

Akoestisch Onderzoek **V1.1**

naar de geluidbelasting van weg- en railverkeer op de gevels van de nieuw te realiseren woning aan de

3723 XX

Ensahlaan in Bilthoven





Akoestisch Onderzoek V1.1

naar de geluidbelasting van weg- en railverkeer op de gevels van de nieuw te realiseren woning aan de

3723 XX

Ensahlaan in Bilthoven

datum: 16 mei 2018

adviseur: Tjeerd de Boer | Robert Schram

opdrachtgever: StudioNEP
t.a.v. De heer F. Nederveen
Hezer Enghweg 17
3732 GM DEN DOLDER

kenmerk: 3723 XX - X WO 001 16.05.2018 V1.1

© 2018 Het GeluidBuro bv

Dit rapport mag worden gebruikt en verspreid door de opdrachtgever en belanghebbenden, zolang dit verband houdt met hetgeen waarvoor het onderzoek is verricht. Voor ander gebruik mag niets uit dit rapport in enigerlei vorm of op enigerlei wijze worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, noch elektronisch of mechanisch, noch middels fotokopieën of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande toestemming van Het GeluidBuro.

Alle opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd overeenkomstig De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011), inclusief alle bijlagen en aanvullingen tot op heden.

Bij de onderzoeken die Het GeluidBuro verricht wordt gebruik gemaakt van informatie die door verschillende partijen wordt aangeleverd. Het is niet mogelijk al deze informatie op juistheid te controleren. Zo kunnen bestemmingen van ruimten en/of gebouwen anders blijken dan werd aangenomen of kunnen normen worden verscherpt of versoepeld. Het GeluidBuro is niet aansprakelijk voor gegevens die niet in redelijkheid op juistheid gecontroleerd hadden kunnen worden.

Inhoud van het rapport

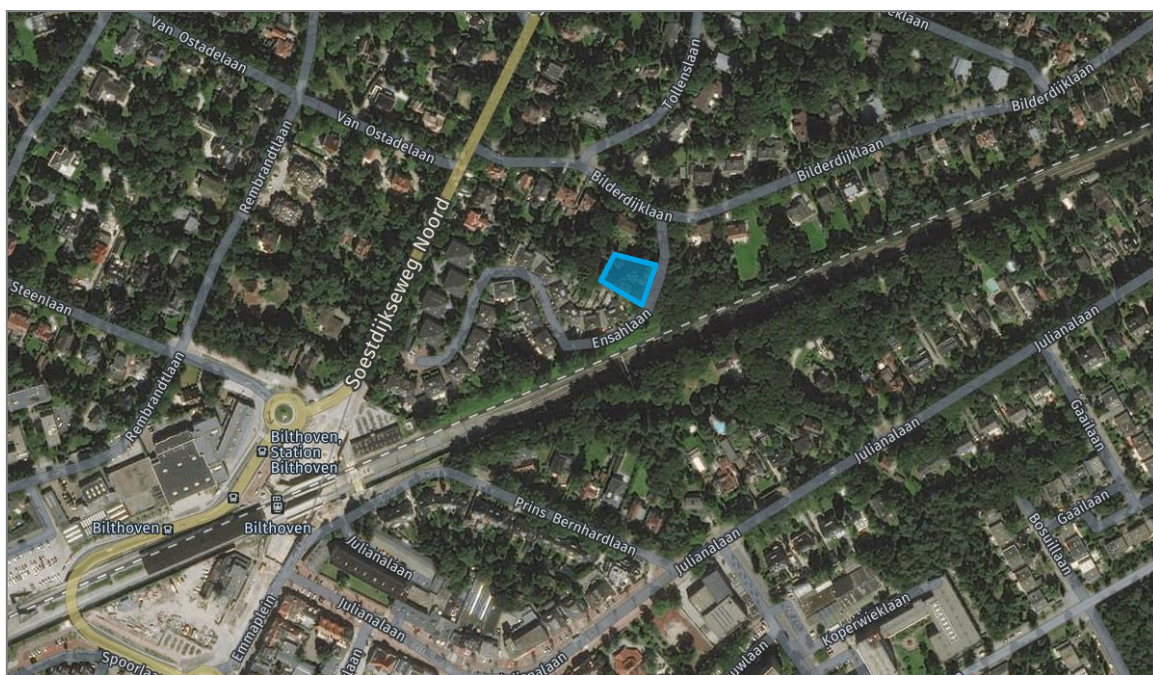
1	Inleiding	5
2	Uitgangspunten.....	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Normstelling	7
2.3	Verkeersgegevens	7
2.4	Overige uitgangspunten.....	9
3	Berekening geluidbelasting.....	10
3.1	Rekenmethode	10
3.2	Rekenresultaten	11
4	Beoordeling geluidbelasting	13
4.1	Voorkeursvolgorde	13
5	Conclusie.....	15

Bijlagen

- A Invoergegevens rekenmodel
- B Resultaten geluidbelasting (spoor)wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van StudioNEP is door Het GeluidBuro een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van een nieuw te realiseren woning op een onbebouwd perceel aan de Ensahlaan in Bilthoven. In figuur 1.1 is de situering van de planlocatie weergegeven.



