

datum 8 oktober 2014

Ons kenmerk B04.14.104-RM

projectnummer 14.104

project Plan toekomstige woning aan de Van Speijkplein te Borne

Onderwerp Briefrapportage akoestisch onderzoek

Geachte heer en mevrouw Braakhuis,

Hierbij zend ik u de resultaten van het akoestisch onderzoek betreffende het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van weg en railverkeerslawaai ten behoeve van een mogelijke toekomstige woning gelegen aan de Van Speijkplein te Borne

Gevraagd is om onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting voor een tweetal mogelijke toekomstige woningen. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging.

1 Inleiding

Door Munsterhuis Geluidsadvies B.V. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting, afkomstig van het wegverkeer op de Amerikalaan en de Bornsestraat en naar de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaai afkomstig van het railverkeer van het traject Hengelo - Almelo. In bijlage 1 zijn de figuren, ligging van de beoordelingspunten en spoorbaan opgenomen.

Het doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting, als gevolg van het weg- en railverkeer, ter plaatse van de mogelijke nieuwbouwlocaties.

De geluidbelastingen zijn vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2 Wetgeving Wegverkeer

Zone langs wegen

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gesitueerd is.

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). De omvang van de geluidzone is opgenomen in artikel 74 van de Wgh. De definities van het buitenstedelijk en binnenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 van de Wgh.

Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg, die binnen de bebouwde kom ligt.

Een weg binnen de bebouwde kom heeft een zonebreedte van 200 meter indien de weg 1 of 2 rijbanen heeft en een zonebreedte van 350 meter bij 3 rijbanen of meer. Een weg buiten de bebouwde kom heeft een zonebreedte van 250 meter indien de weg 1 of 2 rijbanen heeft, een zonebreedte van 400 meter indien de weg 3 of 4 rijbanen bevat en een zonebreedte van 600 meter bij 5 rijbanen of meer.

Op basis van deze zonebreedtes blijkt dat alleen de Amerikalaan en de Bornsestraat in het onderzoek dienen te worden betrokken.

Grenswaarden geluidbelasting

In de Wgh worden twee grenswaarden gesteld ten aanzien van wegverkeerslawaai, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. In onderstaande tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de grenswaarden die voor het plan van toepassing zijn.

Tabel 1. Overzicht grenswaarden wegverkeerslawaai.

	aanwezige weg binnenstedelijk	
	voorkeursgrenswaarde	maximaal te verlenen ontheffingswaarde
nieuwe woning	48 dB [artikel 82 lid 1 Wgh]	63 dB [artikel 83 lid 2 Wgh]

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een hogere waarde worden vastgesteld door Burgemeester en Wethouders (hierna te noemen: B&W). Wanneer ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen bouw van woningen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of afscherpende voorzieningen.

Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden :

- de optredende geluidbelasting moet lager zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting, in dit geval 63 dB (art 83 lid 2 van de Wgh),
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

Aftrek conform artikel 110g Wgh

Op 20 mei 2014 is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft een tijdelijke verruiming van de aftrek bij geluidberekeningen voor wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur (artikel 3.4). De wijziging voorkomt tijdelijke extra belemmeringen voor woningbouwplannen. Daarnaast is er een kleine aanpassing in de begripsbepalingen (artikel 1.1). De tijdelijke (artikel 3.4 tweede lid) aftrek is geregeld in art. 3.4, eerste lid RMG2012 en bedraagt :

- a) 3 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, 56 dB bedraagt;
- b) 4 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, 57 dB bedraagt;
- c) 2 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, afwijkt van bovengenoemde bedragen;
- d) 5 dB voor overige wegen
- e) 0 dB bij bepaling van de geluidwering van de gevel (toepassing art. 3.2 en 3.3 Bouwbesluit 2012 en art. 111b Wgh).

Omdat de aftrek afhankelijk is van de uitkomst moet eerst de geluidbelasting zonder aftrek worden berekend. Voor de N-743 is de geluidbelasting excl. aftrek maximaal 55 dB zodat de tijdelijke aftrek voor het wegvak met een snelheid van 80 km/uur 2 dB bedraagt. Voor de Amerikalaan-Europalaan en het deel van de N-743 met een snelheid van 60 respectievelijk 50 km/uur is de tijdelijke aftrek 5 dB.

Hogere waarden

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

Cumulatie geluidbronnen

Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Geluidbeleid

Gemeentelijk (gebiedsgericht) Geluidbeleid

Op 1 juni 2010 heeft de gemeenteraad eigen gemeentelijk geluidbeleid vastgesteld.

Op basis van regionaal gemaakte afspraken is er gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. De belangrijkste doelstelling van de gebiedsgerichte aanpak is het realiseren van een per gebied passende geluidskwaliteit. In een woonwijk gelden andere maatstaven qua geluidsbeleving dan bijvoorbeeld in het centrum of op een industrieterrein.

Het opgestelde gemeentelijke geluidbeleid bestaat uit twee afzonderlijke nota's:

1. algemene nota Gebiedsgericht Geluidbeleid;
2. specifieke nota Hogere Grenswaarden.

In de algemene nota gebiedsgericht geluidbeleid is de keuze voor (en de omschrijving van) de vijf verschillende gebiedstypes uiteengezet: buitengebied, rustige woonwijk, gemengd gebied, centrumgebied en industriegebied.

Voor deze verschillende gebiedstypes zijn, voor de thema's 'verkeer' en 'bedrijven', ambitiewaarden (voorkeursgeluidsnormen) en bovengrenzen (maximaal toelaatbare geluidsnormen) gesteld.

Op basis van deze algemene nota kan de onderhavige situatie worden getypeerd als 'rustige woonwijk'.

Hiervoor geldt als ambitiewaarde (redelijk rustig) 48 dB voor wegverkeer. Als bovengrens geldt in principe (onrustig) een geluidbelasting van 53 dB voor wegverkeer en 58 voor railverkeer.

De beleidsnota Hogere Grenswaarden beschrijft de voor de gemeente Borne van toepassing zijnde ontheffingscriteria en voorwaarden. Tevens worden de aandachtspunten voor de uitvoeringspraktijk van hogere grenswaarde procedures omschreven.

