat er sprake is van de wenselijkheid tot het bouwen van woningen en andere geluidsgevoelige objecten op genoemde locatie.

## 3 Reken- en meetvoorschriften

Voor het bepalen van de geluidbelasting is het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 gehanteerd.

De rekenmethode I is bedoeld voor de meer eenvoudige berekeningen zoals voor woningen langs een rechte (spoor)weg. De berekeningsposities (waarneempunten) hebben rechtstreeks zicht op de as van de (spoor)weg respectievelijk op de rijstroken.

De rekenmethode II wordt toegepast voor situaties waarbij reflecties, afschermingen van verschillende hoogtes, hellingen, bochten, verschillen in wegdek en intensiteiten, overschrijding van het aandachtsgebied, etc. een belangrijke invloed hebben op de geluidbelasting. In voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van standaard rekenmethode II. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma 'GEONoise', versie 5.43.

### 3.1 Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder

Vanwege de verwachting dat het wegverkeer op middellange termijn stiller wordt, kan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is 2 dB voor wegen waarop met een snelheid van 70 km/uur en meer wordt gereden (buitenstedelijk gebied). Voor de overige wegen geldt een aftrek van 5 dB (stedelijk gebied).

### 3.2 Buitenstedelijk en stedelijk gebied

Als buitenstedelijk gebied wordt beschouwd het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (voor het begrip zone zie hierna). Als stedelijk gebied wordt beschouwd het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

### 3.3 Zones langs wegen

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone (aandachtsgebied) heeft. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat gelegen is binnen deze zone is een akoestisch onderzoek vereist.

Uitzonderingen daarop zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De zone is aan weerszijde van de weg gelegen en heeft, afhankelijk van het aantal rijbanen en snelheid, een vastgestelde breedte vanuit de rand van de weg.

Breedte van de geluidzones wegverkeer:

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Stedelijk gebied</i> <i>(Snelheid minder dan 70 km/uur)</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i> <i>(Snelheid 70 km/uur en meer)</i>
Maximaal 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
Meer dan 4	350 meter	600 meter

### 3.4 Zones langs spoorwegen

De onderzoekszone voor het peiljaar P2010-15 (v 2007) van de spoorlijn Zwolle – Groningen/Leeuwarden is 600 meter, conform de kaart behorende bij artikel 3 Besluit geluidhinder spoorwegen, door de Minister vastgesteld en in het akoestisch spoorboekje middels het programma Aswin opgenomen.

Bovengenoemde regeling is in het Besluit geluidhinder komen te vervallen. Derhalve dienen voor ieder akoestisch onderzoek de meest recente gegevens bij Prorail te worden opgevraagd. Deze instantie heeft echter besloten, in verband met een andere toekomstige aanpak (geluidsplafonds), het leveren van de gegevens te stoppen. Het advies is momenteel om de gegevens (intensiteiten) van 2005 t/m 2007 te middelen en te verhogen met 1,5 dB.

## 4 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek.

Op de gevels van de te projecteren geluidsgevoelige objecten mag de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, in principe, niet worden overschreden. Indien deze waarde, ondanks het afwegen van geluidsbeperkende maatregelen, overschreden wordt dient de overschrijding minimaal te zijn. Voor de geluidsgevoelige bebouwing kan dan, onder voorwaarden, een hogere waarde worden verzocht. Deze waarde is, afhankelijk van het criterium, gebonden aan maxima.

Vanwege de spoorlijn is de voorkeursgrenswaarde voor onderwijsgebouwen 53 dB. Tot maximaal 68 dB kan, onder voorwaarden, een hogere waarde worden verzocht.

In het bestemmingsplan is aangegeven dat binnen de bestemming bouwmogelijkheden opgenomen zijn waarvan de plaats niet exact is aangegeven. Daarnaast zijn verschillende maximale bouwhoogten niet plaatsgebonden opgenomen. Derhalve is in het onderzoek gewerkt met indicatieve bouwblokken ter grootte van het maximale bebouwingspercentage en met verschillende maximale bouwhoogten. Deze blokken zijn dusdanig gesitueerd dat de maximale geluidbelasting op de eerstelijnsbebouwing op de diverse hoogten kon worden berekend. Deze waarde is representatief voor alle bebouwing met deze hoogte, dus ook voor de achterliggende bebouwing. Daarnaast is de toren als losstaand object opgenomen evenals de bebouwing in maximaal 3 lagen met een voor het onderwijs ondersteunende functie. Indien voor de diverse bebouwingstypen een hogere waarde wordt gevraagd, is deze voor alle, in die categorie opgenomen bebouwing, maatgevend. Bij de bouwaanvraag is het mogelijk om, binnen de verleende hogere waarde, de realistische waarde (met afscherming door te realiseren bebouwing) te berekenen om zodoende tot een reële geluidwering van de gevels te komen.

### 4.1 Onderzoeksgebied

#### **Wegverkeer**

Het onderzoek vindt plaats voor de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing gelegen in de onderzoekszone van de L. Springerlaan (200 meter) en A32 (400 meter). De overige wegen liggen op een grotere afstand als de onderzoekszone of zijn opgenomen in een 30 km-zone. De Ambachtsweg (deels 50, deels 30 km/uur) wordt bij de onderwijsinstelling 30 km/uur en valt daarmee buiten de Wet geluidhinder. Vanwege deze weg is echter de geluidstoename op de bestaande woningen berekend.

#### **Railverkeer**

Het onderzoek vindt plaats voor de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing gelegen in de zone van de spoorlijn Zwolle - Groningen/Leewarden (600 meter).

## 4.2 Verkeersgegevens

### Wegverkeer

De verkeersgegevens, zijnde etmaalintensiteiten en de verdeling naar dag-, avond- en nachtuur en de verschillende motorvoertuigencategorieën, zijn afkomstig van de gemeente Meppel. Deze gegevens, afkomstig uit het verkeersmodel, bestaan uit een prognose voor het jaar 2020. Deze zijn opgehoogd met 2% naar het jaar 2021. Voor de intensiteiten op de Ambachtsweg zijn specificaties naar de verschillende functies aangegeven. De in de berekening opgenomen intensiteiten zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1

weg	etmaal	Daguur (68%)			Avonduur (3,2%)			Nachtuur (0,7%)		
<i>L. Springerlaan</i>	2021	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		94,3	3,2	2,5	97,2	1,9	0,9	93,1	4,2	2,7
Aantal	4.116	263,9	8,96	7	128	2,5	1,19	26,82	1,21	0,78
		Daguur (6,7%)			Avonduur (3,9%)			Nachtuur (0,4%)		
<i>Ambachtsweg</i>	2021	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		98,1	1,2	0,6	99,2	0,6	0,2	99,1	0,9	0
Aantal	3.944	259,2	3,17	1,59	152,6	0,92	0,31	15,6	0,14	0
		Daguur (6,6%)			Avonduur (2,9%)			Nachtuur (1,1%)		
<i>A32</i>		LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Percentage		85,6	6,6	7,7	90	4,4	5,6	75	9	16
zuid	57.017	3.221,2	248,4	289,8	1488,1	72,75	92,6	470,4	56,5	100,4
midden zuid	50.553	2856	220,2	256,9	1319,4	64,5	82,1	417,1	50,1	88,9
midden midden	55.298	3.124,1	240,9	281	1443,3	70,6	89,8	456,2	54,8	97,3
Midden noord	50.919	2.876,7	221,8	258,8	1329	65	82,7	420	50,4	89,6
Noord	56.283	3.179,8	245,2	286	1469	71,8	91,4	464,3	55,7	99,1
Noord	44.826	2.532,5	195,3	227,8	1170	57,2	72,8	369,8	44,4	78,9

### Railverkeer

De intensiteiten railverkeer uit het akoestisch spoorboekje van het programma Aswin voor het peiljaar 2005 t/m 2007 zijn gemiddeld en in het Geonoise-programma geïmporteerd. De intensiteiten (soort en aantal bakken), snelheid doorgaand en stoppend en de stopfractie zijn per dag, avond en nacht op de Aswin rekenbladen weergegeven. Conform het advies van Prorail wordt de resulterende geluidbelasting verhoogd met 1,5 dB.

### Snelheden

#### Wegverkeer

De geluidsberekeningen zijn gebaseerd op een snelheid van 115/90 km/uur op de A32, 80 km/uur op de op en afritten van de A32 en 50 km/uur op de overige wegen.

#### Railverkeer

De snelheden en stopfracties van de treinen zijn vanuit het Aswin programma rechtsreeks in de Geonoise-rekenbestanden opgenomen, waarbij de snelheid afhankelijk is van de geografische ligging van het baanvak.

**Verharding**

De A32 is voorzien van een Dubbel-Zoabverharding, de overige relevante wegen hebben een fijn asfalt verharding.

**Maatgevende periode**

Voor de bepaling van de waarden, genoemd in de Wet geluidhinder, wordt uitgegaan van het gemiddelde over drie periodes van een etmaal, te weten:

dagperiode: (07.00-19.00 uur);

avondperiode: (19.00-23.00 uur);

nachtperiode: (23.00-07.00 uur).

Dit wordt uitgedrukt in Lden.

**Artikel 110g Wgh**

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder is voor de geluidbelastingen vanwege de A32 een aftrek van 2 dB toegestaan. Voor de overige wegen is de aftrek 5 dB. Deze aftrek is in de eindresultaten weergegeven.

**Waarneemhoogte**

In het akoestisch onderzoek is de waarneemhoogte, ten opzichte van het peil van de directe omgeving, per bouwlaag aangehouden, zijnde:

	Torengebouw (30 meter hoogte)	Eerstelijnsbebouwing (22 meter hoogte)	Lage bebouwing (9 meter hoogte)
Laag 1	1,50	1,90	1,50
Laag 2	5,60	7,1	4,50
Laag 3	9,60	11,1	7,50
Laag 4	13,70	15,1	
Laag 5	19,80	19,1	
Laag 6	25,90		

**Geometrie der (spoor)wegen**

De ligging van de wegen, spoorwegen en de overige geografische gegevens zijn ontleend aan kaartmateriaal dat door de gemeente ter beschikking is gesteld.

**Bodemfactor**

Voor de berekening van de bodemfactor is uitgegaan van het verhardingsaandeel binnen het profiel en het gebied tussen de toekomstige geluidgevoelige bebouwing en de relevante (spoor)weg. De verharde gedeelten zijn als akoestisch hard ingevoerd. Het bodemgebied van de spoorlijn is als absorberend ingevoerd.

**Afschermingen en reflecties**

De bijdrage van afschermingen en reflecties via bebouwing en overige afschermingen, zoals taluds en perrons, is in de berekeningen opgenomen.

**Maaiveld**

De maaiveldhoogte van de toekomstige bebouwing is voor de berekeningen op 0 gesteld. De hoogten van wegen etc. zijn daaraan gerelateerd.

**Dove gevel**

Een dove gevel, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder, is een gevel zonder te openen delen zoals bedoeld in artikel 1 lid 5: In afwijking van artikel 1 wordt onder een gevel in de zin van deze wet geluidhinder en de daarop berustende bepalingen niet verstaan:

- a Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede.
- b Een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

In voorliggend onderzoek worden, in het kader van de Wet geluidhinder, geen dove gevels opgenomen.



## 5 Resultaten van de berekeningen

### 5.1 Resultaten

#### Wegverkeer

In het akoestisch onderzoek is sprake van geluidsgevoelige bebouwing in de zone van de L. Springerlaan en de A32. Vanwege deze wegen is met SRM II de geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing bepaald. Vanwege de A32 en de L. Springerlaan is een deel van de toekomstige geluidsgevoelige bebouwing buiten de onderzoekszone van 400 meter (A32) en 200 meter (L. Springerlaan) gelegen waardoor deze delen van de bouw mogelijkheden buiten de Wet geluidhinder en planologische toets vallen. De berekeningsresultaten zijn uitgevoerd vanwege de cumulatie met Rail en Industrielawaai.

Omdat de ligging van de verschillende bebouwingsmogelijkheden (gerelateerd aan bebouwingshoogte) nog niet bekend is, wordt per bebouwingstype de maximale geluidbelasting aangehouden. Daaruit zal blijken dat voor een deel van de toekomstige bebouwing een hogere waarde wordt verzocht terwijl een ander gedeelte voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Bij de aanvraag voor de bouwvergunning kan eventueel een gedetailleerd onderzoek worden overlegd waarin afschermdende bebouwing is opgenomen en waaruit blijkt dat de gedetailleerd berekende gevelbelasting lager is dan de verleende hogere waarde. Dit kan dan het uitgangspunt zijn voor de berekening van de binnenwaarde (geluidwering gevels). De resultaten van de berekeningen zijn in onderstaande tabellen opgenomen.

Tabel 2a Torengedouw (hoogte 30 meter) vanwege de A32  
(valt buiten de zone Wet geluidhinder)

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 5,6 m			Hoogte 9,6 m			Hoogte 13,7 m			Hoogte 19,8 m			Hoogte 25,9 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
W01	48,1	48	46	49,7	50	48	49,9	50	48	49,9	50	48	50,4	50	48	50,8	51	49
W02	45,7	46	44	46,7	47	45	46,7	47	45	46,3	46	44	46,6	47	45	47	47	45
W03	45,2	45	43	47,3	47	45	47,7	48	46	47,2	47	45	47,5	48	46	47,9	48	46
W04	40,5	40	38	41,6	42	40	41,1	41	39	32,6	33	31	26,7	27	25	26,2	26	24

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

Tabel 2b Torengedouw (hoogte 30 meter) vanwege de L. Springerlaan.

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 5,6 m			Hoogte 9,6 m			Hoogte 13,7 m			Hoogte 19,8 m			Hoogte 25,9 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
W01	19	19	14	18,7	19	14	13,4	13	08	-	-	-	-	-	-	-	-	-
W02	39,4	39	34	40,2	40	35	40,9	41	36	41,2	41	36	42,3	42	37	42,7	43	38
W03	38,1	38	33	39,1	39	34	39,8	40	35	40	40	35	41,1	41	36	41,6	42	37
W04	43,7	44	39	44,5	44	39	45,1	45	40	45,5	46	41	46,3	46	41	46,6	47	42

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de L. Springerlaan voldoet het onderwijsgebouw in de toren aan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de A32 valt de Toren buiten de zone en daarmee de Wet geluidhinder. Er zijn dus geen akoestische belemmeringen voor de bouw van de onderwistoren.

Tabel 3a Eerstelijnsbebouwing (hoogte 22 meter) vanwege de A32.

(\* valt buiten de zone Wet geluidhinder)

WP	Hoogte 1,9 m			Hoogte 7,1 m			Hoogte 11,1 m			Hoogte 15,1 m			Hoogte 19,1 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
W05	48,2	48	46	49,2	49	47	48,4	48	46	48,5	48	46	48,7	49	47
W06	50,6	51	<b>49</b>	51,2	51	<b>49</b>	51,5	52	<b>50</b>	51,9	52	<b>50</b>	52,2	52	<b>50</b>
W07	50,4	50	48	51,2	51	<b>49</b>	51,5	52	<b>50</b>	51,9	52	<b>50</b>	52,2	52	<b>50</b>
W08	50,7	51	<b>49</b>	51,5	52	<b>50</b>	51,8	52	<b>50</b>	52,1	52	<b>50</b>	52,5	52	<b>50</b>
W09	47,4	47	45	49,7	50	48	48,7	49	47	48,9	50	48	49,2	49	47
* W10	41,8	42	40	44	44	42	45,7	46	44	45,9	46	44	46,1	44	42
* W11	39,9	40	38	40,1	40	38	37	37	35	29,5	30	28	19,8	20	18
* W12	44,2	44	42	45,7	46	44	46,9	47	45	46,6	47	45	46,7	47	45

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte gevelbelastingen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3b Eerstelijnsbebouwing (hoogte 22 meter) vanwege de L. Springerlaan.

(\* valt buiten de zone Wet geluidhinder)

WP	Hoogte 1,9 m			Hoogte 7,1 m			Hoogte 11,1 m			Hoogte 15,1 m			Hoogte 19,1 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
* W05	26,7	27	22	31,6	32	27	35,4	35	30	36,5	36	31	37,4	37	32
* W06	19,8	20	15	8,6	9	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* W07	14,1	14	09	11,6	12	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* W08	16,8	17	12	12,6	13	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* W09	29,8	30	25	34,6	35	30	36,6	37	32	35,4	35	30	35,8	36	31
W10	37,4	37	32	39,2	39	34	41,4	41	36	42,5	42	37	43,2	43	38
W11	46,3	46	41	47,3	47	42	48	48	43	48,7	49	44	49	49	44
W12	38,7	39	34	40,1	40	35	40,4	40	35	41,4	41	36	42,2	42	37

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de L. Springerlaan voldoet het onderwijsgebouw in de eerstelijnsbebouwing (22,00 meter hoogte) aan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de A32 voldoet de oostgevel (met de waarneempunten W06, W07 en W08) niet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenst, zullen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen. De overige bebouwingdelen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 4a Lage bebouwing (hoogte 9.00 meter) vanwege de A32.  
(\* valt buiten de zone Wet geluidhinder)

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 4,5 m			Hoogte 7,5 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
W13	47	47	45	48,1	48	46	48,1	48	46
W14	50,1	50	48	51,3	51	49	51,6	52	50
W15	47,1	47	45	49	49	47	51,1	51	49
* W16	40,6	41	39	40,8	41	39	40,9	41	39
* W17	44,5	44	42	45,7	46	44	45,8	46	44

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

De vetgedrukte gevelbelastingen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 4b Lage bebouwing (9.00 meter hoogte) vanwege de L. Springerlaan.  
(\* valt buiten de zone Wet geluidhinder)

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 4,5 m			Hoogte 7,5 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
* W13	36,8	37	32	37,8	38	33	38,2	38	33
* W14	18,2	18	13	20,1	20	15	14,8	15	10
* W15	26,1	26	21	29,2	29	24	33,6	34	29
W16	45	45	40	45,6	46	41	46,4	46	41
W17	43,9	44	39	44,1	44	39	44,6	45	40

1 Exclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

2 Exclusief aftrek en inclusief afronding conform artikel 110g Wgh.

3 Inclusief aftrek en afronding conform artikel 110g Wgh.

Vanwege de L. Springerlaan voldoet de lage bebouwing (ondersteunend aan onderwijs) aan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de A32 voldoet de oost en noordoostgevel (op een of meerdere hoogten met de waarneempunten W14 en W15) niet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenst, zullen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen.

### Woon- en leefklimaat

Vanwege de toename van verkeersintensiteiten op de Ambachtsweg (deels 50, deels 30 km/uur) is bezien of deze resulteert in een relevante toename van de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen. Daartoe is de geluidbelasting op de gevel van de dichtstbijzijnde woning berekend.

Tabel 5c vanwege de Ambachtsweg.

wp	1,5 m		4,5 m		7,5 m	
	1	2	1	2	1	2
W18	51,7	47	53,3	48	53,4	48

1 Exclusief afronding en aftrek conform artikel 110g Wgh.

2 Inclusief afronding en aftrek conform artikel 110g Wgh.

In de toekomstige situatie is de geluidbelasting maximaal 48 dB, waardoor deze woning voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Daarmee kan gesteld worden dat alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde voldoen en er, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, voor alle woningen sprake is van een goed woon en leefklimaat.

### Railverkeer

In het akoestisch onderzoek is sprake van geluidsgevoelige bebouwing in de zone van de spoorlijn Zwolle – Groningen/Leeuwarden. Vanwege deze spoorlijn is met SRM II de geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing bepaald. De resultaten van de berekeningen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 6a. Railverkeer Torengedouw (hoogte 30 meter)

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 5,6 m			Hoogte 9,6 m			Hoogte 13,7 m			Hoogte 19,8 m			Hoogte 25,9 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
R01	59,5	61	<b>61</b>	60,6	62,1	<b>62</b>	61,1	62,6	<b>63</b>	61,5	63	<b>63</b>	61,8	63,3	<b>63</b>	62	63,5	<b>64</b>
R02	56,9	58,4	<b>58</b>	57,8	59,3	<b>59</b>	58,5	60	<b>60</b>	59,1	60,6	<b>61</b>	59,3	60,8	<b>61</b>	59,4	60,9	<b>61</b>
R03	54,3	55,8	<b>56</b>	55	56,5	<b>56</b>	55,6	57,1	<b>57</b>	56,2	57,7	<b>58</b>	56,4	57,9	<b>58</b>	56,6	58,1	<b>58</b>
R04	35,3	36,8	37	37,1	38,6	39	32,4	33,9	34	26,1	27,6	28	26,2	27,7	28	26,3	27,8	28

Tabel 6b. Railverkeer eerstelijnsbebouwing (hoogte 22 meter)

WP	Hoogte 1,9 m			Hoogte 7,1 m			Hoogte 11,1 m			Hoogte 15,1 m			Hoogte 19,1 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
R05	62,9	64,4	<b>64</b>	64,9	66,4	<b>66</b>	65,1	66,6	<b>67</b>	65,3	67,8	<b>68</b>	65,3	66,8	<b>67</b>
R06	62,8	64,3	<b>64</b>	64,5	66	<b>66</b>	64,8	66,3	<b>66</b>	65	66,5	<b>66</b>	65,1	66,6	<b>67</b>
R07	58	59,5	<b>60</b>	60,1	61,6	<b>62</b>	61,1	62,6	<b>63</b>	61,3	62,8	<b>63</b>	61,2	62,7	<b>63</b>
R08	53,9	55,4	<b>55</b>	55,3	56,8	<b>57</b>	56,9	58,4	<b>58</b>	58,1	59,6	<b>60</b>	58,5	60	<b>60</b>
R09	51,3	52,8	53	52,6	54,1	<b>54</b>	54,2	55,7	<b>56</b>	55,2	56,7	<b>57</b>	56,3	57,8	<b>58</b>
R10	55,2	56,7	<b>57</b>	57,2	58,7	<b>59</b>	58,7	60,2	<b>60</b>	58,9	60,4	<b>60</b>	58,9	60,4	<b>60</b>
R11	50,2	51,7	52	52,3	53,8	<b>54</b>	53,9	55,4	<b>55</b>	55,3	56,8	<b>57</b>	56	57,5	<b>58</b>
R12	47	48,5	48	49,2	50,7	51	50,5	52	52	51,9	53,4	53	52,9	54,4	<b>54</b>
R13	33,6	35,1	35	31	32,5	32	25,7	27,2	27	25,1	26,6	27	25,1	26,6	27

Tabel 6c. Railverkeer lage bebouwing (hoogte 9.00 meter)

WP	Hoogte 1,5 m			Hoogte 4,5 m			Hoogte 7,5 m		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
R14	62,2	63,7	<b>64</b>	63,8	65,3	<b>65</b>	64,6	66,1	<b>66</b>
R15	59,5	61	<b>61</b>	61,2	62,7	<b>63</b>	61,7	63,2	<b>63</b>
R16	56,6	58,1	<b>58</b>	56,9	58,4	<b>58</b>	57,4	58,9	<b>59</b>
R17	54,2	55,7	<b>56</b>	54,8	56,3	<b>56</b>	55,1	56,6	<b>57</b>
R18	52,6	54,1	<b>54</b>	53,3	54,8	<b>55</b>	53,5	55	<b>55</b>
R19	57,2	58,7	<b>59</b>	59	60,5	<b>60</b>	60	61,5	<b>62</b>
R20	48,7	50,2	50	50	51,5	52	51,9	53,4	53
R21	44,4	45,9	46	46,9	48,4	48	49,2	50,7	51
R22	44,1	45,6	46	47,7	49,2	49	50,3	51,8	52
R23	35,6	37,1	37	38	39,5	40	34,6	36,1	36

1 Exclusief afronding.

2 Inclusief toename van 1,5 dB.

3 Inclusief afronding.

De vetgedrukte gevelbelastingen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde.

Vanwege de spoorlijn Zwolle – Groningen/Leeuwarden voldoen de gevels van het Torengedouw (hoogte 30 meter) met de waarneempunten R01 t/m R03 niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenzen zullen, vanwege de spoorlijn, geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen. De overige gevels voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

De gevels van de eerstelijnsbebouwing (hoogte 22 meter) met de waarneempunten R05 t/m R12 voldoen (op een of meerdere hoogten) niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenzen zullen, vanwege de spoorlijn, geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen. De overige gevels voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

De gevels van de lage bebouwing (hoogte 9.00 meter) met de waarneempunten R14 t/m R19 voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenzen zullen, vanwege de spoorlijn, geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen.

## 5.2 Onderzoek en afweging van mogelijke geluidbeperkende maatregelen

De gemeente kan het kader van het onderzoek en de toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen aangeven. Hierdoor kunnen situaties worden uitgesloten die bij voorbaat al niet realistische of onhaalbare maatregelen op zouden leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

### Bronmaatregelen vanwege wegverkeer

De aanleg van een geluidsreducerend wegdek is een bronmaatregel. Op de A32 ligt reeds dubbellaags Zoab. Verder onderzoek naar maatregelen in de vorm van veranderingen aan het wegdek is daarmee niet relevant.