Figuur 1.1 Situering planlocatie aan de Ensahlaan in Bilthoven

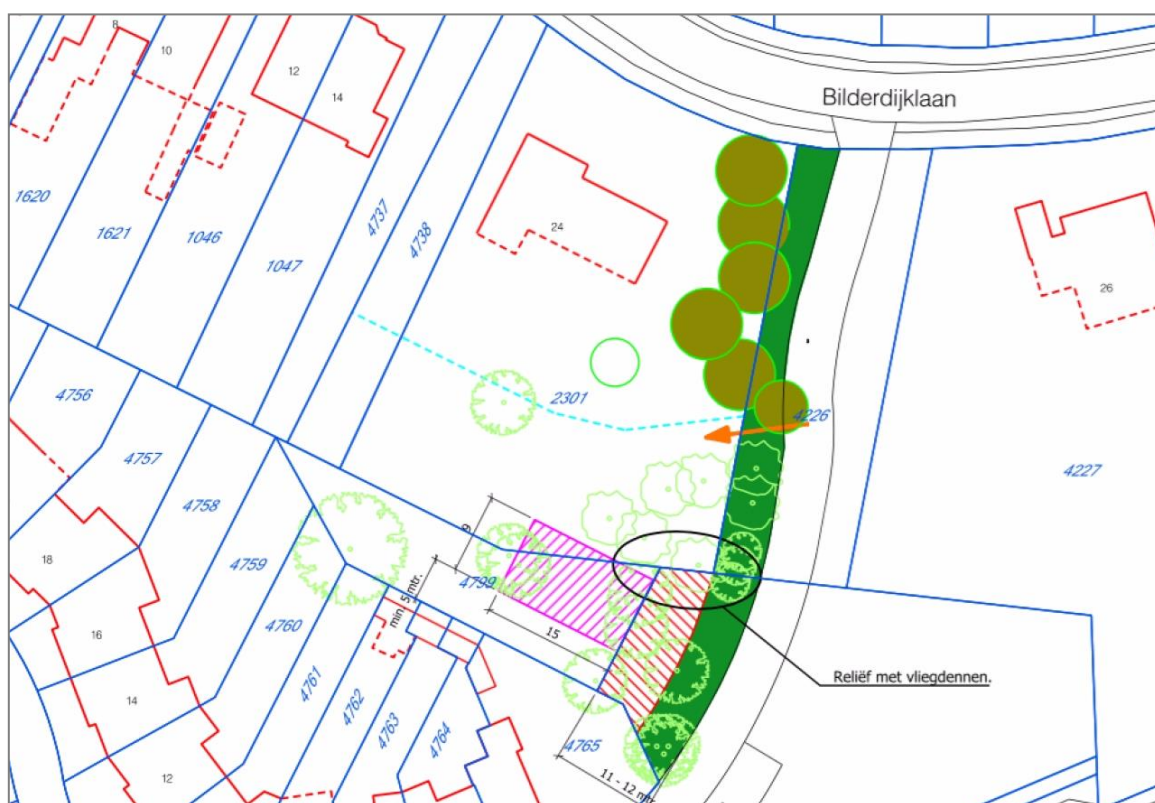
Omdat sprake is van de realisatie van een geluidgevoelige bestemming (woning) dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidbelasting van het aanwezige weg- en railverkeer moet worden vastgesteld en getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh).

De uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek is in dit rapport beschreven. In hoofdstuk 2 van dit rapport zijn de bij het onderzoek gehanteerde uitgangspunten weergegeven, waaronder de normstelling en de verkeersgegevens. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de berekening van de geluidbelasting en zijn de resultaten samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten beoordeeld en waar relevant, zijn tevens aanbevelingen gedaan over maatregelen die getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te beperken. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 van dit rapport afgesloten met een conclusie.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

Het voornemen bestaat om de op een onbebouwd perceel aan de Ensahlaan, tussen de woningen Bilderdijklaan 24 en Ensahlaan 2, een nieuwe woning te bouwen. Uitgangspunt is een woning bestaande uit twee bouwlagen¹. In figuur 2.1 is een fragment van de tekening van het bouwplan weergegeven.



Figuur 2.1 Bouwplan locatie Ensahlaan in Bilthoven (bron: StudioNEP)

De nieuw te realiseren woning is gelegen binnen de wettelijke geluidzone van de volgende (spoor)wegen:

- Soestdijkseweg Noord
- Spoorbaan Utrecht - Den Dolder

Daarnaast ligt de planlocatie op korte afstand (circa 55 meter) van de Bilderdijklaan. Dit is een 30 km/uur-weg en de weg is daarmee niet wettelijk gezoneerd.

De geluidbelasting van de gezoneerde (spoor)wegen is onderzocht en getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting van de 30 km/uur-weg is onderzocht en op kwalitatieve wijze beoordeeld ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat.

¹ Indien de woning met drie bouwlagen wordt uitgevoerd dan zal de zolderverdieping als een niet geluidgevoelige ruimte worden aangemerkt.

2.2 Normstelling

Omdat sprake is van een bouwplan met een geluidgevoelige bestemming, dient de geluidbelasting vanwege het wegverkeer getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Meer informatie over de wet- en regelgeving is te vinden op de website van [Overheid.nl](https://overheid.nl) en op de website van [Kenniscentrum Infomil](https:// Kenniscentrum Infomil).

Voor wat betreft het wegverkeer geldt dat voor bebouwing met een woonbestemming de voorkeursgrenswaarde 48 dB bedraagt. Omdat sprake is van een stedelijke situatie, kan in principe ontheffing worden verleend tot een geluidbelasting van maximaal 63 dB.

Ten aanzien van het geluid van verkeer op 30 km/uur-wegen is een grenswaarde van 55 dB aangehouden voor een goed woon- en leefklimaat. De grenswaarde geldt voor een berekende totale geluidbelasting (alle 30 km/uur-wegen samen) zonder toepassing van de aftrek ex artikel 3.4 RMG 2012 (artikel 110g Wgh).

Ten aanzien van het railverkeer geldt 55 dB als voorkeursgrenswaarde. De eventuele maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB.

2.3 Verkeersgegevens

Wegverkeer

De verkeersintensiteiten op de Soestdijkseweg Noord zijn ontleend aan informatie van Ruimtelijkeplannen.nl, waaronder het bestemmingsplan 'Rembrandtlaan 2014'. Het betreft openbaar beschikbare gegevens voor planjaar 2025, afkomstig van de gemeente De Bilt. De gegevens zijn omgerekend naar het bij het onderzoek gehanteerde planjaar 2027. Daarbij is uitgegaan van autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar. Rekening is gehouden met de recente herinrichting van het stationsgebied van Bilthoven en de reconstructie van de kruising Soestdijkseweg Noord-Jan Steenlaan.

De verkeersintensiteit op de Bilderdijklaan is ingeschat op basis van CROW-normen met betrekking tot de verkeersgeneratie van woningen. Er is daarbij vanuit gegaan dat de Bilderdijklaan, bij de aansluiting op de Soestdijkseweg Noord, circa 250 woningen ontsluit bij een gemiddelde verkeersgeneratie van 8,2 ritten per woning. Dit is een hoge aanname die kan worden gezien als een worst case-situatie.

De bij het onderzoek gehanteerde verkeersgegevens zijn representatief voor het planjaar 2027.

Voor wat betreft de verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling over de verschillende voertuigcategorieën is ook gebruik gemaakt van beschikbare informatie en informatie van Ruimtelijkeplannen.nl.

De bij de geluidberekeningen gehanteerde verkeersgegevens zijn samengevat in de tabel 2.1.