In de Nota Hogere Grenswaarden is opgenomen dat ingeval van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde onderzocht dient te worden of er bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de toekomstige geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken;

3 Bepaling geluidbelasting wegverkeerslawaaï

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over 10 jaar (2024).

De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van het verkeersmodel van de gemeente Hengelo (geluidkaart 2012). De intensiteiten komen overeen met de meest recente tellingen welke hebben plaatsgevonden in 2010-2011. Prognoses voor 2024 zijn niet beschikbaar. Tellingen van de provincie laten een daling zien met 10% van 2009 tot 2013, dit komt overeen met de trend op regionale wegen. De autonome groei van het verkeer tot 2024 is gering. Omdat de uitbreiding van het bedrijventpark Westermaat Plein en het doortrekken van de Amerikalaan nog extra verkeer aantrekt is in overleg met de gemeente Hengelo met een groei gerekend van 10% op de Europalaan/N-743 en 20% op de Amerikalaan.

De uurverdeling en voertuigcategorie zijn ongewijzigd overgenomen. De gehanteerde verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage 2.

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V.2.50) zijn schematisch opgenomen :

- de wegen met intensiteiten,
- de woningen en de gebouwen, objecten, hoogtelijnen en verharde bodemgebieden,
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5, 4.5 en 7,5 m boven het maaiveld.

Berekend is de invallende geluidbelasting LDEN bij de geplande woningen. Dat betreft de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode.

Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg.

In bijlage 3 zijn de rekenresultaten per weg en gecumuleerd opgenomen.

Het blijkt uit de berekeningen dat voor de Amerikalaan de geluidbelasting maximaal 43 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Daarnaast blijkt uit berekeningen dat voor de N-743 de geluidbelasting maximaal 47 dB bedraagt.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

4 Bepaling geluidbelasting railverkeerslawaaï

De nieuw te bouwen vrijstaande woningen ondervinden naast wegverkeerslawaaï tevens een geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer van het traject Hengelo – Almelo. De geluidbelasting is vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals deze is beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012, bijlage IV.

De berekeningen zijn verricht op basis van de invoergegevens afkomstig van het geluidregister die gedownload is op 14 augustus 2014.

De invoergegevens van het railverkeerslawaaï zijn opgenomen in bijlage 2. Er is voor het railverkeermodel gerekend met een bodemfactor van 1 (akoestisch zacht, buitengebied). Onder de spoorbanen geldt een bodemfactor van 1,0 met uitzondering van de spoorwegovergang. De uitgebreide rekenresultaten zijn gegeven in bijlage 3.

De planologisch mogelijke gemaakte woning is mogelijk binnen de grenzen van het bestemmingsplan met een bouwhoogte van 10 meter. De beoordelingspunten zijn geïmponeerd ter plaatse van de grens van het bouwvlak.

Wetgeving en resultaten

Indien binnen de zone van een spoorlijn geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd, dan dienen grenswaarden in acht worden genomen. De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaaï is 55 dB L_{den} voor geluidgevoelige bestemmingen. De maximaal toelaatbare geluidbelasting bedraagt 68 dB.

In tabel 2 worden de maatgevende geluidbelastingen ten gevolge van het railverkeer gegeven.

Tabel 2: Geluidbelastingen railverkeerslawaaï

Beoordelingspunten	Geluidbelasting Lden [dB]		
	1,5 m	4,5 m	7,5 m
01. bouwvlak 1 west	46	50	50
02. bouwvlak 1 zuid	45	49	50
03. bouwvlak 1 oost	40	43	41
04. bouwvlak 2 west	47	49	49
05. bouwvlak 2 zuid	48	50	49
06. bouwvlak 2 oost	42	43	42

■ Overschrijding van de 55 dB L_{den}.

Uit tabel 2 blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ten gevolge van het railverkeer ter plaatse van het toekomstige bouwvlakken niet wordt overschreden. Hiervoor dient derhalve geen hogere grenswaarde procedure gevolgd te worden.

5 Cumulatieve geluidbelasting

Deze rekenmethode wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door meerdere bronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Uit de bovenstaande berekeningen van het onderhavig onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarden niet worden overschreden. In dit geval kan de betreffende cumulatie buiten beschouwing worden gelaten.

6 Conclusie

Door Munsterhuis Geluidsadvies B.V. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting, afkomstig van het wegverkeer op de Amerikalaan en de Bornsestraat en naar de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaaï afkomstig van het railverkeerslawaaï van het traject Hengelo – Almelo bepaald.

Het doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting, als gevolg van het weg- en railverkeer, ter plaatse van de nieuwbouwlocaties.

De geluidbelastingen zijn vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

Uit het onderhavig onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getroffen.

- Het blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van zowel het wegverkeer op Amerikalaan als op de Bornsestraat ter plaatse van de toekomstige woningen niet wordt overschreden.
- Daarnaast blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ten gevolge van het railverkeer ter plaatse van de toekomstige woningen niet wordt overschreden.
- Hiervoor dient derhalve geen hogere grenswaarde procedure gevolgd te worden.
- Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van weg en railverkeerslawaai de bouw van de betreffende woningen aan de Van Speijkplein te Borne geen belemmering oplevert.