**Bronmaatregelen in de zin van verkeersmaatregelen** zoals verlaging snelheid of verkeersintensiteiten, wijziging samenstelling verkeer, wijziging route zwaar verkeer staan niet op zich. Gezien de aard en functie van de snelweg is het niet realistisch om deze vorm van bronmaatregelen verder te onderzoeken.

#### **Bronmaatregelen vanwege raillawaai**

**Maatregelen** zoals raildempers (circa -3dB), verlaging van intensiteiten, verbetering van het materieel etc. zijn niet onderzocht. Deze maatregelen zijn onderdeel van het beleid van Prorail. Daarnaast zullen de maatregelen niet het beoogde akoestisch effect hebben daar de geluidbelasting op de gevels beduidend hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

#### **Overdrachtsmaatregelen vanwege wegverkeer**

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal is een overdrachtsmaatregel.

Plaatsing is alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en ontvanger is. In de praktijk komt dit slechts voor bij snelwegen, provinciale wegen en nieuwe ringwegen (vaak stroomwegen genoemd). Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige barrière vormen.

Gezien de hoogte van de bebouwing (en de daarmee samenhangende schermhoogte) en het open karakter van het gebied tussen de bebouwing en de weg is een afscherming in de vorm van een scherm niet wenselijk. Daarnaast zal een scherm langs de snelweg onevenredig duur zijn omdat, vanwege de afstand van de locatie tot de bron, het aandachtsgebied van de weg vele honderden meters lang is. De kosten van een aantal schermen zou circa € 750.000,00 bedragen.

#### **Overdrachtsmaatregelen vanwege railverkeer**

Om de onderwijsinstelling doelmatig af te schermen zullen hoge schermen noodzakelijk zijn. Langs de spoorlijn wordt geen scherm gesitueerd omdat de onderwijsinstelling een belangrijke functie heeft als zichtlocatie. Derhalve zullen op het gebied van stedenbouw en architectuur hoge eisen aan het ontwerp worden gesteld. Vanwege de grootte van het perceel is het niet mogelijk om de bebouwing verder van de spoorlijn te situeren.

### **Criteria voor het verlenen van een hogere waarde**

#### **Stedenbouwkundige overwegingen**

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer kan worden aangetoond dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Het gaat dus om locatiespecifieke kenmerken. In voorliggend plan zijn stedenbouwkundige argumenten bepalend voor het situeren van de onderwijsinstelling op deze plaats. Deze argumenten worden in de toelichting bij het bestemmingsplan beschreven.

### **Verkeers- en vervoerskundige overwegingen**

Het toepassen van geluidsreducerend wegdek, verlagen van verkeersintensiteiten en de maximale snelheid en het veranderen van de verkeerssamenstelling zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten. Vanwege de snelweg is het verminderen van intensiteiten, vanwege de functie van de weg, geen optie.

### **Financiële overwegingen**

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Wel moet een afweging worden gemaakt tussen de kosten van de maatregelen en het accepteren van een hogere geluidsbelasting. Hierbij is de doelmatigheid van de maatregelen in het geding. Een geluidsscherm zal eerder financieel haalbaar zijn, als er veel woningen bij betrokken zijn. Bij slechts weinig woningen of andere geluidgevoelige objecten zal de doelmatigheid afnemen en zullen de kosten van gevelisolatie lager zijn dan bron- en overdrachtsmaatregelen. De geluidgevoelige objecten moeten immers voldoen aan de binnenwaarde welke is opgenomen in het Bouwbesluit. Eerder is aangetoond dat door stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële argumenten het situeren van geluidsbeperkende maatregelen niet acceptabel is.

### **Criteria voor de hogere waarde procedure**

- De onderwijsbebouwing vult een open plek tussen de reeds aanwezige bebouwing.
- De toekomstige bebouwing welke niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde vormt een afschermende werking met betrekking tot de geluidsbelasting op de gevels van de achterliggende geluidgevoelige bebouwing.

### **Aanvullende eisen/aanbevelingen**

Bij de geluidgevoelige bebouwing die niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde zal getracht worden om een geluidluwe gevel te situeren. De geluidgevoelige bebouwing zal, met betrekking tot de binnenwaarde, moeten voldoen aan de eisen welke in het Bouwbesluit worden gesteld.

### **Cumulatie**

Indien vanwege meerdere geluidsbronnen de geluidsbelasting op de gevels van de toekomstige woningen wordt bepaald en daarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient de gecumuleerde geluidsbelasting de maximaal te verzoeken hogere waarde niet te overschrijden. Vanwege de spoorlijn en de L. Springerlaan zal de maximale hogere waarde niet worden overschreden omdat de geluidgevoelige objecten vanwege de L. Springerlaan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

### **30 km-zone**

Wegen die opgenomen zijn in een 30 km-zone dienen te worden beschouwd om zodoende aan te tonen dat er sprake is van een goede Ruimtelijke Ordening.

De gemeente Meppel heeft verklaard dat voor de toekomstige geluidgevoelige bebouwing in de omgeving van 30 km-wegen (vanwege lage intensiteiten, soort verharding en afstand tussen de bron en de bebouwing) geen sprake is van een te hoog geluidsniveau vanwege die wegen.



## 6 Conclusie

In het bestemmingsplan is aangegeven dat binnen de bestemming bouwmogelijkheden opgenomen zijn waarvan de plaats niet exact is aangegeven. Daarnaast zijn de verschillende maximale bouwhoogten niet plaatsgebonden opgenomen. Derhalve is in het onderzoek gewerkt met indicatieve bouwblokken ter grootte van het maximale bebouwingspercentage en met verschillende maximale bouwhoogten. Deze blokken zijn dusdanig gesitueerd dat de maximale geluidbelasting op de verschillende bebouwingstypen met de diverse hoogten kon worden berekend. Daaraan kan een eventueel te verzoeken maximale hogere waarde worden gekoppeld.

In een later stadium (bij de aanvraag van de bouwvergunning) kan middels een gedetailleerd onderzoek, waarin afscherpende bebouwing is opgenomen, blijken dat de berekende gevelbelasting lager is dan de verleende hogere waarde. Dit kan dan het uitgangspunt zijn voor de berekening van de binnenwaarde (geluidwering gevels).

### 6.1 Wegverkeer

Vanwege de L. Springerlaan en de A32 is de geluidsbelasting op de gevels van de geprojecteerde onderwijsinstelling berekend. De overige wegen vallen buiten het aandachtsgebied of zijn opgenomen in een 30 km-zone.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat:

Vanwege de L. Springerlaan het onderwijsgebouw in de toren (30 meter hoogte) aan de voorkeursgrenswaarde voldoet. Vanwege de A32 valt de Toren buiten de zone en daarmee de Wet geluidhinder. Er zijn dus geen akoestische belemmeringen voor de bouw van de onderwijstoren.

Vanwege de L. Springerlaan het onderwijsgebouw in de eerstelijnsbebouwing (22 meter hoogte) aan de voorkeursgrenswaarde voldoet.

Vanwege de A32 voldoet de oostgevel (met de waarneempunten W06, W07 en W08) niet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenst zijn geluidbeperkende maatregelen afgewogen. De onderzochte maatregelen zijn niet doelmatig en stedenbouwkundig en financieel niet acceptabel. Derhalve wordt voor de oostgevel van deze bebouwing bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek hogere waarde ingediend van 50 dB. De overige bebouwingsdelen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Vanwege de L. Springerlaan voldoet de lage bebouwing (ondersteunend aan onderwijs) aan de voorkeursgrenswaarde.

Vanwege de A32 voldoet de oost en noordoostgevel (op een of meerdere hoogten met de waarneempunten W14 en W15) niet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenst zijn geluidbeperkende maatregelen afgewogen. De onderzochte maatregelen zijn niet doelmatig en stedenbouwkundig en financieel niet acceptabel.

Derhalve wordt voor de gevels met de waarneempunten W14 en W15 van deze bebouwing bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek hogere waarde ingediend. De overige bebouwingsdelen voldoen vanwege de A32 aan de voorkeursgrenswaarde.

De bebouwing waarvoor een hogere waarde wordt verzocht is op de bijgevoegde kaarten aangegeven.

Vanwege de toename van verkeersintensiteiten op de Ambachtsweg (deels 50, deels 30 km/uur) is bezien of deze resulteert in een relevante toename van de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen. Daartoe is de geluidbelasting op de gevel van de dichtstbijzijnde woning berekend. In de toekomstige situatie is de geluidbelasting maximaal 48 dB, waardoor deze woning voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Daarmee kan gesteld worden dat alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde voldoen en er, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, voor alle woningen sprake is van een goed woon en leefklimaat.

Zoals eerder aangegeven zijn maatregelen aan de bron (op de A32 ligt een dubbel-laags Zoab verharding) en in het overdrachtsgebied (zoals wallen of schermen) niet doelmatig, stedenbouwkundig niet acceptabel en financieel niet haalbaar.

Omdat geluidbeperkende maatregelen niet haalbaar zijn, zal voor delen van de onderwijsinstelling waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, bij het college van Burgemeester en Wethouders een verzoek hogere waarde worden gedaan.

Getracht zal worden om de geluidsgevoelige ruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde te situeren. De leslokalen zullen, met betrekking tot de binnenwaarde, moeten voldoen aan de in het Bouwbesluit gestelde eisen.

Alle overige geluidsgevoelige bebouwing voldoet, vanwege wegverkeerslawaai, aan de voorkeursgrenswaarde.

## **6.2 Railverkeer**

Vanwege de spoorlijn Zwolle – Groningen/Leeuwarden wordt de voorkeursgrenswaarde op de gevels van een groot deel van de geprojecteerde geluidsgevoelige bebouwing overschreden.

Maatregelen aan de bron zijn nog niet in overweging genomen omdat het beleid daaromtrent door Prorail wordt uitgezet. Raildempers zouden kunnen resulteren in een vermindering van circa 3 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 53 dB niet wordt gehaald.

Maatregelen in het overdrachtsgebied, in de vorm van schermen, zijn stedenbouwkundig en financieel niet acceptabel. De afmetingen van een doelmatig geluidsscherm zou (vanwege de hoogte der bebouwing) resulteren in een onacceptabele hoogte. De kosten daarvan zouden onevenredig hoog zijn. Daarnaast is de onderwijsinstelling gelegen op een zichtlocatie.

Voor de gevels van de onderwijsinstelling die niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen zal bij het college van Burgemeester en Wethouders een hogere waarde worden verzocht.

Vanwege de spoorlijn Zwolle – Groningen/Leeuwarden voldoen de gevels van het Torengebouw (hoogte 30 meter) met de waarneempunten R01 t/m R03 niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB (voor onderwijsgebouwen). Voor deze bebouwing wordt een hogere waarde van 64 dB.

De gevels van de eerstelijnsbebouwing (hoogte 22 meter) met de waarneempunten R05 t/m R12 voldoen (op een of meerdere hoogten) niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Voor deze bebouwing wordt een hogere waarde van 68 dB verzocht.

De gevels van de lage bebouwing (hoogte 9 meter) met de waarneempunten R14 t/m R19 voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Voor deze bebouwing wordt een hogere waarde van 66 dB verzocht.

De bebouwing waarvoor een hogere waarde wordt verzocht is op de bijgevoegde kaarten aangegeven.

Voor de geluidgevoelige bebouwing die aan deze gevels grenzen zullen, vanwege de spoorlijn, geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen.

Alle overige gevels van de verschillende bebouwingstypen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

### **6.3 Cumulatie**

Indien de maximale hogere waarde door de cumulatie van alle bronnen dreigt te worden overschreden, dient een cumulatieberekening te worden uitgevoerd. Aan de kant van de spoorlijn is een cumulatieberekening niet noodzakelijk omdat de L. Springerlaan een relatief lage emissie heeft. Voorts zijn er geen waarneempunten die vanwege zowel de Spoorlijn als de A32 niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen.



# Verkeersgegevens rail- en wegverkeer



# Computeroutput SRM II, wegverkeer





Computeroutput SRM II,  
railverkeer



# Kaarten hogere waarde







# Verkeersgegevens rail- en wegverkeer







Aswin 2008 Rekenscherm

peijjaar	R2005 (v 04/08)	kilometer begin	77300	versie	1
traject	80	kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	101391	aantal sporen	2	spoor	A

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door- gaand (km / u)		snelheid stop- pend (km / u)		stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand	u	pend	u	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.10	0.00	0.00	80.00		80.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 2	14.94	14.53	2.44	80.00		71.00		0.54	0.54	0.86
Cat. 3	0.18	0.24	0.45	80.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 4	4.47	3.95	8.85	80.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.08	0.03	0.01	80.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 8	11.79	11.85	1.86	80.00		71.00		0.54	0.52	0.89
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: C twee wissels per 100 meter (met voegen)

afstand waarnemer	10.0	meter
hoogte waarnemer	5.0	meter
hoogte spoor	2.0	meter
hoogte scherm	0.0	meter
afstand scherm	45.0	meter
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd
bodemfactor	0.80	fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

etmaal	Lden		
	dag	avond	nacht
emissietotaal	87.7	84.6	79.6
emissie scherm	77.8	74.7	69.8
inmissie	77.8	74.7	69.8

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2006 (v 08/08)	kilometer begin	77300	versie	1
traject		kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	80	aantal sporen	2	spoor	A

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door- gaand (km / u)	snelheid stop- pend (km / u)	stopfractie	
	dag	avond	nacht			dag	avond
Cat. 1	0.10	0.00	0.00	80.00	80.00	0.00	0.00
Cat. 2	16.92	16.00	2.71	80.00	71.00	0.55	0.89
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	2.95	9.82	13.66	80.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.09	0.08	0.08	80.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.14	0.31	0.39	80.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	13.37	13.75	2.13	80.00	71.00	0.54	0.89
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode C twee wissels per 100 meter (met voegen)

afstand waarnemer	10.0	meter
hoogte waarnemer	5.0	meter
hoogte spoor	2.0	meter
hoogte scherm	0.0	meter
afstand scherm	45.0	meter
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd
bodemfactor	0.80	fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)					
emissietotaal	emissie scherm	immissie	Lden		
			eismaal	dag	avond
89.4	79.5	79.5	86.0	79.6	81.0
			76.2	69.8	71.2
			76.2	69.8	71.2

Aswin 2008 Rekenscherf

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	77300	versie	1
traject	80	kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	101391	aantal sporen	2	spoor	A

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-		snelheid stop-		stopfractie	
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	dag	nacht
Cat. 1	0.54	0.38	0.05	80.00	80.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Cat. 2	14.61	13.74	3.12	80.00	71.00	0.49	0.50	0.50	0.87
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	3.36	7.94	5.35	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.07	0.03	0.00	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	3.44	2.60	0.61	80.00	71.00	0.99	0.82	0.49	0.49
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	11.34	9.77	2.16	80.00	71.00	0.45	0.50	0.50	0.89
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: C twee wissels per 100 meter (met voegen)

afstand waarnemer	10.0	meter
hoogte waarnemer	5.0	meter
hoogte spoor	2.0	meter
hoogte scherm	0.0	meter
afstand scherm	45.0	meter
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd
bodemfactor	0.80	fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

etmaal	Lden	
	dag	avond nacht
emissietoelaat	86.3	83.8
emissiescherm	76.4	74.0
inmissie	76.4	74.0
		79.5
		80.3
		76.3
		70.5
		66.4
		70.5
		66.4



Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	77300	versie	1
traject	80	kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	101391	aantal sporen	2	spoor	B

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snellheid door-		snellheid stop-		stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	pend (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.53	0.39	0.07	80.00		-66.00		1.00	1.00	1.00
Cat. 2	15.22	11.61	3.61	80.00		-63.00		0.51	0.42	0.75
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 4	4.31	3.26	5.46	80.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.02	0.05	0.06	80.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 6	3.35	3.11	0.51	80.00		-69.00		0.95	0.92	0.46
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 8	11.74	8.25	2.57	80.00		-63.00		0.47	0.42	0.75
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode	2	voegloos spoor met houten dwarsligger (of zigzag) en ballastbed								
afstand waarnemer	10.0	meter								
hoogte waarnemer	5.0	meter								
hoogte spoor	2.0	meter								
hoogte scherm	0.0	meter								
afstand scherm	45.0	meter								
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd								
bodemfactor	0.80	fr. zacht								

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)							
etmaal	emissietotaal	mmissie scherm	immissie	Lden			
				dag	avond	nacht	
84,3	84,3	74,4	74,4	81,6	77,8	76,5	74,3
74,4	74,4	74,4	74,4	71,7	67,9	66,7	64,4
74,4	74,4	74,4	74,4	71,7	67,9	66,7	64,4

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2006 (v 08/08)	kilometer begin	77300	versie	1
traject	80	kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	101391	aantal sporen	2	spoor	B

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snellheid door-		snellheid stop-		stopfractie	
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht	
Cat. 1	0.03	0.00	0.12	80.00	-64.00	1.00	0.00	1.00	
Cat. 2	17.13	12.97	3.90	80.00	-62.00	0.56	0.54	0.67	
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 4	4.49	7.22	11.10	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 5	0.10	0.15	0.04	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 6	0.14	0.31	0.40	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 8	13.92	10.19	3.06	80.00	-62.00	0.54	0.54	0.67	
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

bovenbouwcode	2	voegloos spoor met houten dwarsligger (of zigzag) en ballastbed							
afstand waarnemer	10.0	meter							
hoogte waarnemer	5.0	meter							
hoogte spoor	2.0	meter							
hoogte scherm	0.0	meter							
afstand scherm	45.0	meter							
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd							
bodemfactor	0.80	fr. zacht							

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)					
emissietotaal	Lden	etmaal		stopfractie	
		dag	avond	nacht	
86.3	83.1	78.0	77.7	76.3	
76.5	73.3	68.2	67.8	66.5	
76.5	73.3	68.2	67.8	66.5	

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2005 (v 04/08)	kilometer begin	77300	versie	1
traject	80	kilometer eind	101400	zone	600
kilometerstand	101391	aantal sporen	2	spoor	B

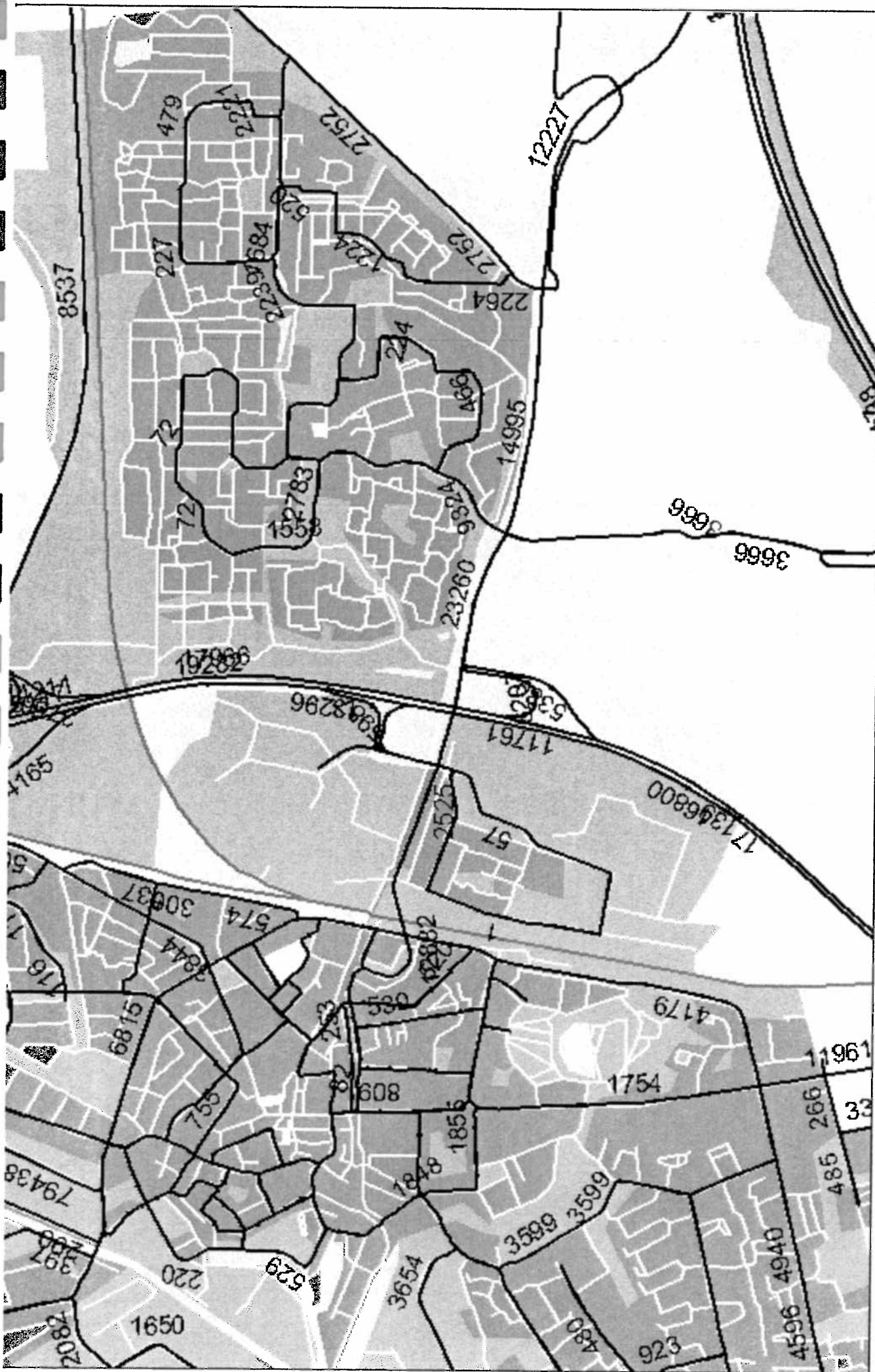
voertuigen	aantallen (bakken/uur)		snelheid door- gaand (km / u)	snelheid stop- pend (km / u)	stopfractie			
	dag	avond			nacht	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.02	0.00	0.11	80.00	-66.00	1.00	0.00	1.00
Cat. 2	15.38	11.47	3.30	80.00	-63.00	0.56	0.54	0.64
Cat. 3	0.16	0.56	0.41	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	4.16	10.53	6.27	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.03	0.17	0.02	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	12.11	9.39	2.59	80.00	-63.00	0.56	0.52	0.64
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode 2 voegloos spoor met houten dwarsligger (of zigzag) en ballastbed

afstand waarnemer	10.0	meter
hoogte waarnemer	5.0	meter
hoogte spoor	2.0	meter
hoogte scherm	0.0	meter
afstand scherm	45.0	meter
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd
bodemfactor	0.80	fr. zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)			
etmaal	emissietotaal	Lden	
		dag	avond
84.4	81.9	77.6	78.1
74.6	72.1	67.8	68.2
74.6	72.1	67.8	68.2