Tabel 2.1 Gehanteerde verkeersgegevens prognosejaar 2027

Weg(vak)	Intensiteit weekdag [mvt/etmaal]	Periode	Gemiddeld uur [%]	Verdeling per voertuigcategorie [%]		
	2027			licht	middel	zwaar
Soestdijkseweg Noord	12.620	dag	6,8	93,3	4,3	2,4
		avond	3,6	97,8	1,5	0,7
		nacht	0,5	95,1	4,3	0,6
Bilderdijklaan	2.050	dag	6,5	96,0	3,5	0,5
		avond	3,9	96,0	3,5	0,5
		nacht	0,8	98,0	1,5	0,5

In de tabel staat 'licht' voor lichte motorvoertuigen, 'middel' voor middelzwaar vrachtverkeer en 'zwaar' voor zwaar vrachtverkeer.


Figuur 2.2 Weergave aansluiting Soestdijkseweg Noord-Bilderdijklaan (bron: Google Streetview)

Railverkeer

De bij het onderzoek railverkeerslawaai gehanteerde verkeerscijfers zijn afkomstig van het Geluidregister Spoor van het ministerie van I&M. De gehanteerde gegevens zijn gedownload op 21 september 2017. De gegevens zijn 1 op 1, zonder aanpassingen, overgenomen in het voor dit onderzoek opgestelde geluidmodel. Dit geldt zowel voor de intensiteiten, samenstelling, snelheden als bovenbouw van de spoorbaan.

2.4 Overige uitgangspunten

De maximaal toegestane snelheid op de Soestdijkseweg Noord bedraagt ter hoogte van het plangebied 50 km/uur. Op de Bilderdijklaan is uitgegaan van de wettelijke maximum snelheid van 30 km/uur.

Voor het wegdek van de Soestdijkseweg Noord en de Bilderdijklaan is uitgegaan van 'standaard' asfalt (Dicht Asfaltbeton). Bij akoestisch onderzoek geldt dit als het referentiewegdek (wegdektype W0).

Voor de verharde gebieden (wegen en water) is uitgegaan van een 'akoestisch harde' bodem (bodemfactor 0,0). Voor de overige (groen)gebieden is een bodemfactor van 0,8 aangehouden (relatief absorberend).

Op de kruising van de Soestdijkseweg Noord en de Jan Steenlaan is een rotonde aanwezig. Bij de geluidberekeningen is hiervoor rekening gehouden met een geluidtoeslag voor het optrekken en afremmen van het verkeer, conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012).

De situering van de rekenpunten is opgenomen in bijlage A. De rekenpunten zijn gesitueerd op de 'platte gevels'. De gevels zijn gesitueerd op de randen van het aangegeven bouwvlak

Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het RMG2012 aangegeven wijze doorgerekend.

3 Berekening geluidbelasting

3.1 Rekenmethode

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer is berekend volgens 'Standaard Rekenmethode II' zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012'.

Hiervoor is een rekenmodel opgesteld met behulp van het rekenprogramma Geomilieu versie 4.30.

In figuur 3.1 is een 3D-weergave van het rekenmodel voor wegverkeer weergegeven.



Figuur 3.1 3D-weergave rekenmodel

3.2 Rekenresultaten

3.2.1 Wegverkeer

Met behulp van het opgestelde rekenmodel is de geluidbelasting vanwege het verkeer op de Soestdijkseweg Noord en de Bilderdijklaan berekend voor het prognosejaar 2027.

Voor een weergave van het ingevoerde rekenmodel, de situering van de waarneempunten en de gedetailleerde invoergegevens wordt verwezen naar bijlage A van dit rapport. De uitvoer met alle berekeningsresultaten uit het geluidmodel zijn opgenomen als bijlage B van dit rapport.

De berekende geluidbelastingen zijn inclusief aftrek ex artikel 3.4 RMV 2012 (artikel 110g Wgh) en - indien van toepassing - inclusief aftrek ex artikel 3.5 RMV 2012 ('stille banden aftrek') weergegeven.

De aftrek ex artikel 3.5 RMV 2012 ('stille banden aftrek') is overigens alleen van toepassing bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt. In deze situatie is de aftrek ex artikel 3.5 RMV 2012 ('stille banden aftrek') dan ook niet relevant.

Soestdijkseweg Noord

In tabel 3.1 de te toetsen geluidbelasting L_{den} inclusief aftrek ex artikel 3.4 RMV 2012 ten gevolge van het verkeer op de Soestdijkseweg Noord gepresenteerd.

Tabel 3.1 Geluidbelasting L_{den} vanwege de Soestdijkseweg Noord

Rekenpunt	Omschrijving	Hoogte	Geluidbelasting [dB]
W_01	rekenpunt zuidoostgevel	Bouwlaag 1	<30
W_01	rekenpunt zuidoostgevel	Bouwlaag 2	<30
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 1	30
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 2	32
W_03	rekenpunt noordwestgevel	Bouwlaag 1	34
W_03	rekenpunt noordwestgevel	Bouwlaag 2	36
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 1	31
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 2	33

Uit de tabel volgt dat de hoogste geluidbelasting op de gevel(s) van de nieuwe woning 36 dB bedraagt. Daarmee wordt ruim voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een beschouwing van mogelijke geluidbeperkende maatregelen is niet nodig.

Bilderdijklaan (30 km/uur)

In tabel 3.2 is de berekende geluidbelasting L_{den} ten gevolge van het verkeer op de Bilderdijklaan gepresenteerd. Op deze geluidbelasting is geen aftrek ex artikel 3.4 RMV 2012 toegepast.

Tabel 3.2 Geluidbelasting L_{den} vanwege de Bilderdijklaan

Rekenpunt	Omschrijving	Hoogte	Geluidbelasting [dB]
W_01	rekenpunt zuidoostgevel	Bouwlaag 1	36
W_01	rekenpunt zuidoostgevel	Bouwlaag 2	37
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 1	31
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 2	32
W_03	rekenpunt noordwestgevel	Bouwlaag 1	35
W_03	rekenpunt noordwestgevel	Bouwlaag 2	37
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 1	40
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 2	42

Uit tabel 3.2 volgt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de 30 km/uur-weg (Bilderdijklaan) 42 dB bedraagt. Hiermee wordt ruim voldaan aan de grenswaarde van 55 dB. Ten gevolge van het geluid vanaf de Bilderdijklaan is er sprake van een goed woon- en leefklimaat.