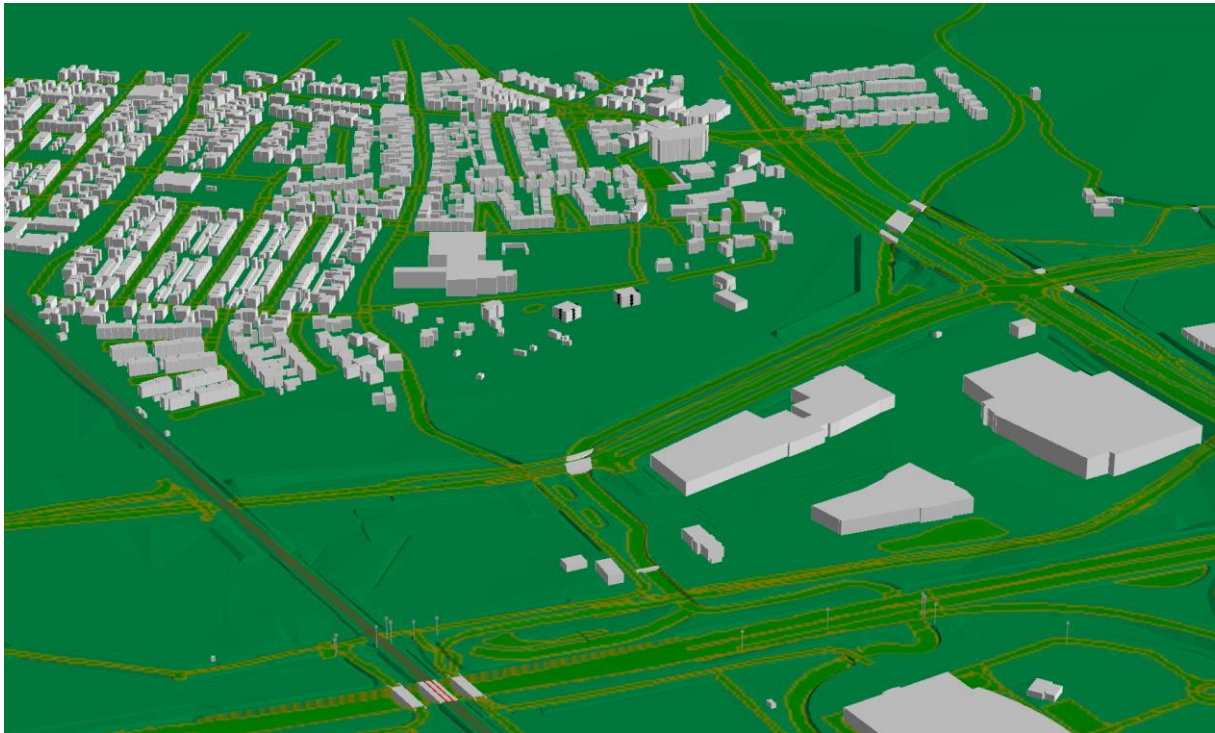
Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

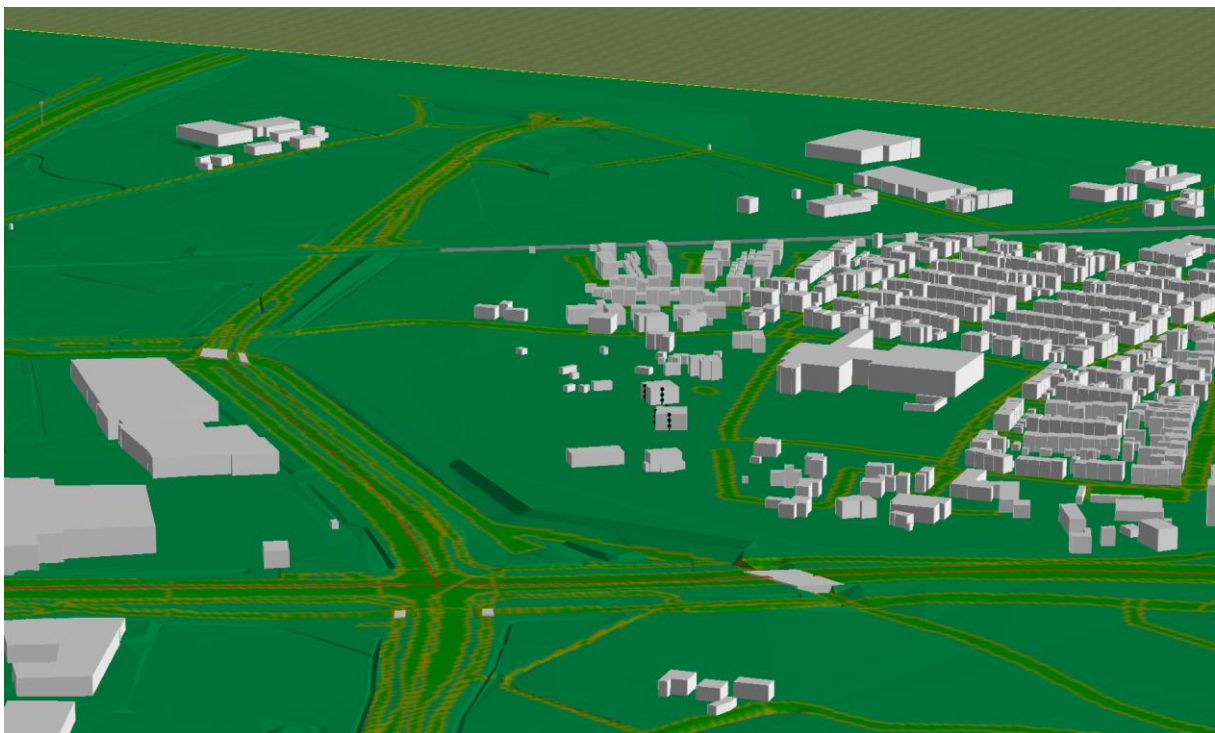
Ing. R.P.M. Munsterhuis
Munsterhuis Geluidsadvies B.V.