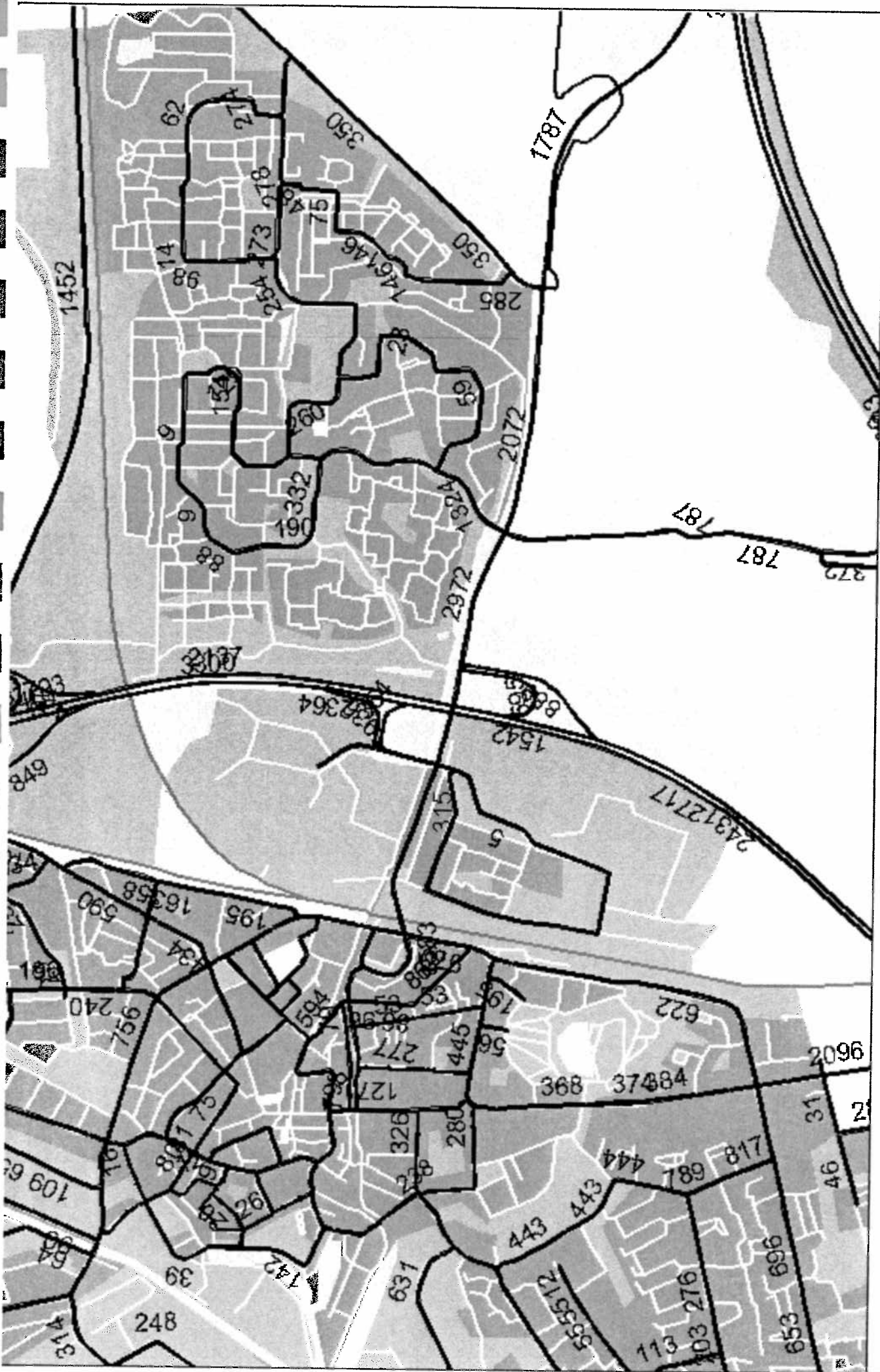


Plattegrond 22 versied. 2004  
© Gemeente Meppel

# Gemeente Meppel

Etrmaalintensiteiten 2004

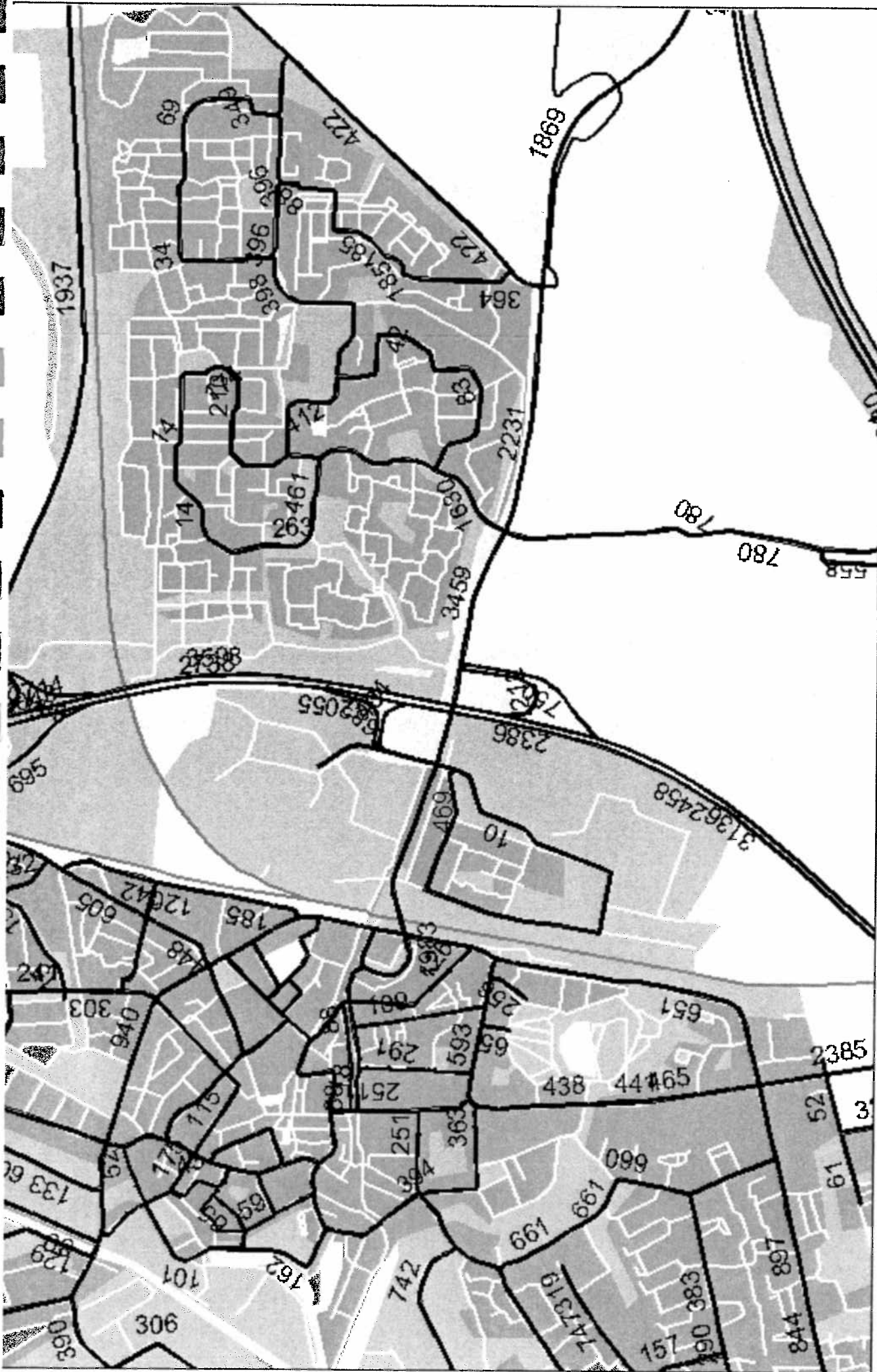




Revisieplan 22 januari 2008  
 Gemeente Meppel  
 Gemeentelijke Afdeling

**Gemeente Meppel**  
 Ochtendspoits 2004



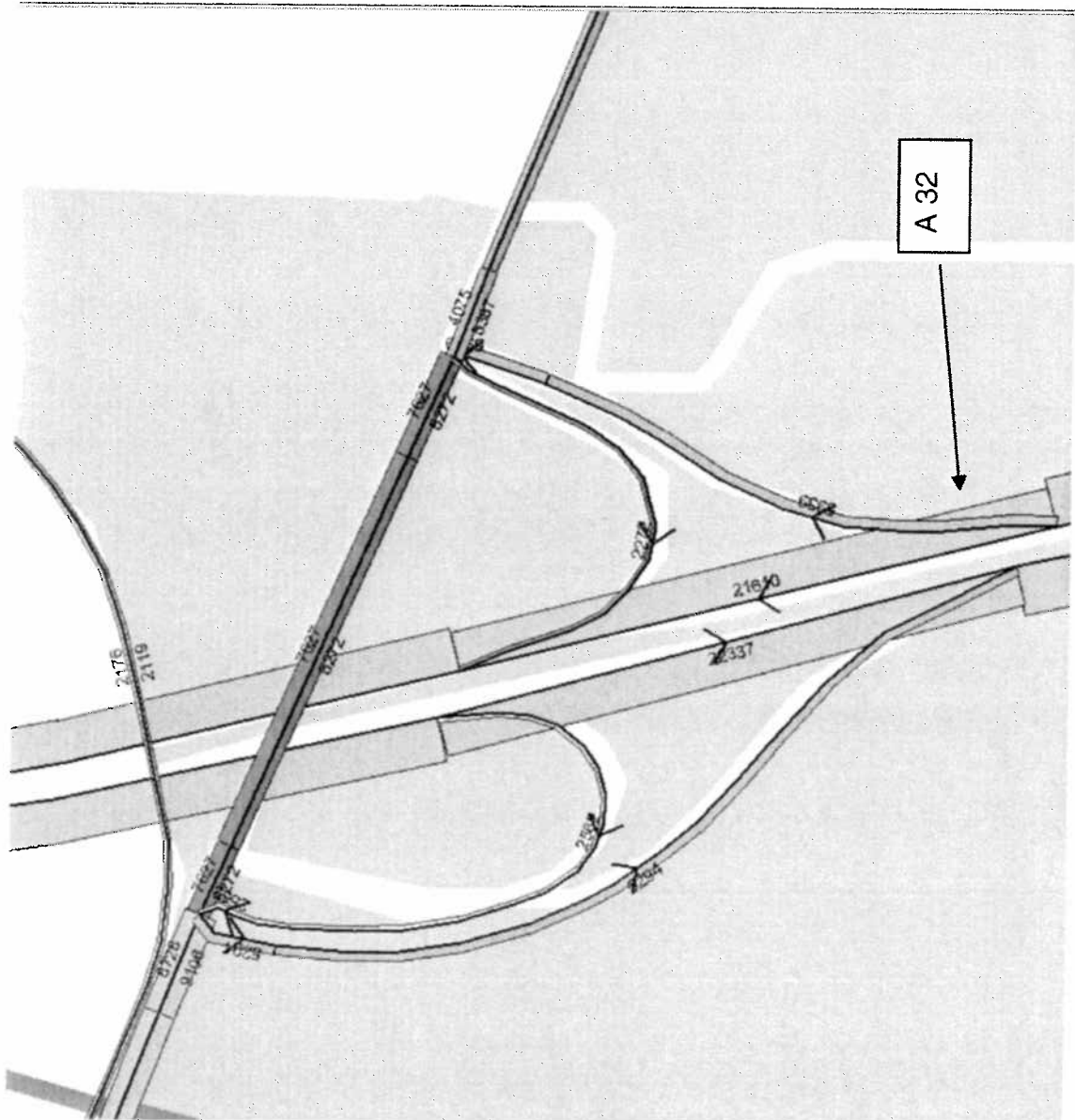


Downloaded on 23 January 2016  
 from  
 Geoportaal Gemeente Meppel

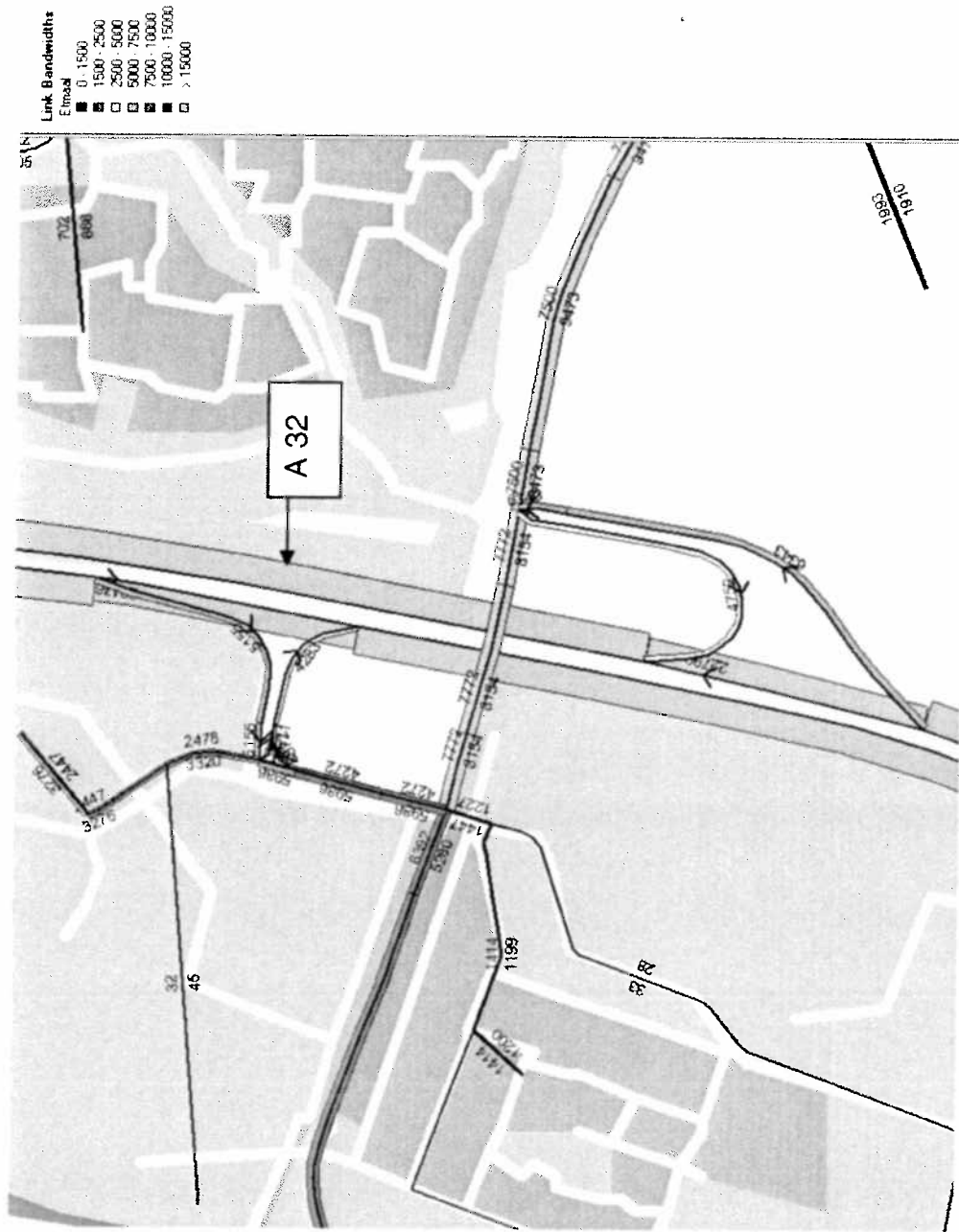
Gemeente Meppel  
 Avondspits 2004



**A 32 op en afrit Meppel Noord**



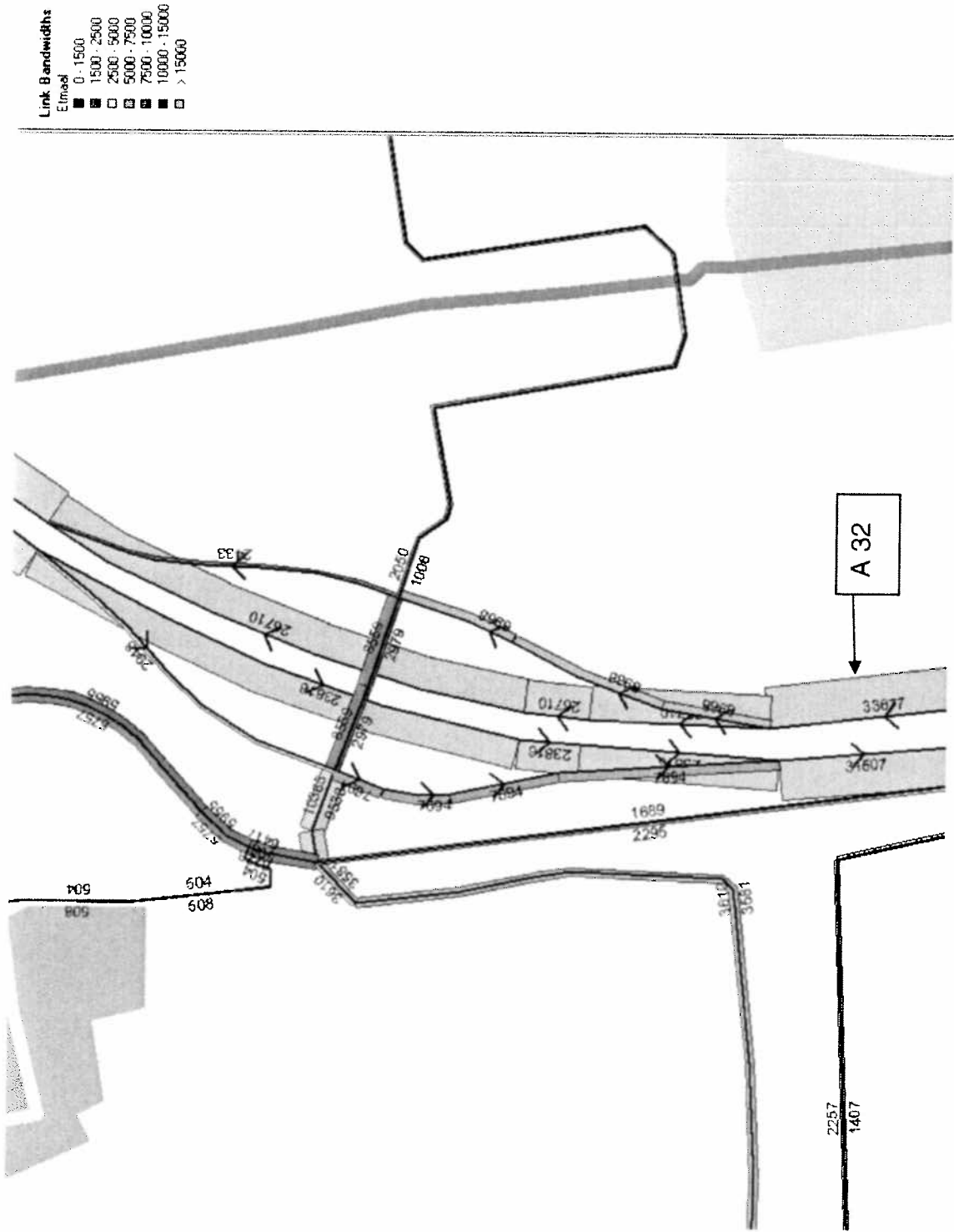
**A 32 op en afrit Meppel centrum**



2020

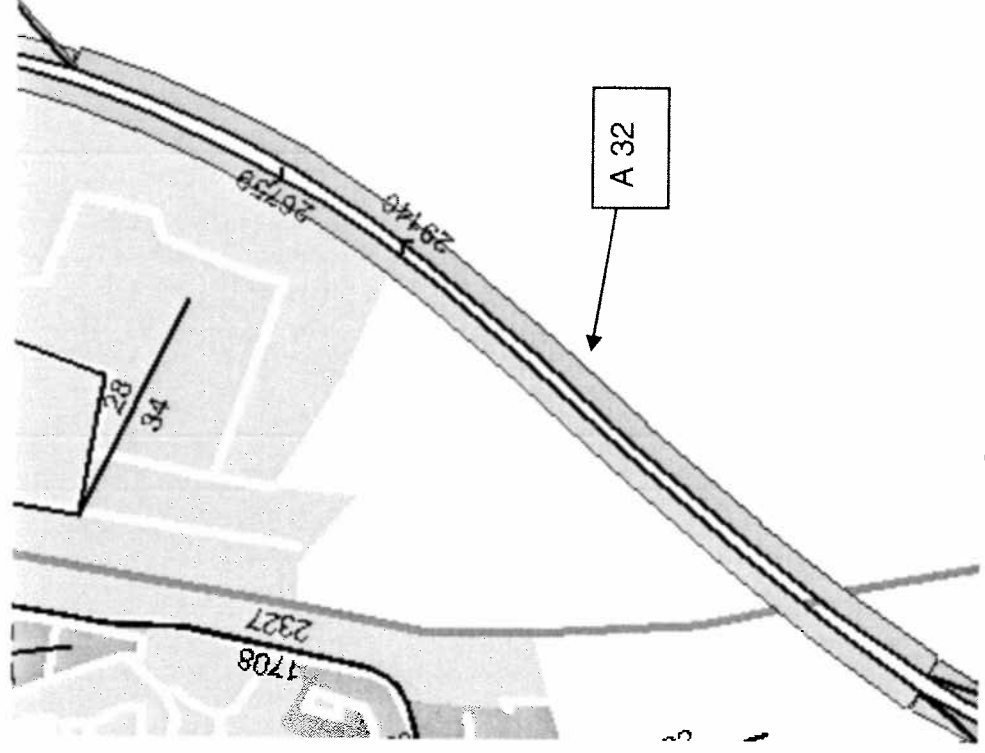
2020

**A 32 op en afrit Meppel zuid**



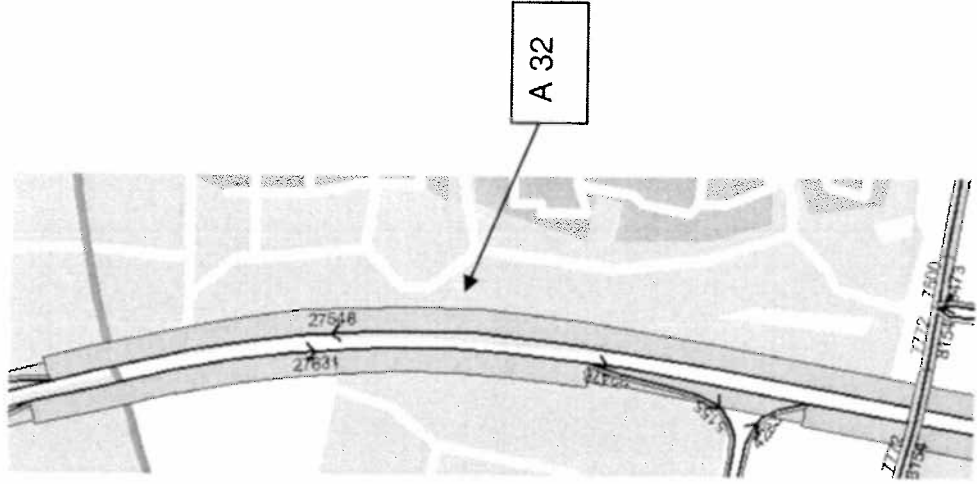
2020

**A 32 Meppel centrum – Meppel Zuid**

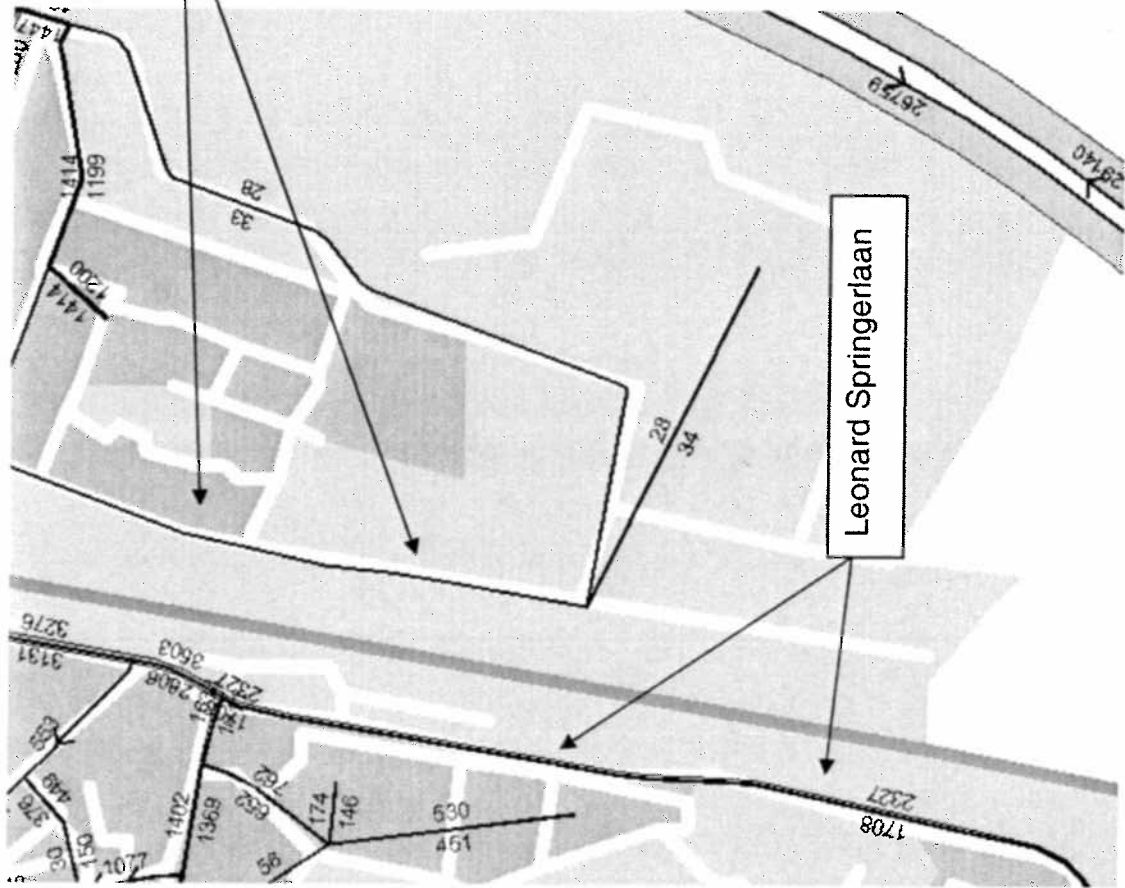


2020

**A 32 Meppel Noord – Meppel centrum**

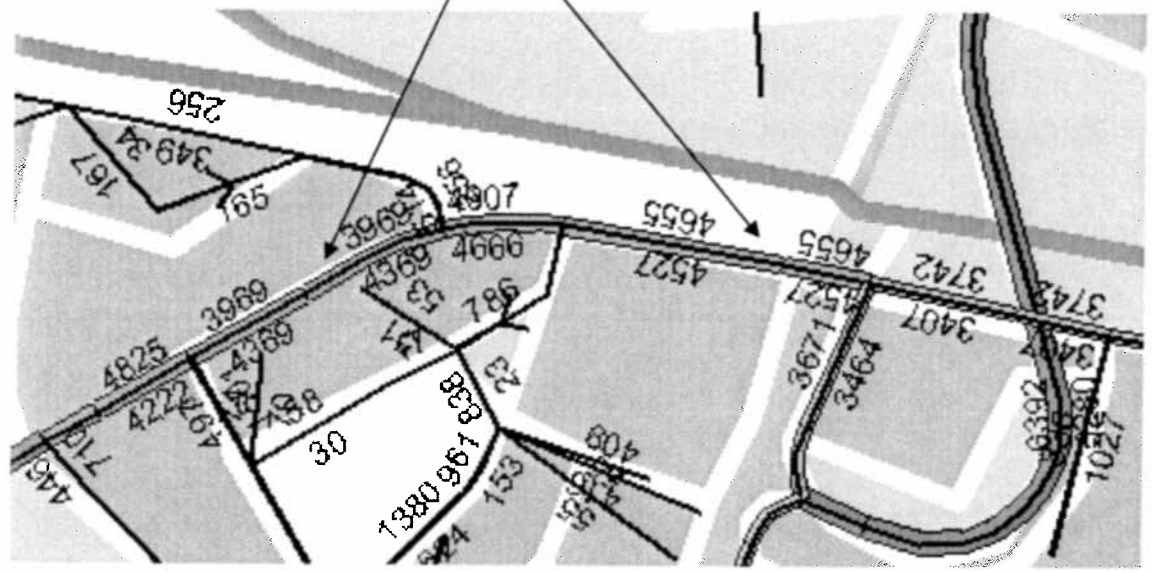


**Ezingerweg**





**Burgemeester Knopperlaan**



Wegtype	Dagperiode			Avondperiode			Nachtperiode				
	%pa	%mzw	%zw	%pa	%mzw	%zw	%pa	%mzw	%zw	Uur	
Autosnelweg	1	85,6%	6,0%	7,7%	90,0%	4,4%	5,6%	2,9%	75,0%	15,3%	1,1%
	2	82,1%	6,6%	11,2%	82,7%	4,5%	12,8%	3,1%	66,4%	24,2%	12,0%
	1	81,1%	10,1%	6,8%	92,2%	3,5%	4,3%	2,5%	74,0%	13,7%	1,0%
Doorgaande weg	2	89,1%	3,0%	7,4%	55,1%	1,2%	3,6%	2,5%	84,8%	4,9%	1,0%
	3	94,6%	2,8%	2,6%	97,6%	1,1%	1,1%	2,7%	93,0%	3,7%	0,9%
	1	84,0%	8,7%	6,4%	92,9%	3,4%	3,7%	2,7%	75,5%	11,2%	3,6%
Stadsontsluitingsweg	2	94,3%	3,2%	2,5%	97,2%	1,9%	0,9%	3,2%	53,1%	4,2%	0,7%
	1	43,4%	5,2%	1,4%	96,6%	2,8%	0,6%	3,5%	95,9%	3,9%	1,1%
	2	94,1%	1,7%	4,2%	97,6%	0,8%	1,7%	3,9%	98,7%	0,3%	0,4%
Wijkontsluitingsweg	3	92,1%	1,2%	0,6%	99,2%	0,6%	0,2%	3,4%	99,1%	0,8%	0,4%
	1	77,3%	13,1%	9,6%	59,3%	5,2%	5,6%	2,7%	63,2%	19,6%	16,0%
	1	93,7%	0,9%	0,4%	96,4%	0,4%	0,2%	3,0%	99,4%	0,6%	0,4%
Industrieweg	1	77,3%	13,1%	9,6%	59,3%	5,2%	5,6%	2,7%	63,2%	19,6%	16,0%
	1	93,7%	0,9%	0,4%	96,4%	0,4%	0,2%	3,0%	99,4%	0,6%	0,4%
	1	77,3%	13,1%	9,6%	59,3%	5,2%	5,6%	2,7%	63,2%	19,6%	16,0%
Erfontsluitingsweg	1	77,3%	13,1%	9,6%	59,3%	5,2%	5,6%	2,7%	63,2%	19,6%	16,0%
	1	93,7%	0,9%	0,4%	96,4%	0,4%	0,2%	3,0%	99,4%	0,6%	0,4%
	1	77,3%	13,1%	9,6%	59,3%	5,2%	5,6%	2,7%	63,2%	19,6%	16,0%

# Memo

**Aan:** Wiebe Coehoorn  
**CC:** [Klik hier en typ een naam]  
**Van:** Rik Oppedijk  
**Datum:** 23-11-2009  
**Betreft:** Verkeer Ezinge

---

## Deze memosjabloon gebruiken

### Parkeren

Het ruimtelijk programma zover het nu bekend is, is vertaald naar een te verwachten parkeerbehoefte. Hierbij is gebruik gemaakt van parkeer kencijfers. De volgende kencijfers zijn hiervoor aangehouden.

functie	eenheid	gem. kencijfer
woningen afsluiting Ezingerbuurt	woning	1,9
Kantorenpark	m <sup>2</sup> bvo	0,021
sporthal / Evenementenhal	m <sup>2</sup> bvo	0,07
sportvelden	ha. netto terrein	20
Kantoren met baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	0,03
MBO/HBO	leslokaal	6
Voorbereidend Beroepsonderwijs (VWO,HAVO, Vbo)	leslokaal	0,75

Rekening houdend met het ruimtelijk programma en het aanwezigheidspercentage van de verschillende functies is aan de hand van bovenstaande kencijfers bepaald dat in het plangebied ruim 900 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om de piekvraag te kunnen opvangen. Het piekmoment is op een zondag middag tijdens een evenement. Op dat moment is een groot deel van de bewoners thuis, wordt er gebruik gemaakt van de sporthal en overige sportvoorzieningen en vindt er een evenement plaats. Rondom het evenementen terrein worden ca. 500 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast ligt aan de rand van het plangebied het P+R terrein van de NS op dit moment heeft dit terrein een capaciteit van 150 parkeerplaatsen, in de nabije toekomst wordt dit uitgebreid naar een totaal van 300 parkeerplaatsen. Op het moment dat de sportvoorzieningen en de evenementenhal hun piek hebben, vinden er weinig tot geen activiteiten plaats bij de bedrijven. Dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen is hier dan ook een optie.

De bedrijven in het gebied moeten hun parkeren op eigen terrein oplossen dit zelfde geldt voor de nieuwe woningen in het gebied.

Over de parkeeroplossing rondom de scholen is nog geen duidelijkheid. Met het uitgangspunt dat de activiteiten in de sporthal/evenementenhal niet samenvallen met de activiteiten op het schoolterrein kunnen we dit volledig toedelen in het dubbelgebruik. De scholen kunnen dan gebruik maken van het parkeerterrein bij de evenementenhal.

De conclusie ten aanzien van het parkeren is dan dat indien de bedrijven en de woningen het parkeren op eigen terrein oplossen en de scholen gebruik kunnen maken van het parkeerterrein bij de evenementenhal er voldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen. In geval van een evenement die zeer druk bezocht wordt zal gebruik gemaakt moeten worden van de parkeercapaciteit op Blankenstein. Het is niet realistisch om voor de piekmomenten van evenementenhal een parkeervoorziening te realiseren welke een groot deel van de tijd onbezet blijft.