3.2.2 Railverkeer

Met behulp van het voor het railverkeer opgestelde rekenmodel is de te verwachten geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woning bepaald. In tabel 3.3 zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 3.3 Geluidbelasting L_{den} vanwege het railverkeer

Rekenpunt	Omschrijving	Hoogte	Geluidbelasting [dB]
W_01	rekenpunt oostgevel	Bouwlaag 1	56
W_01	rekenpunt oostgevel	Bouwlaag 2	60
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 1	53
W_02	rekenpunt zuidgevel	Bouwlaag 2	58
W_03	rekenpunt westgevel	Bouwlaag 1	42
W_03	rekenpunt westgevel	Bouwlaag 2	47
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 1	46
W_04	rekenpunt noordgevel	Bouwlaag 2	51

Uit tabel 3.3 volgt dat de geluidbelasting op de oostgevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De maximale geluidbelasting is 60 dB. Op de zuidgevel is alleen op de verdieping sprake van een normoverschrijding. Daar is de geluidbelasting 58 dB.

Op het niveau van de begane grond en de tuin voldoet de geluidbelasting aan drie zijden van de woning aan de norm. Aan de zuid-, west- en noordzijde van de woning is er sprake van een geluidluwe buitenruimte. De west- en noordgevel zijn beide geluidluwe gevels.

Omdat er sprake is van normoverschrijding zijn mogelijke geluidbeperkende maatregelen nader beschouwd. De resultaten daarvan zijn beschreven in hoofdstuk 4.

4 Beoordeling geluidbelasting

Uit de in hoofdstuk 3 beschreven resultaten blijkt dat alleen ten gevolge van het railverkeer op spoorbaan Utrecht - Den Dolder er sprake is van normoverschrijding. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op mogelijke geluidbeperkende maatregelen.

Uit de rekenresultaten volgt dat op de oostzijde en zuidzijde (verdieping) de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 60 dB op de verdieping van de oostgevel. De maximaal te ontheffen waarde van 68 dB wordt daarmee niet overschreden.

4.1 Voorkeursvolgorde

Conform de voorwaarden in de Wet geluidhinder dient bij een geconstateerde normoverschrijding een voorkeursvolgorde van geluidbeperkende maatregelen te worden aangehouden. Onderzocht moet worden of, en zo ja, hoe de geluidbelasting ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen is te beperken. Deze volgorde is:

- Maatregelen aan de bron
- Maatregelen in het overdrachtsgebied
- Maatregelen aan de ontvanger

4.1.1 Maatregelen aan de bron

Uit het onderzoek volgt dat ten gevolge van het railverkeer de geluidnorm met 5 dB wordt overschreden. Het toepassen van raildempers als bronmaatregel kan een geluidreductie bewerkstelligen van circa 3 dB. Dat is onvoldoende te kunnen voldoen aan de norm. Het toepassen van raildempers is zeer kostbaar en om deze redenen wordt deze optie als niet realistisch beschouwd.

4.1.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied

Langs de spoorbaan zijn enkele geluidafschermende voorzieningen aanwezig (zie ook de foto van figuur 4.1). Bij het vaststellen van de geluidbelasting is hier reeds vanuit gegaan.

Het verlengen en/of verhogen van de aanwezige afschermende voorzieningen is in deze situatie een mogelijkheid. Deze is nader onderzocht.

Uit de uitgevoerde aanvullende berekeningen volgt dat wanneer het bestaande geluidscherm, bestaande uit betonnen plantenbakken, met circa 75 meter wordt verlengd en met circa 0,2 meter wordt verhoogd (totale omvang verlengde deel bedraagt circa 150 m²), er voor alle rekenpunten en -hoogtes op de nieuwe woning wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Op basis van het formulier *normkosten-geluidschermen-0107-2012* van Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) is een globale inschatting van de realisatiekosten voor de benodigde verlening van het geluidscherm gemaakt. De realisatie kosten voor het verlengen van het geluidscherm (sobere uitvoering) worden geschat op een bedrag van circa 100.000,- euro excl. BTW.

Deze kosten staan niet in verhouding tot de beperkte omvang van het plan dat bestaat uit de realisatie van slechts 1 woning. Om die reden wordt de maatregel niet doelmatig geacht en stuit de maatregel op bezwaren van financiële aard.

Een ander mogelijke beperking voor de realisatie van het geluidsschermbaan is of de verlenging qua grondeigendom en toestemming van de gemeente mogelijk is.



Figuur 4.1 Geluidafscherming langs de spoorbaan t.h.v. de Ensaal (bron: Google Streetview)

4.1.3 Maatregelen bij de ontvanger

Indien aanvullende geluidafscherming niet wordt gerealiseerd is er sprake van een normoverschrijding. In dat geval moet voor de woning een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Ontheffing is mogelijk omdat:

- de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden;
- er sprake is van een aanwezige geluidluwe zijde en geluidluwe buitenruimte (tuin).

De woning voldoet daarmee aan de voorwaarden die nodig zijn voor het verkrijgen van ontheffing voor een hogere grenswaarde.

Geluidwering van de gevel

Voor de nieuw te realiseren woning moet te allen tijde worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevels. Voor het vaststellen van de minimale geluidwering van de gevel(s) wordt uitgegaan van de totale (cumulatieve) geluidbelasting. In onderhavige situatie is de geluidbelasting van het railverkeer maatgevend. Bij het vaststellen van de benodigde karakteristieke geluidwering van de gevels kan daarom worden uitgegaan van de in tabel 3.3 vermelde waarden.

De grenswaarde van het geluidniveau binnen in de woningen bedraagt 33 dB (voor verblijfsgebieden en/of -ruimten). Op basis van de totale geluidbelasting op de gevel moet rekening worden gehouden met een geluidwering van de (oost)gevel van ten minste $(60-33=)$ 27 dB.

5 Conclusie

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen wij de volgende conclusies trekken:

De geluidbelasting op de geplande nieuwe woningen van het plan, vanwege het verkeer op de Soestdijkseweg Noord voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. De wettelijke geluidnorm wordt niet overschreden.

De geluidbelasting van de Bilderdijklaan (30 km/uur-weg) voldoet ruimschoots aan de grenswaarde van 55 dB. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat.

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op de spoorbaan Utrecht - Den Dolder is maximaal 60 dB. Dat is 5 dB hoger dan de voorkeursnorm van 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

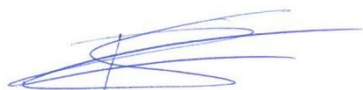
Een mogelijk te treffen geluidbeperkende maatregel is het verlengen en deels verhogen van de aanwezige geluidafschermende voorziening (scherm bestaande uit betonnen plantenbakken). Wanneer dit geluidscherm wordt verlengd met circa 75 meter en verhoogd met circa 0,2 meter dan wordt op alle gevels en alle bouwlagen van de nieuwe woning voldaan aan de norm. De kosten voor de realisatie van de verlenging van het geluidscherm staan niet in verhouding tot de beperkte omvang van het plan. Om die reden wordt de maatregel niet doelmatig geacht en stuit de maatregel op bezwaren van financiële aard.