Bijlagen: 1 tot en met 3

Bijlage 1 Situatie + 3D overzicht

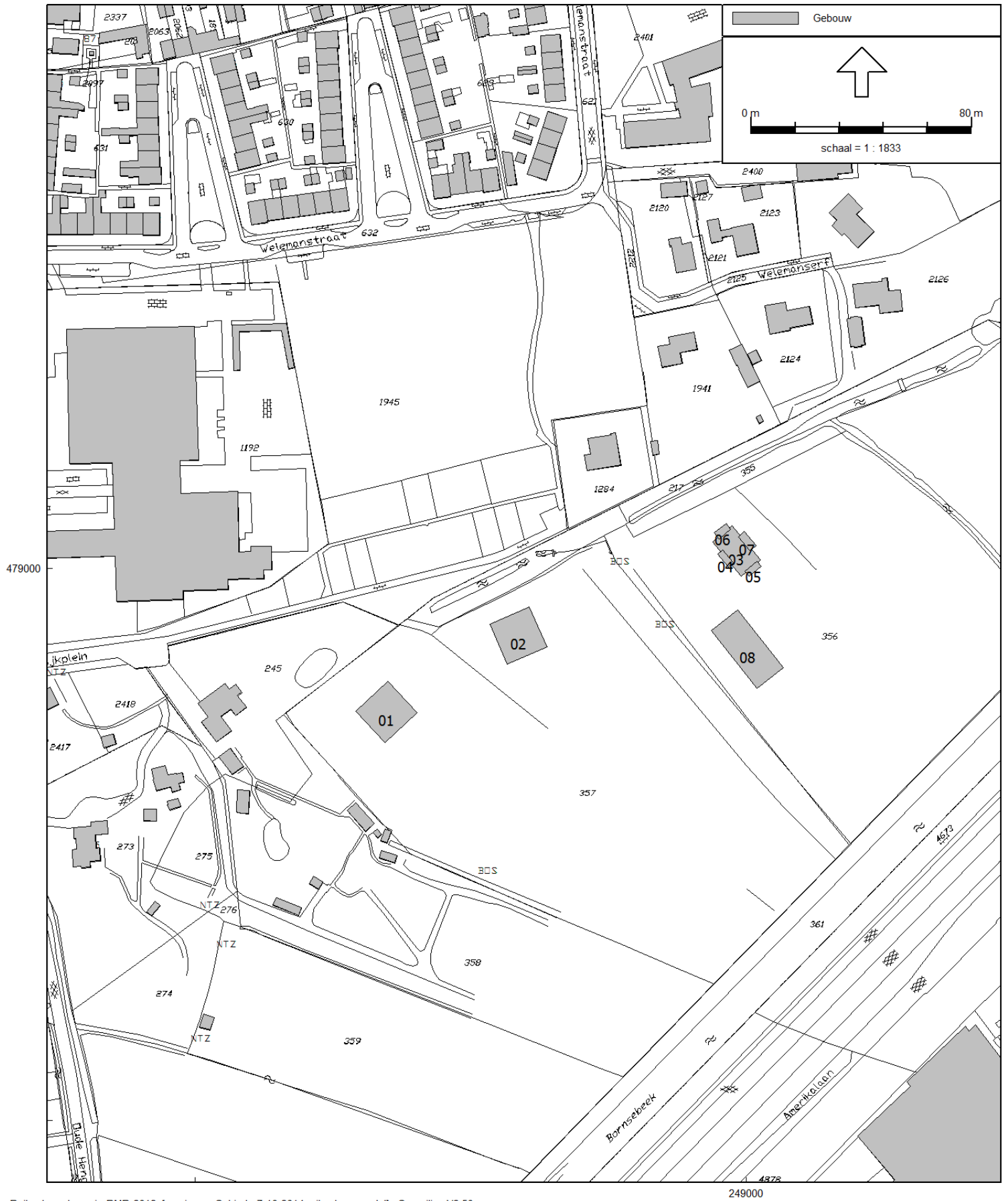


Railverkeer



Wegverkeer

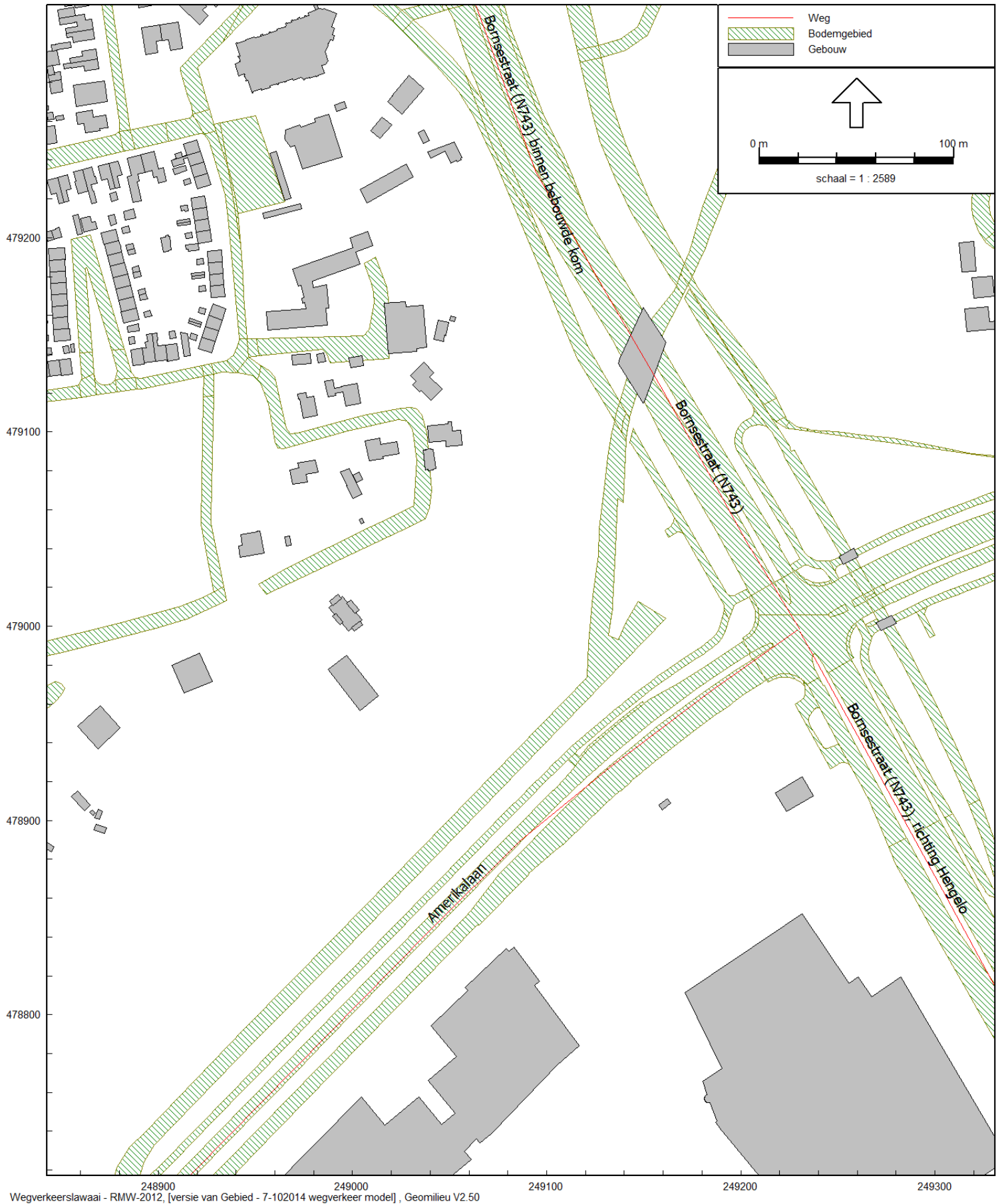
Bijlage 2 Invoergegevens



figuur 2

Model: 7-102014 wegverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
08	Schuur Van Speijkplein	6,00	14,33	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	Woning Van Speijkplein	3,00	14,41	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	Woning Van Speijkplein	3,00	14,38	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	Woning Van Speijkplein	3,00	14,38	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	Woning Van Speijkplein	3,00	14,35	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	Woning Van Speijkplein	8,50	14,35	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	Nieuwbouw woning	8,00	14,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	Nieuwbouw	8,00	13,79	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006845	5,10	14,75	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006846	2,50	14,77	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006843	2,50	14,73	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006844	2,50	14,71	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006847	3,39	14,80	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006850	2,53	14,79	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006851	2,53	14,81	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006848	8,75	14,62	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006849	2,53	14,77	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006842	2,50	14,74	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006835	5,62	14,77	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006836	5,62	14,77	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006833	2,50	14,80	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006834	2,50	14,78	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006837	2,53	14,83	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006840	4,23	14,82	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006841	4,23	14,84	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006838	2,53	14,82	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006839	2,53	14,84	