## Ontsluiting

In 2005 is er een uitgebreide modelberekening gemaakt ten behoeve van de ontsluiting van Ezinge. Uit deze berekening is gebleken dat met het ruimtelijk programma van 2005 de kruising ruim voldoende capaciteit heeft om het verkeer zonder noemenswaardige vertraging te kunnen afwikkelen. De veranderingen in het ruimtelijk programma zijn qua intensiteiten zo gering dat het niet nodig is deze berekening opnieuw uit te voeren.

Een groot voordeel in de nabije toekomst is dat het knooppunt Lankhorst een volwaardig knooppunt wordt. Hierdoor zal het verkeer uit de richting Steenwijk in de richting Hoogeveen niet meer over het wegennet van Meppel afgewikkeld hoeven worden. De druk op de kruising Hoogeveenseweg – Ambachtsweg zal hiermee aanzienlijk afnemen.

De verkeersdruk op Ezinge zelf kan op de volgende manier bepaald worden:

Omschrijving	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Woonbuurt	1400	1500
GS	110	110
P+R	360	720
Station	100	100
Sport (voetbal)	270	270
School	0	500
Sporthal/evenementenhal	0	200
Weekdag totaal	2235	3395

Omschrijving	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Woonbuurt	750	825
GS	0	0
P+R	250	500
Station	50	50
Sport (voetbal)	840	840
School	0	0
Sporthal/evenementenhal	0	750
Weekenddag totaal	1890	2965

### Woonbuurt:

In de Ezingebuurt staan ca. 250 woningen. De vuistregel is dat per woning er gemiddeld 5,5 verkeersbewegingen per dag gemaakt worden. De woonbuurt genereert ongeveer **1400** autobewegingen per werkdag. Er komt een klein aantal woningen bij dus in de toekomstige situatie zal de woonbuurt **1500** autoritten genereren.

In het weekend ligt het aantal ritten per woning op ca. 3 per dag, het aantal ritten voor de huidige situatie komt dan uit op **750** en voor de nieuwe situatie op **825**.

### GS:

GS heeft ongeveer 60 personen in dienst een parkeerterrein van 45 parkeerplaatsen moet voldoende zijn voor dit aantal werknemers. Elke plek wordt per dag gemiddeld één maal bezet.

Dit houdt in dat het personeel van GS 90 autobewegingen veroorzaakt. Met 10 leveranciers per vrachtwagen per dag komt het totaal aantal ritten van en naar GS op **110** uit. In het weekend zijn er geen activiteiten bij GS.

**P+R:**

In de huidige situatie zijn er ongeveer 150 parkeerplaatsen op het P+R terrein. Deze parkeerplaatsen worden gemiddeld 1,2 keer per dag bezet. Dit genereert dus **360** ritten. Met de verdubbeling van het P+R terrein wordt dit **720** ritten.

**Station:**

Ook aan de achterzijde van het station worden mensen gehaald en gebracht. De inschatting is dat dit ca. 50 keer per dag plaatsvindt. Dit zal in de toekomst niet veranderen. Hier moet dus rekening gehouden worden met **100** autobewegingen per dag.

**Sport:**

Door de week zal er bij de sportvelden met name getraind worden. In de avonden zijn drie trainingsperiodes. Uitgaande van dat drie teams tegelijk trainen en dat voor drie sportverenigingen komt het totaal aantal bewegingen op **270**. In het weekend laten de sportvelden natuurlijk een ander beeld zien. Ten tijde van wedstrijden komt er ook publiek en zal de uitspelende partij met de auto komen. Dit genereert **840** autobewegingen.

**School:**

Ten behoeve van de school wordt rekening gehouden met een parkeerbehoefte van ca. 250 parkeerplaatsen. Deze zullen gemiddeld per dag één maal bezet zijn. Wat inhoudt dat er ongeveer **500** autobewegingen per dag zijn. In het weekend zijn er geen activiteiten bij de school.

**Sporthal/evenementen**

De door de weekse activiteiten in de sporthal zullen gemiddeld 100 bezoekers per dag per auto aantrekken. Hierbij moet dus rekening gehouden worden met **200** autobewegingen. Indien er een evenement is in de sporthal zal het gehele parkeerterrein voor de evenementenhal bezet zijn. Deze plekken zijn gemiddeld 1,5 keer per dag bezet dus ca. **750** autobewegingen.

De verschillende intensiteiten zijn natuurlijk niet gewoon simpel een optelsom. Gezien het verschillende karakter van de activiteiten op Ezinge laten een divers verkeersbeeld zien. In de ochtendspits een zware stroom vanuit Ezinge veroorzaakt door de bewoners. In tegengestelde richting komen dan de werknemers van GS en de auto's met de bestemming P+R. Het station zal de hele dag door een stroom auto's genereren. Ook de school zal met name in de ochtendspits auto's aantrekken.

's Middags loopt het P+R terrein weer leeg en gaan de mensen van GS en de Scholen weer naar huis. De mensen uit de woonbuurt komen da weer thuis.

In de avonden zullen met name de sporthal en de sportverenigingen auto's aantrekken.

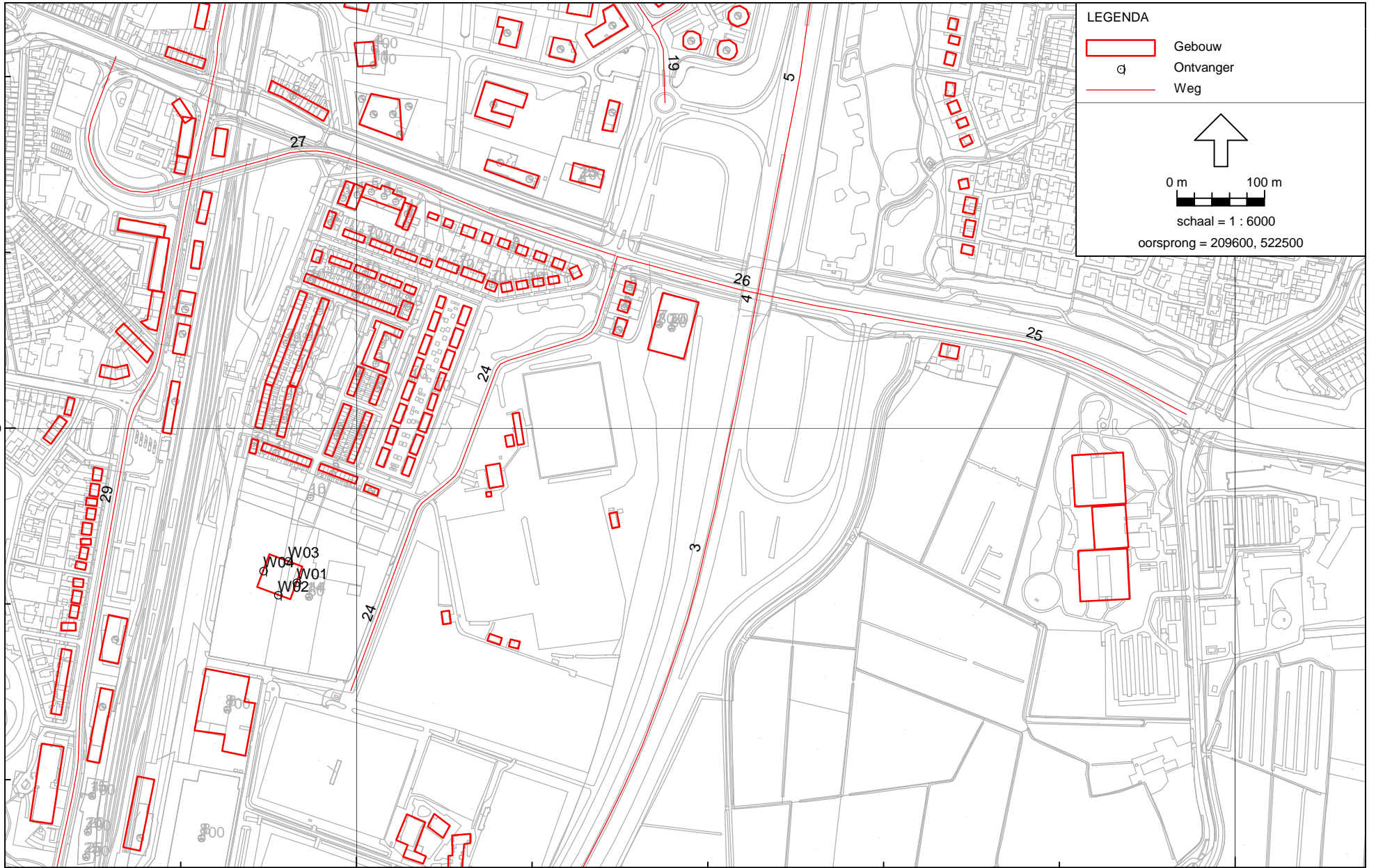
In het weekend is het druk rondom de sportvelden en de evenementenhal. Als deze twee activiteiten samenvallen moet er rekening gehouden worden met een te grote parkeervraag. Da zal met name voor evenementenhal uitgeweken moeten worden naar Blankenstein.



# Computeroutput SRM II, wegverkeer









**LEGENDA**

- Gebouw
- Ontvanger
- Weg



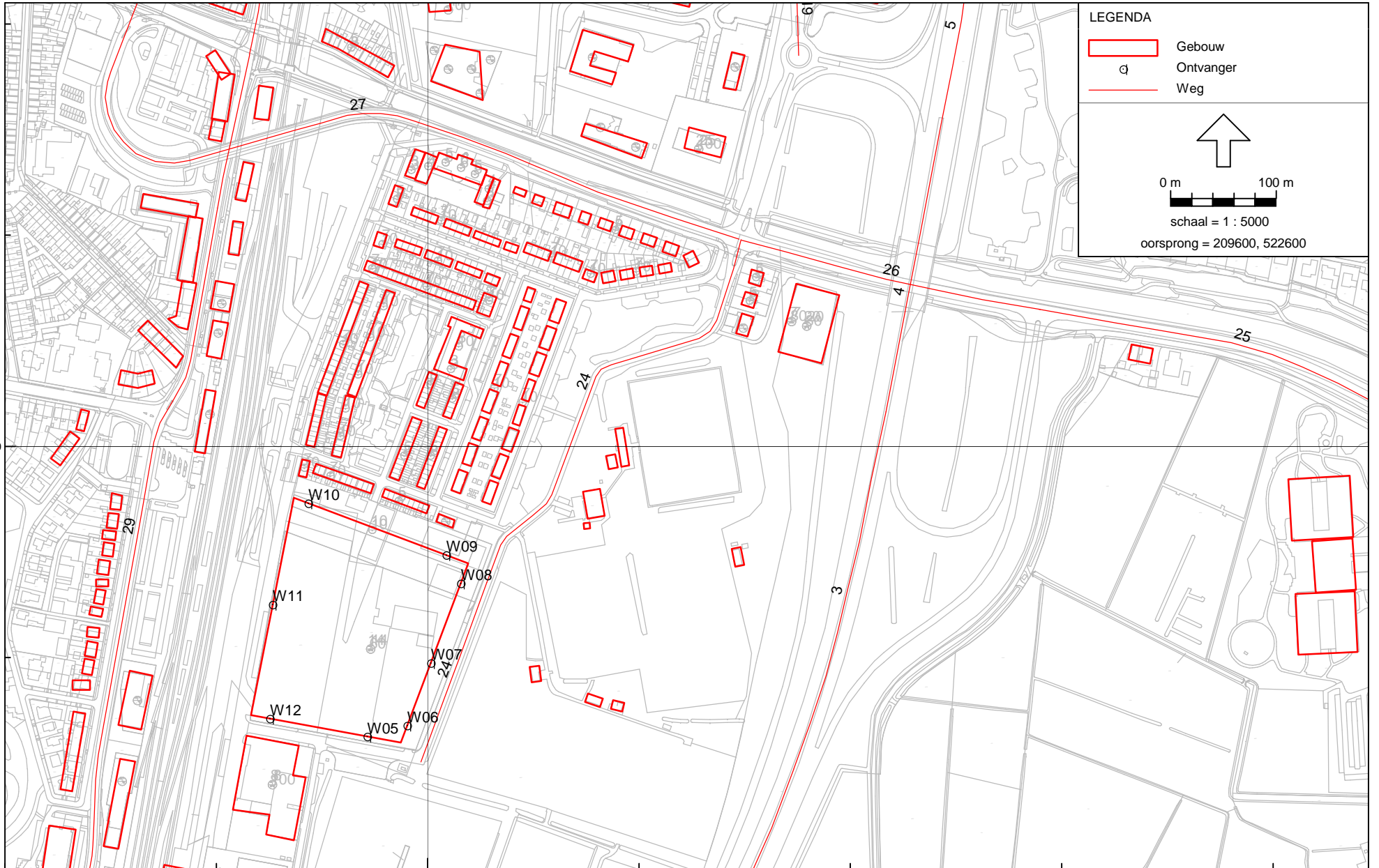
0 m 100 m



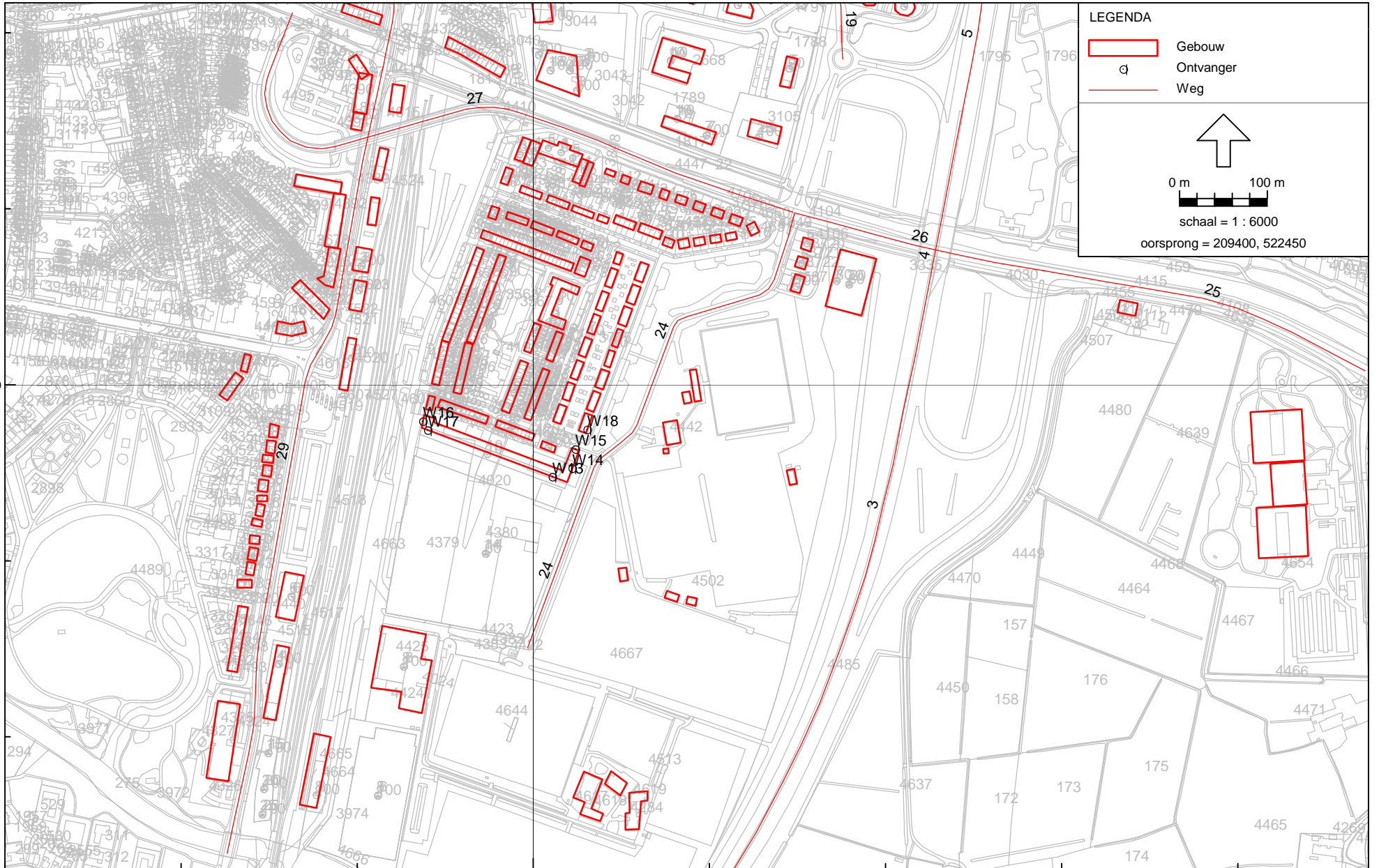
schaal = 1 : 6000  
oorsprong = 209600, 522500