Indien de aanvullende geluidafscherming niet wordt gerealiseerd is er sprake van een normoverschrijding. In dat geval moet voor de woning een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Ontheffing is mogelijk omdat:

- de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden;
- er sprake is van een aanwezige geluidluwe zijde en geluidluwe buitenruimte (tuin).

In dat geval moet voor de woning aanvullend onderzoek worden uitgevoerd om de minimaal benodigde geluidwering van de gevel(s) vast te stellen. Voldaan moet worden aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 ten aanzien van de karakteristieke geluidwering. De grenswaarde van het geluidniveau binnen in de woningen bedraagt 33 dB (voor verblijfsgebieden en/of -ruimten). Op basis van de totale geluidbelasting op de gevel moet rekening worden gehouden met een geluidwering van de (oost)gevel van ten minste $(60-33=)$ 27 dB.

Het GeluidBuro



Robert Schram
adviseur





Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
weg	Soestdijkseweg Noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
weg	Soestdijkseweg Noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
weg	Soestdijkseweg Noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
weg	Soestdijkseweg Noord	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
weg	rotonde	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	35	35	35	--	35	35	35	--	35	35	35	--
weg	Bilderdijklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
weg	Bilderdijklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
weg	Bilderdijklaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%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)
weg	50	50	50	--	12620,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	92,00	92,00	92,00	--	6,00	6,00	6,00	--	2,00
weg	50	50	50	--	12620,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	92,00	92,00	92,00	--	6,00	6,00	6,00	--	2,00
weg	50	50	50	--	12620,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	92,00	92,00	92,00	--	6,00	6,00	6,00	--	2,00
weg	50	50	50	--	12620,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	92,00	92,00	92,00	--	6,00	6,00	6,00	--	2,00
weg	35	35	35	--	8000,00	6,80	3,60	0,50	--	--	--	--	--	93,30	97,80	95,10	--	4,30	1,50	4,30	--	2,40
weg	30	30	30	--	2050,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	96,00	96,00	96,00	--	3,50	3,50	3,50	--	0,50
weg	30	30	30	--	2050,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	96,00	96,00	96,00	--	3,50	3,50	3,50	--	0,50
weg	30	30	30	--	2050,00	6,50	3,50	1,00	--	--	--	--	--	96,00	96,00	98,00	--	3,50	3,50	1,50	--	0,50

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(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)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
weg	2,00	2,00	--	--	--	--	--	754,68	406,36	116,10	--	49,22	26,50	7,57	--	16,41	8,83	2,52	--	84,92	92,32	99,23	103,55
weg	2,00	2,00	--	--	--	--	--	754,68	406,36	116,10	--	49,22	26,50	7,57	--	16,41	8,83	2,52	--	84,92	92,32	99,23	103,55
weg	2,00	2,00	--	--	--	--	--	754,68	406,36	116,10	--	49,22	26,50	7,57	--	16,41	8,83	2,52	--	84,92	92,32	99,23	103,55
weg	2,00	2,00	--	--	--	--	--	754,68	406,36	116,10	--	49,22	26,50	7,57	--	16,41	8,83	2,52	--	84,92	92,32	99,23	103,55
weg	0,70	0,60	--	--	--	--	--	507,55	281,66	38,04	--	23,39	4,32	1,72	--	13,06	2,02	0,24	--	83,38	88,85	97,34	99,51
weg	0,50	0,50	--	--	--	--	--	127,92	68,88	19,68	--	4,66	2,51	0,72	--	0,67	0,36	0,10	--	76,42	80,51	89,47	91,42
weg	0,50	0,50	--	--	--	--	--	127,92	68,88	19,68	--	4,66	2,51	0,72	--	0,67	0,36	0,10	--	76,42	80,51	89,47	91,42
weg	0,50	0,50	--	--	--	--	--	127,92	68,88	20,09	--	4,66	2,51	0,31	--	0,67	0,36	0,10	--	76,42	80,51	89,47	91,42

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Bithoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	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	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg	109,43	106,10	99,37	90,37	82,23	89,64	96,54	100,86	106,74	103,41	96,68	87,68	76,79	84,19	91,10	95,42	101,30	97,97	91,24	82,24
weg	109,43	106,10	99,37	90,37	82,23	89,64	96,54	100,86	106,74	103,41	96,68	87,68	76,79	84,19	91,10	95,42	101,30	97,97	91,24	82,24
weg	109,43	106,10	99,37	90,37	82,23	89,64	96,54	100,86	106,74	103,41	96,68	87,68	76,79	84,19	91,10	95,42	101,30	97,97	91,24	82,24
weg	109,43	106,10	99,37	90,37	82,23	89,64	96,54	100,86	106,74	103,41	96,68	87,68	76,79	84,19	91,10	95,42	101,30	97,97	91,24	82,24
weg	104,70	101,75	95,17	88,46	78,86	83,64	90,81	95,58	101,35	98,15	91,46	82,88	71,30	76,42	84,75	87,32	92,97	89,95	83,30	75,92
weg	96,79	93,90	87,27	80,73	73,73	77,82	86,78	88,73	94,11	91,21	84,59	78,04	68,29	72,38	81,34	83,29	88,67	85,77	79,15	72,60
weg	96,79	93,90	87,27	80,73	73,73	77,82	86,78	88,73	94,11	91,21	84,59	78,04	68,29	72,38	81,34	83,29	88,67	85,77	79,15	72,60
weg	96,79	93,90	87,27	80,73	73,73	77,82	86,78	88,73	94,11	91,21	84,59	78,04	67,38	71,19	79,02	83,02	88,48	85,40	78,75	70,96