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006864	2,50	14,84	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006865	2,50	14,85	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006862	2,50	14,75	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006863	2,50	14,84	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006866	2,50	14,84	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006869	2,50	14,73	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006870	2,50	14,74	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006867	2,50	14,85	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006868	2,50	14,86	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006861	2,50	14,76	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006854	2,50	14,64	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006855	9,86	14,64	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006852	2,50	14,62	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006853	2,50	14,61	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006856	2,50	14,72	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006859	2,50	14,71	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006860	2,50	14,73	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006857	2,50	14,72	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006858	2,50	14,71	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006807	2,50	14,78	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006808	3,58	14,78	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0147100000006805	2,50	14,83	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [versie van Gebied - 7-102014 wegverkeer model], Geomilieu V2.50

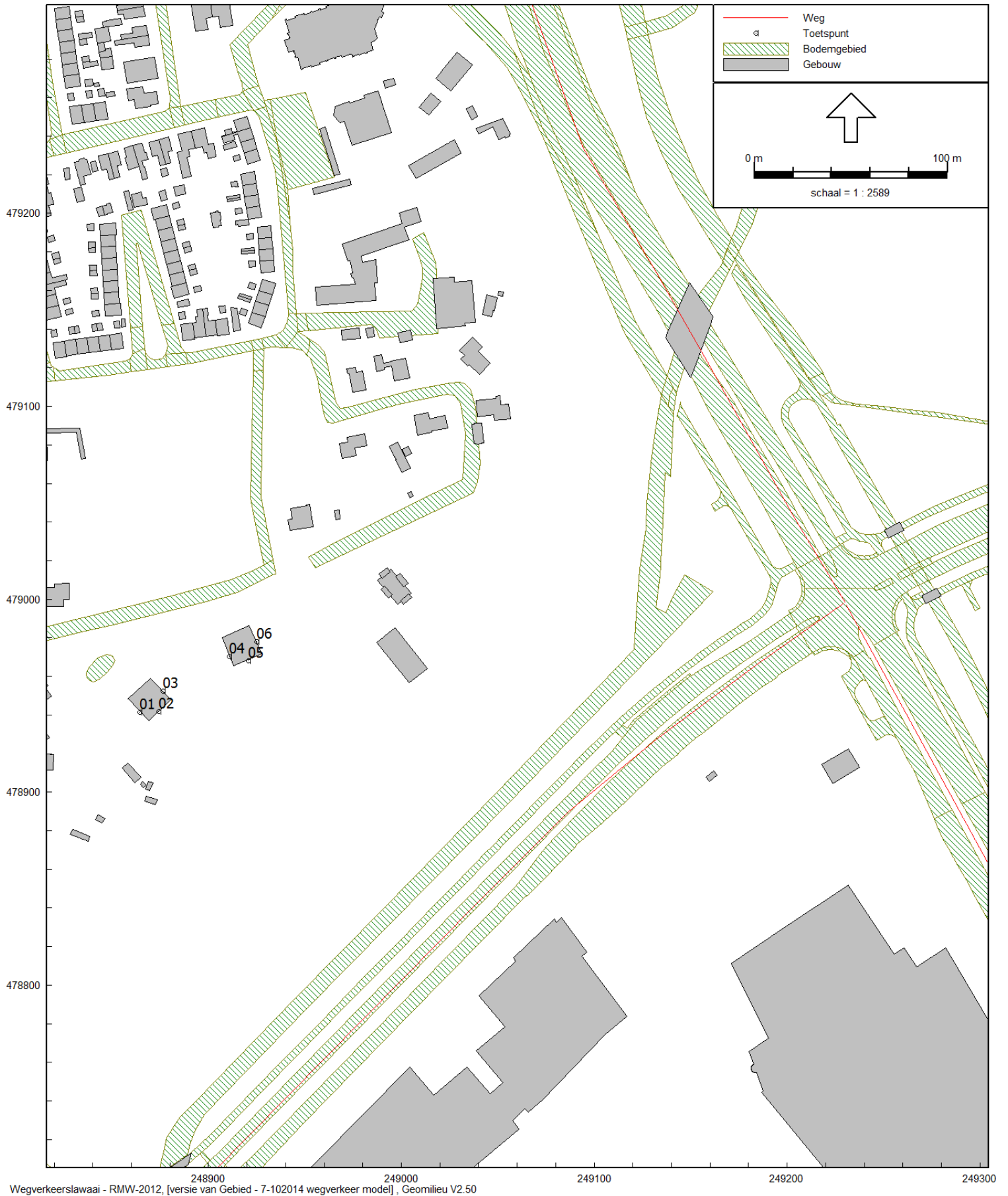
figuur 3

Model: 7-102014 wegverkeer model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMMW-2012

Naam	Omschr.	ISO	H	ISO	M	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))
01	Bornsestraat (N743)	0,00	--	W0	--	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80
01	Bornsestraat (N743), richting Hengelo	0,00	--	W0	--	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80
01	Bornsestraat (N743) binnen bebouwde kom	0,00	--	W0	--	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50
02	Amerikalaan	0,00	--	W4a	--	W4a	60	60	60	60	60	60	60	60	60