21000

211000



210000

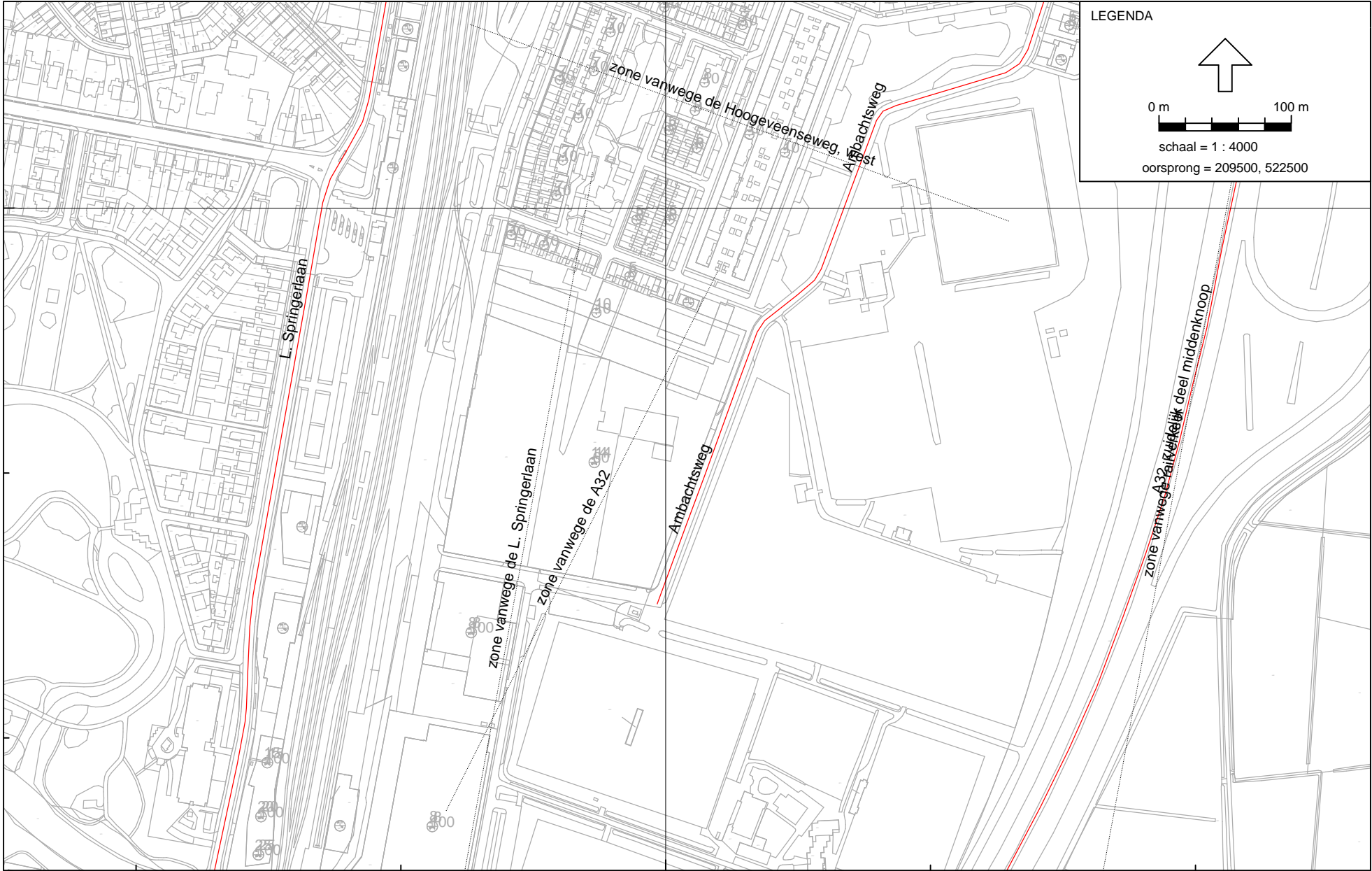


Model:model voor printen gegevens

Groep:hoofdgroep

Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Omschrijving	Maaiveld	Hoogtedefinitie
W01	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90		<-->	Relatief
W02	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90		<-->	Relatief
W03	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90		<-->	Relatief
W04	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90		<-->	Relatief
W05	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W06	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W07	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W08	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W09	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W11	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W10	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W12	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--		<-->	Relatief
W13	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief
W14	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief
W15	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief
W16	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief
W17	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief
W18	1,50	4,50	7,50	--	--	--		0,00	Relatief



LEGENDA



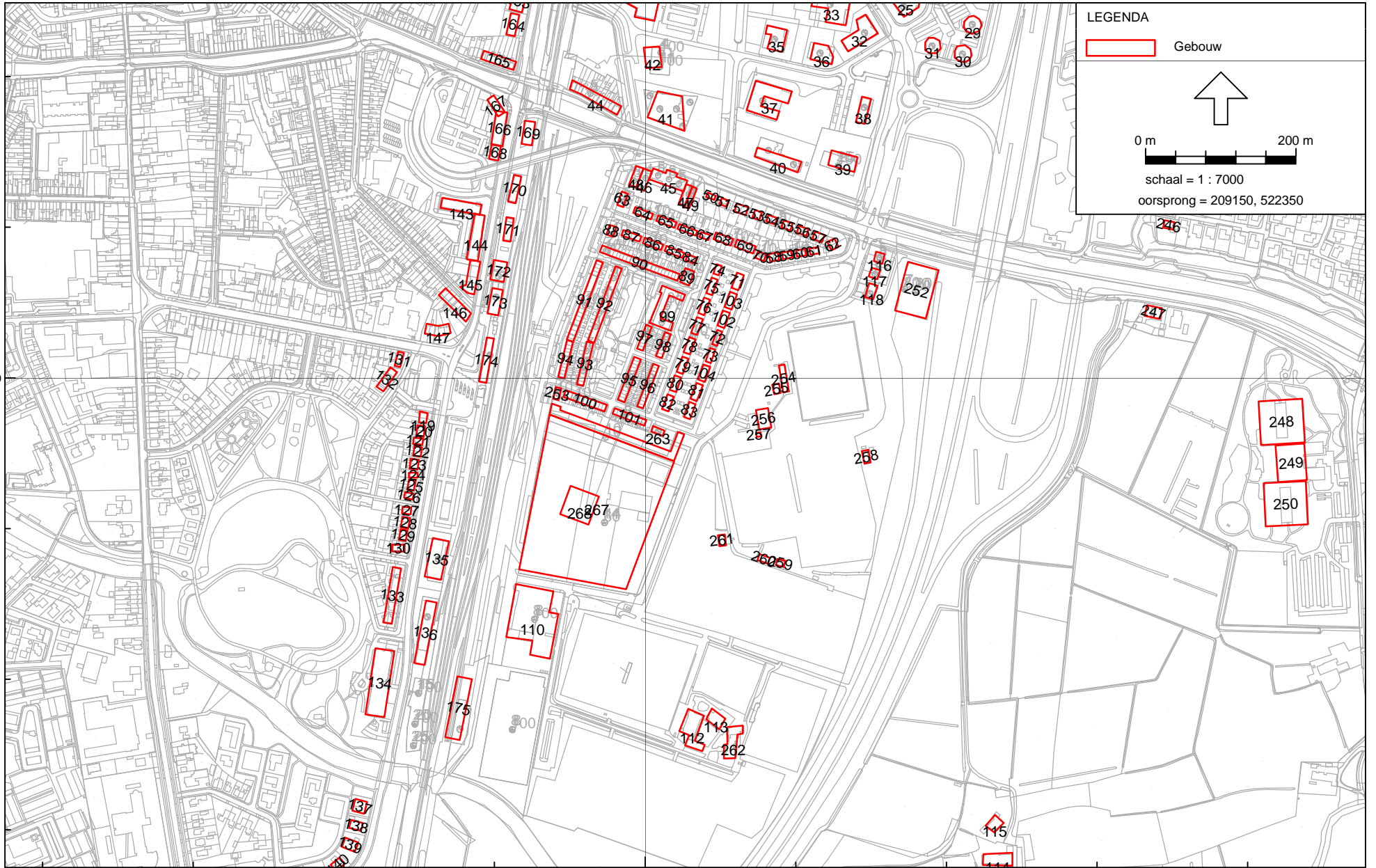
0 m 100 m

schaal = 1 : 4000

oorsprong = 209500, 522500

523000

210000



523000

210000

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
268		30,00	<-->	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
267		22,00	<-->	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		17,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		15,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		5,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
39		22,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		20,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		10,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		15,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
75		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
128		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133		9,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134		11,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
150		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
151		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
152		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
154		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
155		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
156		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
157		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
158		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
161		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
162		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
163		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
165		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
166		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
167		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

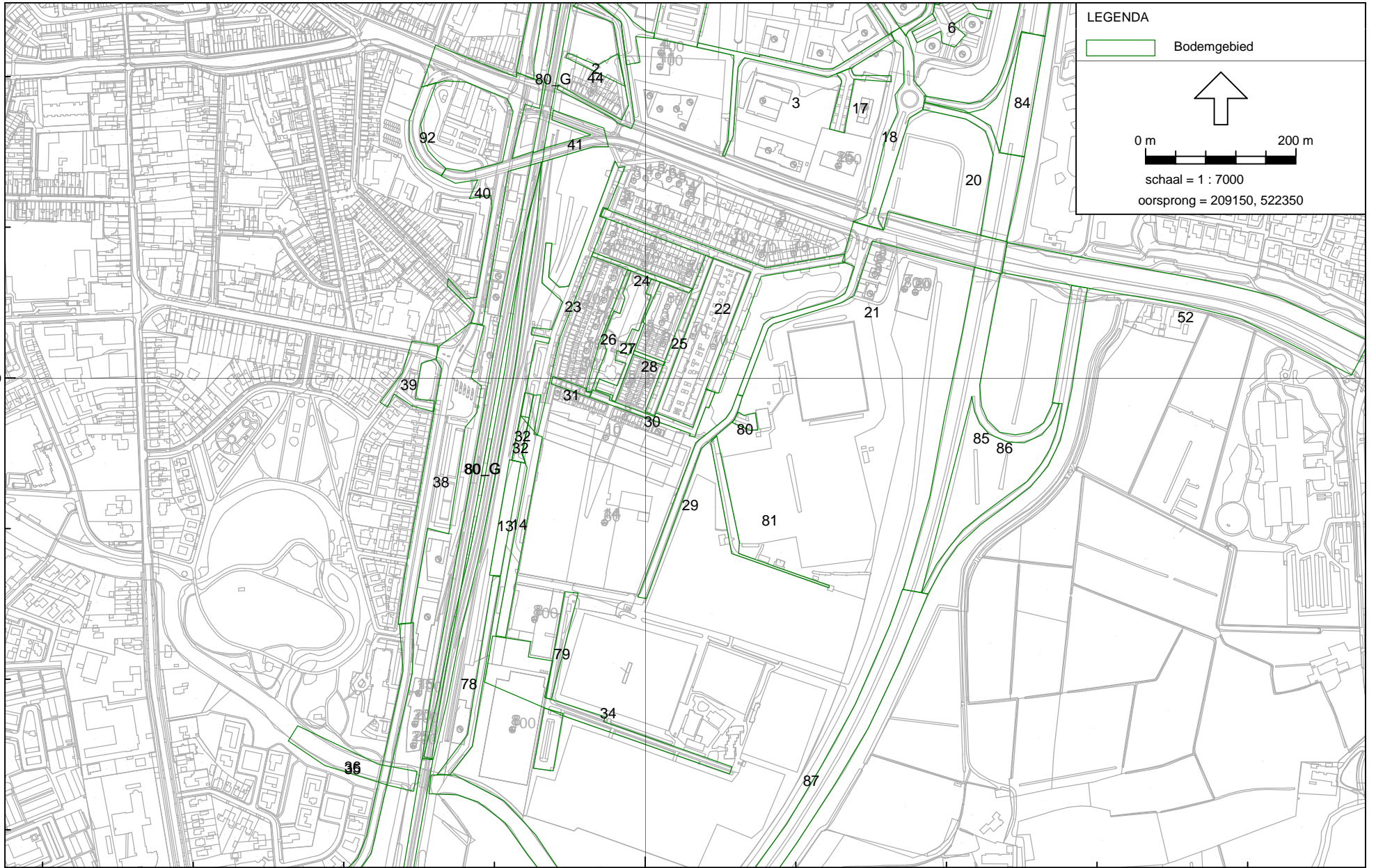
Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
168		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
170		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
171		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
172		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
173		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
176		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
177		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
178		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
179		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
180		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
181		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
182		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
183		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
184		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
185		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
186		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
187		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
188		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
189		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
190		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
191		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
192		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
193		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
194		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
195		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
196		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
197		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
198		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
199		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
200		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
201		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
202		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
203		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
204		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
205		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
206		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
207		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
208		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
209		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
210		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
211		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
212		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
213		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
214		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
215		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
216		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
217		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
218		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
219		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
220		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
221		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
222		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
223		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
224		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
225		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
226		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
227		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
228		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
229		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
230		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
231		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
232		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
233		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
234		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
235		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
236		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
237		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
238		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
239		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
240		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
241		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
242		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
243		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
244		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
245		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
246		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
247		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
248		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
249		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
250		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112		3,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113		3,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
252		20,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
253		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
254		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
255		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
256		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
257		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
258		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
259		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
260		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
261		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
262		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
263		3,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



210000

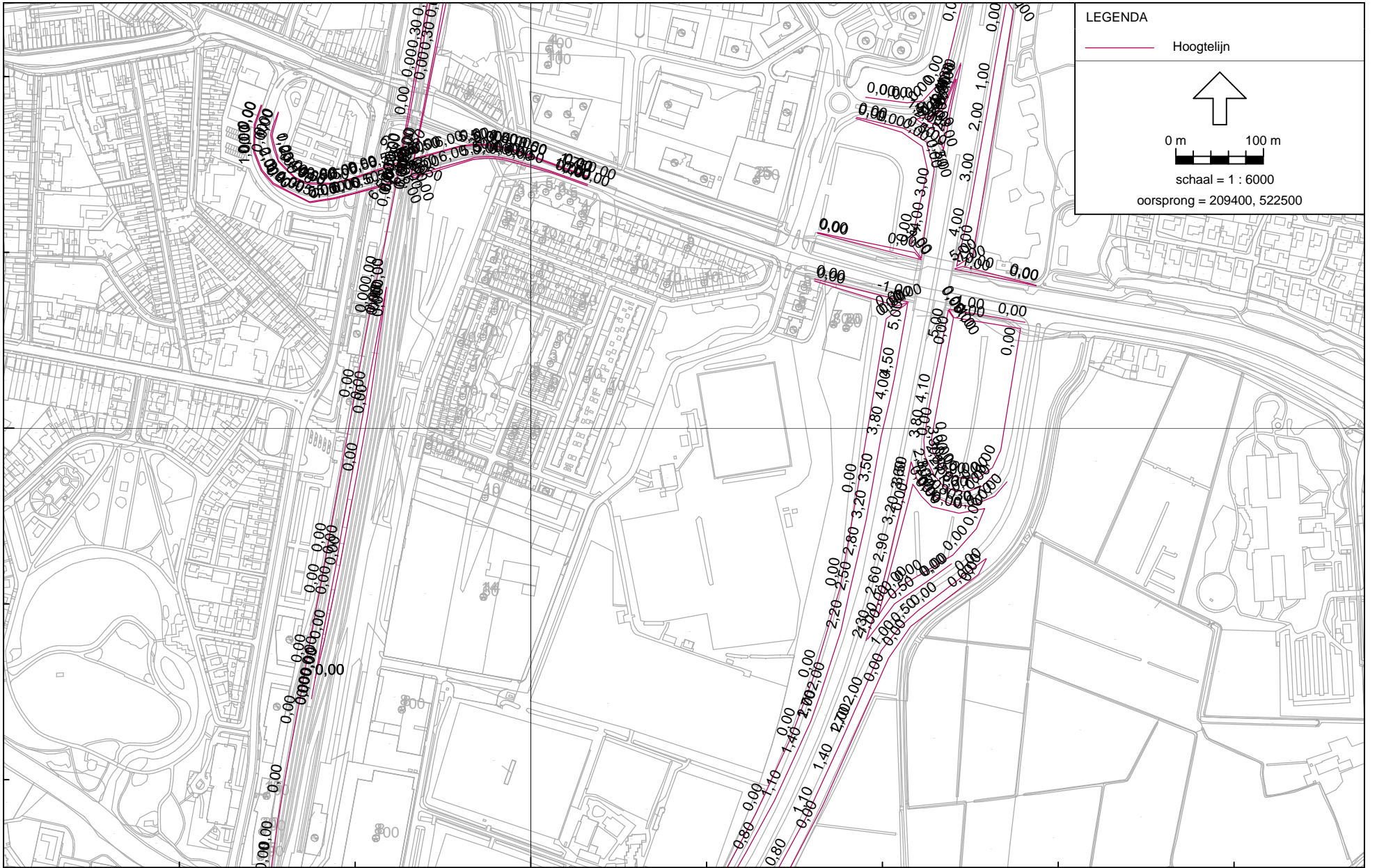
Model:model voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Bf
83_G	83_Bodemgebied	0,00
40_G	40_Bodemgebied	0,00
80_G	80_Bodemgebied	0,00
80_G	80_Bodemgebied	0,00
80_G	80_Bodemgebied	0,00
80_G	80_Bodemgebied	0,00
80_G	80_Bodemgebied	0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
16		0,00
17		0,00
18		0,00
20		0,00
21		0,00
22		0,00
23		0,00
24		0,00
25		0,00
26		0,00
27		0,00
28		0,00
29		0,00
31		0,00
32		0,00
35		0,00
36		0,00
37		0,00
38		0,00

Model:model voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Bf
39		0,00
40		0,00
41		0,00
42		0,00
43		0,00
44		0,00
45		0,00
46		0,00
47		0,00
48		0,00
49		0,00
50		0,00
51		0,00
52		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
81		0,00
82		0,00
83		0,00
84		0,00
85		0,00
86		0,00
87		0,00
88		0,00
89		0,00
92		0,00
30		0,00
32		0,00
34		0,00
13		0,00
14		0,00
78		0,00
79		0,00
80		0,00
81		0,00





210000

Model:model voor printen gegevens

Groep:hoofdgroep

Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Groep	item ID	ID groep	Id	Omschrijving	Vorm	X-1	Y-1	X-n
vanwege de Ambachtsweg	2	3	83_S	83_Breuklijn rechts	Polylijn	209929,55	523642,81	211202,19
vanwege de Ambachtsweg	4	3	83_S	83_Breuklijn links	Polylijn	209905,82	523514,06	211201,87
vanwege de Ambachtsweg	7	3	40_S	40_Breuklijn rechts	Polylijn	209891,47	523516,88	210214,01
vanwege de Ambachtsweg	9	3	40_S	40_Breuklijn links	Polylijn	209929,42	523642,81	210227,42
vanwege de Ambachtsweg	12	3	80_S	80_Breuklijn rechts	Polylijn	209851,42	523301,04	209891,30
vanwege de Ambachtsweg	14	3	80_S	80_Breuklijn links	Polylijn	209866,76	523306,16	209905,55
vanwege de Ambachtsweg	17	3	80_S	80_Breuklijn rechts	Polylijn	209705,19	521853,16	209704,11
vanwege de Ambachtsweg	19	3	80_S	80_Breuklijn links	Polylijn	209717,30	521873,74	209718,30
vanwege de Ambachtsweg	22	3	80_S	80_Breuklijn rechts	Polylijn	209754,58	522715,44	209835,62
vanwege de Ambachtsweg	27	3	80_S	80_Breuklijn rechts	Polylijn	209835,62	523160,17	209750,47
vanwege de Ambachtsweg	29	3	80_S	80_Breuklijn links	Polylijn	209847,87	523282,41	209704,06
vanwege de Ambachtsweg	284	3	2		Polylijn	209909,75	523515,12	211199,91
vanwege de Ambachtsweg	285	3	41		Polylijn	209941,39	523690,25	211199,69
vanwege de Ambachtsweg	286	3	1		Polylijn	209887,78	523517,25	210211,68
vanwege de Ambachtsweg	287	3	3		Polylijn	209941,39	523690,84	210230,31
vanwege de Ambachtsweg	288	3	4		Polylijn	209867,58	523307,52	209909,81
vanwege de Ambachtsweg	289	3	5		Polylijn	209850,46	523301,04	209887,80
vanwege de Ambachtsweg	395	3	55		Polylijn	209536,88	521630,36	209952,20
vanwege de Ambachtsweg	396	3	56		Polylijn	209639,80	521672,74	209971,58
vanwege de Ambachtsweg	397	3	57		Polylijn	209972,79	522101,38	209638,59
vanwege de Ambachtsweg	398	3	58		Polylijn	209949,78	522128,02	209536,88
vanwege de Ambachtsweg	399	3	60		Polylijn	210121,68	522331,07	210329,65
vanwege de Ambachtsweg	400	3	44		Polylijn	210329,98	522699,05	210429,00
vanwege de Ambachtsweg	401	3	59		Polylijn	210158,33	522312,99	210369,79
vanwege de Ambachtsweg	402	3	45		Polylijn	210369,97	522681,91	210517,52
vanwege de Ambachtsweg	403	3	46		Polylijn	210383,30	522759,98	210478,51
vanwege de Ambachtsweg	404	3	47		Polylijn	210381,40	522758,08	210432,64
vanwege de Ambachtsweg	406	3	43		Polylijn	210541,58	522938,78	210432,85
vanwege de Ambachtsweg	407	3	61		Polylijn	210528,12	522948,19	210474,93
vanwege de Ambachtsweg	408	3	62		Polylijn	210475,80	523135,02	210562,45
vanwege de Ambachtsweg	409	3	63		Polylijn	210481,81	523125,70	210480,78
vanwege de Ambachtsweg	410	3	64		Polylijn	210434,46	522935,34	210434,46
vanwege de Ambachtsweg	411	3	65		Polylijn	210518,33	522851,42	210158,82
vanwege de Ambachtsweg	412	3	66		Polylijn	210120,93	522331,56	210427,97
vanwege de Ambachtsweg	413	3	67		Polylijn	210429,76	523143,23	210322,69
vanwege de Ambachtsweg	414	3	68		Polylijn	210322,68	523167,37	210427,90
vanwege de Ambachtsweg	415	3	69		Polylijn	210474,93	523134,07	210480,44
vanwege de Ambachtsweg	416	3	70		Polylijn	210475,90	523134,40	210481,09
vanwege de Ambachtsweg	417	3	71		Polylijn	210482,39	523180,77	210575,12
vanwege de Ambachtsweg	418	3	72		Polylijn	210482,71	523181,42	210574,80