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--
weg	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
03	toetspunt	4,76	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
04	toetspunt	4,77	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
01	toetspunt	4,77	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
02	toetspunt	4,74	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	lokale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	lokale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	overig	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	regionale weg straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	lokale weg straat overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	overig	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	regionale weg	0,00
wegvlak	regionale weg straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
wegvlak	straat	0,00
water	meer, plas, ven, vijver	0,00
	8,00m (Binnenzijde)	0,00
	2,00m (Buitenzijde)	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	4,38	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,86	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,03	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,72	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	7,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,44	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,67	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,45	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,18	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,36	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,86	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,69	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,10	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,03	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	4,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,44	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,61	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,18	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,67	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	9,43	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,11	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,53	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,53	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,30	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,62	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,68	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,72	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,58	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,02	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	6,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,60	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
treinstation		7,00	4,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	6,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,23	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,69	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,49	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	8,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,14	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,25	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,70	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,27	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,53	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,38	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	8,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,24	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,24	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,02	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,65	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,79	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	5,13	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,34	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	6,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
religieus gebouw		7,00	4,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,62	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,21	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,10	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,40	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	6,11	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,53	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,06	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	4,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,65	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,13	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,58	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,49	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	8,32	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,35	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,61	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,82	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,46	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,07	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,33	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,54	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,74	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,70	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,79	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,32	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,71	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,29	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,19	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,69	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,91	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,69	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,44	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,31	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	2,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,26	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,18	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,85	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,54	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,36	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,11	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,73	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,24	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,08	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	7,22	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,45	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,86	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,62	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,10	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,67	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,36	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,71	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	4,32	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,42	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,15	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,97	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,51	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,90	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,40	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,06	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,16	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,85	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,61	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,20	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	7,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,48	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,13	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,39	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,50	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,12	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,13	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,19	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,47	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,17	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,67	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	3,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,33	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,17	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,32	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
postkantoor		7,00	4,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	8,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,92	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,17	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,09	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,43	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,44	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,81	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,70	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,87	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,98	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,30	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,65	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,94	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,89	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,96	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,78	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	9,58	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,44	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	3,51	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,80	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,03	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,62	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,61	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,79	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,41	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,29	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,86	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,02	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,70	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,59	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,28	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,66	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,76	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,43	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,58	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,77	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,52	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,30	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,01	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,10	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,88	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,56	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,65	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,25	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
overig		7,00	3,15	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,84	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	3,57	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,64	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,63	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,55	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,60	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,93	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,95	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,31	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,32	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	2,99	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,51	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,05	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,72	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,03	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	5,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,85	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,83	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
overig		7,00	4,04	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,00	4,75	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam Omschr.

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
GS1348375	s:1039687696	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348387	s:1039687708	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348399	s:1039687720	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1347762	s:1034909975	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348384	s:1039687705	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347017	s:0939601000	3,20	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348400	s:1039687721	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348385	s:1039687706	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348378	s:1039687699	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348371	s:1039687691	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348377	s:1039687698	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348856	s:210000108	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348389	s:1039687710	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348379	s:1039687700	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348393	s:1039687714	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348372	s:1039687692	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348383	s:1039687704	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348397	s:1039687718	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347013	s:0938033000	1,20	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348388	s:1039687709	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348381	s:1039687702	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348374	s:1039687695	3,23	4,32	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347015	s:0938960000	1,20	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348380	s:1039687701	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348398	s:1039687719	2,20	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
GS1348395	s:1039687716	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348390	s:1039687711	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348391	s:1039687712	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347016	s:0939018000	1,20	4,10	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348392	s:1039687713	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348855	s:2100000107	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348396	s:1039687717	--	--	Eigen waarde	0 dB	Ja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348373	s:1039687694	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348382	s:1039687703	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348386	s:1039687707	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1347014	s:0938066000	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348376	s:1039687697	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1348394	s:1039687715	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1350633	p:1040255113	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1350632	p:1040255112	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1350648	p:1040482039	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PE1350647	p:1040482038	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1348375	0,00	0,00
GS1348387	0,00	0,00
GS1348399	1,00	1,00
GS1347762	1,00	1,00
GS1348384	0,00	0,00
GS1347017	0,00	0,00
GS1348400	1,00	1,00
GS1348385	0,00	0,00
GS1348378	0,00	0,00
GS1348371	1,00	1,00
GS1348377	0,00	0,00
GS1348856	0,00	0,00
GS1348389	0,00	0,00
GS1348379	0,00	0,00
GS1348393	0,00	0,00
GS1348372	1,00	1,00
GS1348383	0,00	0,00
GS1348397	0,00	0,00
GS1347013	0,00	0,00
GS1348388	0,00	0,00
GS1348381	0,00	0,00
GS1348374	0,00	0,00
GS1347015	0,00	0,00
GS1348380	0,00	0,00
GS1348398	1,00	1,00
GS1348395	0,00	0,00
GS1348390	0,00	0,00
GS1348391	0,00	0,00
GS1347016	0,00	0,00
GS1348392	0,00	0,00
GS1348855	0,00	0,00
GS1348396	0,00	0,00
GS1348373	0,00	0,00
GS1348382	0,00	0,00
GS1348386	0,00	0,00
GS1347014	0,00	0,00
GS1348376	0,00	0,00
GS1348394	0,00	0,00
PE1350633	0,00	0,00
PE1350632	0,00	0,00
PE1350648	0,00	0,00
PE1350647	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
PE1350634	p:1040255114	1,00	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
PE1350634	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
4065		--
18372		--
4141		--
4123		--
4123		--
4127		--
4127		--
4132		--
4162		--
4108		3,85
4117		--
4130		--
4143		--
18374		--
4144		--
4148		--
18387		--
18389		--
4129		--
4105		3,83
4106		--
4116		--
4111		--
4151		--
18373		--
18366		--
4109		3,85
4103		--
4103		--
4096		3,83
4149		--
4122		--
18370		--
4138		--
4118		--
18384		--
4102		--
18361		--
4064		--
4163		--
18375		8,64
4135		--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Enschede - Bithoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
4110		--
18385		--
18391		--
4146		--
4125		--
4107		--
4107		--
4137		--
4081		--
18362		8,64
4136		--
4101		3,85
4140		--
4113		--
4113		--
4124		--
18388		--
18369		--
18363		--
4133		--
4120		--
4147		--
18378		--
18379		--
18368		--
4158		--
4112		--
4098		--
18377		--
4100		3,85
18367		--
18380		--
4097		--
18364		--
4139		--
4121		--
4104		--
4154		--
4099		3,83
4126		--
18390		--
4134		--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie wegverkeer
Ensahlaan - Bithoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
18386		--
4145		--
18376		--
4115		8,64
4119		--
4128		--
4150		--
4150		--
18365		--
4080		--
4131		--
18360		--
4142		--
4114		--
4155		--
4159		--
18371		--
	hoogtelijn	5,00
	hoogtelijn	5,00
	hoogtelijn	7,50
	hoogtelijn	10,00
	hoogtelijn	10,00
	hoogtelijn	10,00
	hoogtelijn	7,50
	hoogtelijn	5,00
	hoogtelijn	5,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k
4123	9345776 - 9359000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4123	9345776 - 9359000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4127	9278531 - 9304000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4127	9278531 - 9304000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4113	9290423 - 9304000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4113	9290423 - 9304000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-0,8	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Akoestisch onderzoek