Model: 7-102014 wegverkeer model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMMW-2012

Naam	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	24000,00	6,58	3,68	0,79	95,10	97,90	94,60	4,30	1,90	4,50	0,60	0,20	0,90
01	33082,00	6,67	3,12	0,93	94,90	94,67	94,28	3,32	2,66	2,29	1,79	2,66	3,43
01	24000,00	6,58	3,68	0,79	95,10	97,90	94,60	4,30	1,90	4,50	0,60	0,20	0,90
02	13726,00	6,58	3,73	0,77	98,33	98,03	98,29	1,08	0,99	0,69	0,58	0,99	1,03



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [versie van Gebied - 7-102014 wegverkeer model], Geomilieu V2.50

figuur 4

Model: 7-102014 wegverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Gevel
01	Nieuwbouw woning 1 w	13,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja
02	Nieuwbouw woning 1 z	13,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja
03	Nieuwbouw woning 1 o	13,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja
04	Nieuwbouw woning 2 w	14,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja
05	Nieuwbouw woning 2 z	14,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja
06	Nieuwbouw woning 2 o	14,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	Ja

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Type	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2
4	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
5	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
6	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
7	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
8	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
9	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
10	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
11	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
12	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
13	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
14	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
15	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
16	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
17	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
18	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
19	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
20	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,100	0,540	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,460
23	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
24	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
25	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
26	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
27	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
28	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
29	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
30	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
31	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
32	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
33	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	128	128	128	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
34	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
35	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
36	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
37	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	127	127	127	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
38	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
39	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340
40	Intensiteit	MAT'64-V	Doorgaand	0,620	0,120	0,680	0,000	126	126	126	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	0,340

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Corr. 3
4	0,020	0,000	0,000	84	84	84	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
5	0,020	0,000	0,000	88	88	88	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
6	0,020	0,000	0,000	91	91	91	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
7	0,020	0,000	0,000	93	93	93	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
8	0,020	0,000	0,000	96	96	96	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
9	0,020	0,000	0,000	98	98	98	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
10	0,020	0,000	0,000	101	101	101	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
11	0,020	0,000	0,000	103	103	103	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
12	0,020	0,000	0,000	105	105	105	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
13	0,020	0,000	0,000	106	106	106	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
14	0,020	0,000	0,000	106	106	106	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
15	0,020	0,000	0,000	106	106	106	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
16	0,020	0,000	0,000	108	108	108	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
17	0,020	0,000	0,000	110	110	110	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
18	0,020	0,000	0,000	112	112	112	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
19	0,020	0,000	0,000	113	113	113	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
20	0,020	0,000	0,000	115	115	115	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,270	8,340	1,890	130	130	130	0,00
23	0,020	0,000	0,000	-116	-116	-116	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
24	0,020	0,000	0,000	-121	-121	-121	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
25	0,020	0,000	0,000	-125	-125	-125	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
26	0,020	0,000	0,000	-125	-125	-125	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
27	0,020	0,000	0,000	-129	-129	-129	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
28	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
29	0,020	0,000	0,000	130	130	130	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
30	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	130	130	130	0,00
31	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	128	128	128	0,00
32	0,020	0,000	0,000	128	128	128	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	128	128	128	0,00
33	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	128	128	128	0,00
34	0,020	0,000	0,000	127	127	127	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	127	127	127	0,00
35	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	127	127	127	0,00
36	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	127	127	127	0,00
37	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	127	127	127	0,00
38	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	126	126	126	0,00
39	0,020	0,000	0,000	126	126	126	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	126	126	126	0,00
40	0,020	0,000	0,000	125	125	125	0,00	ICM-3	Doorgaand	7,230	5,220	2,100	126	126	126	0,00

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	V(D) 5	V(A) 5
4	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	84	84	84	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
5	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	88	88	88	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
6	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	91	91	91	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
7	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	93	93	93	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
8	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	96	96	96	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
9	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	98	98	98	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
10	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	101	101	101	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
11	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	103	103	103	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
12	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	105	105	105	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
13	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	106	106	106	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
14	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	106	106	106	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
15	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	106	106	106	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
16	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	108	108	108	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
17	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	110	110	110	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
18	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	112	112	112	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
19	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	113	113	113	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
20	ICM-3	Stoppend	0,060	0,000	0,240	115	115	115	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,030	0,070	0,040	90	90
23	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	-116	-116	-116	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	82	82
24	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	-121	-121	-121	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	82	82
25	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	-125	-125	-125	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	82	82
26	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	-125	-125	-125	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	81	81
27	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	-129	-129	-129	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	81	81
28	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	130	130	130	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	81	81
29	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	130	130	130	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	80	80
30	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	128	128	128	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	80	80
31	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	128	128	128	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	80	80
32	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	128	128	128	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
33	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	127	127	127	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
34	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	127	127	127	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
35	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	126	126	126	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
36	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	126	126	126	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
37	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	126	126	126	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
38	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	126	126	126	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	78	78
39	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	126	126	126	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	77	77
40	ICM-3	Stoppend	0,120	0,150	0,090	125	125	125	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,040	0,050	0,050	77	77

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	V(N) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7
4	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
5	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
6	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
7	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
8	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
9	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
10	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
11	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
12	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
13	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
14	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
15	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
16	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
17	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
18	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
19	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
20	90	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,210	0,010	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	5,720	8,090
23	82	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
24	82	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
25	82	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
26	81	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
27	81	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
28	81	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
29	80	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
30	80	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	130	130	130	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
31	80	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	128	128	128	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
32	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	128	128	128	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
33	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	128	128	128	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
34	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	127	127	127	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
35	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	127	127	127	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
36	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	127	127	127	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
37	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	127	127	127	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
38	78	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	126	126	126	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
39	77	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	126	126	126	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210
40	77	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,160	0,160	0,000	126	126	126	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	8,560	5,210