Model:model voor printen gegevens

Groep:hoofdgroep

Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

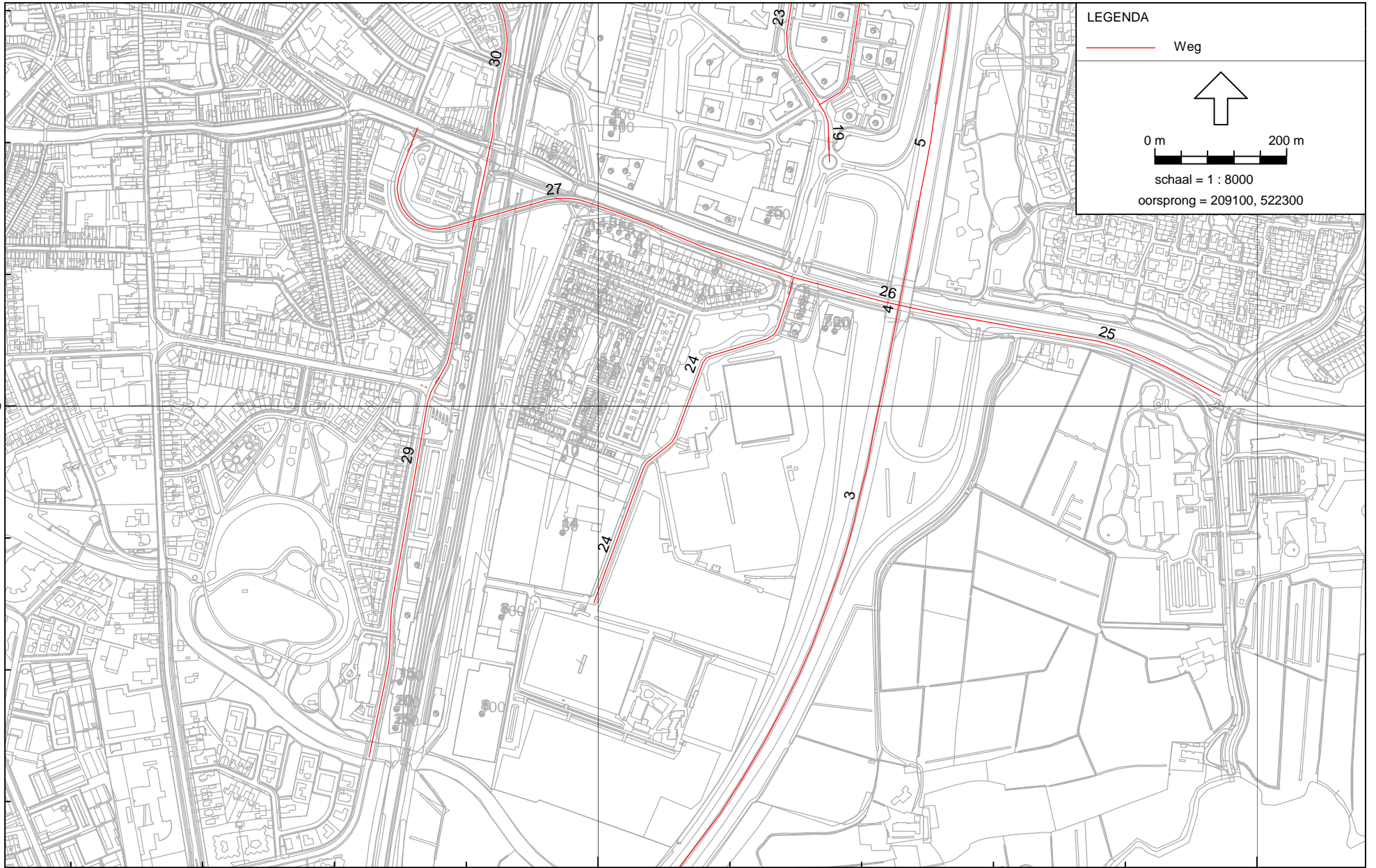
Groep	item ID	ID groep	Id	Omschrijving	Vorm	X-1	Y-1	X-n
vanwege de Ambachtsweg	419	3	73		Polylijn	210326,22	523221,84	210325,90
vanwege de Ambachtsweg	420	3	74		Polylijn	210370,53	523353,71	210369,87
vanwege de Ambachtsweg	421	3	75		Polylijn	210489,10	523413,64	210489,10
vanwege de Ambachtsweg	422	3	76		Polylijn	210483,87	523396,83	210483,36
vanwege de Ambachtsweg	423	3	77		Polylijn	210540,81	523482,03	210541,86
vanwege de Ambachtsweg	424	3	78		Polylijn	210492,74	523492,48	210380,92
vanwege de Ambachtsweg	425	3	79		Polylijn	210561,81	523836,36	210562,38
vanwege de Ambachtsweg	426	3	6		Polylijn	210676,41	523981,90	210676,41
vanwege de Ambachtsweg	427	3	81		Polylijn	210522,97	524056,54	210522,75
vanwege de Ambachtsweg	428	3	82		Polylijn	210487,94	524048,61	210487,72
vanwege de Ambachtsweg	429	3	7		Polylijn	210488,59	524042,26	210488,81
vanwege de Ambachtsweg	430	3	79		Polylijn	210520,68	523839,97	210519,64
vanwege de Ambachtsweg	431	3	84		Polylijn	210500,53	524291,21	210502,11
vanwege de Ambachtsweg	432	3	85		Polylijn	210420,69	524240,27	210419,64
vanwege de Ambachtsweg	433	3	86		Polylijn	210252,66	524616,48	210251,47
vanwege de Ambachtsweg	434	3	87		Polylijn	210281,27	524605,75	210282,46
vanwege de Ambachtsweg	435	3	88		Polylijn	209693,86	523367,56	209847,25
vanwege de Ambachtsweg	436	3	89		Polylijn	209712,68	523359,73	209850,47
vanwege de Ambachtsweg	439	3	90		Polylijn	209850,46	523300,72	209847,46
vanwege de Ambachtsweg	440	3	91		Polylijn	209866,82	523305,42	209864,00
vanwege de Ambachtsweg	441	3	92		Polylijn	209864,08	523286,52	210064,64
vanwege de Ambachtsweg	442	3	93		Polylijn	209866,88	523305,41	210065,55
vanwege de Ambachtsweg	443	3	94		Polylijn	209863,96	523286,40	210064,18
vanwege de Ambachtsweg	444	3	95		Polylijn	209866,79	523305,50	210065,86
vanwege de Ambachtsweg	445	3	96		Polylijn	209693,05	523367,59	209847,20
vanwege de Ambachtsweg	446	3	97		Polylijn	209712,97	523359,05	209850,33
vanwege de Ambachtsweg	449	3	48		Polylijn	209850,52	523300,77	209847,93
vanwege de Ambachtsweg	450	3	49		Polylijn	209866,73	523305,37	209863,94
vanwege de Ambachtsweg	452	3			Polylijn	210091,25	524177,21	210134,51

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Groep	Y-n	H-1	H-n	ISO H	Min.RH	Max.RH	HDef.	Nodes	Lengte
vanwege de Ambachtsweg	524147,73	1,50	3,00	--	0,00	0,00	Absoluut	17	1450,24
vanwege de Ambachtsweg	524130,13	1,00	3,00	--	0,00	0,00	Absoluut	19	1558,72
vanwege de Ambachtsweg	524858,45	1,00	-0,50	--	0,00	0,00	Absoluut	11	1380,61
vanwege de Ambachtsweg	524858,46	1,00	-0,50	--	0,00	0,00	Absoluut	10	1252,34
vanwege de Ambachtsweg	523517,68	0,00	1,00	--	0,00	0,00	Absoluut	6	220,29
vanwege de Ambachtsweg	523513,79	0,00	1,00	--	0,00	0,00	Absoluut	5	211,23
vanwege de Ambachtsweg	522494,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	12	647,96
vanwege de Ambachtsweg	522493,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	15	626,20
vanwege de Ambachtsweg	523160,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	11	452,26
vanwege de Ambachtsweg	522692,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	11	475,86
vanwege de Ambachtsweg	522494,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	11	800,83
vanwege de Ambachtsweg	524118,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	21	1550,13
vanwege de Ambachtsweg	524157,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	20	1404,97
vanwege de Ambachtsweg	524862,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	18	1384,30
vanwege de Ambachtsweg	524857,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	14	1202,64
vanwege de Ambachtsweg	523515,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	2	211,98
vanwege de Ambachtsweg	523517,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	2	219,48
vanwege de Ambachtsweg	522128,02	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	9	648,57
vanwege de Ambachtsweg	522101,38	0,00	-1,00	--	0,00	0,00	Absoluut	8	543,57
vanwege de Ambachtsweg	521672,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	6	573,13
vanwege de Ambachtsweg	521630,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	7	666,83
vanwege de Ambachtsweg	522698,36	0,00	2,00	--	0,00	0,00	Absoluut	8	423,87
vanwege de Ambachtsweg	523142,73	2,00	5,00	--	0,00	0,00	Absoluut	10	455,10
vanwege de Ambachtsweg	522681,55	0,00	2,00	--	0,00	0,00	Absoluut	8	426,36
vanwege de Ambachtsweg	522851,48	2,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	5	230,13
vanwege de Ambachtsweg	522845,67	1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	4	129,53
vanwege de Ambachtsweg	522961,01	2,30	3,60	--	0,00	0,00	Absoluut	6	209,41
vanwege de Ambachtsweg	522961,47	0,00	3,30	--	0,00	0,00	Absoluut	7	142,95
vanwege de Ambachtsweg	523133,95	0,00	5,00	--	0,00	0,00	Absoluut	10	275,74
vanwege de Ambachtsweg	523120,53	-1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	2	87,85
vanwege de Ambachtsweg	523125,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	11	479,49
vanwege de Ambachtsweg	522936,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	11	426,55
vanwege de Ambachtsweg	522312,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	9	660,54
vanwege de Ambachtsweg	523141,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	10	883,25
vanwege de Ambachtsweg	523169,85	-1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	2	110,33
vanwege de Ambachtsweg	523142,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	3	110,03
vanwege de Ambachtsweg	523125,97	5,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	2	9,80
vanwege de Ambachtsweg	523126,29	-1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	2	9,63
vanwege de Ambachtsweg	523161,96	-1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	2	94,62
vanwege de Ambachtsweg	523162,61	-1,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	3	95,17

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Groep	Y-n	H-1	H-n	ISO H	Min.RH	Max.RH	HDef.	Nodes	Lengte
vanwege de Ambachtsweg	523222,49	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	4	245,97
vanwege de Ambachtsweg	523352,41	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	13	436,42
vanwege de Ambachtsweg	523415,60	1,00	1,00	--	0,00	0,00	Absoluut	10	236,35
vanwege de Ambachtsweg	523397,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	6	142,89
vanwege de Ambachtsweg	523486,21	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	9	621,16
vanwege de Ambachtsweg	523376,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	6	196,95
vanwege de Ambachtsweg	523833,49	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	13	435,78
vanwege de Ambachtsweg	523980,76	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	11	387,33
vanwege de Ambachtsweg	524056,76	3,00	3,00	--	0,00	0,00	Absoluut	11	395,67
vanwege de Ambachtsweg	524049,05	3,00	3,00	--	0,00	0,00	Absoluut	9	129,15
vanwege de Ambachtsweg	524042,04	3,00	3,00	--	0,00	0,00	Absoluut	10	112,74
vanwege de Ambachtsweg	523840,32	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	13	409,56
vanwege de Ambachtsweg	524291,74	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	7	420,37
vanwege de Ambachtsweg	524239,74	0,00	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	6	351,31
vanwege de Ambachtsweg	524617,08	6,00	6,00	--	0,00	0,00	Absoluut	14	547,65
vanwege de Ambachtsweg	524605,16	6,00	6,00	--	0,00	0,00	Absoluut	12	393,47
vanwege de Ambachtsweg	523281,40	0,00	6,50	--	0,00	0,00	Absoluut	12	244,73
vanwege de Ambachtsweg	523300,78	0,00	6,50	--	0,00	0,00	Absoluut	13	209,83
vanwege de Ambachtsweg	523281,25	6,50	6,50	6,50	0,00	0,00	Absoluut	3	19,70
vanwege de Ambachtsweg	523286,45	6,50	6,50	6,50	0,00	0,00	Absoluut	2	19,18
vanwege de Ambachtsweg	523277,46	6,50	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	9	208,48
vanwege de Ambachtsweg	523284,94	6,50	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	9	206,86
vanwege de Ambachtsweg	523275,93	6,50	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	8	208,36
vanwege de Ambachtsweg	523286,17	6,50	0,00	--	0,00	0,00	Absoluut	8	208,04
vanwege de Ambachtsweg	523281,24	0,00	6,50	--	0,00	0,00	Absoluut	9	247,46
vanwege de Ambachtsweg	523300,97	0,00	6,50	--	0,00	0,00	Absoluut	9	207,55
vanwege de Ambachtsweg	523282,82	6,00	6,00	--	0,00	0,00	Absoluut	4	18,54
vanwege de Ambachtsweg	523286,50	6,00	6,00	--	0,00	0,00	Absoluut	4	19,18
vanwege de Ambachtsweg	523909,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Absoluut	3	272,17



Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Intensiteit
2	A32, zuidelijk deel	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	57017,00
3	A32, zuidelijk deel middenknoop	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	50553,00
4	A32, midden deel middenknoop	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	55298,00
5	A32, noord deel middenknoop	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	50919,00
6	A32, noord deel middenknoop	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	56283,00
7	A32, noord deel middenknoop	0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	2ZOAB	115	115	90	90	44826,00
13		0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	80	80	80	80	5333,00
14		0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	80	80	80	80	2272,00
15		0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	80	80	80	80	5294,00
16		0,00		-- Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	80	80	80	80	2568,00
19	Blankenstein, totaal	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	0,00
21	Blankenstein, oost	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	0,00
22	Blankensteinweg	0,00		-- Eigen waarde	Intensiteit	0,75	0,00	*Klinkers	50	50	50	50	0,00
23	Blankenstein, west	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	0,00
24	Ambachtsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	3944,00
24	Ambachtsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	30	30	30	30	3867,00
25	Hoogeveenseweg, oost	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0,00	Micropave	50	50	50	50	0,00
26	Hoogeveenseweg, midden	0,00		-- Eigen waarde	Intensiteit	0,75	0,00	Micropave	50	50	50	50	0,00
27	Hoogeveenseweg, west	0,00		-- Eigen waarde	Intensiteit	0,75	0,00	Micropave	50	50	50	50	0,00
29	L. Springerlaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	4116,00
30	Burg. Knopperlaan	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	0,75	0,00	Fijn	50	50	50	50	0,00

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%Int.(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)
2	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
3	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
4	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
5	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
6	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
7	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,60	90,00	75,00	--	6,60	4,40	9,00	--	7,70	5,60	16,00	--	--
13	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,00	89,00	83,00	--	7,00	5,00	10,00	--	8,00	6,00	7,00	--	--
14	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,00	89,00	83,00	--	7,00	5,00	10,00	--	8,00	6,00	7,00	--	--
15	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,00	89,00	83,00	--	7,00	5,00	10,00	--	8,00	6,00	7,00	--	--
16	6,60	2,90	1,10	--	--	--	--	--	85,00	89,00	83,00	--	7,00	5,00	10,00	--	8,00	6,00	7,00	--	--
19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
24	6,70	3,90	0,40	--	--	--	--	--	98,10	99,20	99,10	--	1,20	0,60	0,90	--	0,60	0,20	--	--	--
24	6,70	3,90	0,40	--	--	--	--	--	98,10	99,20	99,10	--	1,20	0,60	0,90	--	0,60	0,20	--	--	--
25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
29	6,80	3,20	0,70	--	--	--	--	--	94,30	97,20	93,10	--	3,20	1,90	4,20	--	2,50	0,90	2,70	--	--
30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D)	63
2	--	--	--	3221,23	1488,14	470,39	--	248,37	72,75	56,45	--	289,76	92,60	100,35	--	89,67	
3	--	--	--	2856,04	1319,43	417,06	--	220,21	64,51	50,05	--	256,91	82,10	88,97	--	89,14	
4	--	--	--	3124,12	1443,28	456,21	--	240,88	70,56	54,75	--	281,02	89,80	97,32	--	89,53	
5	--	--	--	2876,72	1328,99	420,08	--	221,80	64,97	50,41	--	258,77	82,69	89,62	--	89,18	
6	--	--	--	3179,76	1468,99	464,33	--	245,17	71,82	55,72	--	286,03	91,40	99,06	--	89,61	
7	--	--	--	2532,49	1169,96	369,81	--	195,26	57,20	44,38	--	227,81	72,80	78,89	--	88,62	
13	--	--	--	299,18	137,64	48,69	--	24,64	7,73	5,87	--	28,16	9,28	4,11	--	83,78	
14	--	--	--	127,46	58,64	20,74	--	10,50	3,29	2,50	--	12,00	3,95	1,75	--	80,07	
15	--	--	--	296,99	136,64	48,33	--	24,46	7,68	5,82	--	27,95	9,21	4,08	--	83,74	
16	--	--	--	144,06	66,28	23,45	--	11,86	3,72	2,82	--	13,56	4,47	1,98	--	80,60	
19	--	--	--	--	--	29,30	--	--	--	9,00	--	--	--	7,80	--	--	
21	--	--	--	--	--	28,90	--	--	--	8,80	--	--	--	7,70	--	--	
22	--	--	--	29,80	--	--	--	0,40	--	--	--	0,20	--	--	--	71,66	
23	--	--	--	--	--	28,90	--	--	--	8,80	--	--	--	7,70	--	--	
24	--	--	--	259,23	152,59	15,63	--	3,17	0,92	0,14	--	1,59	0,31	--	--	82,09	
24	--	--	--	254,17	149,61	15,33	--	3,11	0,90	0,14	--	1,55	0,30	--	--	84,26	
25	--	--	--	--	--	142,10	--	--	--	5,70	--	--	--	0,50	--	--	
26	--	--	--	--	--	133,30	--	--	--	5,30	--	--	--	0,40	--	--	
27	--	--	--	--	--	90,80	--	--	--	12,20	--	--	--	0,90	--	--	
29	--	--	--	263,93	128,02	26,82	--	8,96	2,50	1,21	--	7,00	1,19	0,78	--	82,92	
30	--	--	--	--	--	71,40	--	--	--	9,60	--	--	--	0,70	--	--	

Model: model voor printen gegevens  
 Groep: hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
2	98,98	104,13	110,92	115,26	111,48	104,10	94,15	85,70	95,17	100,34	106,86	111,54	107,77	100,36	90,44	83,06
3	98,46	103,61	110,39	114,74	110,95	103,58	93,63	85,18	94,65	99,81	106,33	111,02	107,24	99,83	89,91	82,54
4	98,85	104,00	110,78	115,13	111,34	103,97	94,02	85,57	95,04	100,20	106,72	111,41	107,63	100,22	90,30	82,93
5	98,49	103,64	110,42	114,77	110,98	103,61	93,66	85,21	94,68	99,85	106,36	111,05	107,27	99,86	89,95	82,57
6	98,92	104,08	110,86	115,20	111,42	104,05	94,10	85,65	95,12	100,28	106,80	111,48	107,71	100,30	90,38	83,00
7	97,93	103,09	109,87	114,22	110,43	103,06	93,11	84,66	94,13	99,29	105,81	110,49	106,72	99,31	89,39	82,01
13	93,25	98,71	104,60	108,91	106,17	98,48	88,75	79,63	89,17	94,63	100,27	105,02	102,42	94,64	84,87	75,95
14	89,55	95,01	100,89	105,20	102,46	94,77	85,04	75,93	85,47	90,92	96,57	101,32	98,71	90,93	81,16	72,24
15	93,22	98,68	104,56	108,88	106,14	98,45	88,71	79,60	89,14	94,59	100,24	104,99	102,39	94,60	84,83	75,92
16	90,08	95,54	101,42	105,74	103,00	95,31	85,57	76,46	86,00	91,45	97,10	101,85	99,24	91,46	81,69	72,77
19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,02
21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,96
22	79,86	86,17	89,90	101,44	95,27	84,51	77,69	--	--	--	--	--	--	--	--	--
23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,96
24	87,29	92,68	96,58	103,07	101,77	93,83	86,22	79,59	84,62	89,71	93,83	100,60	99,34	91,35	83,66	69,69
24	84,37	90,89	92,98	99,35	99,00	91,18	86,20	81,81	81,48	86,97	90,20	96,82	96,52	88,61	83,40	71,93
25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	79,53
26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	79,24
27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,83
29	88,64	94,78	98,23	103,84	102,34	94,59	87,25	79,20	84,57	90,20	93,88	100,17	98,82	90,93	83,40	73,17
30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	77,97

Model:model voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 12	LE (P4) 25	LE (P4) 50	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
2	91,72	96,91	104,43	107,98	104,12	96,81	86,78	--	--	--	--	--	--	--	--
3	91,20	96,39	103,91	107,46	103,59	96,29	86,26	--	--	--	--	--	--	--	--
4	91,59	96,78	104,30	107,85	103,98	96,68	86,64	--	--	--	--	--	--	--	--
5	91,23	96,42	103,94	107,49	103,63	96,32	86,29	--	--	--	--	--	--	--	--
6	91,67	96,85	104,38	107,93	104,06	96,76	86,72	--	--	--	--	--	--	--	--
7	90,68	95,86	103,39	106,94	103,07	95,77	85,73	--	--	--	--	--	--	--	--
13	85,70	91,13	96,83	101,13	98,41	90,76	81,05	--	--	--	--	--	--	--	--
14	82,00	87,42	93,12	97,43	94,70	87,06	77,34	--	--	--	--	--	--	--	--
15	85,67	91,10	96,79	101,10	98,37	90,73	81,02	--	--	--	--	--	--	--	--
16	82,53	87,95	93,65	97,96	95,23	87,59	77,87	--	--	--	--	--	--	--	--
19	85,20	92,66	95,33	98,70	96,42	89,46	82,99	--	--	--	--	--	--	--	--
21	85,13	92,59	95,27	98,64	96,35	89,39	82,92	--	--	--	--	--	--	--	--
22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
23	85,13	92,59	95,27	98,64	96,35	89,39	82,92	--	--	--	--	--	--	--	--
24	74,75	79,86	83,86	90,69	89,45	81,45	73,77	--	--	--	--	--	--	--	--
24	71,57	77,21	80,20	86,90	86,62	78,70	73,50	--	--	--	--	--	--	--	--
25	81,84	88,96	94,58	96,60	93,36	87,03	84,08	--	--	--	--	--	--	--	--
26	81,50	88,62	94,26	96,28	93,04	86,71	83,79	--	--	--	--	--	--	--	--
27	83,70	91,38	94,44	96,91	94,12	87,73	83,74	--	--	--	--	--	--	--	--
29	79,03	85,33	88,58	94,07	92,54	84,83	77,56	--	--	--	--	--	--	--	--
30	84,49	91,34	93,28	98,73	97,24	89,66	82,69	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model toren  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	model toren
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(209215,38, 521443,66) - (211512,87, 525172,90)
Aangemaakt door	ad op 30-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.24
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: 1e lijns bebouwing  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	1e lijns bebouwing
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(209215,38, 521443,66) - (211512,87, 525172,90)
Aangemaakt door	ad op 30-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.24
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: model lage bebouwing  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	model lage bebouwing
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(209215,38, 521443,66) - (211512,87, 525172,90)
Aangemaakt door	ad op 30-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.24
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

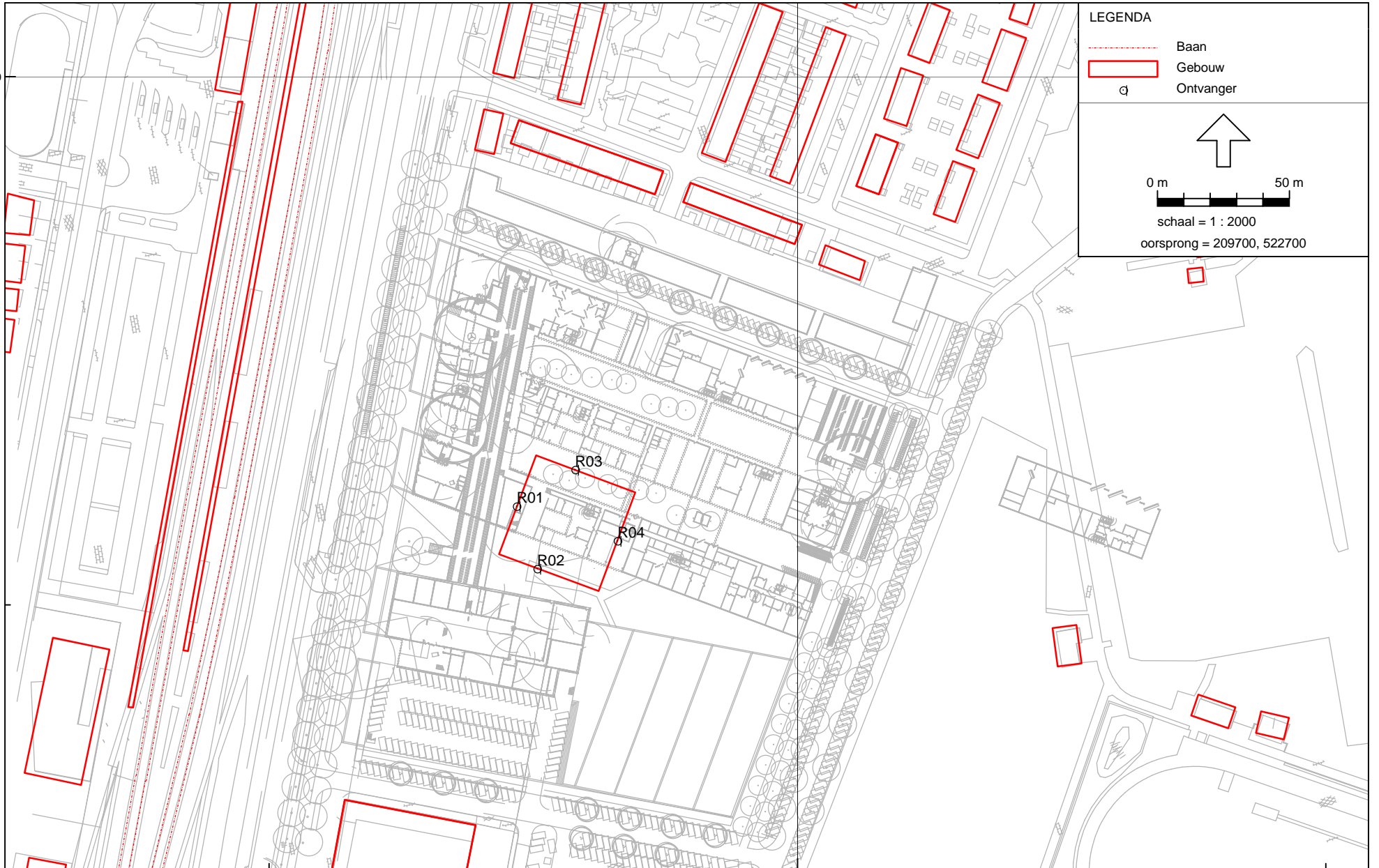
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Computeroutput SRM II,  
railverkeer