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

Naam	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	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2
4123	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	64	64	64
4123	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,820	0,230	0,000	130	130	130
4127	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	58	58	58
4127	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,820	0,230	0,000	130	130	130
4113	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	MAT'64-T	Stoppend	0,040	0,040	0,000	0,000	58	58	58
4113	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,090	0,050	0,000	90	90	90	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,820	0,230	0,000	130	130	130

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4
4123	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,160	0,460	0,000	40	40
4123	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,490	1,360	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,870	0,330	0,000	130	130
4127	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,160	0,460	0,000	40	40
4127	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,490	1,360	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,870	0,330	0,000	130	130
4113	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,000	0,060	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,420	1,160	0,460	0,000	40	40
4113	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,490	1,360	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,920	0,870	0,330	0,000	130	130

Akoestisch onderzoek

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

Naam	V(N) 4	V(P4) 4	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6
4123	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,340	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,440	1,020	0,340	0,000	64
4123	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,480	1,300	0,340	0,000	64	64	64	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130
4127	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,340	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,440	1,020	0,340	0,000	58
4127	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,480	1,300	0,340	0,000	58	58	58	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130
4113	40	0	0,00	MAT'64-V	Doorgaand	0,020	0,340	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	1,440	1,020	0,340	0,000	58
4113	130	0	0,00	DDM-2/3	Stoppend	1,480	1,300	0,340	0,000	58	58	58	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8
4123	64	64	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,000	0,170	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,660	4,770	1,320	0,000
4123	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,600	4,000	1,080	0,000
4127	58	58	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,000	0,170	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,660	4,770	1,320	0,000
4127	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,600	4,000	1,080	0,000
4113	58	58	0	0,00	IC-R	Doorgaand	0,000	0,170	0,100	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,660	4,770	1,320	0,000
4113	130	130	0	0,00	IC-R-SR	Doorgaand	0,010	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,600	4,000	1,080	0,000

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10
4123	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,750	5,160	0,960	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,120
4123	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,640	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,080
4127	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,750	5,160	0,960	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,120
4127	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,640	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,080
4113	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Doorgaand	6,750	5,160	0,960	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-3	Stoppend	0,000	0,000	0,120
4113	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Doorgaand	5,640	4,280	0,840	0,000	130	130	130	0	0,00	ICM-4	Stoppend	0,000	0,000	0,080

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12
4123	0,000	64	64	64	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010
4123	0,000	64	64	64	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160	0,040	0,480	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160
4127	0,000	58	58	58	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010
4127	0,000	58	58	58	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160	0,040	0,480	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160
4113	0,000	58	58	58	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010
4113	0,000	58	58	58	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160	0,040	0,480	0,000	130	130	130	0	0,00	IRM-4	Doorgaand	0,160

Akoestisch onderzoek

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

Naam	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14
4123	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,090	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC
4123	0,080	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6
4127	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,090	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC
4127	0,080	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6
4113	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,090	0,030	0,000	130	130	130	0	0,00	E-LOC
4113	0,080	0,320	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	VIRM-6

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15
4123	Stappend	0,140	0,120	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,110	0,050	0,000	130	130	130
4123	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
4127	Stappend	0,140	0,120	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,110	0,050	0,000	130	130	130
4127	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
4113	Stappend	0,140	0,120	0,040	0,000	40	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,100	0,110	0,050	0,000	130	130	130
4113	Doorgaand	0,120	0,000	0,000	0,000	130	130	130	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Akoestisch onderzoek

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

Naam	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17
4123	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,140	0,120	0,030	0,000	64	64	64	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,170	0,160	0,040	0,000
4123	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
4127	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,140	0,120	0,030	0,000	58	58	58	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,170	0,160	0,040	0,000
4127	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
4113	0	0,00	E-LOC	Stoppend	0,140	0,120	0,030	0,000	58	58	58	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,170	0,160	0,040	0,000
4113	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19
4123	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stappend	0,310	0,290	0,080	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,180	0,170
4123	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
4127	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stappend	0,310	0,290	0,080	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,180	0,170
4127	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
4113	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stappend	0,310	0,290	0,080	0,000	40	40	40	0	0,00	MDDM	Doorgaand	0,180	0,170
4113	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21
4123	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,310	0,270	0,070	0,000	64	64	64	0	0,00	SGM-2	Stoppend
4123	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
4127	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,310	0,270	0,070	0,000	58	58	58	0	0,00	SGM-2	Stoppend
4127	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
4113	0,060	0,000	130	130	130	0	0,00	MDDM	Stoppend	0,310	0,270	0,070	0,000	58	58	58	0	0,00	SGM-2	Stoppend
4113	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

Akoestisch onderzoek

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

Naam	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22
4123	0,020	0,020	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	64	64	64	0
4123	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
4127	0,020	0,020	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	58	58	58	0
4127	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
4113	0,020	0,020	0,000	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-2	Stoppend	0,020	0,020	0,000	0,000	58	58	58	0
4113	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Akoestisch onderzoek

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

Naam	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24
4123	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,230	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120
4123	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
4127	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,230	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120
4127	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
4113	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,230	0,420	0,000	40	40	40	0	0,00	SGM-3	Doorgaand	0,000	0,000	0,090	0,000	120
4113	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26
4123	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,260	0,390	0,000	64	64	64	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,580	0,620
4123	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
4127	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,260	0,390	0,000	58	58	58	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,580	0,620
4127	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
4113	120	120	0	0,00	SGM-3	Stoppend	1,200	1,260	0,390	0,000	58	58	58	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,580	0,620
4113	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28
4123	1,670	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,450	3,140	1,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC
4123	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
4127	1,670	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,450	3,140	1,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC
4127	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
4113	1,670	0,000	90	90	90	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	1,450	3,140	1,110	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC
4113	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29
4123	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	90	90	90
4123	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
4127	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	90	90	90
4127	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
4113	Doorgaand	0,010	0,010	0,000	0,000	90	90	90	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,010	0,010	0,010	0,000	90	90	90
4113	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]
4123	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,020	0,060	0,000	90	90	90	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
4123	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
4127	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,020	0,060	0,000	90	90	90	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
4127	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
4113	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,050	0,020	0,060	0,000	90	90	90	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14
4113	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]
4123	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
4123	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
4127	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
4127	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
4113	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5
4113	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5