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Aantal(N) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9
4	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
5	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
6	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
7	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
8	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
9	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
10	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
11	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
12	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
13	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
14	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
15	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
16	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
17	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
18	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
19	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
20	9,300	90	90	90	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,050	0,040	0,080	90	90	90	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
23	8,440	82	82	82	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	82	82	82	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
24	8,440	82	82	82	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	82	82	82	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
25	8,440	82	82	82	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	82	82	82	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
26	8,440	81	81	81	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	81	81	81	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
27	8,440	81	81	81	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	81	81	81	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
28	8,440	81	81	81	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	81	81	81	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
29	8,440	80	80	80	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	80	80	80	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
30	8,440	80	80	80	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	80	80	80	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
31	8,440	80	80	80	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	80	80	80	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
32	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
33	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
34	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
35	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
36	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
37	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
38	8,440	78	78	78	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	78	78	78	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
39	8,440	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand
40	8,440	77	77	77	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,100	0,030	0,020	77	77	77	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10
4	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
5	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
6	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
7	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
8	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
9	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
10	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
11	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
12	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
13	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
14	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
15	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
16	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
17	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
18	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
19	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
20	0,180	0,260	0,240	90	90	90	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,180	0,000	120	120
23	0,210	0,160	0,260	82	82	82	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
24	0,210	0,160	0,260	82	82	82	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
25	0,210	0,160	0,260	82	82	82	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
26	0,210	0,160	0,260	81	81	81	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
27	0,210	0,160	0,260	81	81	81	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
28	0,210	0,160	0,260	81	81	81	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
29	0,210	0,160	0,260	80	80	80	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
30	0,210	0,160	0,260	80	80	80	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
31	0,210	0,160	0,260	80	80	80	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
32	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
33	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
34	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
35	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
36	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
37	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
38	0,210	0,160	0,260	78	78	78	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
39	0,210	0,160	0,260	77	77	77	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120
40	0,210	0,160	0,260	77	77	77	0,00	DM'90	Doorgaand	0,000	0,000	0,240	0,000	120	120

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12
4	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	84	84	84	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
5	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	88	88	88	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
6	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	91	91	91	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
7	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	93	93	93	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
8	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	96	96	96	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
9	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	98	98	98	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
10	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	101	101	101	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
11	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	103	103	103	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
12	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	105	105	105	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
13	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	106	106	106	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
14	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	106	106	106	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
15	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	106	106	106	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
16	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	108	108	108	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
17	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	110	110	110	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
18	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	112	112	112	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
19	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	113	113	113	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
20	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	5,920	1,380	115	115	115	ICM-4	Doorgaand	6,920	9,000	2,040
23	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	-116	-116	-116	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
24	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	-120	-120	-120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
25	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	-120	-120	-120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
26	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	-120	-120	-120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
27	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	-120	-120	-120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
28	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
29	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
30	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
31	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
32	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
33	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
34	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
35	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
36	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
37	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
38	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
39	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400
40	120	0	DM'90	Stoppend	6,940	4,540	2,000	120	120	120	ICM-4	Doorgaand	7,840	5,720	2,400

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14
4	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	84	84	84	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
5	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	88	88	88	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
6	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	91	91	91	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
7	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	93	93	93	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
8	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	96	96	96	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
9	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	98	98	98	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
10	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	101	101	101	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
11	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	103	103	103	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
12	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	105	105	105	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
13	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	106	106	106	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
14	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	106	106	106	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
15	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	106	106	106	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
16	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	108	108	108	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
17	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	110	110	110	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
18	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	112	112	112	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
19	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	113	113	113	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
20	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,040	0,000	0,200	115	115	115	INT-R	Doorgaand	2,690	0,000
23	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	-116	-116	-116	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
24	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	-121	-121	-121	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
25	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	-125	-125	-125	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
26	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	-125	-125	-125	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
27	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	-129	-129	-129	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
28	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	130	130	130	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
29	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	130	130	130	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
30	130	130	130	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	128	128	128	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
31	128	128	128	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	128	128	128	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
32	128	128	128	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	128	128	128	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
33	128	128	128	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	127	127	127	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
34	127	127	127	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	127	127	127	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
35	127	127	127	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	126	126	126	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
36	127	127	127	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	126	126	126	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
37	127	127	127	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	126	126	126	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
38	126	126	126	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	126	126	126	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
39	126	126	126	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	126	126	126	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050
40	126	126	126	ICM-4	Stoppend	0,080	0,120	0,080	125	125	125	INT-R	Doorgaand	2,030	2,050

Model: 7-10-2014 railverkeer model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Item ID	Aantal(N) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14
4	0,000	130	130	130
5	0,000	130	130	130
6	0,000	130	130	130
7	0,000	130	130	130
8	0,000	130	130	130
9	0,000	130	130	130
10	0,000	130	130	130
11	0,000	130	130	130
12	0,000	130	130	130
13	0,000	130	130	130
14	0,000	130	130	130
15	0,000	130	130	130
16	0,000	130	130	130
17	0,000	130	130	130
18	0,000	130	130	130
19	0,000	130	130	130
20	0,000	130	130	130
23	0,000	130	130	130
24	0,000	130	130	130
25	0,000	130	130	130
26	0,000	130	130	130
27	0,000	130	130	130
28	0,000	130	130	130
29	0,000	130	130	130
30	0,000	130	130	130
31	0,000	128	128	128
32	0,000	128	128	128
33	0,000	128	128	128
34	0,000	127	127	127
35	0,000	127	127	127
36	0,000	127	127	127
37	0,000	127	127	127
38	0,000	126	126	126
39	0,000	126	126	126
40	0,000	126	126	126