523000



LEGENDA

-  Baan
-  Gebouw
-  g  
Ontvanger



schaal = 1 : 2000  
oorsprong = 209700, 522700

210000

Model: model 1 gemiddeld 2005-2007 - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - spoorzone  
 Bijdrage van Groep puntberekening vanwege Railverkeer op alle ontvangerpunten  
 Rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R01_A		1,5	55,1	54,7	52,4	59,5
R01_B		5,6	56,2	55,9	53,4	60,6
R01_C		9,6	56,6	56,3	54,0	61,1
R01_D		13,7	56,9	56,7	54,4	61,5
R01_E		19,8	57,2	57,1	54,8	61,8
R01_F		25,9	57,4	57,2	54,9	62,0
R02_A		1,5	52,0	52,1	49,8	56,9
R02_B		5,6	53,1	53,1	50,6	57,8
R02_C		9,6	53,7	53,8	51,4	58,5
R02_D		13,7	54,2	54,3	52,0	59,1
R02_E		19,8	54,4	54,5	52,2	59,3
R02_F		25,9	54,5	54,7	52,4	59,4
R03_A		1,5	50,0	49,4	47,1	54,3
R03_B		5,6	50,9	50,3	47,8	55,0
R03_C		9,6	51,3	50,8	48,5	55,6
R03_D		13,7	51,8	51,4	49,1	56,2
R03_E		19,8	52,0	51,6	49,3	56,4
R03_F		25,9	52,1	51,8	49,5	56,6
R04_A		1,5	30,6	30,6	28,2	35,3
R04_B		5,6	33,0	32,8	29,7	37,1
R04_C		9,6	28,2	28,1	25,0	32,4
R04_D		13,7	21,9	21,7	18,8	26,1
R04_E		19,8	22,0	21,8	18,9	26,2
R04_F		25,9	22,1	21,9	19,0	26,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Model: model 2 gemiddeld 2005-2007 - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - spoorzone  
 Bijdrage van Groep puntenberekening vanwege Railverkeer op alle ontvangerpunten  
 Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R05_A		1,9	58,2	58,3	55,8	62,9
R05_B		7,1	60,1	60,2	57,8	64,9
R05_C		11,1	60,3	60,4	58,0	65,1
R05_D		15,1	60,5	60,6	58,2	65,3
R05_E		19,1	60,5	60,6	58,2	65,3
R06_A		1,9	58,7	58,0	55,5	62,8
R06_B		7,1	60,2	59,7	57,3	64,5
R06_C		11,1	60,5	60,0	57,6	64,8
R06_D		15,1	60,7	60,2	57,9	65,0
R06_E		19,1	60,8	60,3	58,0	65,1
R07_A		1,9	53,1	53,3	51,0	58,0
R07_B		7,1	55,2	55,4	53,1	60,1
R07_C		11,1	56,2	56,4	54,0	61,1
R07_D		15,1	56,4	56,6	54,2	61,3
R07_E		19,1	56,3	56,6	54,2	61,2
R08_A		1,9	48,9	49,2	46,9	53,9
R08_B		7,1	50,4	50,6	48,2	55,3
R08_C		11,1	52,0	52,2	49,9	56,9
R08_D		15,1	53,1	53,4	51,0	58,1
R08_E		19,1	53,6	53,8	51,5	58,5
R09_A		1,9	46,4	46,6	44,2	51,3
R09_B		7,1	47,7	47,9	45,5	52,6
R09_C		11,1	49,3	49,5	47,1	54,2
R09_D		15,1	50,2	50,5	48,1	55,2
R09_E		19,1	51,4	51,6	49,3	56,3
R10_A		1,9	50,9	50,4	48,1	55,2
R10_B		7,1	52,8	52,4	50,1	57,2
R10_C		11,1	54,1	53,9	51,6	58,7
R10_D		15,1	54,2	54,1	51,8	58,9
R10_E		19,1	54,2	54,1	51,8	58,9
R11_A		1,9	46,0	45,4	43,0	50,2
R11_B		7,1	48,1	47,6	45,1	52,3
R11_C		11,1	49,4	49,2	46,8	53,9
R11_D		15,1	50,7	50,5	48,3	55,3
R11_E		19,1	51,2	51,2	49,0	56,0
R12_A		1,9	42,8	42,2	39,8	47,0
R12_B		7,1	45,0	44,6	42,0	49,2
R12_C		11,1	46,1	45,9	43,3	50,5
R12_D		15,1	47,3	47,2	44,7	51,9

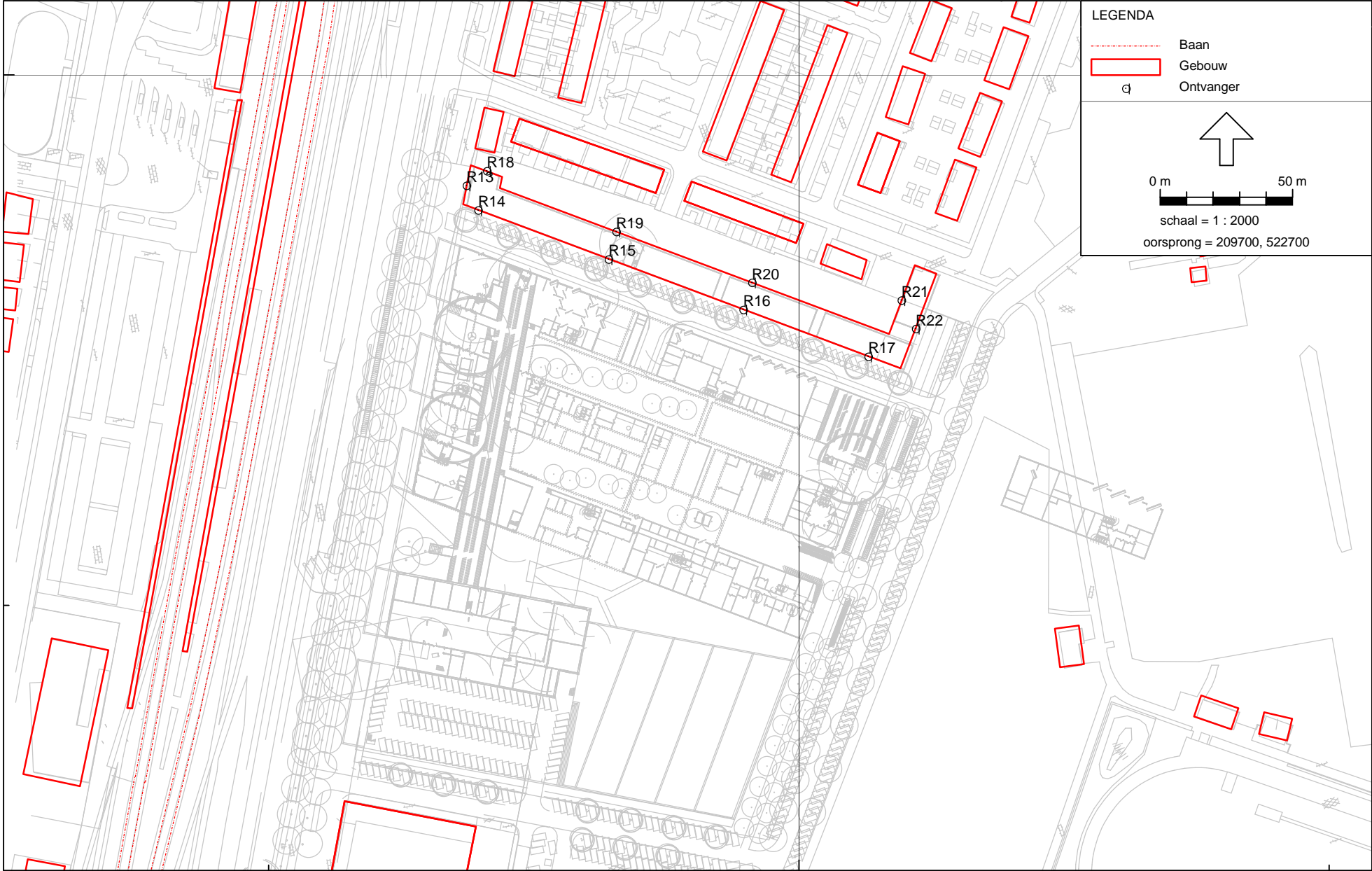
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: model 2 gemiddeld 2005-2007 - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - spoorzone  
Bijdrage van Groep puntenberekening vanwege Railverkeer op alle ontvangerpunten  
Rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R12_E		19,1	48,1	48,2	45,8	52,9
R13_A		1,9	29,1	29,2	26,3	33,6
R13_B		7,1	26,8	26,8	23,6	31,0
R13_C		11,1	21,5	21,5	18,4	25,7
R13_D		15,1	20,7	20,7	17,8	25,1
R13_E		19,1	20,7	20,8	17,9	25,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

523000



**LEGENDA**

- Baan
- Gebouw
- q Ontvanger

0 m 50 m

↑

schaal = 1 : 2000  
oorsprong = 209700, 522700

210000

Model: model 3 gemiddeld 2005-2007 - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - spoorzone  
 Bijdrage van Groep puntberekening van Railverkeer op alle ontvangerpunten  
 Rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006; Periode: Alle perioden

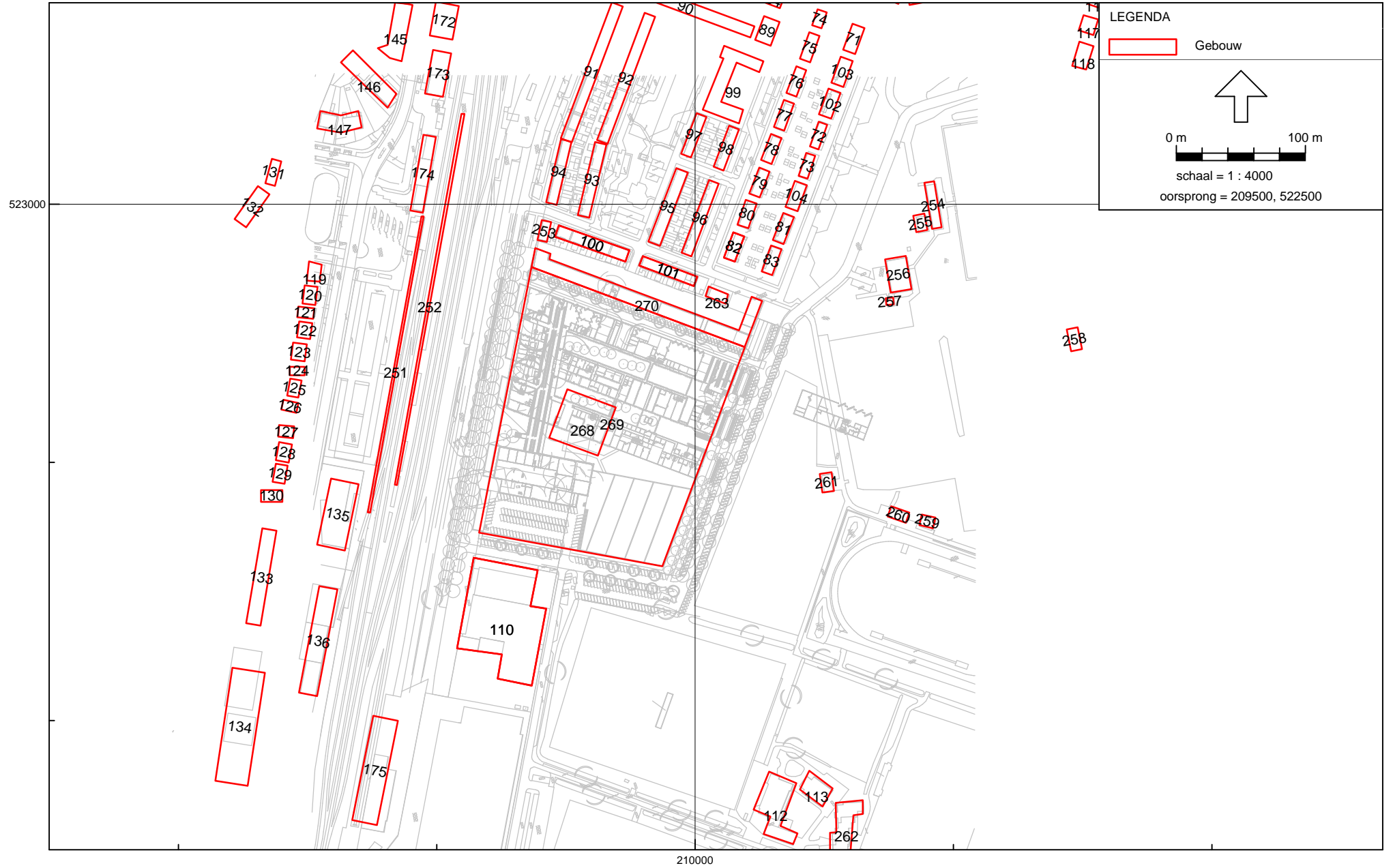
Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
R14_A		1,5	58,0	57,4	54,9	62,2
R14_B		4,5	59,5	59,1	56,6	63,8
R14_C		7,5	60,3	59,8	57,4	64,6
R15_A		1,5	55,5	54,7	52,3	59,5
R15_B		4,5	57,1	56,5	53,9	61,2
R15_C		7,5	57,4	56,8	54,5	61,7
R16_A		1,5	52,4	51,7	49,4	56,6
R16_B		4,5	52,8	52,2	49,6	56,9
R16_C		7,5	53,1	52,7	50,2	57,4
R17_A		1,5	49,7	49,3	47,0	54,2
R17_B		4,5	50,7	50,1	47,6	54,8
R17_C		7,5	50,9	50,5	47,9	55,1
R18_A		1,5	48,1	47,7	45,5	52,6
R18_B		4,5	49,0	48,6	46,0	53,3
R18_C		7,5	49,2	48,8	46,3	53,5
R19_A		1,5	52,7	52,4	50,1	57,2
R19_B		4,5	54,5	54,3	51,9	59,0
R19_C		7,5	55,4	55,3	52,9	60,0
R20_A		1,5	44,4	43,8	41,5	48,7
R20_B		4,5	45,7	45,3	42,7	50,0
R20_C		7,5	47,6	47,3	44,7	51,9
R21_A		1,5	40,1	39,7	37,2	44,4
R21_B		4,5	42,7	42,4	39,6	46,9
R21_C		7,5	45,0	44,7	41,9	49,2
R22_A		1,5	39,9	39,5	36,9	44,1
R22_B		4,5	43,6	43,3	40,4	47,7
R22_C		7,5	46,1	45,9	43,0	50,3
R23_A		1,5	31,5	31,3	28,2	35,6
R23_B		4,5	34,0	33,8	30,6	38,0
R23_C		7,5	30,5	30,4	27,3	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Maaiveld	Hoogtedefinitie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
R01		-0,41	Relatief	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90
R02		-0,40	Relatief	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90
R03		-0,39	Relatief	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90
R04		-0,37	Relatief	1,50	5,60	9,60	13,70	19,80	25,90
R05		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R06		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R07		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R08		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R09		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R10		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R11		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R12		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R13		<-->	Relatief	1,90	7,10	11,10	15,10	19,10	--
R14		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R15		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R16		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R17		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R18		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R19		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R20		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R21		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R22		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
R23		<-->	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--





Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		8,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		6,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		4,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		10,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		17,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		15,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		5,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		3,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		22,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
41		20,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		10,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		15,00	-0,04	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		12,00	-0,08	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		12,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		9,00	-0,13	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		9,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50		7,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		9,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		9,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		9,00	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		9,00	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		9,00	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		9,00	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		9,00	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		9,00	-0,11	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		9,00	-0,09	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		9,00	-0,08	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		9,00	-0,07	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		9,00	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		7,50	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		7,50	-0,19	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		7,50	-0,12	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		7,50	-0,12	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		7,50	-0,12	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		7,50	-0,11	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		7,50	-0,11	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		7,50	-0,11	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		8,50	-0,15	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		8,50	-0,24	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		8,50	-0,25	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		8,50	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		8,50	-0,18	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		8,50	-0,23	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		8,50	-0,26	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		8,50	-0,27	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
79		8,50	-0,29	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
80		8,50	-0,30	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		8,50	-0,27	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		8,50	-0,31	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		8,50	-0,31	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		8,50	-0,29	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		7,50	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		7,50	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		7,50	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		7,50	-0,21	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		7,50	-0,25	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		7,50	-0,22	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		7,50	-0,22	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		8,50	-0,28	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		8,50	-0,24	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		8,50	-0,42	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		8,50	-0,45	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95		8,50	-0,35	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96		8,50	-0,32	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97		8,50	-0,32	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98		8,50	-0,30	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99		3,50	-0,24	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100		9,00	-0,44	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
100		9,00	-0,44	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		9,00	-0,37	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		9,00	-0,37	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102		8,50	-0,22	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103		8,50	-0,19	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104		8,50	-0,25	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105		22,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110		7,50	-0,38	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110		7,50	-0,38	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112		3,00	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113		3,00	-0,13	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115		8,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116		8,50	-0,01	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117		8,50	-0,02	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118		8,50	-0,04	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
121		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126		10,00	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127		9,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128		9,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129		9,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130		9,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131		9,50	-0,34	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132		9,50	-0,33	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133		9,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134		11,00	-0,42	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135		6,00	-0,45	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136		3,50	-0,48	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137		7,00	-0,41	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138		7,00	-0,41	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139		7,00	-0,39	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140		7,00	-0,33	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141		12,00	-0,32	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142		12,00	-0,32	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143		12,00	-0,08	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144		12,00	-0,25	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
145		12,00	-0,28	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
146		8,50	-0,42	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
147		8,50	-0,42	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
148		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
149		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
150		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
151		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
152		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
153		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
154		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
155		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
156		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
157		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
158		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
159		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
160		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
161		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
162		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
163		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
164		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
165		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
166		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
167		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
168		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
169		12,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
170		3,50	-0,03	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
171		3,50	-0,35	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
172		3,50	-0,38	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
173		3,50	-0,40	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
174		3,50	-0,50	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
175		7,50	-0,49	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
176		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
177		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
178		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
179		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
180		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
181		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
182		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
183		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
184		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
185		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
186		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
187		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
188		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
189		7,50	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
190		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
191		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
192		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
193		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
194		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
195		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
196		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
197		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
198		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
199		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
200		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

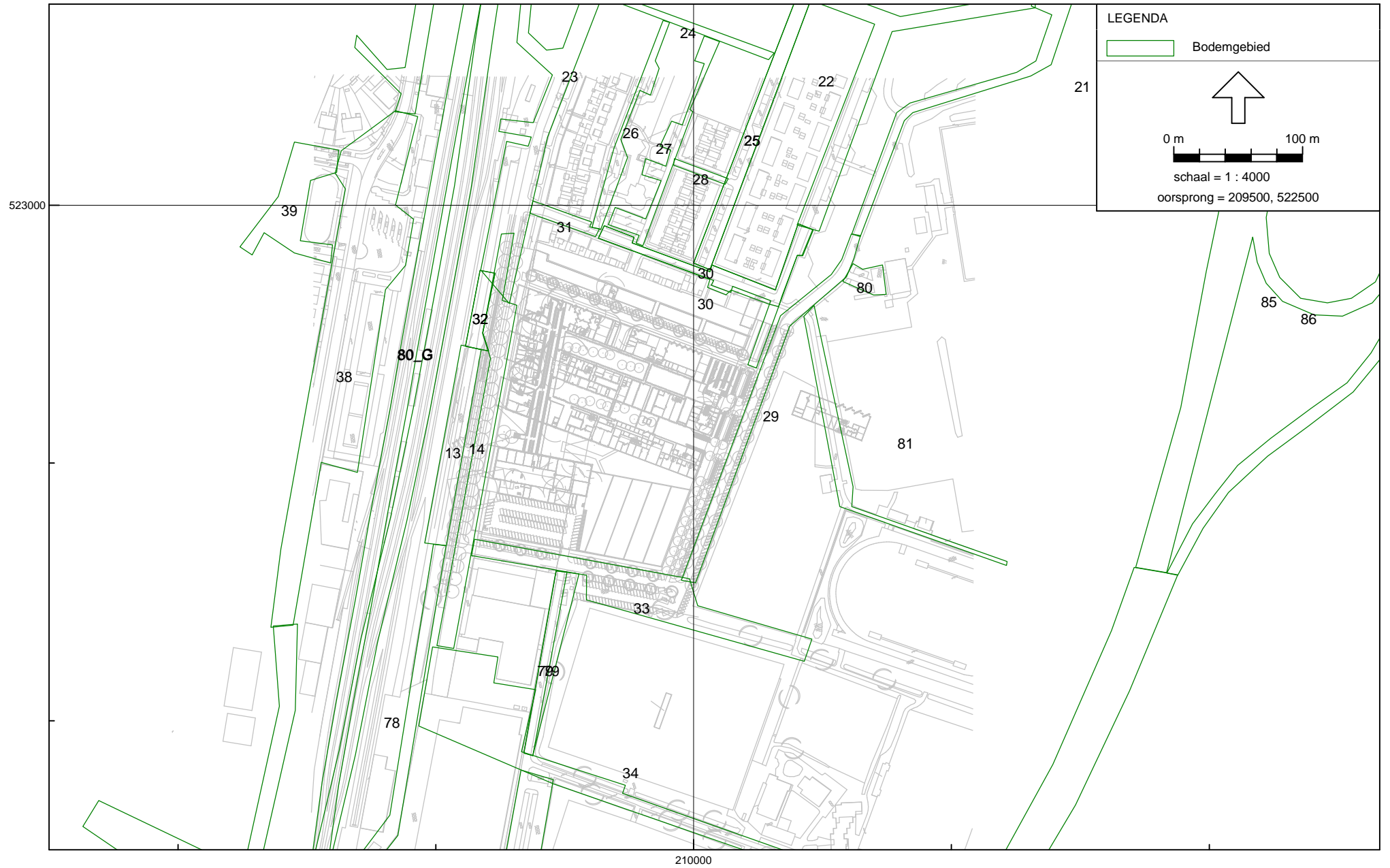
Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
201		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
202		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
203		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
204		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
205		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
206		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
207		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
208		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
209		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
210		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
211		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
212		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
213		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
214		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
215		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
216		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
217		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
218		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
219		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
220		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
221		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
222		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
223		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
224		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
225		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
226		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
227		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
228		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
229		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
230		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
231		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
232		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
233		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
234		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
235		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
236		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
237		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
238		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
239		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
240		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
241		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
242		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
243		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
244		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
245		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
246		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
247		9,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
248		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
249		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
250		6,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
251		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
251	perron	0,75	-0,50	Eigen waarde	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
252	perron	0,75	-0,50	Eigen waarde	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
252		20,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
253		9,00	-0,44	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
254		6,00	-0,17	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
255		4,00	-0,18	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
256		4,00	-0,21	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
257		4,00	-0,20	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
258		4,00	-0,07	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
259		4,00	-0,14	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
260		4,00	-0,16	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
261		4,00	-0,22	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
262		4,00	-0,10	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
263		3,00	-0,32	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
264		7,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
266		15,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
267		22,00	0,00	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
268		30,00	-0,41	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
269		22,00	<-->	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
270		9,00	<-->	Relatief	0 dB	F	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80





Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Bf
83_G	83_Bodemgebied	1,00
40_G	40_Bodemgebied	1,00
80_G	80_Bodemgebied	1,00
80_G	80_Bodemgebied	1,00
80_G	80_Bodemgebied	1,00
80_G	80_Bodemgebied	1,00
80_G	80_Bodemgebied	1,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
7		0,00
8		0,00
9		0,00
10		0,00
11		0,00
12		0,00
13		0,00
14		0,00
15		0,00
16		0,00
17		0,00
18		0,00
19		0,00
20		0,00
21		0,00
22		0,00
23		0,00
24		0,00
25		0,00
26		0,00
27		0,00
28		0,00
30		0,00
31		0,00
32		0,00
35		0,00
36		0,00
37		0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Bf
38		0,00
39		0,00
40		0,00
41		0,00
42		0,00
43		0,00
44		0,00
45		0,00
46		0,00
47		0,00
48		0,00
49		0,00
50		0,00
51		0,00
52		0,00
		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
81		0,00
82		0,00
83		0,00
84		0,00
85		0,00
86		0,00
87		0,00
88		0,00
89		0,00
92		0,00
30		0,00
33		0,00
34		0,00
		0,00
14		0,00
78		0,00
79		0,00
80		0,00
81		0,00
25		0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	Bf
29		0,00
32		0,00
13		0,00
79		0,00

523000



210000

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H
83_S	83_Breuklijn rechts	--
83_S	83_Breuklijn links	--
40_S	40_Breuklijn rechts	--
40_S	40_Breuklijn links	--
80_S	80_Breuklijn rechts	--
80_S	80_Breuklijn links	--
80_S	80_Breuklijn rechts	-0,50
80_S	80_Breuklijn links	-0,50
80_S	80_Breuklijn rechts	-0,50
80_S	80_Breuklijn links	-0,50
80_S	80_Breuklijn rechts	-0,50
80_S	80_Breuklijn links	-0,50
1		0,00
		0,00
		0,00
1		0,00
50		--
42		--
51		0,00
52		0,00
53		--
54		--
55		--
56		--
57		0,00
58		0,00
60		--
44		--
59		--
45		--
46		--
47		--
43		--
61		--
62		--
63		0,00
64		0,00
65		0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H
66		0,00
67		--
68		0,00
69		--
70		--
71		--
72		--
73		--
74		--
75		--
76		0,00
77		--
78		0,00
79		--
6		--
81		--
82		--
7		--
79		--
84		--
85		--
86		--
87		--
88		--
89		--
90		6,50
91		6,50
92		--
93		--
94		--
95		--
96		--
97		--
48		--
49		--

523000



210000



Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Hbron	Invoertype	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5
80_A	80_A_101167_101270	0,00		0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_101270_101400	0,00		-- Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_B	80_B_101167_101270	0,00		0,00 Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_B	80_B_101270_101400	0,00		-- Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100157_100160	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100160_100211	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100211_100213	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100213_100239	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100239_100280	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100280_100313	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_A	80_A_100313_100380	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
80_B	80_B_100157_100160	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100160_100211	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100211_100213	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100213_100239	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100239_100280	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100280_100313	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
80_B	80_B_100313_100380	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	84	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-- Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00		-0,50 Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Hbron	Invoertype	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00	-0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00	-0,50	Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	-0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_B	80_B_100580_100613	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80
*80_A	80_A_100580_100613	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	80	80	27	80	80

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens

Groep:hoofdgroep

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6	Vdoor Cat.7	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_B	53	0	80	0	-65	-63	0	0	0	-23	0	-63	0
*80_A	53	0	80	0	80	71	0	0	0	24	0	71	0

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.9/2	Vdoor Cat.10	Vdoor Cat.11	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.9/2	Vdoor Cat.10	Vdoor Cat.11	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00
*80_B	0	0	0	1,00	0,33	1,00	0,54	0,50	0,69	0,00	0,00
*80_A	0	0	0	0,33	0,33	0,33	0,53	0,52	0,87	0,00	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,31	0,15	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,27	0,16	0,00



Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,25	0,13	0,02	15,49	14,76
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,19	0,13	0,10	15,91	12,02
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	FStop(A) C	FStop(N) C	FStop(D) C	FStop(A) C	FStop(N) C	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_B	0,00	0,00	0,52	0,49	0,69	0,10	0,07	0,05	7,96	6,01
*80_A	0,00	0,00	0,51	0,50	0,89	0,12	0,06	0,01	7,75	7,38

Model: model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep: hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_A	2,76	0,06	0,08	0,15	3,59	7,24	9,29	0,08	0,05	0,03
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
80_B	3,60	0,05	0,19	0,14	4,32	7,00	7,61	0,05	0,12	0,04
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02
*80_B	1,80	0,03	0,09	0,07	2,16	3,50	3,81	0,03	0,06	0,02
*80_A	1,38	0,03	0,04	0,08	1,80	3,62	4,64	0,04	0,02	0,02

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_A	1,19	0,97	0,33	0,00	0,00	0,00	12,17	11,79	2,05	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
80_B	1,16	1,14	0,30	0,00	0,00	0,00	12,59	9,28	2,74	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2006

Id	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(D)
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,08	5,90	1,03	0,00
*80_B	0,58	0,57	0,15	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00
*80_A	0,60	0,49	0,17	0,00	0,00	0,00	6,30	4,64	1,37	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal (P4)	Aantal (D)
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00

Model:model 1-2-3 voor printen gegevens  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	Aantal(D)
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_B	0,00	0,00	0,00	0,00
*80_A	0,00	0,00	0,00	0,00



Model: model 1 gemiddeld 2005-2007  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	model 1 gemiddeld 2005-2007
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMR-2006
Modelgrenzen	(209007,40, 520931,34) - (211742,60, 525402,60)
Aangemaakt door	ad op 28-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.2
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: model 2 gemiddeld 2005-2007  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	model 2 gemiddeld 2005-2007
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMR-2006
Modelgrenzen	(209007,40, 520931,34) - (211742,60, 525402,60)
Aangemaakt door	ad op 28-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.2
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: model 3 gemiddeld 2005-2007  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

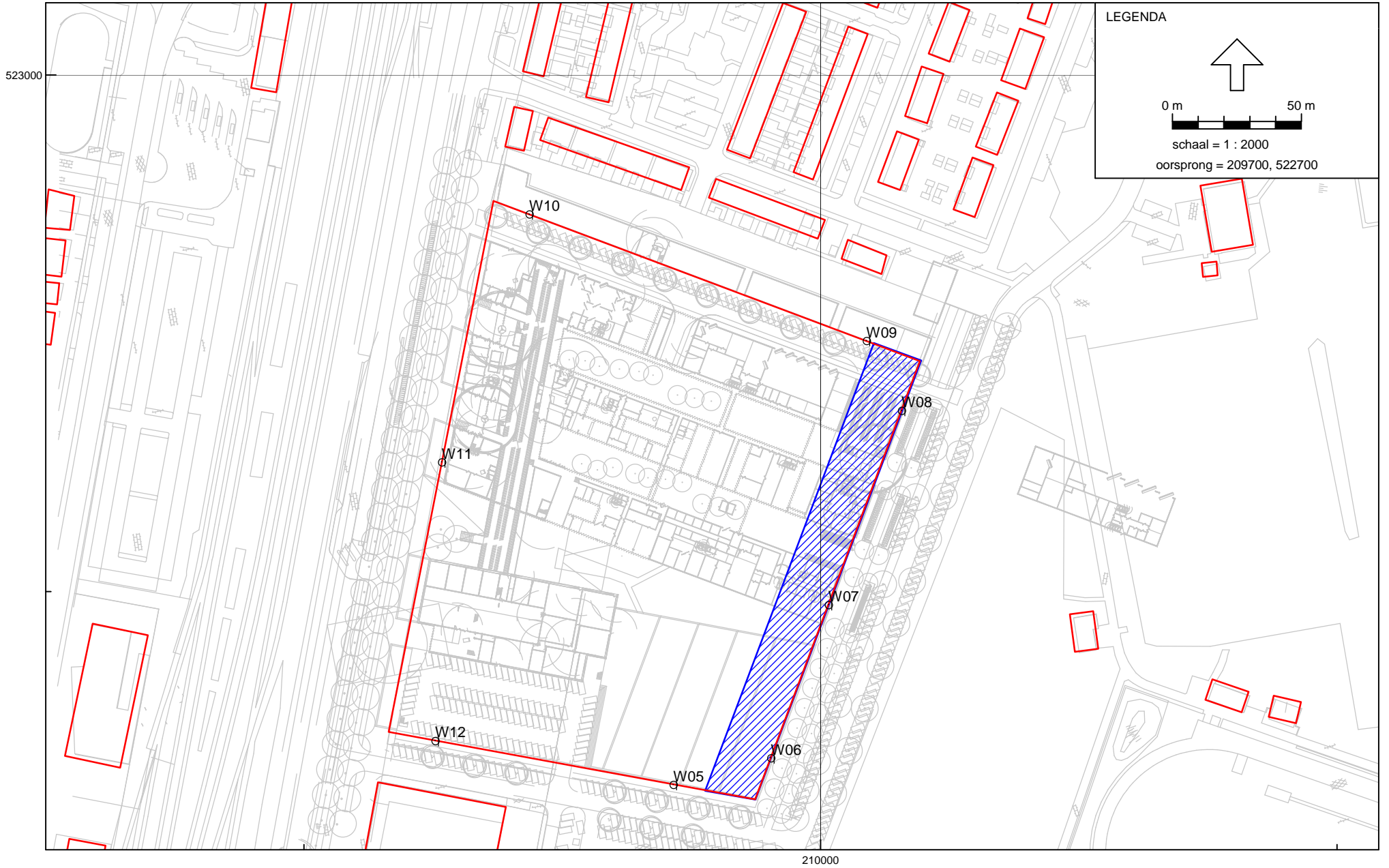
Omschrijving	model 3 gemiddeld 2005-2007
Verantwoordelijke	ad
Rekenmethode	RMR-2006
Modelgrenzen	(209007,40, 520931,34) - (211742,60, 525402,60)
Aangemaakt door	ad op 28-8-2006
Laatst ingezien door	almar op 23-6-2011
Model aangemaakt met	Geonoise V5.2
Originele database	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Maximum aantal reflecties	1
Luchtdemping	Standard RMV-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Standard RMV-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Detailniveau resultaten ontvangers	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Nee

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



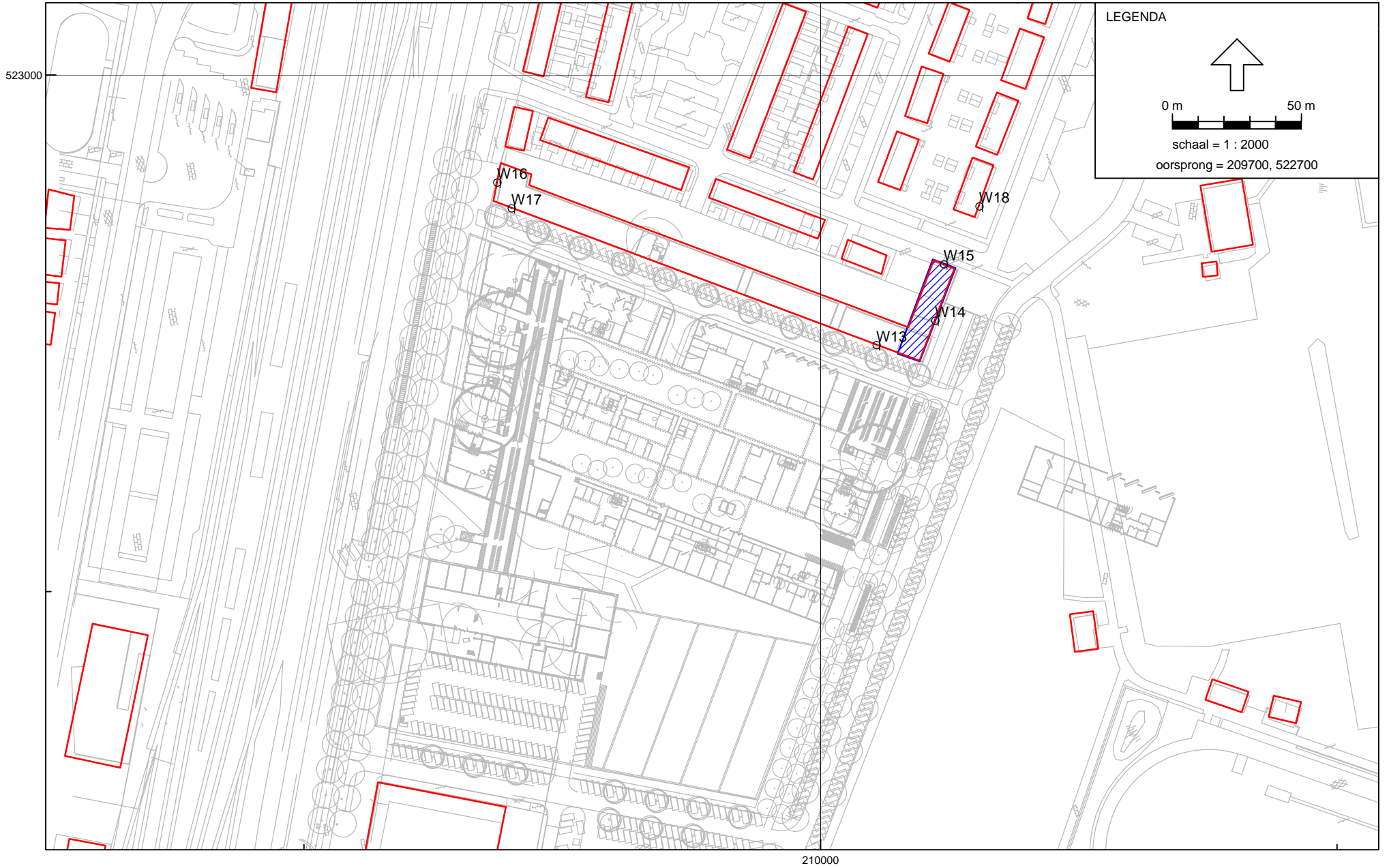
# Kaarten hogere waarde



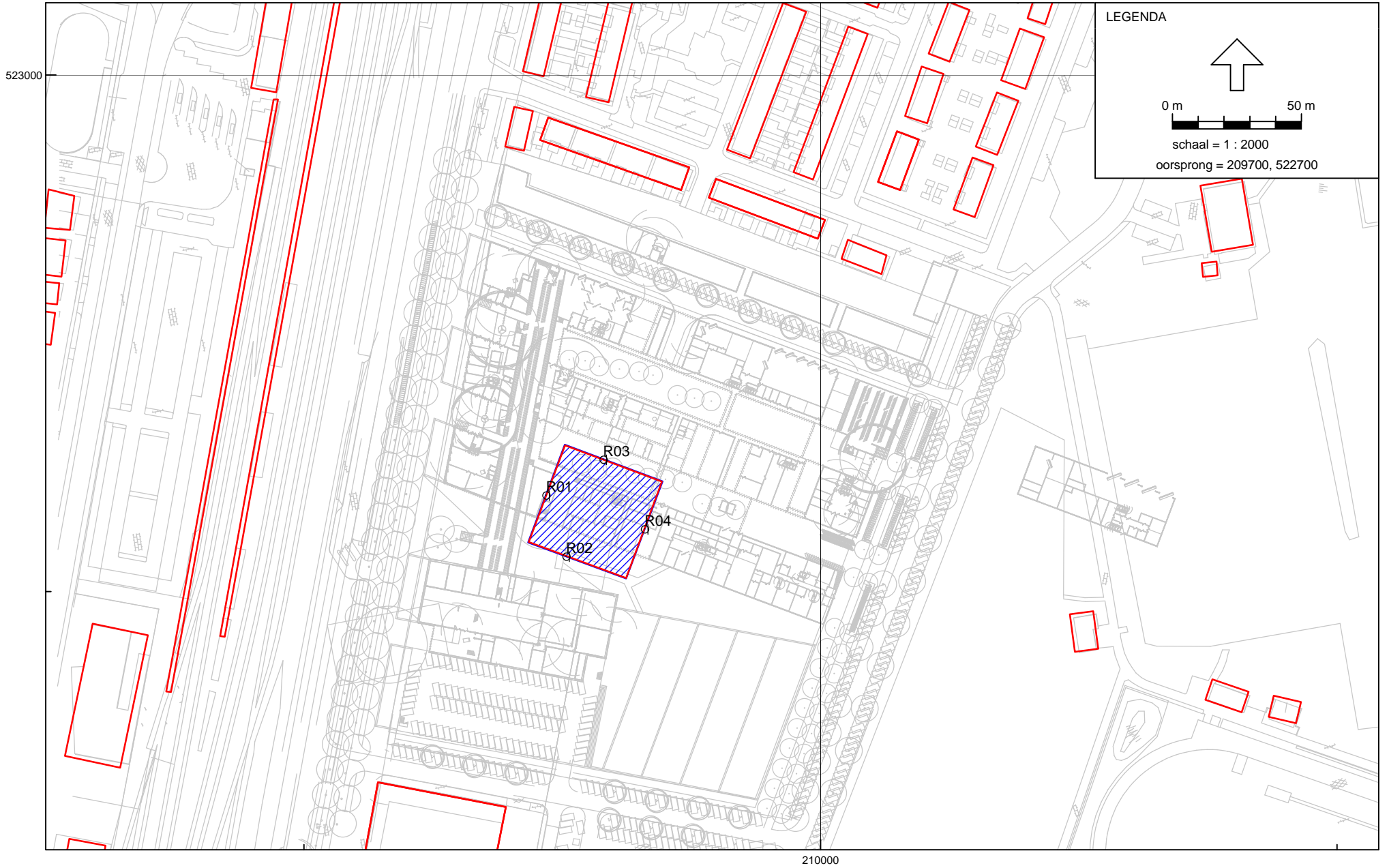


Wegverkeerslawai - RMW-2006, Spoorzone wegverkeer - versie van Spoorzone wegverkeer (juni 2011) - 1e lijns bebouwing [P:\versie 5.43\Projecten K-Z v5.43\MEP00006-W], Geonose V5.43

Verzoek Hogere Waarde vanwege de A32 van maximaal 50 dB

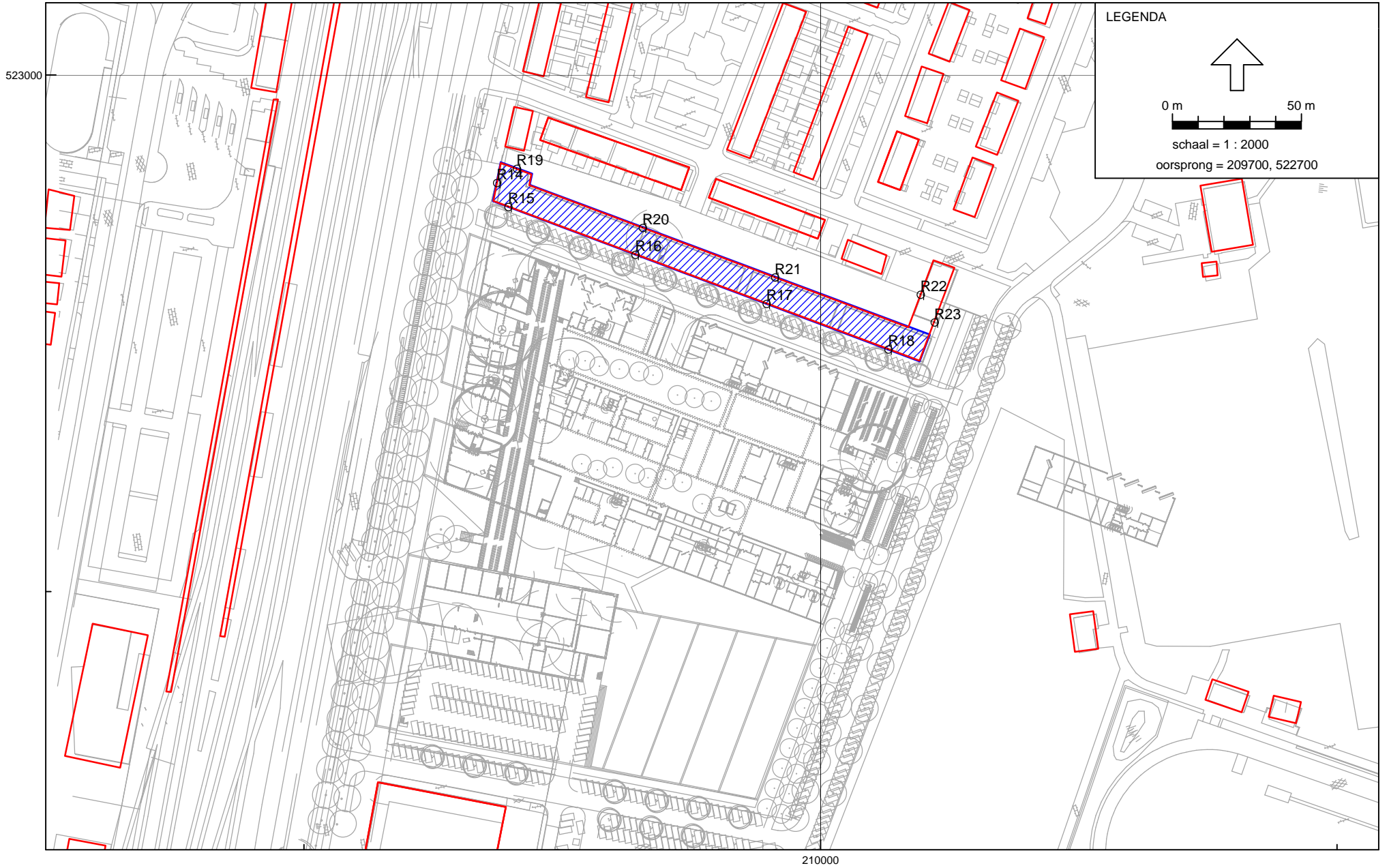






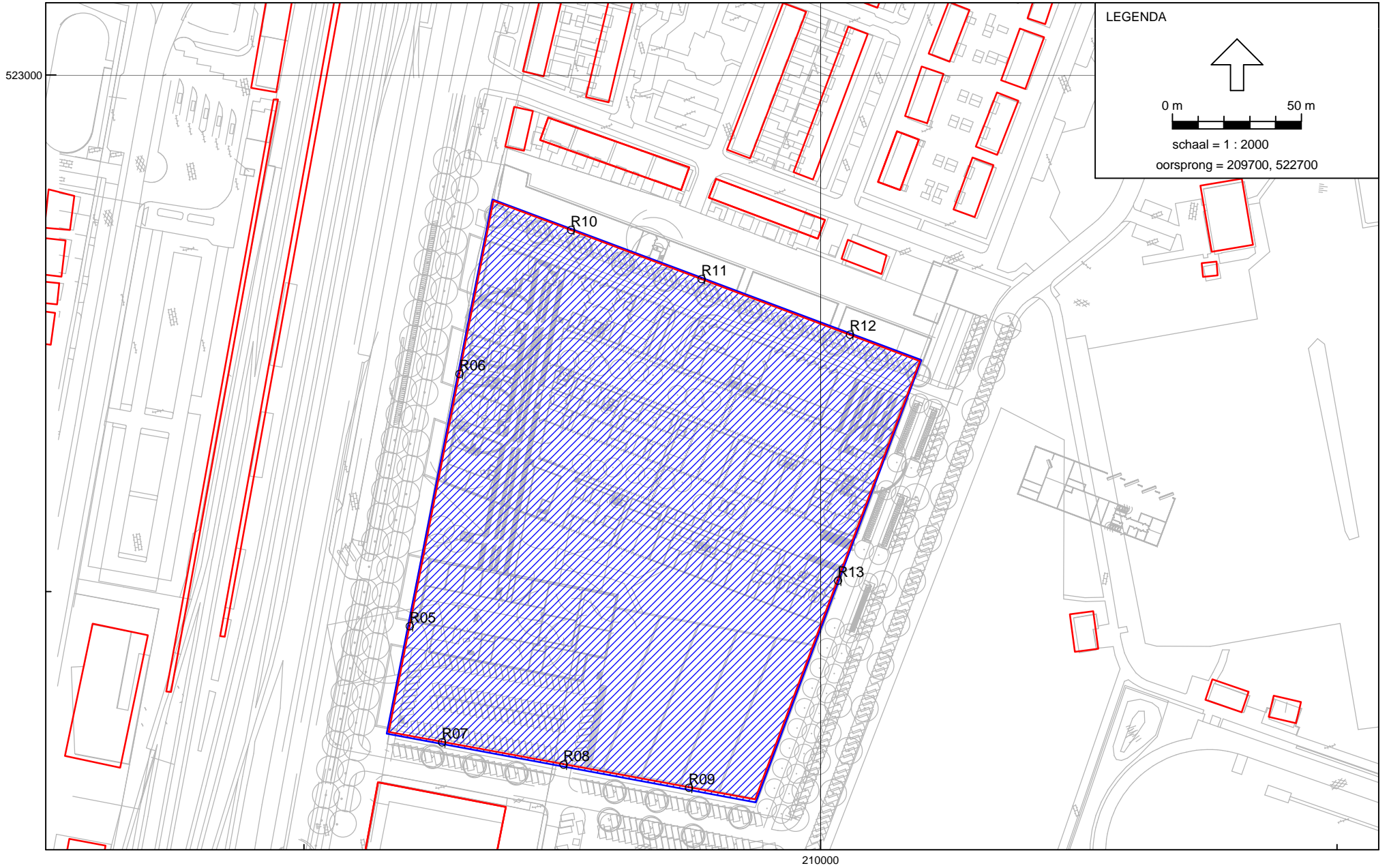
Railverkeerslaaai - RMR-2006, spoorzone - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - model 1 gemiddeld 2005-2007 [P:\versie 5.43\Projecten K-Z v5.43\MEP00006-R], Geonose V5.43

Verzoek Hogere Waarde vanwege de spoorlijn van maximaal 64 dB



Railverkeerslawai - RMR-2006, spoorzone - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - model 3 gemiddeld 2005-2007 [P:\versie 5.43\Projecten K-Z v5.43\MEP00006-R], Geonose V5.43

Verzoek Hogere Waarde vanwege de spoorlijn van maximaal 66 dB



Railverkeerslawai - RMR-2006, spoorzone - spoorzone, rail, 0-situatie (juni 2011) - model 2 gemiddeld 2005-2007 [P:\versie 5.43\Projecten K-Z v5.43\MEP00006-R], Geonose V5.43

Verzoek Hogere Waarde vanwege de spoorlijn van maximaal 68 dB