Akoestisch onderzoek

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

Naam	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	$\Delta Le;brug,63$	$\Delta Le;brug,125$	$\Delta Le;brug,250$	$\Delta Le;brug,500$	$\Delta Le;brug,1k$
4123	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4123	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4127	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4127	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4113	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4113	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	ΔL_e ;brug,2k	ΔL_e ;brug,4k	ΔL_e ;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k
4123	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,05	88,73	103,82	111,07	113,19	113,74	106,06
4123	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,80	85,00	99,72	106,05	107,19	106,13	99,61
4127	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,73	86,39	101,51	108,77	110,87	111,42	103,74
4127	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,48	82,68	97,42	103,74	104,87	103,82	97,29
4113	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,73	86,39	101,51	108,77	110,87	111,42	103,74
4113	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,48	82,68	97,42	103,74	104,87	103,82	97,29

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Biltoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k
4123	91,57	69,82	85,32	100,49	106,02	108,09	108,51	101,33	87,70	--	--	--	--	--	--	--
4123	87,23	68,81	79,10	93,82	100,07	101,21	100,17	93,65	81,31	--	--	--	--	--	--	--
4127	89,21	67,54	82,94	98,10	103,72	105,77	106,21	99,00	85,33	--	--	--	--	--	--	--
4127	84,91	66,49	76,78	91,52	97,75	98,89	97,85	91,33	78,99	--	--	--	--	--	--	--
4113	89,21	67,54	82,94	98,10	103,72	105,77	106,21	99,00	85,33	--	--	--	--	--	--	--
4113	84,91	66,49	76,78	91,52	97,75	98,89	97,85	91,33	78,99	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

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

Naam	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,17	87,85	102,99	110,06	112,28	112,75	105,15	90,91
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	73,54	83,81	98,58	104,84	105,92	104,84	98,33	86,01
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,86	85,51	100,68	107,76	109,96	110,44	102,84	88,55
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	71,21	81,50	96,28	102,52	103,59	102,52	96,01	83,69
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	70,86	85,51	100,68	107,76	109,96	110,44	102,84	88,55
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	71,21	81,50	96,28	102,52	103,59	102,52	96,01	83,69

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63
4123	69,41	84,95	100,23	105,39	107,55	107,82	100,84	87,43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	67,56	78,04	92,82	98,88	99,95	98,92	92,43	80,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	67,14	82,57	97,83	103,09	105,23	105,52	98,51	85,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	65,23	75,73	90,52	96,56	97,62	96,60	90,11	77,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	67,14	82,57	97,83	103,09	105,23	105,52	98,51	85,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	65,23	75,73	90,52	96,56	97,62	96,60	90,11	77,86	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

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

Naam	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
 Ensahlaan - Bilthoven
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250
4123	--	--	--	--	--	--	68,14	83,00	98,38	104,78	107,04	107,22	99,98	86,36	65,49	81,16	96,82
4123	--	--	--	--	--	--	68,66	78,95	93,69	99,95	101,04	99,97	93,46	81,20	62,69	73,33	88,09
4127	--	--	--	--	--	--	65,83	80,66	96,07	102,47	104,72	104,90	97,66	84,00	63,20	78,80	94,46
4127	--	--	--	--	--	--	66,33	76,63	91,39	97,63	98,72	97,65	91,14	78,87	60,36	71,02	85,79
4113	--	--	--	--	--	--	65,83	80,66	96,07	102,47	104,72	104,90	97,66	84,00	63,20	78,80	94,46
4113	--	--	--	--	--	--	66,33	76,63	91,39	97,63	98,72	97,65	91,14	78,87	60,36	71,02	85,79

Akoestisch onderzoek

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

Naam	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250
4123	101,32	103,56	103,34	96,99	83,99	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	94,02	95,09	94,11	87,64	75,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	99,02	101,24	101,03	94,67	81,64	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	91,70	92,77	91,79	85,32	73,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	99,02	101,24	101,03	94,67	81,64	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	91,70	92,77	91,79	85,32	73,17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Enschede - Balthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek

Model: Plansituatie railverkeer
Ensahlaan - Bilthoven
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
4123	--	--	--	--	--	--
4123	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--
4127	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--
4113	--	--	--	--	--	--



Akoestisch onderzoek

Rapport: Resultatentabel
Model: Plansituatie wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Soestdijkseweg Noord
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt	1,50	24,71	21,98	16,49	25,79
01_B	toetspunt	4,50	25,88	23,13	17,63	26,95
02_A	toetspunt	1,50	29,19	26,43	20,91	30,24
02_B	toetspunt	4,50	31,69	28,90	23,34	32,71
03_A	toetspunt	1,50	33,42	30,69	25,21	34,51
03_B	toetspunt	4,50	35,27	32,52	27,01	36,33
04_A	toetspunt	1,50	30,40	27,68	22,20	31,49
04_B	toetspunt	4,50	32,09	29,35	23,85	33,16

Akoestisch onderzoek

Rapport: Resultatentabel
Model: Plansituatie wegverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bilderdijklaan
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt	1,50	34,49	31,80	26,36	35,62
01_B	toetspunt	4,50	36,28	33,59	28,15	37,41
02_A	toetspunt	1,50	29,67	26,98	21,49	30,78
02_B	toetspunt	4,50	31,11	28,42	22,93	32,22
03_A	toetspunt	1,50	33,84	31,15	25,53	34,90
03_B	toetspunt	4,50	35,60	32,91	27,27	36,65
04_A	toetspunt	1,50	38,71	36,02	30,48	39,80
04_B	toetspunt	4,50	40,67	37,98	32,43	41,75

Akoestisch onderzoek

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	toetspunt	1,50	53,87	52,95	48,00	56,40
01_B	toetspunt	4,50	57,90	56,99	52,06	60,44
02_A	toetspunt	1,50	50,73	49,81	44,87	53,26
02_B	toetspunt	4,50	55,01	54,10	49,20	57,57
03_A	toetspunt	1,50	39,84	38,94	34,00	42,39
03_B	toetspunt	4,50	44,23	43,33	38,43	46,80
04_A	toetspunt	1,50	43,46	42,56	37,68	46,03
04_B	toetspunt	4,50	47,99	47,09	42,22	50,57