Bijlage 3 Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: 7-102014 wegverkeer model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Amerikalaan
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Nieuwbouw woning 1 w	1,50	37,3	35,0	28,1	38,1
01_B	Nieuwbouw woning 1 w	4,50	37,7	35,3	28,4	38,5
01_C	Nieuwbouw woning 1 w	7,50	38,1	35,8	28,9	38,9
02_A	Nieuwbouw woning 1 z	1,50	39,9	37,5	30,6	40,7
02_B	Nieuwbouw woning 1 z	4,50	41,3	39,0	32,1	42,1
02_C	Nieuwbouw woning 1 z	7,50	42,0	39,6	32,7	42,8
03_A	Nieuwbouw woning 1 o	1,50	36,5	34,1	27,2	37,3
03_B	Nieuwbouw woning 1 o	4,50	38,5	36,1	29,2	39,3
03_C	Nieuwbouw woning 1 o	7,50	39,6	37,2	30,3	40,4
04_A	Nieuwbouw woning 2 w	1,50	35,1	32,8	25,9	35,9
04_B	Nieuwbouw woning 2 w	4,50	36,2	33,8	26,9	37,0
04_C	Nieuwbouw woning 2 w	7,50	36,7	34,3	27,4	37,5
05_A	Nieuwbouw woning 2 z	1,50	40,2	37,8	31,0	41,0
05_B	Nieuwbouw woning 2 z	4,50	41,6	39,2	32,3	42,3
05_C	Nieuwbouw woning 2 z	7,50	42,8	40,4	33,6	43,6
06_A	Nieuwbouw woning 2 o	1,50	38,1	35,7	28,8	38,9
06_B	Nieuwbouw woning 2 o	4,50	39,5	37,2	30,3	40,3
06_C	Nieuwbouw woning 2 o	7,50	41,5	39,1	32,2	42,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 7-102014 wegverkeer model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bornsestraat
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Nieuwbouw woning 1 w	1,50	34,1	31,0	25,6	35,0
01_B	Nieuwbouw woning 1 w	4,50	29,0	26,2	20,1	29,8
01_C	Nieuwbouw woning 1 w	7,50	29,2	26,4	20,3	30,0
02_A	Nieuwbouw woning 1 z	1,50	40,1	37,0	31,5	40,9
02_B	Nieuwbouw woning 1 z	4,50	41,5	38,5	32,9	42,4
02_C	Nieuwbouw woning 1 z	7,50	42,9	40,0	34,2	43,8
03_A	Nieuwbouw woning 1 o	1,50	39,4	36,3	30,8	40,2
03_B	Nieuwbouw woning 1 o	4,50	42,0	38,9	33,4	42,9
03_C	Nieuwbouw woning 1 o	7,50	43,1	40,1	34,4	44,0
04_A	Nieuwbouw woning 2 w	1,50	22,1	19,3	13,0	22,8
04_B	Nieuwbouw woning 2 w	4,50	23,8	21,0	14,7	24,5
04_C	Nieuwbouw woning 2 w	7,50	27,9	25,2	18,8	28,7
05_A	Nieuwbouw woning 2 z	1,50	39,2	36,2	30,6	40,1
05_B	Nieuwbouw woning 2 z	4,50	41,9	38,9	33,2	42,7
05_C	Nieuwbouw woning 2 z	7,50	43,9	41,0	35,2	44,8
06_A	Nieuwbouw woning 2 o	1,50	40,2	37,2	31,4	41,0
06_B	Nieuwbouw woning 2 o	4,50	43,2	40,3	34,5	44,1
06_C	Nieuwbouw woning 2 o	7,50	45,1	42,1	36,4	45,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 7-102014 wegverkeer model
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Nieuwbouw woning 1 w	1,50	43,3	40,8	34,2	44,1
01_B	Nieuwbouw woning 1 w	4,50	43,0	40,5	33,7	43,7
01_C	Nieuwbouw woning 1 w	7,50	43,4	41,0	34,2	44,2
02_A	Nieuwbouw woning 1 z	1,50	46,7	44,1	37,7	47,5
02_B	Nieuwbouw woning 1 z	4,50	48,2	45,6	39,1	49,0
02_C	Nieuwbouw woning 1 z	7,50	49,1	46,5	40,0	49,9
03_A	Nieuwbouw woning 1 o	1,50	44,4	41,7	35,5	45,3
03_B	Nieuwbouw woning 1 o	4,50	46,8	44,0	37,9	47,6
03_C	Nieuwbouw woning 1 o	7,50	47,9	45,2	39,0	48,7
04_A	Nieuwbouw woning 2 w	1,50	40,3	37,9	31,0	41,1
04_B	Nieuwbouw woning 2 w	4,50	41,4	39,0	32,1	42,2
04_C	Nieuwbouw woning 2 w	7,50	42,1	39,7	32,8	42,9
05_A	Nieuwbouw woning 2 z	1,50	46,7	44,1	37,6	47,5
05_B	Nieuwbouw woning 2 z	4,50	48,5	45,9	39,4	49,3
05_C	Nieuwbouw woning 2 z	7,50	50,0	47,4	41,0	50,8
06_A	Nieuwbouw woning 2 o	1,50	45,8	43,1	36,8	46,6
06_B	Nieuwbouw woning 2 o	4,50	48,0	45,3	39,0	48,8
06_C	Nieuwbouw woning 2 o	7,50	49,9	47,2	40,9	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: 7-10-2014 railverkeer model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Nieuwbouw woning 1 w	1,50	41,7	41,3	38,7	46,0
01_B	Nieuwbouw woning 1 w	4,50	45,2	44,8	42,3	49,5
01_C	Nieuwbouw woning 1 w	7,50	46,2	45,8	43,3	50,5
02_A	Nieuwbouw woning 1 z	1,50	41,1	40,6	38,2	45,4
02_B	Nieuwbouw woning 1 z	4,50	45,0	44,5	42,1	49,3
02_C	Nieuwbouw woning 1 z	7,50	45,8	45,4	42,9	50,1
03_A	Nieuwbouw woning 1 o	1,50	35,9	35,4	33,0	40,2
03_B	Nieuwbouw woning 1 o	4,50	38,2	37,8	35,4	42,6
03_C	Nieuwbouw woning 1 o	7,50	37,0	36,4	34,0	41,2
04_A	Nieuwbouw woning 2 w	1,50	42,7	42,3	39,8	47,0
04_B	Nieuwbouw woning 2 w	4,50	44,5	44,0	41,6	48,8
04_C	Nieuwbouw woning 2 w	7,50	45,1	44,7	42,2	49,4
05_A	Nieuwbouw woning 2 z	1,50	43,6	43,1	40,7	47,9
05_B	Nieuwbouw woning 2 z	4,50	45,2	44,8	42,3	49,5
05_C	Nieuwbouw woning 2 z	7,50	45,0	44,6	42,2	49,3
06_A	Nieuwbouw woning 2 o	1,50	37,7	37,2	34,8	42,0
06_B	Nieuwbouw woning 2 o	4,50	38,8	38,3	35,9	43,1
06_C	Nieuwbouw woning 2 o	7,50	37,9	37,5	35,1	42,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen